

Jean DURBANO

Clément GERBER

Julie HABERKORN

Mickaël HAGEGE

Marion VILAIN

Katharina WILLEKE

VERS UNE MÉTROPOLE LORRAINE DE RANG EUROPÉEN



PREMIÈRE PARTIE : ANALYSE DU TERRITOIRE LORRAIN ET DE SES POTENTIALITÉS MÉTROPOLITAINES

AVANT-PROPOS

Etudiants ingénieurs en aménagement du territoire nous sommes élèves au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, anciennement CESA (Centre d'Etudes Supérieures en Aménagement).

Notre cursus universitaire intègre un stage de groupe en deuxième année d'école. A Bac+4, il s'agissait pour nous de la première mise en situation professionnelle directement en lien avec nos études. La mise en situation professionnelle s'est déroulée sur une période de trois mois, du 07 Avril au 04 Juillet 2008.

Nous avons été accueillis par le Conseil Régional de Lorraine. Plus précisément, notre réflexion a porté sur les orientations d'aménagement à vingt ans pour la région. C'est pour répondre à une demande du service Missions d'Aménagement du Territoire (MAT), que nous avons travaillé au Département Espaces à Enjeux et Opérations d'Aménagement (DEEOA) du Conseil Régional.

Nous avons travaillé sur des thématiques très variées telles l'économie, la formation, la recherche, l'habitat, les transports ou encore l'environnement.

La nécessaire pluridisciplinarité des politiques territoriales a bien été soulignée lors de nos réflexions transversales sur les stratégies d'aménagement en Lorraine.

Le stage que nous avons effectué visait à la mise en place d'orientations stratégiques autour de la problématique de la métropolisation en Lorraine.

REMERCIEMENTS

Nous tenions à remercier toutes les personnes nous ayant aidé durant notre stage ou ayant apporté leur soutien à notre travail.

AU DÉPARTEMENT AMÉNAGEMENT DE POLYTECH TOURS

M. Jean-Paul CARRIERE et Mlle Noémie HINFRAY, tuteurs

M. Eric THOMAS et Mme Jeanine MARCHAND, pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre stage

AU CONSEIL RÉGIONAL DE LORRAINE

M. Jacques SANS, Directeur Général des Services

M. Roger CAYZELLE, Président du Conseil Economique et Social de Lorraine

Au sein de la Mission Aménagement du territoire

M. Jean-Christophe COUR, Mlle Jessica PACE, Département « Espaces à enjeux et Opérations d'Aménagement », tuteurs de ce stage

M. Denis LANGE, M. Boris GIGOUX, Mme Stéphanie GRIES-BELE, Mme Carole DOYEN, Département « après-mines et conversion »

M. Etienne Louis MULLER, Mme Nathanaëlle GUILLERMIN, Mme Jenny SCHONG, Département « Coopération Transfrontalière »

M. Pierre LAMOTTE, M. Alain ABEYA, Mme Céline DELANGE, Direction de la Mobilité et l'Economie des Transports

M. Micaël DAVAL, M. Fabrice DENIAU, et l'ensemble du Service « Infrastructures »

M. Fabrice GABRIEL, M. Marc GIRAUD, et l'ensemble du Service « Transports Collectifs »

Au sein des autres services du Conseil Régional

Mme Marie-Pierre AUGUSTIN, Direction du Développement Territorial, ainsi que l'ensemble de la Mission « Lien Social et Développement Territorial »

M. Fabrice COLLINET, Direction de l'Ingénierie Juridique et des Marchés Publics

M. Michel MOREAU, Direction du Développement des Entreprises et du Commerce Extérieur

EN EXTERNE

A l'ADEVAL (Agence de Développement du Val de Lorraine)

M. CHARPENTIER (directeur du conseil de développement du pays du Val de Lorraine)

M. DAILLY (directeur de l'ADEVAL)

Mme. KARTHEISER (chargée de mission aménagement du territoire au conseil de développement du Pays du Val de Lorraine)

Mlle. MARIE (chargée de mission paysage et urbanisme à l'ADEVAL)

A l'AGURAM (Agence d'Urbanisme d'Agglomération de Moselle)

M. Pierre FAUCHER (Economie)

A la Communauté d'Agglomération de Sarreguemines confluence

Mme Athéna ARENDT, Chargée de mission pour le projet métropolitain

M. Régis GLATZ, Directeur du service transfrontalier

A l'EPFL (Etablissement Public Foncier de Lorraine)

Mme Laure LAPOINTE, Service reconversion bassin sidérurgique

La MOT (Mission Opérationnelle Transfrontalière), pour une invitation à son assemblée annuelle

La DRE (Direction Régionale de l'Équipement) Lorraine, pour l'organisation d'ateliers prospective

Le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, pour l'organisation de son atelier concernant l'avenir des espaces périurbains

PREMIÈRE PARTIE : ANALYSE DU TERRITOIRE LORRAIN ET DE SES POTENTIALITÉS MÉTROPOLITAINES

Ce premier tome propose tout d'abord de présenter l'historique des politiques de métropolisation en France et en Lorraine. Celui-ci est en effet ancien dans la région, et plusieurs documents évoquent la métropolisation de la Lorraine. Cette partie se termine par une ouverture sur le contexte actuel, davantage tourné vers l'Europe et la mondialisation.

Suit une présentation de notre démarche, regroupant les différentes méthodes abordées ainsi qu'une introduction à l'aspect prospectif de notre rapport.

Enfin, ce tome se conclut par une présentation thématique du territoire d'étude. Sans être exhaustive, cette présentation correspond surtout aux résultats de nos recherches.

SOMMAIRE

<i>Avant-propos</i>	<i>p 2</i>
<i>Remerciements</i>	<i>p 3</i>
<i>Introduction</i>	<i>p 9</i>
1. La construction métropolitaine en Lorraine : des réflexions passées aux stratégies actuelles	p 12
1.1 Les métropoles en France : historique	p 15
1.1.1 D'un Etat Jacobin à l'émergence des métropoles d'équilibre	
1.1.2 Les villes nouvelles en France : finalités	
1.2 Historique du processus de métropolisation en Lorraine	p 18
1.2.1 Le SDAU Nord Métropole Lorraine	
1.2.2 Les prévisions inexactes de l'OREAM Lorraine	
1.2.3 Et pourtant, l'OREAM était bien précurseur !	
1.3 Aujourd'hui, l'espace métropolitain lorrain peut-il se positionner dans une perspective de métropole européenne polycentrique ?	P 22

SOMMAIRE

2. Notre démarche	p 24
2.1 Démarche de travail	p 25
2.2 Démarche prospective	p 27
2.2.1 En quoi notre démarche a-t-elle un aspect prospectif ?	
2.2.2 Analyse systémique et recherche de données	
2.2.3 L'analyse du territoire : la méthode SWOT	
2.2.4 La détermination des enjeux : croisement du tableau	
2.2.5 Réalisation d'un scénario 0 pour chaque sous-enjeu	
2.2.6 Autres méthodes utilisées	
2.3 Les réunions	p 31
2.4 Calendrier	p 32

SOMMAIRE

2. Présentation du territoire	p 33
3.1 Population	p 34
3.1.1 Evolution démographie et migrations	
3.1.2 Répartition de la population	
3.1.3 IDH et espérance de vie en Lorraine	
3.2 Santé	p 37
3.3 Transports et mobilité	p 38
3.3.1 Quelques chiffres relatifs à l'emploi et au transport en Lorraine	
3.3.2 Etat des lieux des transports en Lorraine	
3.4 Economie et emploi	p 46
3.4.1 Le visage des actifs lorrains	
3.4.2 Rappel historique de l'évolution de l'économie lorraine	
3.4.3 Le PIB lorrain hier et aujourd'hui	
3.4.4 Typologie des entreprises	

SOMMAIRE

3.4.5 La spécialisation lorraine

3.4.6 Imports-exports en Lorraine

3.5 Education et formation p 54

3.6 Culture et tourisme p 56

3.6.1 L'emploi touristique

3.6.2 La fréquentation touristique régionale

3.6.3 Le tourisme par département

3.6.4 Les équipements culturels en Lorraine

3.7 Environnement p 61

3.7.1 Energie

3.7.2 Les différents espaces

3.7.3 Risques

3.7.4 Ecologie et protection de l'environnement

Conclusion p 63

INTRODUCTION

La question de l'émergence d'un processus de métropolisation en Lorraine se pose depuis plus de trente ans.

Elle a suivi les politiques menées par l'Etat visant à rééquilibrer le territoire national jugé trop centralisé. Ainsi, la mise en place en 1963 de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) puis de la politique des métropoles d'équilibre un an plus tard a concerné la Lorraine, et plus particulièrement ses trois pôles principaux, à savoir Metz, Nancy et Thionville.

La planification territoriale de ces métropoles a été confiée aux OREAM (Organisations d'Etudes d'Aménagement des Aires Métropolitaines). Il s'agit en Lorraine, de l'OREAM Nancy-Metz-Thionville, créée en 1966. Cette structure a élaboré un Livre Blanc et un Schéma d'Aménagement s'étendant de Nancy à Thionville. Ce document, connu sous l'appellation de "SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) Nord métropole Lorraine" a été approuvé en Conseil des Ministres le 5 août 1970, devenant alors Directive Nationale d'Aménagement du Territoire.

Rappelons que la finalité première de l'OREAM n'était pas l'élaboration de schémas ou de projets

d'aménagement, mais bien de créer les conditions de l'émergence d'un processus de métropolisation en Lorraine. La mise en place d'une politique de suivi s'est traduite pour l'OREAM par l'édition régulière de feuillets présentant des études territoriales détaillées. Ces analyses visaient à s'orienter vers des actions concrètes à mener pour soutenir l'émergence de la métropole Lorraine.

La politique nationale de rééquilibrage territorial par les métropoles d'équilibre, l'OREAM lorraine a été remplacée, au début des années 1980 par le SESGAR Lorraine (Service d'Etudes au Secrétariat Général aux Affaires Régionales). Les réflexions autour de la problématique de la métropolisation de l'espace lorrain se sont par conséquent prolongées.

Au niveau national, la problématique du rééquilibrage territorial continue également à se poser. En 2003, la DATAR a lancé l'appel à coopération métropolitaine, stratégie prenant la forme d'un contrat entre les métropoles retenues et l'Etat. En Lorraine, deux territoires ont répondu à cet appel : le Sillon lorrain d'une part, qui compte les villes de Nancy, Metz, Epinal et Thionville, et le territoire de Sarrebruck Moselle Est d'autre part.

Notre commande s'est directement inscrite dans la continuité de ces orientations qui visent à permettre les conditions de l'émergence du territoire métropolitain en Lorraine.

Par ailleurs, il est important de noter que la question de la métropolisation en Lorraine a suivi des évolutions, puisqu'elle est à l'heure actuelle étroitement liée à des questions transfrontalières, en lien avec la construction européenne. De plus, la stratégie métropolitaine n'est plus uniquement perçue comme un rééquilibrage vis-à-vis de Paris, mais également vis-à-vis d'autres régions, dans un contexte de libre compétition. Ainsi, des enjeux économiques sont en jeu face à la forte croissance luxembourgeoise notamment.

En lien avec les questions économiques, notre étude a été marquée par la prise en compte du passé industriel de la région Lorraine.

Avant même le début du stage au Conseil Régional, nous avons disposé d'une feuille de route nous présentant d'emblée la problématique principale que nous avons eu à traiter. Il en est essentiellement ressorti que notre travail tendrait à répondre aux interrogations suivantes : "Quel peut être le visage de la Lorraine dans vingt ans ?

INTRODUCTION

L'émergence d'un territoire métropolitain est-elle pertinente au sein de la région ? Que proposer pour faire de la Lorraine une métropole de rang européen ? " Nous avons eu à déterminer des orientations d'aménagement à tenir sur des espaces stratégiques pour l'essor du processus de métropolisation. Ces espaces stratégiques, dits « à enjeux », déterminés par le Conseil Régional, étaient L'espace Central, situé entre les villes de Metz et Nancy, Le territoire de Sarre-Moselle-Est, et le Nord de la région. Nos réflexions ont été orientées par des thématiques leviers nous permettant, par une vision transversale des problématiques territoriales en Lorraine, de proposer les outils à mettre en place dans ce cadre.

Un travail préparatoire nous a d'abord été nécessaire pour assimiler véritablement la demande qui nous a été formulée. Celui-ci s'est fait grâce à des lectures de documents disponibles au Conseil Régional et par des réunions avec nos tuteurs.

Par ailleurs, il convient de préciser que notre problématique initiale a évolué, du fait d'une adaptation aux informations dont nous disposions, en particulier au début du stage. Des éléments complémentaires et des précisions concernant la demande initiale ont été apportés.

Enfin, il nous a été proposé d'avoir un regard plus critique sur les trois espaces à enjeux préalable-

ment déterminés par le Conseil Régional.

Notre étude s'organisait également autour d'éléments prospective. Ainsi, une part de notre travail consistait à comprendre la portée de nos actions à horizon vingt ans, mais aussi à imaginer l'avenir de la Lorraine en fonction des choix politiques des acteurs régionaux et des grandes tendances à l'œuvre. Nous avons ainsi présenté et détaillé des scénarios concernant le développement futur du territoire lorrain.

Appréhender de nombreuses notions tout en recadrant les informations dans la problématique globale de la commande, en tenant également compte d'un calendrier parfois serré n'a pas été chose aisée. L'expérience de ce stage fut néanmoins très enrichissante pour chacun d'entre nous, ce travail demandant un esprit de synthèse et de bonne lisibilité. Quelques demandes supplémentaires formulées par le Conseil Régional ont été pour nous une source de suggestions pour compléter notre étude et nous ont surtout permis de comprendre l'objectif fonctionnel de notre travail. Celui-ci doit pouvoir être directement exploité par les acteurs de la région, le Conseil Régional plus spécifiquement.

La trame de notre rapport a été : **"Vers une métropole lorraine de rang européen ?"** Est-ce pertinent ? Comment y parvenir ? Quelles actions le

Conseil Régional peut-il mettre en œuvre en ce sens ?

La première partie du rendu présente **"l'analyse du territoire lorrain et de ses potentialités métropolitaines"**. Dans ce tome est également précisée la méthode que nous avons construite pour structurer notre réflexion.

Le deuxième tome présente **"les leviers pour une stratégie métropolitaine cohérente et partagée"** en Lorraine. L'intérêt de la question du processus de métropolisation en Lorraine y est détaillé. Il nous a été possible de retenir trois objectifs visant à établir les conditions idéales à l'émergence de ce processus :

- Construire un projet métropolitain fort et rayonnant,
- Organiser le territoire pour une métropole cohérente et équilibrée,
- Fédérer les acteurs autour d'un projet commun.

La troisième partie présente **"les moyens d'une structuration métropolitaine pérenne et ambitieuse"** en Lorraine. Les actions et scénarios relatifs à l'émergence du territoire métropolitain en Lorraine sont réunis dans ce tome. Ce dernier constitue la finalité de notre travail.

1. LA CONSTRUCTION MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE : DES RÉFLEXIONS PASSÉES AUX STRATÉGIES ACTUELLES

Cette première partie vise à comprendre l'histoire du processus de métropolisation en Lorraine. Cette problématique étant ancienne, et étroitement liée avec les politiques menées par l'Etat, il convient de comprendre les répercussions des actions passées, positives comme négatives. Nous avons souhaité que cette partie ouvre notre rapport afin que le lecteur puisse comprendre le contexte de réflexion autour du concept de métropolisation. Cette partie ouvre par ailleurs les réflexions actuelles, davantage tournées vers les questions européennes notamment.

L'entrée dans les politiques publiques de la notion d'aménagement du territoire date de la moitié du 20ème siècle. Elle vise à « rechercher dans le cadre géographique de la France une meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et de l'activité économique. » (Eugène Claudius-Petit, Pour un plan national d'aménagement du territoire, 1950). L'Etat est initiateur d'une action publique en faveur de l'aménagement du territoire dès 1950. Cette politique vise essentiellement à compenser les déséquilibres nationaux entre Paris et la Province. J.F. Gravier soulignait à ce propos que la France s'est construite selon le modèle de « Paris et le désert français ». L'idée était alors de spécialiser fonctionnellement les territoires dans un but purement économique.

La prise de conscience par l'Etat français de sa centralisation trop importante a conduit à la création de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) en 1963. Celle-ci a été remplacée en 2005 par la DIACT (Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires).

Les stratégies nationales d'aménagement du territoire ont varié en fonction des idéaux politiques. La vision gaulliste a privilégié le rééquilibrage des territoires. Dans les années 1970, la compétition des territoires y a été préférée au niveau national. La DATAR a vu ses crédits renforcés sous la présidence de François Mitterrand. Pour autant, aucune véritable stratégie nouvelle n'a été développée. Les lois de décentralisation et de régionalisation de 1982 ont renforcé les compétences des collectivités territoriales. Récemment, ces compétences ont été ultérieurement élargies par la révision constitutionnelle de 2003 et la deuxième phase de décentralisation du 13 Août 2004.

La récente politique territoriale française préconise essentiellement le Développement Durable, cela depuis les années 1990.

La LOADT (Loi d'Orientation pour l'Aménagement du Territoire) puis la LOADDT (avec le volet Durable en plus) et la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) traduisent cette évolution. De nou-

veaux documents d'orientation et de planification territoriale y sont prévus. Le SRADT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire) au niveau régional, le Scot (Schéma de cohérence et d'organisation territoriale) et le PLU (Plan Local de l'Urbanisme) aux échelles inférieures prévoient une meilleure articulation des territoires entre eux.

Il convient de préciser que l'aménagement du territoire a été rattaché à des ministères différents selon les orientations politiques. Il s'agit d'une notion à géométrie variable.

Entre 1997 et 2002, l'aménagement du territoire a été rattaché au ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Sous le gouvernement Raffarin, les stratégies territoriales ont été gérées par un secrétaire d'Etat, auprès du Ministre de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

Le gouvernement Villepin prévoyait que le ministre délégué à l'aménagement du territoire soit sous dépendance du Ministère de l'Intérieur.

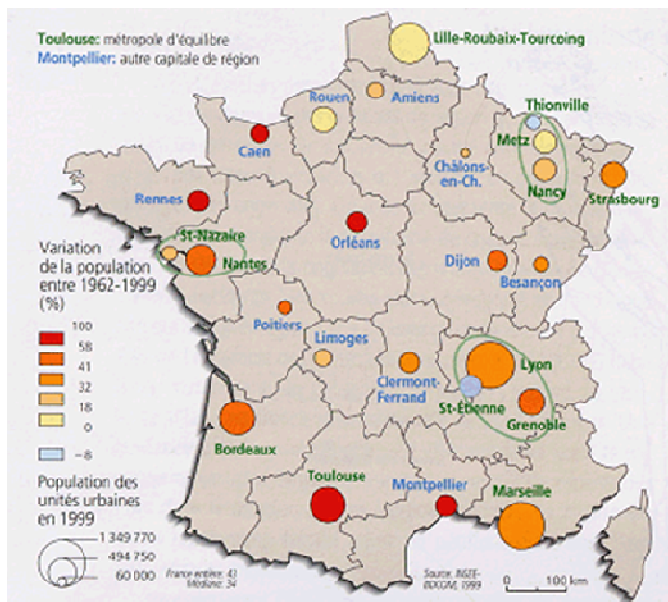
Le présent gouvernement comprend un ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire. Des stratégies territoriales nouvelles y sont envisagées.

L'analyse qui suit vise à comprendre les résultats des stratégies d'aménagement nationales passées, en particulier à l'échelle de la Lorraine. Les potentialités métropolitaines nouvelles pour ce territoire pourront être soulignées, surtout en lien avec la construction européenne.

Il nous est avant tout paru opportun de faire un bref rappel de la notion de métropole en France.

1.1 LES MÉTROPOLES EN FRANCE : HISTORIQUE

Les métropoles d'équilibre en France



Source : <http://www.senat.fr/rap/r02-241/r02-24132.gif>

1.1.1 D'UN ETAT JACOBIN À L'ÉMERGENCE DES MÉTROPOLES D'ÉQUILIBRE

L'hypertrophie de la capitale vis-à-vis des autres territoires nationaux est à rattacher à la tradition jacobine de l'Etat français.

La volonté de rééquilibrage polycentrique des territoires en France s'est traduite par l'instauration de huit métropoles d'équilibre à partir de

1964. Par crainte de trop affaiblir la métropole parisienne, il a été mis fin à cette politique en 1982.

Nous pouvons revenir sur l'émergence de la stratégie de création des métropoles d'équilibres, sur sa conception, ses ambitions, ses conséquences.

Les métropoles d'équilibre ont été sélectionnées sur le critère du tertiaire rare. Plus précisément, 27 catégories de commerces peu fréquemment rencontrés et convoités ont été définies. Les villes ont été classées selon qu'elles disposaient ou non de ces commerces. Seules les 42 villes exerçant un rôle régional ont été retenues. 8 dans la première catégorie des « métropoles régionales », 10 dans la situation intermédiaire de « centres régionaux de plein exercice », et 24 n'ayant qu'une « fonction régionale incomplète ». Il convient de souligner que ce classement a présenté des limites. Notamment, il tenait peu compte de l'importance des activités industrielles sur les territoires.

Le choix des critères de sélection des métropoles d'équilibre n'a pas fait l'unanimité est à été l'objet de multiples critiques.

Seules huit agglomérations ont été retenues comme métropoles d'équilibre. Il s'agit de villes à part

entière et de réseaux de villes : Lille-Roubaix-Tourcoing, **Metz-Nancy-Thionville**, Strasbourg, Nantes-Saint-Nazaire, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Marseille. En 1970 les "villes assimilées aux métropoles d'équilibre" ont compléter la stratégie : Clermont-Ferrand, Dijon, Nice, Rennes, Rouen. Enfin ont été sélectionnées Caen, Limoges et Montpellier. La métropole lyonnaise a été élargie aux villes de Saint-Étienne et Grenoble.

Les stratégies de rééquilibrage territorial initiées par l'Etat français fort incarné par le Général de Gaulle ont bénéficié de la situation économique favorable des trente glorieuses. Il convient également de rappeler que ces années marquent le début de la construction européenne, d'où la volonté de réorienter l'organisation territoriale française très centralisée.

La planification des métropoles a été gérée par les OREAM (Organisations d'Etudes d'Aménagement des Aires Métropolitaines). La finalité était souvent de mieux profiter des ressources déjà présentes sur le territoire. Metz et Nancy ont été confortées dans leur développement industriel. D'autres mesures ont pu voir le jour. Cela s'est traduit par la déconcentration de certaines grandes écoles publiques en province, le renforce-

1.1 LES MÉTROPOLES EN FRANCE : HISTORIQUE

ment des infrastructures de transport, et le lancement d'opérations urbaines.

La politique des métropoles d'équilibre a toutefois été contestée. Cela du fait de la reproduction du phénomène « Paris et le désert Français » à moindre échelle.

Avec les chocs pétroliers des années 1970, il a peu à peu été mis fin aux actions en faveur des métropoles d'équilibre. La croissance du taux de chômage et d'autres problèmes émergents sont devenus prioritaires.

Excepté Paris, les principales villes françaises n'ont toujours pas à l'heure actuelle atteint le niveau escompté. Des grandes villes européennes ont niveau bien supérieur.

Des stratégies visant le rééquilibrage des territoires en France ont refait surface à travers l'appel à coopération métropolitaine initié par la DATAR en 2003.

En Lorraine, deux territoires ont répondu à cet appel. Le Sillon lorrain, constitué des villes d'Epinal, Nancy, Metz et Thionville d'une part. Sarrebruck Moselle Est, d'autre part.

En définitive, signalons que les stratégies d'aménagement du territoire en France ont évolué depuis leurs premières applications concrètes au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Les

orientations politiques en sont la principale explication. Mais c'est surtout le contexte international qui a conditionné cette évolution. Le début de la crise des années 1970, les alternances politiques, la décentralisation, et l'accélération de la construction européenne comptent parmi ces éléments.

En 2005, la DATAR est devenue DIACT (Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires). Ayant vu ses compétences élargies, cette structure cherche à promouvoir l'attractivité et la compétitivité des territoires, tout en poursuivant une politique de solidarité avec les zones les plus fragiles.

La création de villes nouvelles compte aussi parmi les stratégies françaises de rééquilibrage et de compétitivité des territoires.

1.1.2 LES VILLES NOUVELLES EN FRANCE : FINALITÉS

Les villes nouvelles naissent de volontés politiques. Constituées d'une ou plusieurs communes, elles se construisent en peu de temps sur un emplacement auparavant peu ou pas habité.

Le concept de ville nouvelle existe depuis l'Antiquité. Le terme a été repris pour traduire la stra-

tégie particulière d'aménagement dans les années 1960.

Cette stratégie correspond à la volonté énoncée par les CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) de rompre avec les modèles existants. Il s'agit surtout de mettre fin au développement étalé non maîtrisé des villes. L'émergence des pavillons individuels et des grands ensembles a contribué à l'étalement urbain.

Visant la coordination optimale du développement des grandes agglomérations, cette stratégie a également été adoptée par d'autres Etats.

En France, les villes nouvelles se sont construites sous contrôle de la DATAR. Villeneuve-d'Ascq, près de Lille ; L'Isle-d'Abeau, en proximité de Lyon ; Ouest Provence, près de Marseille ; Val-de-Reuil, près de Rouen ; Hérouville-Saint-Clair, près de Caen ; Cergy-Pontoise, Évry, Marne-la-Vallée, Sénart et Saint-Quentin-en-Yvelines, près de Paris compte parmi les villes nouvelles.

Les villes nouvelles se sont surtout développées en région parisienne, en vue de faire émerger des relais régionaux qui fassent contrepoids à la capitale.

La politique des villes nouvelles s'est articulée autour de trois dispositions principales.

1.1 LES MÉTROPOLES EN FRANCE : HISTORIQUE

Le regroupement intercommunal permet la mise en commun de la taxe professionnelle.

Un EPA (Etablissement Public d'Aménagement) permet de réaliser le projet de développement.

Les procédures contractuelles fixent les objectifs de développement et les engagements de chacun. Le statut des agglomérations nouvelles a un caractère temporaire. Pour chaque agglomération nouvelle, un décret en Conseil d'Etat fixe la date à laquelle les opérations de construction et d'aménagement sont considérées comme terminées. La structure de gestion, Syndicat d'Agglomération Nouvelle ou Communauté d'Agglomération Nouvelle, est alors transformée en EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) classique.

Les villes nouvelles commencent à perdre leur statut qui leur a permis d'être soutenues par l'Etat. Depuis 2004, Cergy, Évry et Saint-Quentin en Yvelines ne bénéficient plus du cadre de l'OIN (Opération d'Intérêt National) et de l'appui d'un EPA.

Bien équipées, ces villes présentent globalement un bilan satisfaisant, vis-à-vis de leur démographie, de la disposition d'équipements (universitaires, culturels et sportifs, ...) et de leur capacité à offrir des emplois.

La croissance démographique des villes nouvelles s'est faite relativement rapidement. C'est le cas en particulier pour les cinq villes nouvelles d'Ile-de-France.

Au sein des agglomérations parisienne et lyonnaise, des problèmes de saturation et de congestion sont apparus. C'est l'une des problématiques que la création de villes nouvelles cherche à résoudre.

Evolution de la population dans les villes nouvelles d'Ile-de-France

Villes nouvelles	Nombre de communes	Population en 1990	Population en 1999	Variation 1990-1999
Cergy-Pontoise	11	159 168	177 726	18 558
Evry	4	73 372	79 241	5 869
Marne-la-Vallée	26	210 835	246 447	35 612
Sénart	10	81 776	93 069	11 293
Saint-Quentin-en-Yvelines	7	128 663	142 737	14 074
Ensemble villes nouvelles	58	653 814	739 220	85 406

Source : <http://www.idf.pref.gouv.fr/donnees/villes.htm>

Les villes nouvelles ont souvent des difficultés à rayonner. La mixité sociale y est mal assurée. Elles sont peu reliées à d'autres pôles. La voiture reste le mode de déplacement privilégié au sein de ces territoires.

Actuellement, la stratégie d'aménagement qui vise le rééquilibrage territorial par la création de villes nouvelles persiste. Le besoin de leur conférer des secteurs porteurs et innovants se fait toujours sentir. C'est dans cette optique qu'a été proposé récemment le lancement expérimental du concept de villes écologiques.

Une étiquette verte était déjà jusqu'ici rattachée aux villes dont la politique environnementale leur a permis d'approcher un cadre de vie optimal en matière de pollution,... . C'est le cas de Fribourg en Allemagne. Des écoquartiers ont également fait leur apparition. Par exemple, BedZed à Londres. Ce sont aujourd'hui des villes totalement écologiques qui sont préconisées. Gordon Brown a proposé ce concept au Royaume-Uni. En France, le rapport Attali vise à la création d'une dizaine d'écopoles à l'horizon 2012.

Le constat de Jacques Attali traduit deux chiffres importants. Le logement contribue à 20 % des émissions de gaz à effet de serre en France et représente 46 % de la consommation d'énergie, devant le transport (30 %) et l'industrie (25 %).

Le rapport Attali présente les écopoles comme des "laboratoires de la modernité urbaine, avec un souci permanent d'équilibre financier, écologique, technologique et social".

1.2 HISTORIQUE DU PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION EN LORRAINE

Rappelons que des structures ont été constituées par l'Etat pour gérer la planification territoriale des métropoles d'équilibre. En Lorraine, il s'agit de l'Organisation d'Etudes d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine de Nancy-Metz-Thionville.

1.2.1 LE SDAU NORD MÉTROPOLE LORRAINE

L'OREAM Lorraine a élaboré un Livre Blanc relatif aux orientations d'aménagement pour la métropole d'équilibre lorraine. Un Schéma d'Aménagement de ce territoire a aussi été élaboré.

Dans le "SDAU (Schéma de Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) Nord Métropole Lorraine", il est précisé que « l'OREAM Lorraine n'a pas pour mission de faire un schéma ou un projet d'aménagement, mais bien de faire une Métropole en Lorraine, ce qui est une œuvre de longue haleine et demande, pour être jugée, que l'on évite à la fois l'immobilisme et l'impatience ».

Ce schéma d'aménagement a été élaboré à la fin des années 1960. Il intervient dans le contexte où la préoccupation principale était bien en France la réduction des déséquilibres territoriaux.

La construction de nombreuses infrastructures en Lorraine a été envisagée à moyen terme (15 ans) par le SDAU Nord lorrain. La richesse économique de la région et la volonté forte de l'Etat comptent parmi les facteurs ayant permis d'en réaliser la plupart.

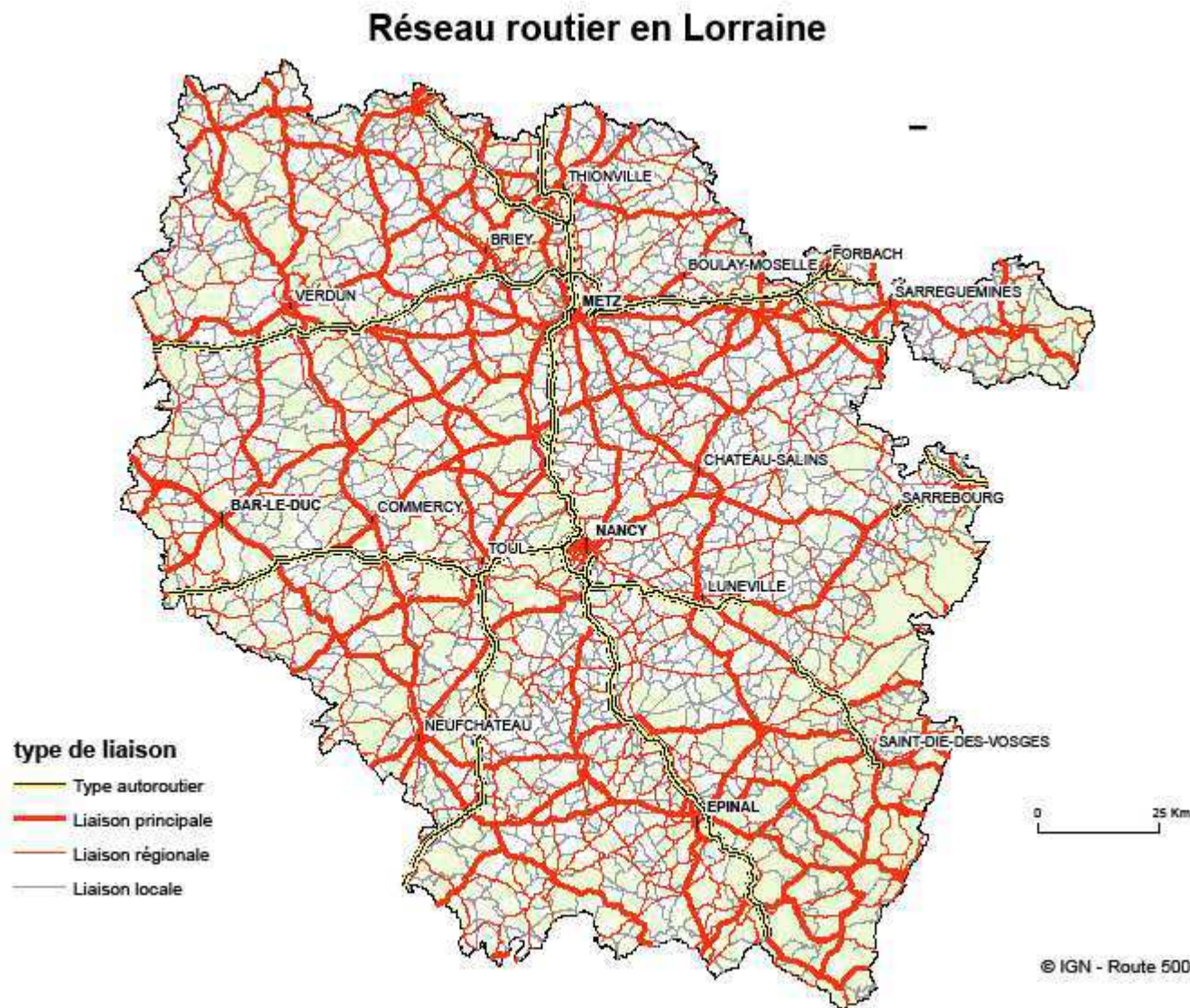
L'OREAM Lorraine a préconisé la construction des principales autoroutes actuelles desservant ce territoire, et le reliant en particulier au Luxembourg. L'idée d'un système de train type Métro a également fait son apparition. L'OREAM Nancy-Metz-Thionville a aussi poussé à la construction de l'aéroport commun.

Les stratégies d'aménagement s'inscrivent dans le contexte des trente glorieuses. Le développement n'a pas encore été orienté par la première crise pétrolière. Les politiques ont été au "tout voiture".

Ce concept se retrouve dans le document. La construction d'une dizaine de tronçons routiers et autoroutiers y est prévue. Par ordre de priorité : l'achèvement de l'autoroute reliant Metz à Nancy, le prolongement de l'A31 jusqu'à Thionville, la mise en service de l'actuelle A4, le prolongement

de l'A31 vers le Luxembourg, et à l'horizon 2000, le barreau de contournement de Metz ainsi que celui de Nancy. Aujourd'hui ces axes constituent les liaisons structurantes de la région.

1.2 HISTORIQUE DU PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION EN LORRAINE



Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

1.2 HISTORIQUE DU PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION EN LORRAINE

Le contexte économique mondial a été propice à l'apparition d'immenses centres commerciaux, en particulier aux Etats-Unis. Parallèlement a émergé la prise de conscience du risque que les banlieues puissent devenir des cités dortoirs.

En vue d'adapter l'organisation territoriale à ces évolutions, l'OREAM Lorraine a préconisé de renforcer les centralités des pôles principaux. Cela peut se faire par la piétonisation de certaines rues, par le soutien au commerce local. La création de centres relais a aussi été proposée. « Le centre relais se différencie de la banlieue ou des grands ensembles traditionnels par son attractivité et son animation. Son niveau de service est tel qu'il est susceptible de desservir la population environnante sans pour autant se poser en concurrent direct du centre-ville de l'agglomération qu'il relaie ».

La zone d'activités de Semécourt, au Nord de Metz est une de ces réalisations qui existent aujourd'hui.

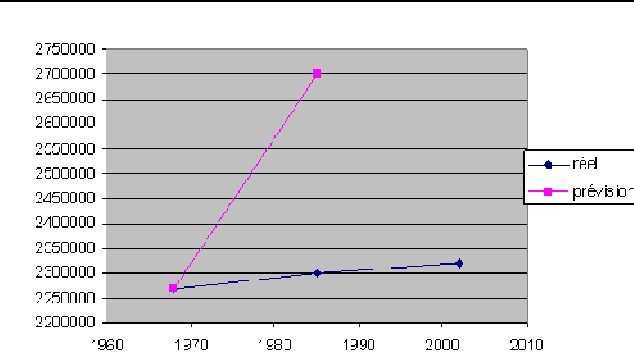
1.2.2 LES PRÉVISIONS INEXACTES DE L'O.R.E.A.M – LORRAINE

L'OREAM Nancy-Metz-Thionville prévoyait à travers son schéma une hausse importante et continue de la population. Le graphique suivant indi-

que que la croissance démographique lorraine a été bien plus faible.

Concernant les déplacements, il est possible de lire dans le Schéma d'Aménagement : « on prévoit que le nombre de déplacements va être multiplié par 5 en 10 ans ».

Evolution de la population Lorraine prévue par l'OREAM et réelle



Source : Réalisation personnelle

D'après une étude européenne (en note : Panorama of transport - Statistical overview of transport in the European Union) (pas d'étude à l'échelle de la Lorraine) les déplacements ont « seulement » doublés.

Les projections de l'OREAM ont sous-estimé le potentiel et l'influence du Luxembourg sur le territoire lorrain. L'étude sur la typologie des villes entre 1970 et 1985 a surclassé Metz et Nancy du niveau de « ville à commandement régional » au

rang de « métropole régionale ». Ce classement est discutable en soi. Mais le fait de prévoir que Luxembourg ville suive le chemin inverse a été une prévision erronée.

1.2.3 ET POURTANT L'O.R.E.A.M ÉTAIT BIEN PRÉCURSEUR !

L'élaboration du schéma d'abord prospectif, puis prescriptif pour les acteurs de la région a été précurseur en Lorraine. Les SRADT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire) dont la finalité est bien de fédérer les acteurs par le document cadre n'ont vu le jour qu'à près 1983.

Aujourd'hui le caractère prospectif des études est très répandu. Avoir une vision à 15 voire 30 ans était nouveau à l'époque. Il convient même de se demander si l'élaboration d'un tel document aurait été possible dans certaines autres régions françaises.

Somme toute, le développement de l'offre commerciale telle que l'a préconisé l'OREAM Nancy-Metz-Thionville s'est avéré justifié. La faiblesse de la croissance démographique a été compensée par l'augmentation forte de la consommation.

La Lorraine profite aujourd'hui des orientations stratégiques passées. La Moselle est le départe-

1.2 HISTORIQUE DU PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION EN LORRAINE

ment français qui présente la meilleure offre commerciale en France (en note : d'après l'Express, Où vit-on le mieux pour le commerce, 2008. Est pris en compte le critère de la densité en enseignes commerciales de plus de 300m² pour 1000 habitants, le nombre de magasins Ikea, Fnac, Virgin et Cultura en 2008). Ce département lorrain bénéficie d'une situation lui permettant de capter en partie les ressources financières des pays voisins.

Les créations de nouvelles infrastructures routières telles que l'a préconisé l'OREAM Lorraine ont été primordiales au développement de la région. Le nombre de véhicules sur l'axe reliant Thionville au Luxembourg a été quasiment multiplié par 20 (En note : Il est passé de 3900 en 1968 à près de 70 000, chiffre évalué d'après les données de l'Observatoire Régional des Transports - Septembre 2006 - DRE Lorraine).

L'accroissement des déplacements s'explique essentiellement par le développement du travail transfrontalier depuis la Lorraine vers le Luxembourg en particulier. Le nombre de déplacements pendulaires a connu une forte croissance. Le prix du carburant relativement plus faible dans cet Etat explique aussi le passage de nombreux camions par la Lorraine.

Ces éléments étaient non prévisibles à moyen terme lors des travaux réalisés par l'OREAM Nancy-Metz-Thionville.

Même si les prévisions que cette structure a présentées ne se sont pas toujours avérées exactes, il convient de souligner le caractère très actuel du Schéma d'Aménagement lorrain. De nombreuses problématiques continuent à poser des difficultés pour l'aménagement du territoire. La gestion des déplacements et des transports compte parmi ces difficultés.

Mais la principale question qui continue à se poser pour l'organisation territoriale en Lorraine est la création des conditions favorables à l'émergence du territoire métropolitain régional.

Il convient de tirer des leçons du Schéma d'Aménagement de l'OREAM Lorraine, surtout pour l'établissement d'une logique prospective, qui tienne compte de l'apparition de phénomènes nouveaux.

Si l'essai comporte quelques inexactitudes, il n'en reste pas moins précurseur.

Le "SDAU Nord métropole Lorraine" a su véritablement anticiper les évolutions rapides relatives à l'aménagement du territoire.

Comprendre ces éléments du passé permet de lancer une réflexion sur l'avenir, dans un contexte où la question métropolitaine est toujours d'actualité, mais cette fois dans un espace élargi, étroitement lié à l'Europe et plus précisément à la Grande Région.

1.3 AUJOURD'HUI, L'ESPACE MÉTROPOLITAIN LORRAIN PEUT-IL SE POSITIONNER DANS UNE PERSPECTIVE DE MÉTROPOLE EUROPÉENNE POLYCENTRIQUE ?

L'accélération de la construction européenne participe de l'évolution des stratégies d'aménagement territorial.

La Commission européenne cite à propos des programmes Interreg : « Le principe général des initiatives Interreg était, et demeure, le suivant : que les frontières nationales ne soient pas un obstacle au développement équilibré et à l'intégration du territoire européen » (En note : Communication de la Commission aux Etats membres du 2 septembre 2004, fixant des orientations pour une initiative communautaire vis-à-vis de la coopération transeuropéenne, et destinée à favoriser un développement harmonieux et équilibré du territoire européen INTERREG III (2004/C 226/02)).

Le développement lorrain s'inscrit dans les dynamiques transfrontalières. La Lorraine, les Länder de Sarre et de Rhénanie-Palatinat, le Grand Duché du Luxembourg, la Région wallonne, les Communautés française et germanophone de Belgique sont membres de la structure associative qu'est la Grande Région.

Cette structure intègre également les réseaux de

ville Quatropole (qui regroupe Metz, Luxembourg, Trèves et Sarrebruck) et LELA (Constitué des villes de Luxembourg, Esch-sur-Alzette, Longwy et Arlon). Créé en juillet 2006, ce réseau devenu LELA+ en 2007 compte désormais les villes de Metz et Thionville parmi ses membres.

Ces coopérations sont à caractère non prescriptif. Elles interviennent essentiellement en vue de favoriser les mobilités et échanges ainsi que dans la préparation de projets communs.

Mais ce type de coopérations reste dans les faits, à portée limitée, se cantonnant à de simples échanges d'informations. Les coopérations véritablement porteuses de projets sont difficilement mises en place.

L'association Zukunft-Sarre-Moselle-Avenir (ZSMA) a dans ce cadre, répondu à l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR en 2003. Cette structure a monté son propre projet métropolitain, qui inclut pour partie le Nord Est du territoire lorrain. L'association a aussi initié la création d'un Eurodistrict. Celui-ci pourra être intégré au GECT (Groupement Européen de Coopération Territoriale) également en cours d'éla-

boration entre la Sarre et la Lorraine.

Au même titre que le Conseil Régional de Lorraine, l'association ZSMA est membre du réseau soutenant les coopérations territoriales au niveau européen qu'est la MOT (Mission Opérationnelle Transfrontalière).

Cette structure, comité interministériel d'une part, et association d'autre part, favorise un dialogue permanent entre les autorités nationales et les porteurs de projets locaux.

Son but premier est, depuis sa création en 1997, de faciliter la réalisation de projets opérationnels transfrontaliers initiés par l'État et les collectivités territoriales. Les stratégies visent à favoriser l'articulation des territoires de pays différents en vue de les faire participer à l'émergence de projets réellement transfrontaliers.

L'Etat luxembourgeois a également rejoint le réseau MOT, en 2008, avec la volonté de diversifier ses projets transfrontaliers. Le Grand Duché a lancé l'idée d'une métropole transfrontalière au sein de la Grande Région.

1.3 AUJOURD'HUI, L'ESPACE MÉTROPOLITAIN LORRAIN PEUT-IL SE POSITIONNER DANS UNE PERSPECTIVE DE MÉTROPOLE EUROPÉENNE POLYCENTRIQUE ?

Les frontières jouent un rôle nouveau dans l'évolution continue de l'aménagement du territoire. Zones autrefois en marge, elles deviennent des espaces à enjeux clés, avec le développement progressif des coopérations transfrontalières. Ces en particulier le cas en Lorraine, à la frontière allemande d'une part, mais plus encore à la frontière luxembourgeoise d'autre part.

Ces espaces concernés par des problématiques spécifiques nouvelles deviennent des lieux clés pour la structuration du futur territoire métropolitain en Lorraine. L'organisation propre à ce territoire passe inéluctablement par l'organisation des relations qu'il sera capable d'entretenir avec les partenaires étrangers. Gestion des transports, problématique des prix fonciers à la hausse, équilibre des fiscalités, somme toute aménagement transfrontalier. C'est une véritable gouvernance transfrontalière qu'il s'agit de privilégier pour favoriser l'émergence même du territoire métropolitain en Lorraine.

Il convient de souligner que la MOT n'est pas le seul organisme à promouvoir la coopération entre régions transfrontalières. Le groupement Eixo Atlántico est un réseau de villes frontalières impliquant le Nord du Portugal et la Galice en Espa-

gne. City Twins est un réseau de villes jumelles impliquant l'Allemagne, la Pologne, l'Estonie, la Lettonie, la Suède, la Finlande et la Russie (projet Interreg IIIC).

Même si de telles initiatives ont déjà eu des répercussions positives sur les territoires concernés (la réalisation d'un pont entre Copenhague au Danemark et Malmö en Suède, le traitement transfrontalier des déchets et la création d'un Euro-Institut Atlantique Pyrénées entre Bayonne et San-Sébastien, création d'un SIG commun et d'une passerelle piétonne entre Saint Louis en Alsace et Bâle en Suisse), une véritable gouvernance n'est souvent pas encore efficacement établie entre ces espaces.

La construction métropolitaine en Lorraine doit donc être envisagée dans un contexte plus large. En effet, de nombreuses actions sont déjà développées à échelle moindre, et la Grande Région a récemment affiché sa volonté de lancer la construction d'une métropole à son échelle.

Une fois ce contexte présenté suit notre démarche de travail durant le stage.

2. NOTRE DÉMARCHE

2.1 DÉMARCHE DE TRAVAIL

Ayant une faible connaissance de l'espace sur lequel devaient porter nos réflexions, nous avons avant toute chose dû effectuer de multiples recherches. La lecture de rapports et de projets déjà réalisés au sujet de la Lorraine, et pouvant se rattacher à la problématique du processus de métropolisation, nous a permis de constituer une première documentation concernant le territoire régional.

La difficulté majeure qu'a impliquée l'assimilation de la demande formulée par le Conseil Régional réside dans le fait que nos orientations, préconisations et propositions sont transversales. Elles concernent un large panel de thématiques en vue de répondre aux grandes stratégies d'aménagement pour l'émergence d'un territoire métropolitain en Lorraine. A l'aspect pluri-thématique, s'est ajoutée la difficulté de détermination spatiale de nos espaces d'études, d'analyses et de propositions. Il s'agit bien de proposer le dessin d'un futur territoire métropolitain lorrain. L'émergence et le développement de ce dernier peuvent en partie profiter d'espaces particuliers, dits « à enjeux ». Malgré tout, l'ensemble du territoire régional a été pris en compte, ne serait-ce que dans nos réflexions.

Avant d'orienter nos analyses vers leur volet prospectif, il nous a d'abord paru nécessaire de replacer la Lorraine dans son contexte national et européen.

Avant d'orienter nos analyses vers leur volet prospectif, il nous a d'abord paru nécessaire de replacer la Lorraine dans son contexte national et européen.

Afin de structurer notre réflexion pluridisciplinaire, il nous est paru opportun d'axer l'ensemble de nos recherches selon des axes spécifiques : population, éducation et formation, santé, transports et mobilité, économie et emploi, culture et tourisme, situation environnementale.

Par ailleurs, une autre porte d'entrée de notre travail s'est matérialisée autour de la notion de métropole. Des questions de définition, mais également d'avantages et d'inconvénients à entrer dans un processus de métropolisation en Lorraine étaient à poser.

Nous tenions avant tout à ce que le diagnostic reste le plus subjectif et transversal possible. Nous avons rassemblé les données sous forme de tableaux AFOM, soulignant dans un premier

temps les Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces, qui pèsent sur l'espace analysé.

Ce tableau établi par thématique, nous avons préféré regrouper nos données dans un tableau global.

Tous ces éléments nous ont permis de développer de grands objectifs répondant au projet de métropole en Lorraine.

Nous avons mené notre démarche de travail en rencontrant des acteurs, des personnes ressources du territoire (*cf. les réunions*) susceptibles de nous apporter davantage d'informations quant à la situation globale de la région ou des territoires les concernant à proprement parler. Ces rencontres nous ont aidé dans la définition des trois objectifs pour l'émergence du processus de métropolisation en Lorraine :

- Construire une identité métropolitaine lorraine forte et rayonnante,
- Organiser le territoire pour une métropole cohérente,
- Fédérer les acteurs autour de projets communs.

2.1 DÉMARCHE DE TRAVAIL

Ces trois objectifs comprennent différentes parties. Celles-ci détaillent une analyse ciblée, décrivant la plupart du temps un problème. Des éléments de prospective viennent compléter ces analyses. Enfin, des propositions viennent conclure chaque partie. Elles tiennent compte à la fois de l'analyse et des éléments de prospective.

Nos propositions sont relayées dans le dernier tome de notre travail par des fiches actions. Celles-ci visent à donner plus de lisibilité à notre rapport. Enfin, des scénarios, reposant sur des modalités d'activation de ces outils, viennent les compléter.

Il est possible d'assimiler les outils à des leviers, qui en fonction de leur activation donneront lieu à tel ou tel scénario. Les modalités d'activation concernent pour l'essentiel la territorialisation et la spatialisation des actions retenues.

Nous avons élaboré quatre scénarios reprenant l'ensemble des réflexions émanant des étapes précédentes. Les scénarios sont l'illustration concrète de ce que peut être le processus de métropolisation en Lorraine. D'une part, leur élaboration tient compte des grandes tendances pouvant orienter le développement territorial. D'autre part, la lecture des scénarios permet de comprendre les conséquences de l'application des actions proposées.

Les deux premiers scénarios s'attachent à territorialiser les actions retenues pour l'émergence souhaitée du territoire métropolitain en Lorraine. Ces scénarios décrivent deux grandes stratégies d'aménagement. Il s'agit d'une part de renforcer encore plus le territoire moteur du processus de métropolisation lorraine, et d'autre part d'orienter stratégiquement le développement régional en vue de constituer un territoire métropolitain polycentrique. Les deux scénarios ne sont pas incompatibles. Les orientations présentées dans le premier scénario peuvent permettre la pertinence des stratégies retenues dans le second.

Les scénarios suivants reposent plus sur les grandes tendances auxquelles est confrontée la région. Les actions ont pour but d'aider à l'essor du territoire métropolitain lorrain, en anticipant les ruptures susceptibles d'en freiner l'émergence.

2.2 MÉTHODOLOGIE PROSPECTIVE

2.2.1 EN QUOI NOTRE DÉMARCHE A-T-ELLE UN ASPECT PROSPECTIF ?

La prospective n'a pas pour objet de prédire l'avenir. L'application de cette démarche vise à permettre aux lecteurs de s'interroger sur les futurs possibles et constitue un outil d'aide à la décision supplémentaire.

Notre démarche prospective se différencie de la prévision par plusieurs points.

Son application est pluridisciplinaire, transversale et systémique. L'élaboration de notre rendu est fondée sur une vision globale reprenant l'ensemble des paramètres nécessaires aux réflexions préalables.

De l'étude de l'état actuel de la Lorraine, à l'analyse des tendances à l'œuvre depuis longtemps, sans oublier les phénomènes émergents, tous les cycles sont pris en compte.

A l'inverse de la projection, notre démarche intègre l'analyse de ruptures, c'est-à-dire des éléments susceptibles de perturber les évolutions prévisibles. Au cours de l'histoire des ruptures ont déjà modifié le visage de la Lorraine : conflits

mondiaux, crise du secteur sidérurgique, déclin et fin des activités minières, boom financier au Luxembourg... Ainsi, il est opportun d'anticiper les éventuels bouleversements futurs.

Plusieurs méthodes d'analyse prospective nous ont été utiles pour établir notre démarche de travail.

2.2.2 ANALYSE SYSTÉMIQUE ET RECHERCHE DE DONNÉES

Notre démarche vise à l'introduction d'une méthode scientifique tant dans la détermination des enjeux pour l'émergence du territoire métropolitain en Lorraine que dans leur justification et traduction sous forme d'objectifs. Elle se base sur une véritable analyse systémique fondée sur la démonstration.

La première étape a été celle de la problématisation de notre sujet.

Quelques indicateurs appropriés nous ont alors suffi pour souligner la faiblesse métropolitaine des villes lorraines, ainsi que le besoin du processus de métropolisation en Lorraine.

Les objectifs que nous avons retenus visent à initier ce processus ainsi qu'à l'orienter en vue de constituer un territoire métropolitain dit cohérent.

Le choix des critères est souvent contraint par le manque d'exhaustivité dans les données. Idéalement, chaque donnée devrait correspondre à une même période et à une même échelle spatiale de référence. Mais cela est difficilement réalisable puisqu'il nous a fallu s'adapter en fonction des données dont nous disposons. La position géographique de la Lorraine limitrophe avec trois autres Etats (l'Allemagne, le Luxembourg et la Belgique), constitue une difficulté supplémentaire. Les statistiques françaises ne sont pas harmonisées avec celles de ces pays, malgré un effort de la Grande Région pour réunir une partie des données disponibles.

Nos principales sources de recherche de données sont l'INSEE coté français, la STATEC coté luxembourgeois, les statistiques de la Grande Région, Eurostat (le site des statistiques européennes), le site de l'audit urbain. Ce dernier a été une ressource précieuse pour comparer Metz et Nancy aux autres aires urbaines européennes. La DIREN pour les données environnementales, la DRE pour

2.2 MÉTHODOLOGIE PROSPECTIVE

les données sur les constructions neuves, ainsi que d'autres sources institutionnelles ont également enrichi nos recherches.

2.2.3 L'ANALYSE DU TERRITOIRE : LA MÉTHODE SWOT

La méthode AFOM (aussi appelée SWOT) que nous avons appliquée une fois nos données récoltées est issue du monde économique. Cette méthode a été transférée avec succès au modèle du développement territorial. Elle introduit une démarche prospective par la mise en évidence systématique des Atouts, Faiblesses, Opportunités, et Menaces. Atouts et Faiblesses sont des caractéristiques propres au territoire tandis qu'Opportunités et Menaces font partie de l'ensemble des paramètres extérieurs au territoire, ceux sur lesquels nous ne pouvons pas agir.

Description de la méthode SWOT

	Positif	Négatif
Interne	Forces	Faiblesses
Externe	Opportunités	Menaces

Source : <http://ec.europa.eu/europeaid/evaluation/methodology/tools/>

2.2.4 LA DÉTERMINATION DES ENJEUX : CROISEMENT DU TABLEAU

Le résultat des tableaux AFOM mérite un examen plus poussé permettant d'en tirer l'ensemble des enseignements.

La méthode d'exploitation de nos tableaux SWOT

nous a permis de mettre en place une véritable démarche systémique susceptible de croiser les variables et d'en faire ressortir les éléments marquants. Une phase préalable de hiérarchisation des variables a été indispensable pour ne conserver que les éléments les plus pertinents et éviter les répétitions.

Ainsi, il nous a alors fallu mettre en relation et explorer méthodiquement les dix possibilités offertes par l'analyse. Celles-ci sont représentées dans le tableau qui suit.

Le croisement des données par la méthode SWOT

		Approche interne		Examiner en quoi les forces permettent de maîtriser les faiblesses
		Liste des forces	Liste des faiblesses	
		Comment maximiser les forces ?	Comment minimiser les faiblesses ?	
Approche externe	Liste des opportunités	Comment utiliser les forces pour tirer parti des opportunités ?	Comment corriger les faiblesses en tirant parti des opportunités ?	
	Liste des menaces	Comment utiliser les forces pour réduire les menaces ?	Comment minimiser les faiblesses et les menaces ?	
		Examiner en quoi les opportunités permettent de minimiser les menaces		

Source : http://ec.europa.eu/europeaid/evaluation/methodology/tools/too_swo_fr.htm

2.2 MÉTHODOLOGIE PROSPECTIVE

Les réponses à ces questions ont constitué un appui pour la détermination de nos objectifs. Elles ont également constitué une source d'indications supplémentaire lors de l'élaboration de nos propositions.

Il convient de toujours garder à l'esprit les limites de l'analyse AFOM que nous avons choisi d'appliquer. Elle fait en effet intervenir une part de subjectivité importante qui en limite fortement la fiabilité. La classification d'un élément en opportunité ou en menace dépend fortement de l'optimisme ou du pessimisme dont nous avons fait part dans notre analyse. Pour autant, nous avons conservé cette méthode, mais en la mettant en œuvre en pleine connaissance de cause.

2.2.5 RÉALISATION D'UN SCÉNARIO 0 POUR CHAQUE SOUS-ENJEU

Une fois l'analyse des tableaux AFOM appliquée à notre diagnostic régional, il nous est paru opportun de procéder à un examen plus poussé des objectifs que nous avons ressortis.

Pour chaque sous-enjeu, nous avons précisé les grandes tendances à l'œuvre, les phénomènes émergents qu'il nous a été d'emblée possible d'identifier, mais aussi les ruptures que nous avons

pu présager. Nous avons réfléchi aux blocages qui peuvent survenir, ainsi qu'aux régulations envisageables.

Ces cinq précisions ont permis d'évaluer les possibles évolutions de nos sous-enjeux, ainsi que leur traduction sous forme d'objectif à atteindre.

Etablir les grandes tendances est l'étape qui nous a permis de voir les grandes évolutions en cours et d'imaginer ce que le futur espace lorrain sera si l'on poursuit dans cette direction.

Les phénomènes émergents ou signaux faibles ont été plus difficilement mis en évidence. Il s'agit de phénomènes voire micro phénomènes encore peu définis, qui sont susceptibles de se développer et ainsi d'agir sur l'enjeu, voire, à terme, de retourner la tendance.

Les ruptures nous ont permis d'imaginer l'événement brutal qui changera la tendance ou modifiera les paramètres des enjeux considérés. Déterminer ces ruptures possibles a bien été différent d'une méthode purement prédictive.

Les régulations correspondent aux paramètres ou aux actions permettant d'influer sur la réalisation de nos sous-enjeux. Les connaître nous a permis d'avoir une vision plus claire des paramètres à traiter dans nos actions, ainsi que l'orientation de l'évolution des objectifs retenus pour la constitution du territoire métropolitain lorrain.

Les blocages nous ont aidés à identifier les éléments constituant un frein dans l'atteinte des objectifs préalablement présentés. Les blocages sont très souvent issus des problèmes de gouvernance, à savoir de désaccords systématiques de certains acteurs, du manque de communication et de coordination entre eux...

Ce volet prospectif ayant été développé pour déterminer les objectifs stratégiques d'aménagement en Lorraine, il nous a été utile pour le choix et l'orientation de nos actions.

Il nous est paru opportun de baser en partie la rédaction de nos scénarios sur un volet prospectif.

2.2.6 AUTRES MÉTHODES UTILISÉES

Nous avons utilisé d'autres méthodes lors de l'élaboration des scénarios et pour réfléchir à propos du jeu d'acteurs en Lorraine.

Nous nous sommes aidés du logiciel Morphol lors de notre travail.

L'intérêt de l'analyse combinatoire dans l'élaboration de scénarios tient au fait qu'elle permet de balayer un large champ des « futurs possibles »

2.2 MÉTHODOLOGIE PROSPECTIVE

tout en faisant ressortir les scénarios les plus probables.

Mais le but premier de l'analyse combinatoire a surtout été de stimuler notre imagination. Il nous a fallu garder à l'esprit que des paramètres nouveaux, ou, jusqu'à présent non pris en compte, interviendront dans le futur et viendront modifier nos scénarios préétablis. De plus, nos hypothèses introduisent une part de subjectivité, incompatible avec toute prévision véritablement scientifique.

Il nous a fallu considérer la méthode morphologique avec précaution. Nous avons été amenés à déterminer les exclusions et les préférences qui aboutiront à une plus grande probabilité pour l'élaboration de nos scénarios. Même si elles ont été établies sur la base d'éléments à priori objectifs, il n'y a là rien de scientifiquement exact.

Nous avons envisagé les résultats de cette analyse comme une aide dans l'élaboration de nos scénarios, et non comme la méthode d'élaboration exacte de ces derniers.

Nous avons volontairement choisi de présenter les scénarios les plus marquants afin d'établir un réel compromis entre des scénarios probables et ceux qui marquent le plus les esprits.

Pour construire tout projet il est important d'évaluer les positions de chaque acteur afin d'arriver à un éventuel consensus.

Afin de proposer les stratégies de réponse à l'objectif d'émergence d'une véritable gouvernance pour le futur territoire métropolitain en Lorraine, il nous a semblé pertinent d'appréhender les convergences et divergences actuelles entre les acteurs lorrains. Le but essentiel de cette analyse a été, pour nous, de prendre en considération la vision des porteurs de projets et financeurs potentiels de ces projets en Lorraine. Il nous a alors été possible d'anticiper les probables oppositions aux actions que nous pouvions proposer par la suite.

Nous avons utilisé un logiciel MACTOR© développé par LIPSOR (Laboratoire d'Investigation en Prospective Stratégie et Organisation) pour nous aider dans notre démarche.

Une fois les acteurs recensés, ce logiciel "mesure" les influences et dépendances entre acteurs.

Cela nous a permis, toujours à l'aide du logiciel, de réaliser une évaluation des positions de l'ensemble des acteurs. Il nous a aussi été possible de

déterminer leur degré d'implication probable dans les projets futurs découlant de nos propositions.

L'application de cette méthode s'est cependant faite de façon partielle, dans la mesure où nous avons rencontré des techniciens et non des élus.

Cette méthode nous aura néanmoins poussé à réfléchir quant aux éventuels blocages que pourraient rencontrer nos actions.

Plusieurs éléments de prospective ont donc ponctué notre travail, en étant intégré à nos réflexions.

2.3 LES RÉUNIONS

Notre stage a comporté de nombreuses réunions. Il y eut tout d'abord des réunions de suivi hebdomadaires avec nos tuteurs M. Jean-Christophe COUR et Mlle Jessica PACE. Un suivi a également été organisé par notre commanditaire M. Pierre LAMOTTE, Directeur de la Mobilité et de l'Economie des Transports, et Directeur par intérim de la Mission Aménagement du Territoire.

Nous avons par ailleurs rencontré différents acteurs du Conseil Régional de Lorraine :

M. Gérard LALLEMEND et M. Jean-Yves KHOELER nous ont présenté les outils statistiques et SIG,

M. Denis LANGE nous a expliqué la politique de l'après-mines et conversion mise en place par le Conseil Régional.

Mme Stéphanie GRIES-BELE a présenté son travail relatif au SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) mis en place dans le Bassin Férifère.

M. Etienne Louis MULLER, Mme Nathanaëlle GUILLERMIN, Mme Jenny SCHONG nous ont parlé de la coopération transfrontalière en Lorraine.

M. Alain ABEYA, M. Micaël DAVAL, M. Fabrice DENIAU, M. Fabrice GABRIEL et M. Marc GIRAUD nous ont évoqué l'ensemble des problématiques

relatives aux infrastructures et aux transports en région Lorraine.

Une réunion avec Mme Marie-Pierre AUGUSTIN nous a permis de cerner les questions de lien social.

Les questions juridiques ont été évoquées avec M. Fabrice COLLINET.

Enfin, une réunion avec M. Michel MOREAU nous a aidé à comprendre les notions de commerce extérieur et de développement des entreprises.

Un comité de pilotage avec M. Jacques SANS, Directeur Général des Services, a également eu lieu.

Par ailleurs, nous avons rencontré M. Roger CAYZELLE, Président du Conseil Economique et Social de Lorraine. Cette réunion nous a apporté un autre point de vue quant aux problématiques régionales.

Nous avons eu la chance d'obtenir l'autorisation de rencontrer différents acteurs à l'extérieur :

Ainsi eut lieu une réunion à l'ADEVAL (Agence de Développement du Val de Lorraine) en présence de M. CHARPENTIER, M. DAILLY, Mme. KARTHEISER et Mlle MARIE.

M. Pierre FAUCHER nous a présenté les travaux

de l'AGURAM (Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle).

Une réunion à la Communauté d'Agglomération de Sarreguemines Confluences nous a présenté les politiques menées par cette structure, en particulier Mme Athéna ARENDT et M. Régis GLATZ nous ont parlé des questions métropolitaines et transfrontalières.

La politique et le travail de l'EPF Lorraine nous a été évoquée par Mme Laure LAPOINTE.

Enfin, nous avons pu participer à des rencontres plus interactives, comme :

La Conférence annuelle de la MOT (Mission Opérationnelle Transfrontalière), à Sarrebruck, en présence de son Président M. Pierre MAUROY.

Un atelier prospectif concernant l'avenir des espaces périurbains organisé par le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle.

Une formation prospective en quatre sessions organisée par la DRE Lorraine, réunissant plusieurs acteurs régionaux, et durant laquelle nous avons exposé notre méthode retenue lors de notre stage.

2.4 CALENDRIER



3. PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

Ce diagnostic vise à présenter thématiquement le visage de la Lorraine aujourd'hui. Il constitue pour nous le résultat des recherches que nous avons effectuées afin de connaître le territoire d'étude relatif à notre commande. Ainsi, il ne s'agit pas d'une réponse directe à la commande, mais une accumulation de constats.

3.1 POPULATION

3.1.1 EVOLUTION DÉMOGRAPHIE ET MIGRATIONS

Avec 2 343 000 habitants au 1^{er} Janvier 2007, la région Lorraine est située au 12^{ème} rang des régions françaises, en terme de poids démographique.

La moyenne nationale de population par région s'établissant en France autour de 2 800 000 habitants, la Lorraine s'en rapproche.

Cependant, il est à noter que la population lorraine n'augmente véritablement que depuis 1990. Entre 1975 et 1990 la population a véritablement diminué. Sur le long terme, la population régionale a stagné malgré une augmentation plus marquée ces dernières années.

Plus précisément, on peut aisément constater de grandes disparités entre les départements lorrains. D'abord, il est à noter que 75 % de la population lorraine actuelle vit dans les départements de Moselle et de Meurthe-et-Moselle. La Meuse

Evolution de la population en Lorraine par départements depuis 1975

Année	Meurthe-et-Moselle	Meuse	Moselle	Vosges	Lorraine	France métropolitaine
1975	722 693	203 799	1 006 373	397 957	2 330 822	52 591 584
1982	716 964	199 983	1 007 189	395 769	2 319 905	54 334 871
1990	711 943	196 223	1 011 302	386 258	2 305 726	56 615 155
1999	713 779	192 198	1 023 447	380 952	2 310 376	58 518 395
01/01/2000	714 445	192 168	1 025 464	380 927	2 313 004	58 748 743
01/01/2001	715 398	191 882	1 025 585	381 806	2 314 671	59 042 661
01/01/2002	716 577	191 575	1 026 990	381 794	2 316 936	59 342 121
01/01/2003	720 382	192 783	1 030 605	381 299	2 325 959	59 969 702
01/01/2004	722 508	192 703	1 032 873	382 420	2 330 504	60 340 000

Source : Insee - Recensements de la population 1975 à 1999 - Estimations localisées de population du 01/01/2000 au 01/01/2004

quant à elle abrite moins de 10 % de la population régionale, et les Vosges, au Sud, ne parvien-

nent pas à équilibrer ces écarts très marqués.

3.1 POPULATION

Taux de variation de la population en Lorraine par départements

Période	Meurthe-et-Moselle	Meuse	Moselle	Vosges	Lorraine	France métropolitaine
---------	--------------------	-------	---------	--------	----------	-----------------------

Total

1975-1982	-0,11	-0,27	0,01	-0,08	-0,07	0,46
-----------	-------	-------	------	-------	-------	------

1982-1990	-0,09	-0,24	0,05	-0,30	-0,08	0,51
-----------	-------	-------	------	-------	-------	------

1990-1999	0,03	-0,23	0,13	-0,15	0,02	0,36
-----------	------	-------	------	-------	------	------

Dû au mouvement naturel

1975-1982	0,56	0,26	0,59	0,36	0,51	0,40
-----------	------	------	------	------	------	------

1982-1990	0,52	0,34	0,60	0,29	0,50	0,41
-----------	------	------	------	------	------	------

1990-1999	0,37	0,16	0,40	0,18	0,34	0,36
-----------	------	------	------	------	------	------

Dû au mouvement migratoire

1975-1982	-0,67	-0,53	-0,58	-0,44	-0,58	0,07
-----------	-------	-------	-------	-------	-------	------

1982-1990	-0,61	-0,57	-0,55	-0,59	-0,58	0,10
-----------	-------	-------	-------	-------	-------	------

1990-1999	-0,34	-0,39	-0,27	-0,34	-0,32	0,01
-----------	-------	-------	-------	-------	-------	------

Il est intéressant de constater que les quatre départements lorrains présentent tous un solde naturel positif depuis 1975. Ce gain de population a toujours été nettement plus faible dans le département de la Meuse.

Cependant, la région Lorraine est actuellement confrontée à un double problème :

- Le solde migratoire reste négatif. Même si la Lorraine connaît aujourd'hui une démographie légèrement croissante, cette situation ne semble pas devoir être mise en lien avec l'attractivité régionale puisque la Lorraine constitue plutôt une terre d'émigration. Ainsi, en 2006, malgré un solde naturel lorrain de 7000 personnes, le solde migratoire est resté négatif, la région ayant au total perdu 2000 personnes.

- La Lorraine est en proie à un vieillissement de la population.

Répartition de la population par classes d'âges en 2005

	Lorraine	France entière
Moins de 20 ans	576 874	15 775 450
De 20 ans à 59 ans	1 281 030	33 972 282
60 ans et plus	476 341	12 889 864
Total	2 334 245	62 637 596

Source : Insee, évaluation provisoire basée sur les résultats des recensements de 2004, 2005 et 2006

Cependant, ce vieillissement est également observable à l'échelle nationale, et la répartition par âge de la population lorraine suit des tendances similaires à celles observées en France.

La Lorraine reste une région dont la population progresse encore, malgré les projections an-

Source : Insee - Recensements de la population 1975 à 1999 - Estimations localisées de population du 01/01/2000

nonçant une baisse de la population à partir de 2015.

3.1 POPULATION

3.1.2 RÉPARTITION DE LA POPULATION

Pour ce qui est de sa densité de population, la Lorraine se positionne aussi de façon intermédiaire puisqu'au 15^{ème} rang des régions françaises, avec environ 100 habitants au km². En comparant ces données avec le taux d'urbanisation lorrain qui s'élève à 83 %, il est aisément compréhensible que les lorrains vivent essentiellement en ville.

La population lorraine se concentre essentiellement dans le Sillon lorrain, espace soumis à l'heure actuelle à une situation de mitage non négligeable.

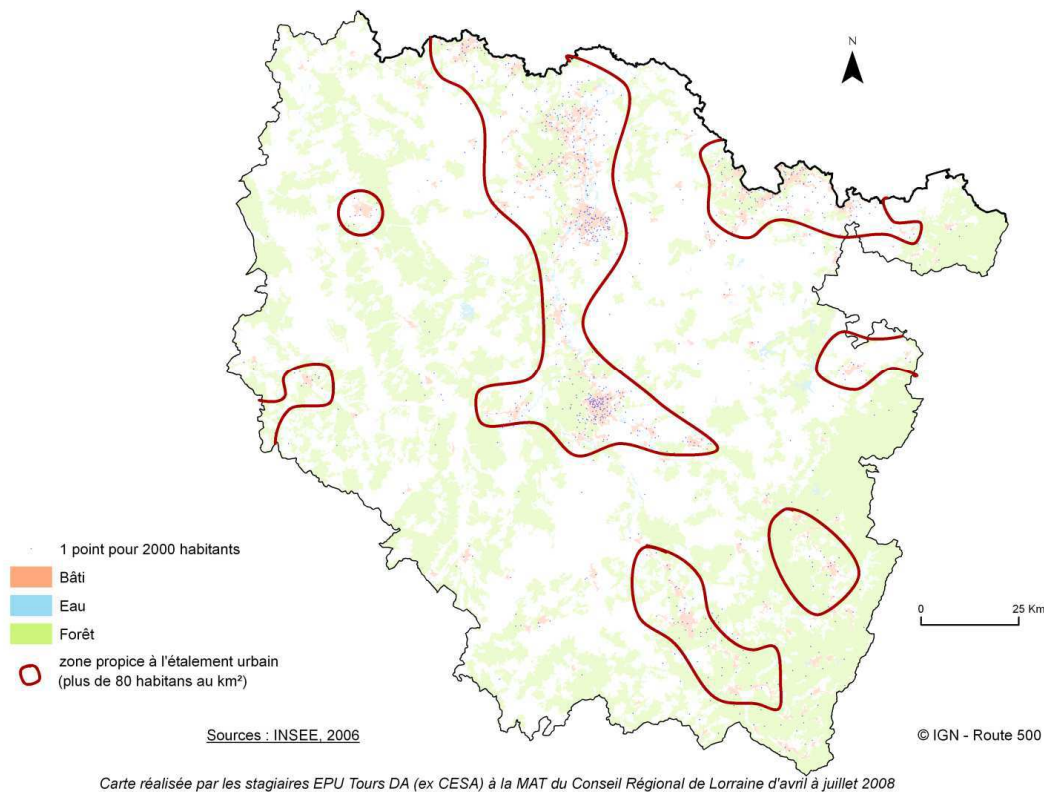
3.1.3 IDH ET ESPÉRANCE DE VIE EN LORRAINE

L'espérance de vie en Lorraine atteignant en 2006, 75,6 ans pour les hommes et 82,7 ans pour les femmes, est plus faible qu'au niveau national (76,8 ans pour les hommes, 83,7 ans pour les femmes). Tout en relativisant ce chiffre, celui-ci place tout de même la Lorraine en 20^{ème} position sur les 22 régions de France métropolitaines.

En lien avec cette donnée, l'IDH (Indice de Développement Humain) lorrain, indice dont le calcul tient compte de façon qualitative du niveau de vie, ainsi que du PIB (Produit Intérieur Brut) par habitant, de l'éducation, et de la longévité, est un des plus bas de France.

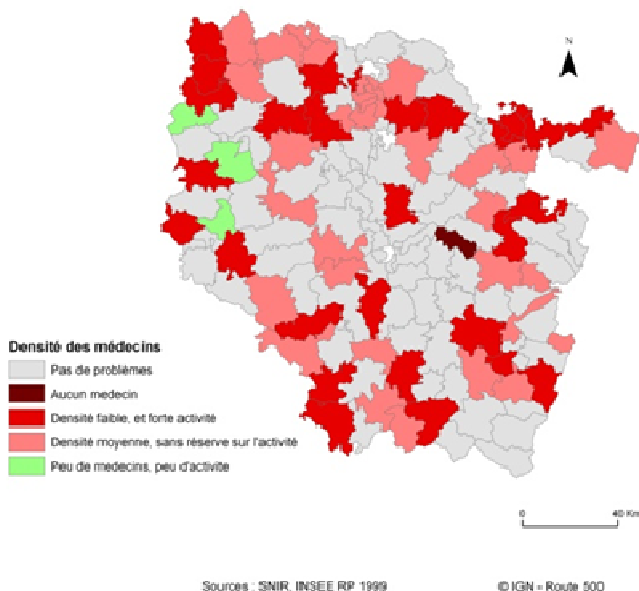
Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours au Département Espaces à Enjeux et Opération d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine

L'étalement urbain en Lorraine



3.2 SANTÉ

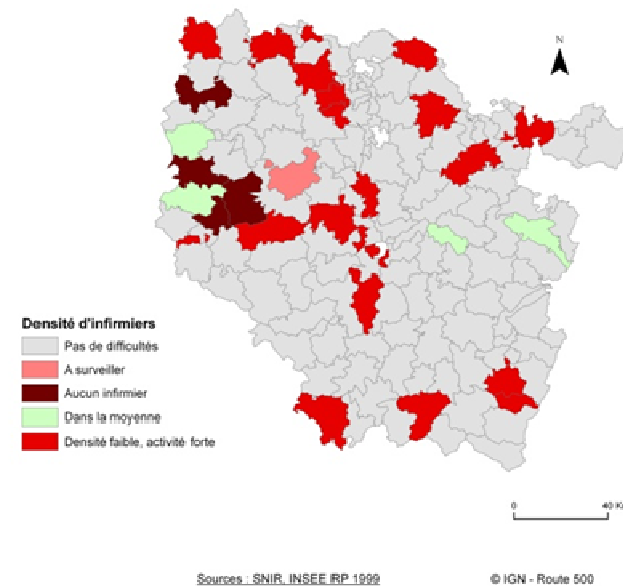
Densité de médecins généraux libéraux par canton en Lorraine au 31/12/2002



Carte réalisée par les stagiaires EPU Tours DA (ex CESA) au DEEOA de la MAT du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

Il convient de s'interroger sur le cet IDH lorrain relativement plus faible comparativement aux autres régions françaises. La Lorraine est une des régions françaises où le volume des émissions de polluants atmosphériques est des plus importants. Cette problématique est à approcher d'une concentration importante des industries en Lorraine, ainsi que d'un taux d'urbanisation élevé, d'un réseau routier dense, en particulier le long du Sillon lorrain et, pour les Vosges, de la présence de reliefs favorisant la stagnation des masses d'air.

Densité d'infirmiers libéraux par canton en Lorraine au 31/12/2002



Carte réalisée par les stagiaires EPU Tours DA (ex CESA) au DEEOA de la MAT du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

De plus, la densité de médecins atteint 90,2 médecins pour 100 000 habitants en Lorraine comparativement aux 93 médecins pour 100 000 habitants au niveau national.

La Lorraine se situe dans le groupe des régions françaises les moins bien pourvues en nombre de généralistes libéraux au prorata de l'importance de la population.

Avec 1 283 infirmiers libéraux recensés au 1er janvier 2003, la Lorraine accuse un retard important par rapport à l'échelon métropolitain. En effet, la densité de 55,5 médecins pour 100 000 habitants marque une différence de 27 points avec la moyenne nationale de 82,5.

3.3 TRANSPORTS ET MOBILITÉ

La région Lorraine bénéficie d'une situation particulière en matière de morphologie urbaine, puisqu'elle se compose avant tout de deux grandes aires urbaines principales de tailles équivalentes (celles de Metz et de Nancy), puis d'aires urbaines secondaires (Thionville, Epinal, Pont-à-Mousson, ...). La proximité géographique de l'ensemble des aires urbaines lorraines traduit bien la forte urbanisation régionale, avec un taux de 83 %, pour 82 au niveau national.

Le phénomène de périurbanisation est très marqué en Lorraine. L'espace à dominante rurale ne représente plus que 17 % de la population régionale.

La vaste conurbation existant entre le Nord et le Sud de la région, et qui constitue le Sillon lorrain, intègre naturellement de nombreux échanges en son sein, entre les différentes agglomérations qui la composent. L'existence de ces échanges, de personnes comme de marchandises, justifie la stratégie de mise en place de réseaux de transports de qualité en Lorraine, afin qu'ils puissent s'effectuer convenablement.

De plus d'autres zones attractives influencent les déplacements en Lorraine : il s'agit des zones d'influence du Luxembourg, au Nord, et de Sarre-

Migrations domicile travail en Lorraine par bassins d'emplois en 1999

Zones d'emplois	Emplois offerts	Migrants entrants	Migrants sortants	Principales zones d'échanges
Nancy	167 600	25 000	19 700	Toul, Lunéville, Metz
Metz	121 500	31 500	20 800	Thionville, Nancy, Briey et le bassin houiller
Thionville	90 500	16 600	46 000	Metz, Briey, Longwy, Luxembourg
Forbach	75 500	9 400	30 000	Allemagne (Sarrebruck, Trèves) Sarreguemines, Metz, Sarrebourg, Thionville
Epinal	58 500	7 300	8 900	Remiremont, Saint-Dié, Vosges de l'Ouest

Source : SRIT Région Lorraine, 2005

bruck au Nord-est, attirant de nombreux travailleurs transfrontaliers depuis la Lorraine.

3.3.1 QUELQUES CHIFFRES RELATIFS À L'EMPLOI ET AU TRANSPORT EN LORRAINE

Le Sud du territoire régional est polarisé par le bassin d'emploi de Nancy qui comptabilise 163 000 emplois. Au Nord du territoire régional, le bassin d'emploi de Metz compte 166 500 emplois.

Le territoire lorrain est quotidiennement soumis à 2,3 Millions de déplacements intercommunaux.

Les départements de la Moselle et de la Meurthe et Moselle concentrent 75 % des flux générés, en raison de l'importance de leurs pôles urbains ainsi que des couronnes périurbaines de Metz, de Thionville et de Nancy. L'automobile représente 87% de part de marché des déplacements régionaux comparativement aux 9% relatifs aux transports en commun.

25% des déplacements journaliers effectués par les Lorrains correspondent à des flux domicile-travail.

Un quart des actifs lorrains travaillent hors de la zone d'emploi où ils résident.

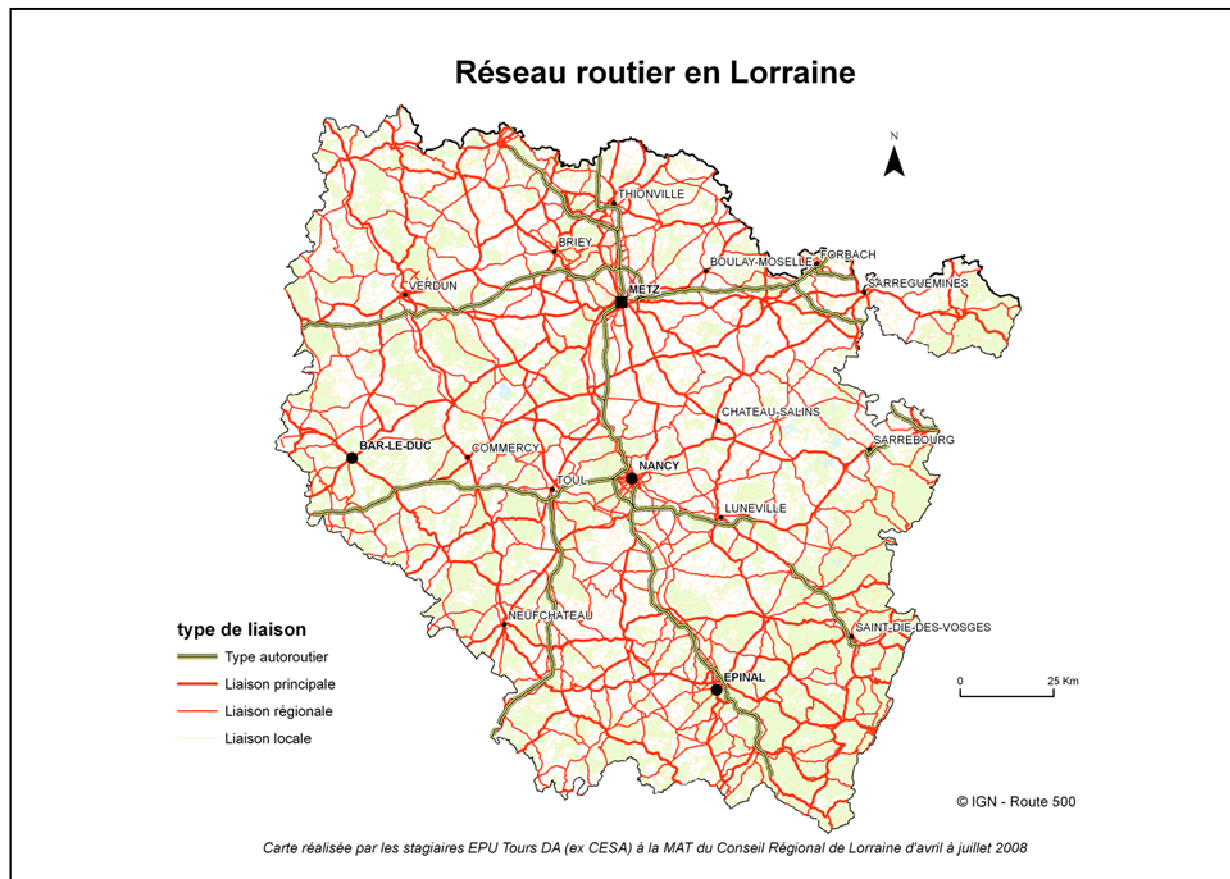
3.3 TRANSPORTS ET MOBILITÉ

La Lorraine compte cinq grands pôles concentrant à eux seuls 67 % des emplois, alors qu'ils ne regroupent que 40 % de la population. La Lorraine comptant plus d'actifs que d'emplois, elle entretient d'importants échanges avec ses territoires voisins. 15 000 personnes viennent travailler en Lorraine depuis l'extérieur, tandis que 92 000 lorrains quittent la région quotidiennement, soit 10,3 % de la population active régionale. 75% vont vers les pays frontaliers et 17% vers les régions limitrophes. La concentration des emplois lorrains au cœur des zones urbaines se ressent en particulier sur des difficultés accrues pour la gestion des transports régionaux.

3.3.2 ÉTAT DES LIEUX DES TRANSPORTS EN LORRAINE

LES RÉSEAUX ROUTIERS ET FERROVIAIRES

En matière d'infrastructures routières, la Lorraine est surtout desservie par deux grands axes autoroutiers. L'A4 relie Paris à Strasbourg et passe au Nord de l'agglomération messine. L'A31 relie Dijon à Luxembourg et traverse les agglomérations de Nancy et de Metz. Le territoire régional est relié au Sud à la Franche-Comté via la RN57. Plus précisément, la Lorraine se situe à un carrefour Nord-Sud et Est-Ouest structurant à l'échelle européenne.

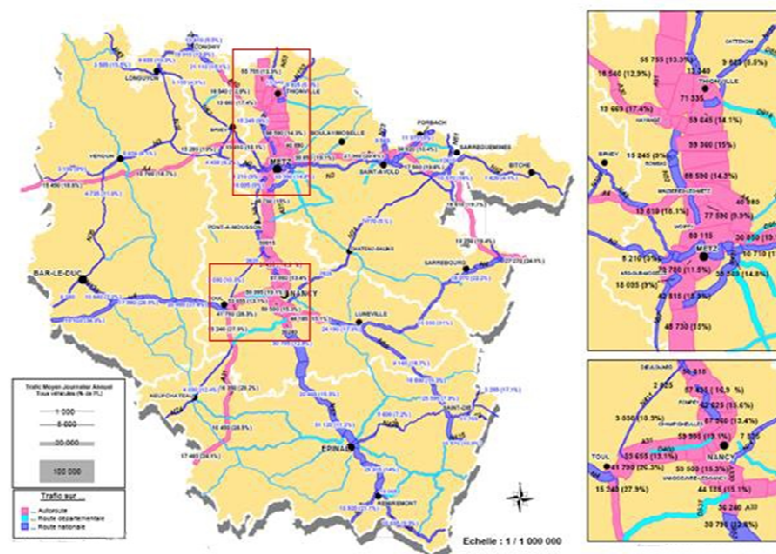


3.3 TRANSPORTS ET MOBILITÉ

La région est donc soumise à des trafics de transit importants. Avec les autoroutes A31, A4, A30 et A320, la Lorraine dispose de 462 km d'autoroutes dont 268 km sont concédés. Les réseaux routier et autoroutier lorrains représentent respectivement 5,2 % et 5,8% du réseau national. La surface du territoire régional représentant 4,28 % de la superficie française, on peut en déduire que la densité autoroutière en Lorraine est importante.

Les axes lorrains sont le lieu de passage de nombreux travailleurs mais également de véhicules utilitaires qui ne font que traverser la région. L'axe de l'A31 est le plus concerné par cette fréquentation très élevée, avec des pics atteignant 100 000 véhicules par jour entre Metz et Thionville et près de 90 000 entre Metz et Nancy. Cet axe est d'ailleurs proche de la saturation. Il est en plus utilisé de manière abusive, puisque de nombreux véhicules passent au Luxembourg du fait du faible coût du carburant dans ce pays.

La fréquentation des réseaux routiers lorrains



Source : SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des Transports) Lorraine

3.3 TRANSPORTS ET MOBILITÉ

Les liaisons à la Lorraine ont été renforcées avec l'arrivée en Juin 2007 de la LGV Est reliant Paris à Strasbourg. La LGV n'est à l'heure actuelle pas finalisée, puisque les rames circulent à grande vitesse depuis Paris uniquement jusqu'en Lorraine, à Baudrecourt, peu après

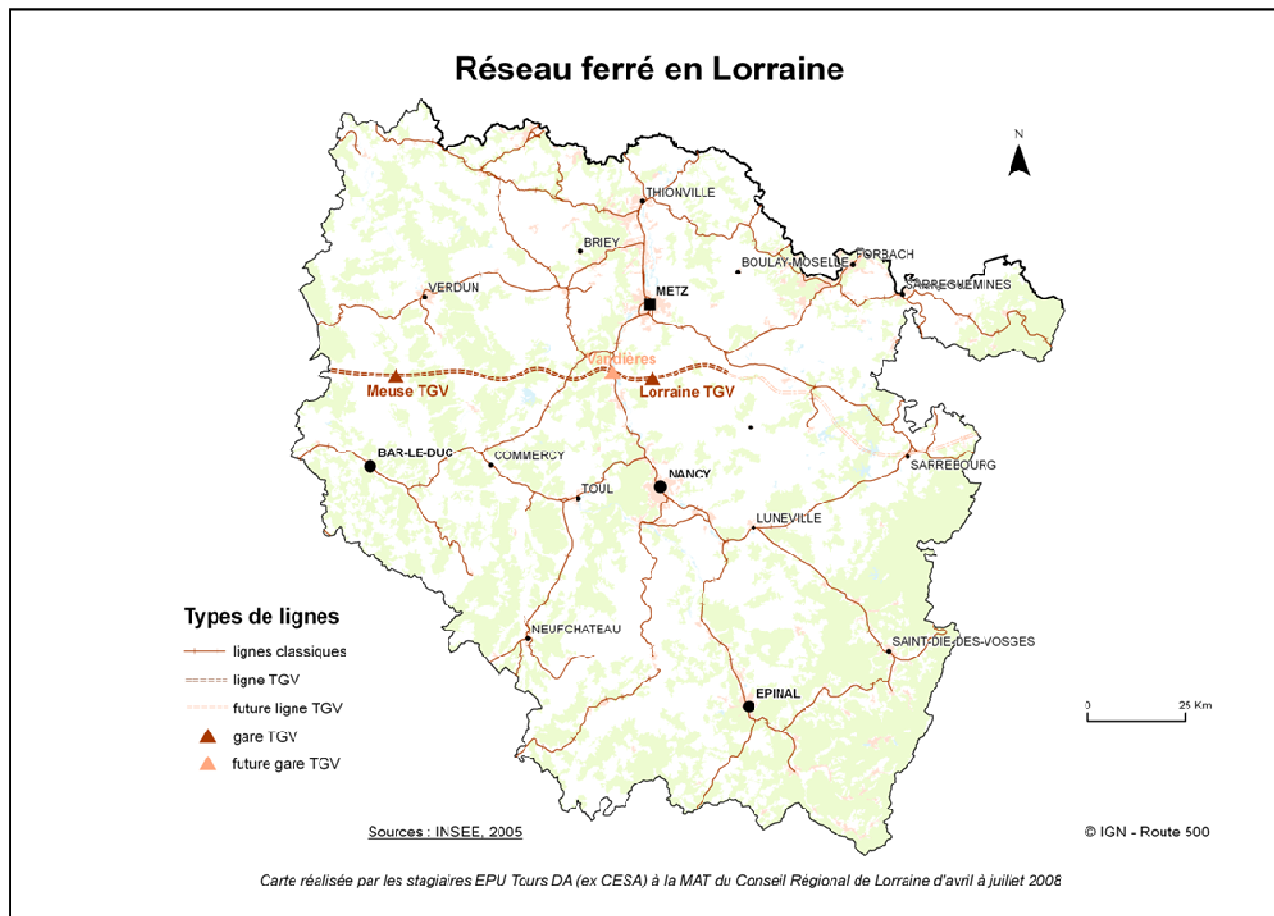
le passage par la gare Lorraine TGV de Louvigny, située entre Metz et Nancy.

Le réseau ferroviaire lorrain est constitué de 1 850 km de lignes ce qui représente 5,8% du réseau national. Il est très maillé et développé. Depuis 1997, il est la propriété de Réseau Ferré de France (RFF), qui est maître d'ouvrage de tous les travaux relatifs à l'infrastructure et constitue par conséquent un partenaire essentiel de la Région Lorraine pour le développement du TER.

Ce réseau est très utilisé pour le FRET qui couvre plus de 40 % des déplacements ferroviaires régionaux.

Le transport FRET en Lorraine concerne essentiellement des produits issus de la sidérurgie, quelques minerais, engrais, produits agricoles.

Une quatrième voie ferroviaire a récemment été mise en service entre Metz et Woippy, plus grande gare de triage de France. L'itinéraire privilégié du FRET traversant la Lorraine est axé Nord Sud, depuis la Mer du Nord et le Bénélux, vers le bassin méditerranéen.



3.3 TRANSPORTS ET MOBILITÉ

Un itinéraire fret alternatif a également été emménagé à l'Ouest du Sillon, reliant Longwy à Toul. Cependant, les convois l'empruntent peu du fait de l'importance stratégique de l'échangeur de Woippy et de l'économie propre au Sillon, qui sollicitent le passage des convois par ces territoires. Le transport de voyageurs se structure en Lorraine essentiellement autour du réseau Métrolor. La gestion de ce réseau ferroviaire se rapproche de celle d'un réseau de métro, puisque le cadencement régulier est presque atteint, avec un train circulant toutes les quinze minutes en heure de pointe. La totalité des lignes TER en Lorraine est gérée par la région, sous l'enseigne du Métrolor depuis 2002. Ce réseau est sujet à de nombreuses réflexions d'améliorations, surtout dans une optique de désenclavement du réseau routier. La tarification fonctionne de manière zonale, avec sept fuseaux répartis en paliers kilométriques. Celle-ci est faite pour que les déplacements en train soient le plus compétitifs possible comparativement à ceux effectués en voiture. Le Conseil Régional de Lorraine contribue financièrement à cet objectif, avec une réduction de 75 % pour les abonnements domicile travail. D'autres formules permettent d'obtenir des réductions. La carte Métrolor permet une réduction de 1 € sur chaque trajet par rapport au tarif non subventionné. Cette politique stratégique a dernièrement permis

une évolution de 10 % par an du nombre de passagers utilisant les TER pour leur déplacements, et même de 13 % en 2007. Le Conseil Régional a mis en service des trains de plus grande capacité depuis 2003. Actuellement, un mouvement de train a lieu toutes les 4 minutes en gare de Metz et Nancy en heures de pointe. La demande évolue continuellement, avec en particulier une augmentation forte des déplacements transfrontaliers. Quatre voies ferroviaires existent déjà entre Thionville et Metz et sur certains secteurs du réseau entre Metz et Nancy.

Le Conseil Régional entend par conséquent gérer le réseau ferroviaire de sorte à en éviter la saturation. Un réseau est dit saturé lorsqu'il y a incapacité à répondre durablement à des demandes de sillons précises et à organiser des développements supplémentaires.

Quatre voies ferrées entre Metz et Nancy



Réalisation personnelle

Le TER Métrolor



Réalisation personnelle

3.3 TRANSPORTS ET MOBILITÉ

Avec 60 000 voyageurs par jour entre Lunéville et Luxembourg, le cadencement des trains correspond presque à une liaison tous les quarts d'heure entre Metz et Thionville d'une part, et entre Metz et Nancy d'autre part. A Thionville, la saturation est quasiment atteinte, puisque la gare, dont le dimensionnement est inadapté, ne permet pas aux heures de pointe, l'accueil d'un flux de voyageurs supérieur à celui actuellement connu.

Le Conseil Régional de Lorraine a prévu des solutions à court terme afin d'optimiser l'exploitation des réseaux tant routiers que ferroviaires en Lorraine. Pour renforcer le cadencement ferroviaire maximal à raison d'une rame toutes les quinze minutes, la région a annoncé la commande de trains de très grande capacité, pouvant accueillir plus de 1000 personnes par train.

Le CPER (Contrat de Plan Etat Région) 2007-2013 prévoit par ailleurs de réaménager les gares de Metz (pour 50 Millions d'euros) et de Nancy (pour 30 Millions d'euros) avec comme finalité l'augmentation de leur capacité d'accueil des trains en gare, et surtout l'optimisation des circulations ferroviaires.

Des réflexions sont actuellement menées sur l'opportunité d'harmonisation des tarifications entre les différents modes de transports en commun

d'une part, et entre les différents services de transports à une échelle supranationale.

De même, des projets sont prévus pour renforcer les axes routiers et améliorer l'A31 en particulier, en la portant à trois voies de chaque côté entre Metz et Nancy notamment.

LE FLUVIAL ET L'AÉRIEN

D'autres modes de transports sont couramment utilisés en Lorraine. L'aérien, contrairement au ferroviaire, correspond à une faible demande dans la région. Deux aéroports existaient historiquement. Le projet de constitution d'un aéroport régional unique est né dans les années 1960, avec son aboutissement final en 1991, par la construction d'une plate forme commune. L'aéroport Metz-Nancy-Lorraine est situé à quelques kilomètres de Louvigny, et est proche de la gare Lorraine TGV. L'accessibilité vers l'aéroport est plutôt correcte depuis l'A31 et une navette Métrolor dessert le site aéroportuaire depuis Metz et Nancy. Cependant, les accès à l'aéroport restent limités. La fréquence de circulation des navettes peut être faible selon les périodes, pouvant descendre à un aller-retour toutes les deux heures. De plus l'interconnexion rail-air est absente en Lorraine.

L'aéroport est propriété du Conseil Régional de Lorraine. Les installations y ont été récemment

rénovées. La présence d'une ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) à proximité du site constitue d'importantes opportunités de développement futur. L'aéroport régional lorrain reste soumis à la concurrence directe d'aéroports importants, à savoir Francfort et Luxembourg, mais aussi dans une certaine mesure du petit aéroport de Sarrebruck, de celui de Bâle Mulhouse, et enfin des aéroports parisiens.

L'augmentation annuelle du nombre de passagers préférant la voie aérienne a été stoppée en Lorraine, depuis la mise en service du TGV Est. Le nombre moyen de passagers aériens est de 350 000 par an. Les vols vers Paris et Nantes ont été supprimés. Les dessertes restantes concernent les villes de Marseille, Nice, Toulouse, Clermont-Ferrand, Lyon et Alger. Les vols low cost ne sont plus proposés. Une expérience a été menée pour les dessertes vers Milan et Venise, mais nécessitait une trop forte participation financière des collectivités, celles-ci ayant alors abandonné l'idée. La moitié des vols depuis la Lorraine sont réguliers, les autres étant des charters l'été. L'implantation sur place de DHL permettait jusqu'à il y a peu l'exploitation du site pour le FRET aérien. Mais le hub aérien de cette entreprise s'est actuellement relocalisé en Allemagne.

3.3 TRANSPORTS ET MOBILITÉ

Il existe 4 ports intérieurs publics sur la Moselle. Le fluvial représente 25 % des imports-exports en Lorraine, et 10 Millions de Tonnes sont transportées par an sur la Moselle. Des charbons et minerais sont importés, des céréales exportées vers le Rhin et le reste de l'Allemagne, puis en partie vers Rotterdam. Pour l'instant l'équilibre est trouvé entre importations et exportations, mais un déséquilibre pourrait apparaître suite au déclin sidérurgique. Le transport de conteneurs s'inscrit dans des flux mondiaux. Mais le trafic de conteneur, permettant en particulier l'intermodalité dans le transport de marchandises, peine à démarrer sur la Moselle. Le CPER 2000-2006 prévoyait déjà le rehaussement de ponts sur la Moselle en vue d'y permettre le passage de FRET sous forme de conteneurs. Cela est possible jusqu'à Metz mais plus difficile à réaliser au Sud de Pont-à-Mousson. Des travaux sur le pont de Pont-à-Mousson sont difficilement envisageables. La voie navigable au Sud de Nancy est à faible gabarit, ce qui participe à l'isolement du territoire régional en termes de transports de marchandises.

DEUX GRANDS TYPES DE PROJETS AUTOUR DE LA PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT : LE RENFORCEMENT DE L'EXISTANT ET LE DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS

Les problématiques ferroviaires sont essentiellement de deux types en Lorraine. Les réseaux ferroviaires lorrains sont sujets à saturation, d'une part, et la répartition des lignes ferroviaires est relativement peu équilibrée sur le territoire régional. La desserte TER est faible en Meuse et dans les Vosges, et certaines lignes ne sont pas électrifiées. Cette situation pose des problèmes de disparités régionales en termes d'accessibilité.

La région semble plus vouloir répondre à une situation critique dans l'immédiat, plutôt que de réussir à se projeter dans une vision à long terme. D'autres réflexions doivent aussi être menées pour connaître l'opportunité de desserte ferroviaire de certains territoires plus périphériques. L'arrivée du TGV en Lorraine et les dessertes expérimentales de certains arrêts viennent complexifier encore plus ces orientations de conservation ou non de la mission de service public dans certains territoires. A la demande des Conseils Régionaux des territoires desservis, la SNCF a mis en place des arrêts TGV expérimentaux, qui doivent atteindre un certain nombre de voyageurs

pour être maintenus. La région participe au financement de ces arrêts expérimentaux.

La LGV est en effet à la source d'une réorganisation du réseau TER en Lorraine.

Le Conseil Régional de Lorraine entend véritablement mettre à profit les transports comme outil de développement économique. Ces stratégies, sans pour autant remettre en cause leur légitimité, ne devront cependant pas nuire au développement de réseaux plus locaux, le Métrolor desservant aussi des territoires à plus faible enjeux.

Pour autant, il est nécessaire que la Lorraine développe son attractivité, en vue de tirer son épingle du jeu face à une grande concurrence strasbourgeoise, futur nœud de connexion ferroviaire entre la LGV Est et la LGV Rhin-Rhône.

Actuellement, le Conseil Régional de Lorraine peine à entrer dans de véritables réflexions prospectives, même si la gestion des infrastructures se met en place longtemps à l'avance.

Il est actuellement compréhensible que les stratégies en termes de gestion des réseaux de transports en Lorraine soient plutôt orientées vers le Luxembourg. Il convient malgré tout, dans une vision à plus long terme de s'interroger sur la pertinence de telles orientations, l'avenir de l'in-

3.3 TRANSPORTS ET MOBILITÉ

fluence luxembourgeoise sur le territoire lorrain restant peu prévisible.

Un manque de projection à long terme se pose clairement autour du projet de mise en service de la nouvelle gare d'interconnexion à Vandières. Le projet prévoit l'arrêt quotidien de 50 rames TER au niveau du pôle d'échange avec la grande vitesse, et ce afin d'assurer les correspondances entre les réseaux de transports locaux et les TGV que ce soit en direction de Paris ou de la province. Le cadencement actuel de la circulation des rames TER est donné par la desserte vers le Luxembourg au Nord. Si l'idée de relier la future gare de Vandières au réseau TER paraît légitime, c'est la gestion cadencée qui paraît plus difficile à gérer au niveau de ce nœud ferroviaire, puisque le cadencement des TER à l'échelle de la région est essentiellement déterminé par la situation au Nord. Une priorité sera donc à redéfinir entre une meilleure connectivité de la région depuis d'autres espaces dynamiques, et ce en vue d'améliorer la visibilité de la Lorraine, et une meilleure ouverture de la Lorraine vers les territoires qui lui sont périphériques et qui participent directement à son développement.

La problématique reste similaire pour ce qui est du volet routier. Des grands projets viennent

compléter l'amélioration de l'A31. Le projet de mise en service d'une autoroute parallèle à l'A31 (A32) est actuellement en réflexion. Le tracé de cette infrastructure routière, qui fait polémique et actuellement non officiellement retenu, devrait relier Toul à Thionville en contournant l'agglomération messine par l'Est.

D'autres projets d'aménagement routiers plus ponctuels existent. La mise en service d'un premier tronçon de l'A32 est prévue, entre Toul et Pont-à-Mousson. Par ailleurs, le doublement d'un tunnel sur l'autoroute A30 devrait faciliter les liaisons vers le Luxembourg et la Belgique depuis la Lorraine, en direction de Longwy.

En matière de transport, chaque choix stratégique ne peut se faire qu'à long terme. La mise en service de l'A32 ne pourrait se faire avant 2020. Des rames TER grande capacité ne pourront être livrées que d'ici cinq ans.

Au niveau de l'aérien, même si des opportunités existent, elles sont moins contraignantes et permettent par conséquent une plus grande liberté d'adaptation. Les objectifs régionaux pour l'aéroport sont tournés vers le captage de nouveaux trafics et la mise en place d'un nouveau mode de gestion.

En revanche, le fluvial, actuellement peu développé, présente des opportunités nouvelles, avec en

particulier la projet de construction d'un canal à grand gabarit entre Saône et Moselle, reliant Dijon à Neuves-Maisons. Ce projet pourrait voir le jour à l'horizon 2025. Un projet similaire permettant de relier la Seine à Anvers est déjà plus avancé.

La Lorraine se penche aussi sur d'autres réflexions de grande envergure, à savoir en particulier l'idée de réalisation d'une plate-forme logistique multimodale, entre route et fluvial surtout. L'EPFL (Etablissement Public Foncier de Lorraine) est Maître d'Ouvrage de cette étude. Les opportunités de localisation d'une telle initiative ne manquent pas au Nord de la région, et ne devraient pas constituer une concurrence trop importante avec la plate-forme multimodale rail-route du site Belge d'Athus. La plate-forme multimodale entre route et fluvial en Lorraine serait à placer aux croisements de l'A4, l'A30, l'A31, et permettrait alors l'accueil d'entreprises nécessitant à être bien reliées. Un projet complémentaire pourrait être envisagé au Sud de la Lorraine.

3.4 ECONOMIE ET EMPLOI

3.4.1 LE VISAGE DES ACTIFS LORRAINS

LES ACTIFS TRANSFRONTALIERS

En 2006, ce sont près de 88000 lorrains qui franchissent la frontière chaque jour pour se rendre sur leur lieu de travail, 69% travaillant au Luxembourg, 26 % en Allemagne et 5 % en Belgique.

Le Luxembourg attire trois fois plus d'actifs depuis la Lorraine qu'en 1990. Avec près de 60000 travailleurs, le Grand Duché attire près de 2,5 fois plus de lorrains que n'en attire l'Allemagne et 15 fois plus que la Belgique.

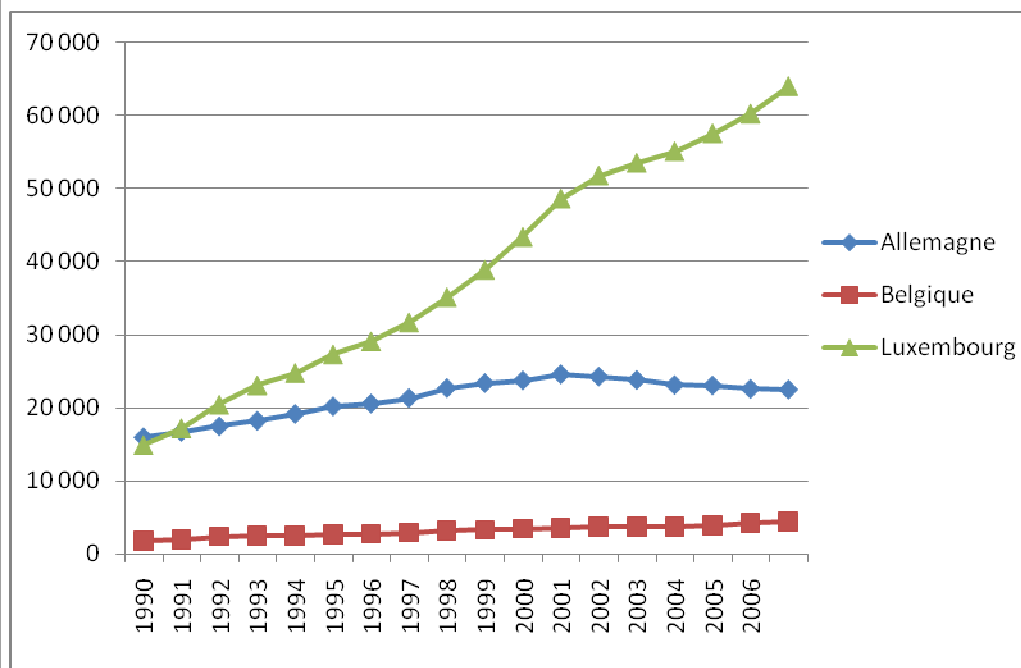
27% des salariés au Luxembourg sont des résidents étrangers, 32% des résidents nationaux et 41% des frontaliers. Parmi ceux-ci, 51% (61.852) sont Français.

Si l'évolution de l'emploi transfrontalier luxembourgeois est spectaculaire et de plus en plus marquée depuis une quinzaine d'années, l'emploi transfrontalier lorrain vers l'Allemagne s'est stabilisé voire est même en baisse depuis 2000.

En l'espace d'un an (2006-2007) la dynamique économique luxembourgeoise est marquée par un taux de création d'emploi de plus de 4% ce qui représente plus de 12700 emplois contre 2 % pour la Sarre et 0,1% pour la Lorraine.

Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours au Département Espaces à Enjeux et Opération d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine

Estimations d'emplois frontaliers lorrains par pays de destination



Source : Inami - Landesarbeitsamt Rheinland-Pfalz Saarland - Inspection générale de la sécurité sociale du Grand-Duché du Luxembourg - Ventilation DR INSEE Lorraine

3.4 ECONOMIE ET EMPLOI

Lieux de résidence et d'emploi des travailleurs
de la Grande Région en 2005

Lieu de travail \ Lieu de résidence	Saarland	Lorraine	Luxembourg	Rhénanie-Palatinat	Wallonie
Saarland		20 700	50	22 700	150
Lorraine	1 000		200	120	130
Luxembourg	5 300	62 500		20 800	32 000
Rhénanie-Palatinat	12 400	1 900	160		150
Wallonie	.	4 200	140	500	

Sources :

Saarland: Regionaldirektion Rheinland-Pfalz-Saarland der Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.) und eigene Schätzung.

Lorraine: INSEE Lorraine - INAMI Belgique - Landesarbeitsamt Rheinland-Pfalz Saarland - IGSS Luxembourg.

Luxembourg: Inspection Générale de la Sécurité Sociale.

Rhénanie-Palatinat: Regionaldirektion Rheinland-Pfalz-Saarland der Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.) und eigene Schätzung.

Wallonie: Institut National de l'Assurance Maladie-Invalidité (INAMI).

CERTAINES ZONES D'EMPLOI LORRAINES PLUS BÉNÉFICIAIRES QUE D'AUTRES...

La zone d'emploi de Thionville, de par sa situation géographique reste la première bénéficiaire des offres d'emplois luxembourgeoises avec 40,6 % de sa population salariale travaillant au Luxembourg en 2007 contre 30,5% en 2000.

La zone d'emploi de Briey se démarque également avec 20,1% de travailleurs transfrontaliers contre 14,3% en 2000.

VERS UNE FÉMINISATION DE L'EMPLOI

Entre 1990 et 1999, le taux d'activité des femmes en Lorraine est passé de 51% à 58%. Il a été soutenu par la croissance des emplois tertiaires, phénomène qui coïncide avec la baisse des emplois industriels fortement masculinisés. En effet, le tertiaire est le secteur d'activité des lorraines : 84% des femmes occupées y travaillent contre 55% des hommes.

L'emploi salarié lorrain compte en 2003, 21000 emplois supplémentaires pour les femmes comparativement à 1999. Malgré cette évolution im-

portante de l'activité des femmes ces dernières années dans la marché du travail lorrain, la région reste, dans ce domaine loin en deçà des moyennes françaises, se plaçant au 20^{ème} rang des régions métropolitaines.

Le nombre de travailleuses transfrontalières est lui-aussi en augmentation. Le Luxembourg attire de plus en plus de femmes lorraines, ce chiffre étant passé de 14500 en 1999 à 20000 en 2004.

3.4 ECONOMIE ET EMPLOI

L'INSERTION PROFESSIONNELLE DES JEUNES

ACTIFS

Le taux d'activité des jeunes actifs lorrains est en augmentation. Ce chiffre est passé de 13,9% à 17,3% de 1999 à 2005. Au niveau national il a évolué de 13 à 16% sur la même période.

L'accès au premier emploi est de courte durée, en particulier pour les études supérieures avec les trois quarts des étudiants qui s'insèrent rapidement et durablement.

Le nombre de jeunes lorrains recherchant un emploi est en nette baisse. Le chiffre est passé de 22000 en 2004 à 18000 en 2006 dans l'ensemble du territoire régional.

La Lorraine reste une terre d'émigration. Elle accueille peu de jeunes professionnels depuis les autres régions. Les jeunes lorrains continuent à être plus nombreux à quitter la Lorraine qu'à y entrer. Ils sont attirés par l'Ile-de-France et par les régions voisines que sont l'Alsace et la Champagne-Ardenne. Le solde migratoire des 20-29 ans est négatif sur la période 1999-2004 : 38 500 jeunes ont quitté la Lorraine entre ces deux dates.

3.4.2 RAPPEL HISTORIQUE DE L'ÉVOLUTION DE L'ÉCONOMIE LORRAINE

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, la Lorraine se classait parmi les premières régions industrielles françaises grâce à son activité minière et sidérurgique, ainsi qu'à des activités traditionnelles comme le textile et l'habillement. Cependant, dès les années 50, l'industrie sidérurgique présentait déjà des signes de faiblesse. Elle souffrait notamment d'un déficit de mécanisation, qui s'est traduit par un besoin de main-d'œuvre important, d'où un appel à l'immigration massive. Dans le même temps les efforts pour la mise à niveau des installations et leur mécanisation en vue d'une meilleure productivité, n'ont pas ou peu été mis en place. La Lorraine s'est par ailleurs spécialisée dans la production traditionnelle de produits à faible contenu technologique. Cette industrie a entraîné la formation de bassins mono industriels, privilégiés par les employeurs, ce tissu économique diminuant en effet la concurrence pour la disponibilité à la main d'œuvre.

Ces éléments conjugués ont accentué les effets de la crise industrielle que subissent les secteurs de la sidérurgie et de l'extraction depuis les années 70.

En 1954, l'emploi traditionnel (textile, habillement, sidérurgie, mines de fer et de charbon) représentait 215 500 emplois soit 68% de l'emploi

industriel et 27% de l'emploi total. En 2005, L'emploi traditionnel ne représente plus que 8% de l'emploi industriel, et 1,6% de l'emploi total avec 14000 salariés. Au total ce sont plus de 200 000 emplois qui ont disparu dans ces domaines. Les emplois dans l'extraction charbonnière et ferrifère n'existent plus en Lorraine en 2005. Le nombre d'emplois industriels total est passé de 315 000 en 1954 à 177 327 en 2005. Malgré tout l'emploi total en Lorraine est passé de 799 000 en 1954 à 848 611 en 2005. Il semble donc que la Lorraine ait réussi à substituer une part de ses emplois industriels et traditionnels par de nouveaux emplois dans les services.

3.4.3 LE PIB LORRAIN HIER ET AUJOURD'HUI

L'évolution du PIB lorrain entre 1975 et 2006, est sensiblement plus faible que l'évolution du PIB Français. Depuis 1975, sur la base d'indices 100 pour la France comme pour la Lorraine, le PIB français atteint 809 points en 2006, tandis que le PIB lorrain n'en atteint que 598, soit une différence de plus de 200 points. Cet écart traduit une tendance constante d'évolution sur cette période, qui se retrouve par la diminution régulière de la part du PIB lorrain dans le PIB total de la France. Cette part est passée de 4,2% en 1975 à 3,2%

3.4 ECONOMIE ET EMPLOI

en 2000.

Pour ce qui est de l'évolution du PIB lorrain, celle-ci est relativement régulière. Un léger fléchissement est à constater dans les années 90. Les années 2000 marquent le retour à un taux de croissance plus vigoureux pour la région. Globalement les tendances du PIB lorrain restent liées aux tendances du PIB français.

Sur la période 2000-2006, il est à noter en Lorraine que la croissance du PIB par habitant est plus faible que la croissance du PIB par nombre d'emploi. Ce constat met en évidence un fait notoire en Lorraine, à savoir l'influence du travail transfrontalier se développant toujours plus, notamment à destination du Luxembourg.

Le PIB par habitant de Lorraine est, avec 23 596 € en 2006, assez faible en comparaison avec les autres régions françaises. La Lorraine y occupe la 16^{ème} place.

3.4.4 TYPOLOGIE DES ENTREPRISES

En Lorraine, la part des entreprises non salariées est de 50,95%, avec un total de 41569 entreprises, soit presque 6 points de moins par rapport à la moyenne nationale. La part des entreprises de 1 à 10 salariés en Lorraine de 39,75% est supérieure à la moyenne nationale qui est de 35,29 %.

Les PME en Lorraine sont aussi légèrement mieux représentées qu'au niveau national, comptant comme 9,28% du nombre total d'entreprises, soit 1,5 point de plus que la moyenne nationale. Pour ce qui est des 49 entreprises lorraines de plus de 500 employés, elles représentent 0,06% des établissements, soit 0,01 point de plus que la moyenne nationale.

La Lorraine présente un tissu important de TPE salariées, tandis que la part des TPE sans salariés est inférieure à la moyenne nationale. Dans l'ensemble, les TPE et PME lorraines ont un poids relativement important : leur chiffre d'affaire représente 40% du chiffre d'affaire lorrain soit 2 points de plus que la moyenne nationale.

La faible diversification de l'industrie lorraine a été la cause de problèmes de reconversion. Ainsi, le déclin industriel, et la difficile reconversion vers le tertiaire ont conduit à une chute de l'emploi lorrain.

L'augmentation du nombre d'emplois tertiaires s'est faite plus lentement que la chute de l'emploi industriel.

La répartition des trois secteurs économique en Lorraine présente encore actuellement une prédominance du secteur secondaire et un déficit du tertiaire face à la situation française, et ce malgré la crise industrielle qu'a connue la Lorraine.

Ce sont surtout les industries traditionnelles qui ont perdu leur importance en Lorraine. Aujourd'hui les emplois dans les industries traditionnelles lorraines ne représentent que 8 % des emplois industriels totaux.

Il y a donc bien eu un renouvellement des industries en Lorraine. Face à une mutation si rapide, il convient de s'intéresser à la structure actuelle de l'économie lorraine.

Part de l'emploi par secteur économique en 2000

	Lorraine	France
Agriculture	2,5%	2,8%
Industrie	30,7%	25,6%
Service	66,8%	71,6%

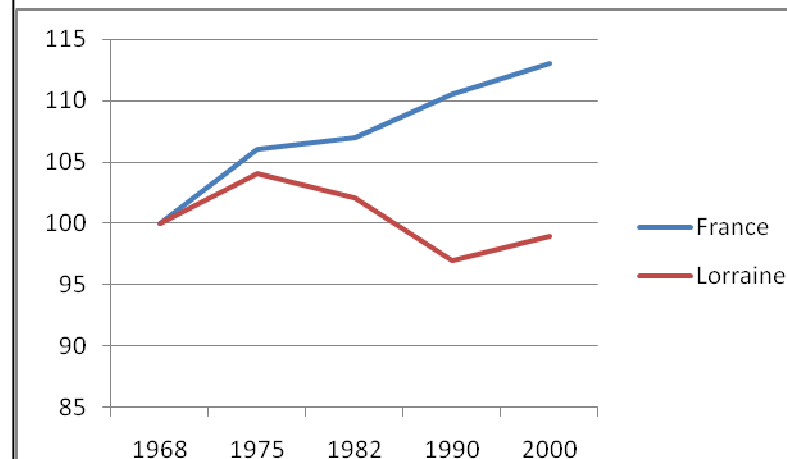
Source : INSEE, Economie Lorraine

3.4 ECONOMIE ET EMPLOI

Nombre d'emplois par secteurs économiques en Lorraine							
au 1er janvier	1968	1975	1982	1990	2000	Variation relative de 1975 à 2000	Poids des secteurs en 2000
Agriculture	74 300	49 000	41 600	30 150	22 450	-54,2%	2,7%
Industrie	334 800	339 700	283 950	224 750	184 550	-45,7%	22,5%
BTP	76 400	76 100	69 700	56 600	51 400	32,5%	6,3%
Tertiaire	344 000	401 350	450 750	495 100	563 100	+40,3%	68,5%
Total Lorraine	829 500	866 150	846 000	806 600	821 500	-5,2%	100,0%
Total France (en milliers)	19 953	21 198	21 458	22 057	23 116	+9,0%	
Importance des secteurs lorrains comparativement à la France (Lorraine/France)	4,2%	4,1%	3,9%	3,7%	3,6%		

Source : INSEE Lorraine

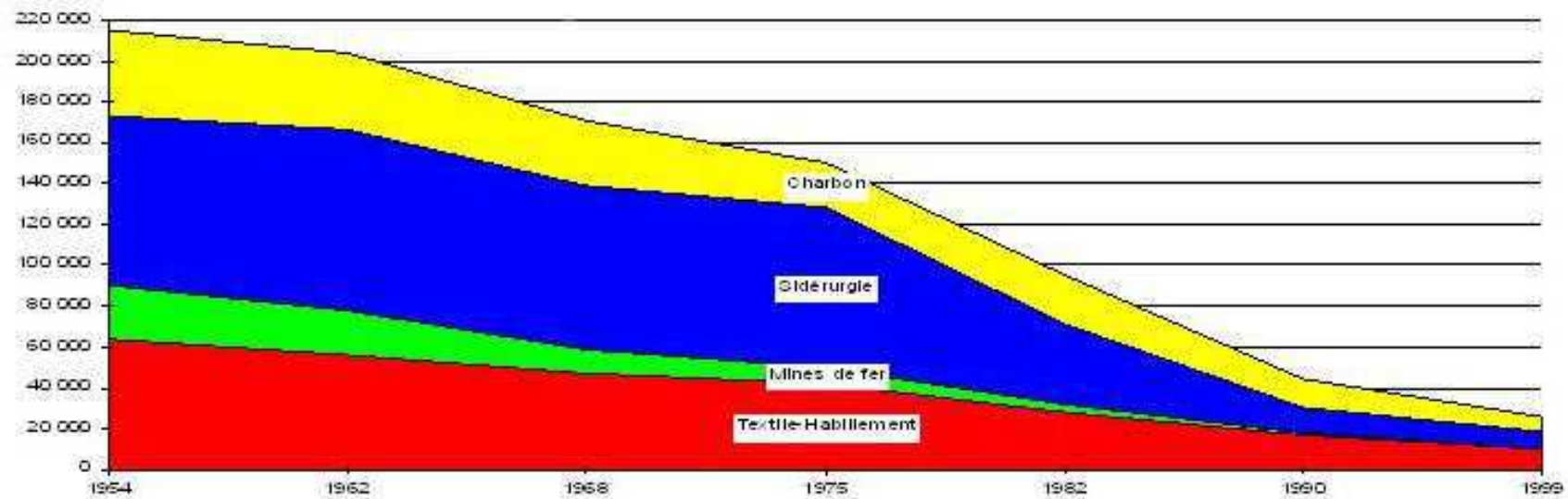
Evolution de l'emploi total en Lorraine et en France depuis 1968, indice base 100 en 1968



Source : INSEE Lorraine

3.4 ECONOMIE ET EMPLOI

Evolution de l'emploi salarié dans les industries traditionnelles en Lorraine



Source : Conseil Régional de Lorraine

3.4 ECONOMIE ET EMPLOI

Emploi dans les industries traditionnelles en Lorraine							
Année	1954	1962	1968	1975	1982	1990	2005
Textile-Habillement	64 000	53 000	45 200	41 800	28 100	17 000	6 500
Mines de fer	26 600	22 500	13 100	8 900	3 800	1 000	0
Sidérurgie	83 000	87 700	82 500	78 600	40 100	12 000	7 500
Charbon	41 900	42 000	34 100	22 800	24 400	14 000	0
Entreprises industrielles traditionnelles	215 500	205 200	174 900	152 100	96 400	44 000	14 000
Nombre total de salariés dans les entreprises	315 000	344 000	324 200	329 900	276 300	218 100	177 327
Part de l'industrie traditionnelle dans l'industrie totale	68%	60%	54%	46%	35%	20%	8%
Emploi total (salariés et non salariés)	799 000	831 000	829 500	866 150	846 000	806 600	848 611
Source : INSEE, Economie Lorraine							

3.4.5 LA SPÉCIALISATION LORRAINE

D'abord, nous pouvons analyser les créations d'entreprises en Lorraine.

Globalement, les créations d'entreprises sont encore assez marquées dans l'industrie en Lorraine, et le secteur des services peine à prendre son essor.

La Lorraine est essentiellement spécialisée dans certains domaines comme les industries agroalimentaires, l'industrie automobile, l'industrie des biens intermédiaires, l'énergie, la construction, et enfin dans l'éducation, la santé et l'action sociale.

Le secteur tertiaire est encore faible en Lorraine, avec parfois des sous-spécialisations lorraines assez marquées dans certains secteurs de ce domaine par rapport au niveau national. La Lorraine est à ce sujet sous spécialisée dans les activités immobilières et dans les services aux entreprises.

La Lorraine est faiblement sous spécialisée dans le commerce par rapport au niveau national.

Il est surtout à noter l'évolution très marquée du secteur de l'énergie en Lorraine, secteur qui semble se développer fortement dans la région.

L'agriculture lorraine se caractérise par des cultures polyvalentes, la structure pédologique ne per-

mettant pas d'avoir en Lorraine un système de mono culture comme sur les terres du proche bassin parisien.

La Lorraine est aussi couverte par de nombreuses prairies, utilisées principalement pour l'élevage, en particulier bovin.

L'industrie laitière est très présente en lorraine. Cette exploitation est complétée par la présence d'Industries Agro Alimentaires de transformation. L'industrie de transformation du porc et de charcuterie est également bien représentée, en lien avec des habitudes culinaires locales. Cependant, les élevages porcins sont peu présents en Lorrain-

3.4 ECONOMIE ET EMPLOI

ne ce qui entraîne une importation importante de porc rendant ces industries plus dépendantes vis-à-vis de l'extérieur.

Après plusieurs années de baisse du prix des céréales et des oléagineux, ce qui a favorisé l'élevage et la production laitière, l'envolée actuelle des cours des céréales profite désormais aux grandes cultures. La structure des exploitations lorraine fait cependant que les éleveurs seront sans doute moins pénalisés par l'augmentation du cours des matières première puisqu'ils disposent eux même de prairie ou de culture pour nourrir leurs troupeaux.

L'Agro Alimentaire en Lorraine comprend aussi les industries de la boisson gazeuse, de la bière, du beurre, des huiles,

De plus, la production de mirabelles se maintient au fil du temps.

Une partie du territoire lorrain est couverte par des surfaces importantes de forêts ce qui limite la place de l'agriculture dans les Vosges.

En Lorraine comme en France, le nombre d'agriculteurs est en diminution. En 2000 il n'était possible de compter que 20 000 exploitations agricoles. La taille moyenne des exploitations a beaucoup augmenté, le mode de gestion des exploitations étant de plus en plus collectif.

3.4.6 IMPORTS-EXPORTS EN LORRAINE

Un certain équilibre existe entre importations et exportations en Lorraine. La prédominance de l'énergie par la production de l'électricité, de la métallurgie et de l'automobile, ainsi que l'agroalimentaire et de la chimie se retrouve au niveau des exportations lorraines.

3.5 EDUCATION ET FORMATION

Avec 77 972 étudiants en 2005-2006, la Lorraine compte 3,34 % d'étudiants parmi sa population. En France métropolitaine, ce chiffre atteint 3,63 %. La région est donc dans la moyenne nationale quant à la part d'étudiants dans sa population.

L'aire urbaine Nancy est le 5^{ème} pôle étudiant de France, avec presque 10 étudiants pour 100 habitants. L'aire urbaine nancéienne compte 40 800 étudiants, et 20 900 élèves font leurs études dans l'aire urbaine messine. Cette aire urbaine se classe au 28^{ème} rang français, avec moins de 5 étudiants pour 100 habitants. D'autres pôles étudiants existent en Lorraine, comme Epinal, qui avec 2 400 étudiants constitue la troisième aire étudiante de Lorraine. Elle est située au 64^{ème} rang national.

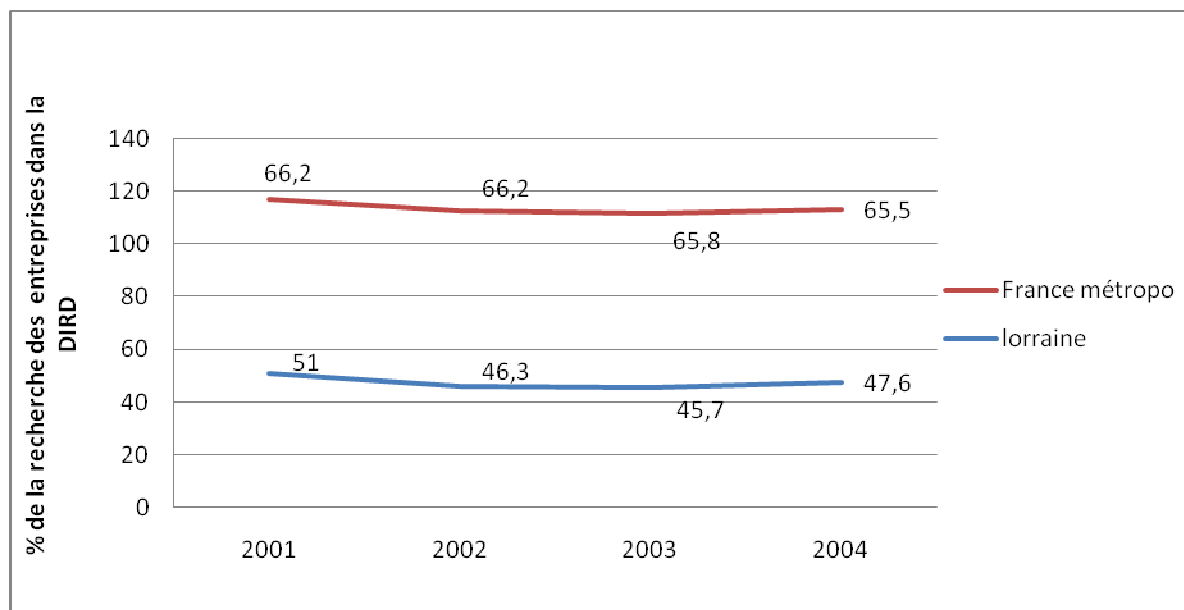
Globalement, la Lorraine se classe au dixième rang par rapport aux autres régions françaises en termes de nombres d'étudiants. Elle se distingue d'autres régions bordant l'Ile-de-France, qui présentent en général moins d'étudiants.

La lorraine compte plus de 7000 emplois dans la recherche et le développement. La région se démarque en France dans la recherche publique. Il est possible de noter un pourcentage de dépenses de R&D publique s'élevant à plus de 52,4 %

contre 34,5 % en moyenne nationale. A noter également que près de 300 millions d'euros des dépenses ont été consacrés à la recherche publique en 2004, ce qui représente 0,6 % du PIB lorrain.

Les dépenses publiques sont réparties essentiellement entre 3 catégories d'organismes. Les universités sont les plus présentes avec 56 % des dépenses publiques en R&D de la région.

Part de la recherche des entreprises dans la DIRD (Dépense Intérieure en Recherche et Développement) en Lorraine



Source : INSEE Lorraine

3.5 EDUCATION ET FORMATION

Dans le même ordre d'idée, la région se détache considérablement de la moyenne nationale avec près de 60 % de ses effectifs de recherche et développement travaillant dans le secteur public contre 42 % pour le niveau national.

Par conséquent, la part de la recherche des entreprises est relativement faible par rapport à la moyenne nationale, représentant 47,6 % contre 65,5 % en 2004. Les moyens consacrés à la recherche privée ont augmenté de 6,4 % en lorraine entre 97 et 2003 tandis qu'en France la progression a été de 25 % sur la même période.

3.6 CULTURE ET TOURISME

3.6.1 L'EMPLOI TOURISTIQUE

En Lorraine, le secteur touristique concernait 24 000 salariés en 2003, soit 3,3 % de l'emploi total régional. En France ce même secteur concernait 4,3 % des emplois. Ces emplois se répartissent essentiellement dans l'hôtellerie et la restauration.

3.6.2 LA FRÉQUENTATION TOURISTIQUE RÉGIONALE

La durée moyenne des séjours des Français en Lorraine atteint 1,6 jour en 2006. La Lorraine est donc surtout une région de séjours courts.

Ce fait se traduit aussi par le nombre d'hôtels homologués et de chambres en Lorraine. Ceux-ci ne représentent respectivement que 2,3 et 2,6 % du parc français. Les campings lorrains ne représentent que 2 % des campings français.

Fréquentation des hôtels homologués en 2006

	Nombre de nuitées	Nombre d'hôtels homologués
Guyane	382	41
Réunion	761	53
Limousin	1 307	175
Franche-Comté	1 955	308
Martinique	1 981	117
Guadeloupe	2 371	520
Picardie	2 492	708
Champagne-Ardenne	2 624	851
Corse	2 757	787
Haute-Normandie	2 916	799
Auvergne	3 511	440
Lorraine	3 593	718
Poitou-Charentes	4 487	536
Basse-Normandie	4 565	1 162
Bourgogne	4 766	1 516
Alsace	5 551	2 215
Centre	5 775	1 426
Pays de la Loire	5 794	692
Nord-Pas-de-Calais	5 975	1 840
Bretagne	6 888	1 288
Languedoc-Roussillon	7 690	1 617
Aquitaine	8 494	1 543
Midi-Pyrénées	9 551	3 169
Rhône-Alpes	18 145	5 067
Provence-Alpes-Côte d'Azur	21 109	8 532
Ile-de-France	61 980	33 433
France de province	129 945	35 388
France métropolitaine	191 925	68 821

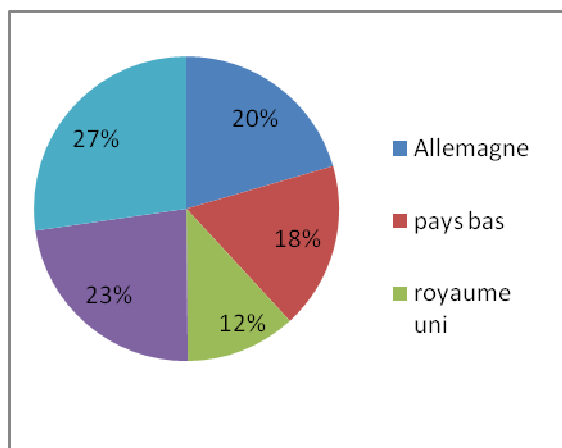
Sources : Insee, Direction du tourisme, partenaires régionaux (DRT, CRT, Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours au Département Espaces à Enjeux et Opération d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine

3.6 CULTURE ET TOURISME

Globalement, la Lorraine se situe au 15^{ème} rang français des régions de destinations privilégiées par les touristes.

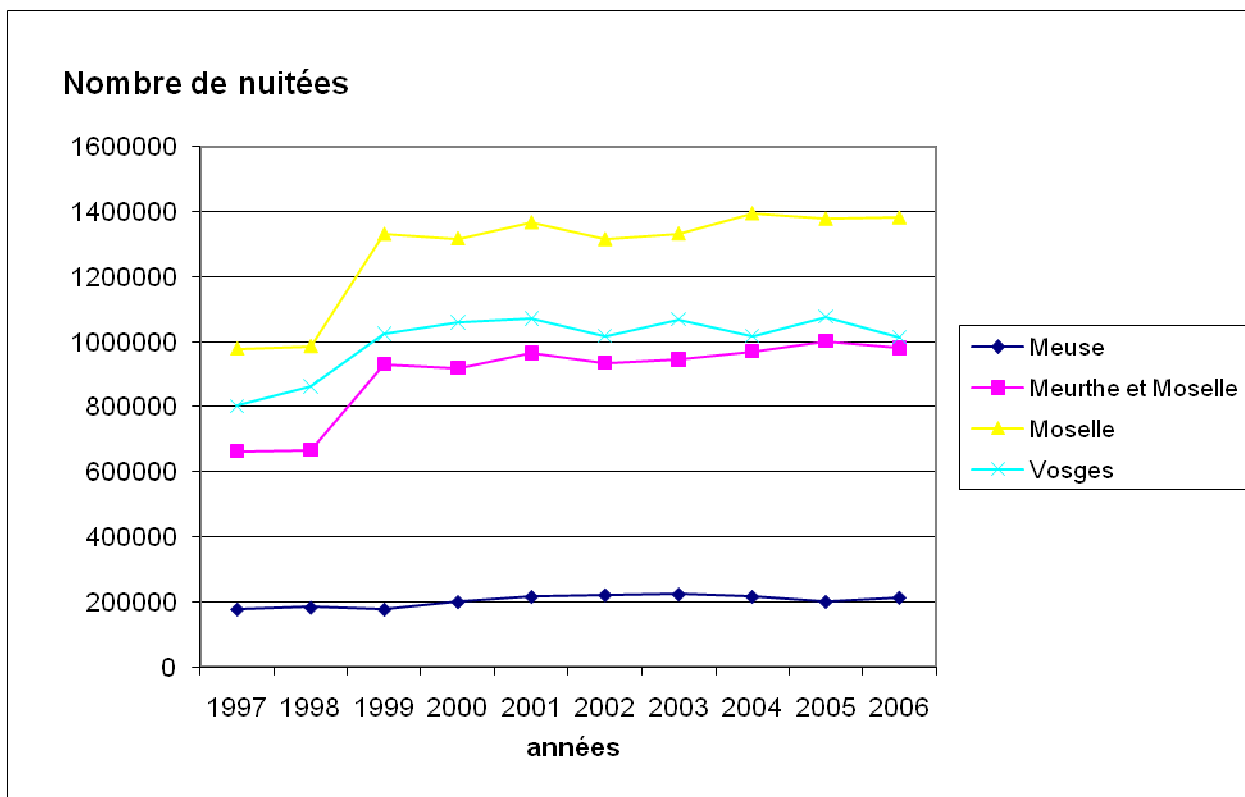
En comparant la fréquentation touristique avec le nombre d'hôtels par région qui en détermine la capacité touristique, la Lorraine apparaît à peu près à la même place en France. Elle a donc une capacité touristique cohérente avec sa fréquentation.

Répartition des nuitées internationales dans les hôtels lorrains en 2006



Source : Les chiffres clés du tourisme en Lorraine en 2006, CRT Lorraine

Evolution de la fréquentation hôtelière en Lorraine de 1997 à 2006



Source : Suivi de la Demande Touristique TNS SOFRES 2005

3.6 CULTURE ET TOURISME

En France métropolitaine, les nuitées étrangères représentent 26 % des nuitées totales, alors qu'elles n'en représentent que 16,5 % en Lorraine.

Il convient de s'interroger sur la provenance des touristes en Lorraine.

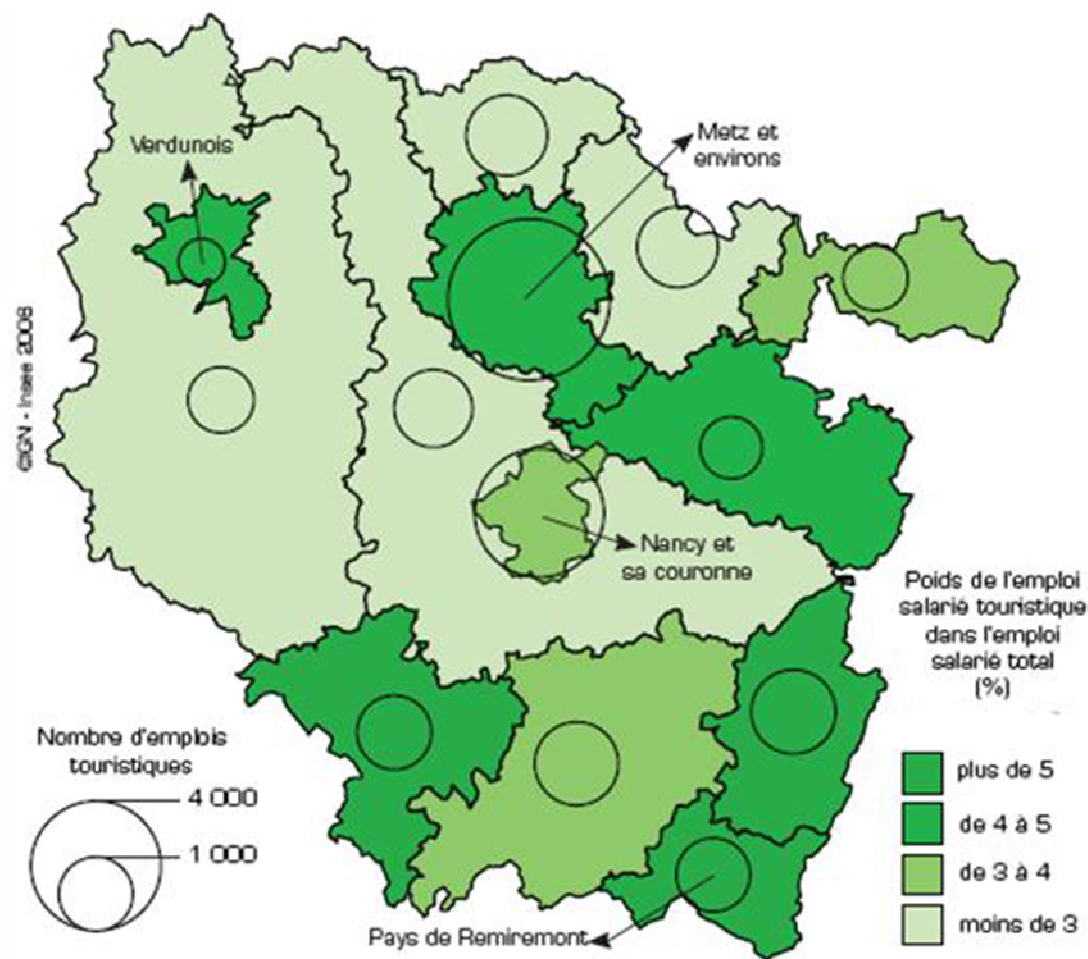
73 % des touristes étrangers proviennent de seulement 4 pays européens, dont 3 sont frontaliers ou proches (les Pays-Bas) de la Lorraine.

Concernant les touristes français, ils sont en provenance de quatre régions en majorité : L'Île-de-France (23,80 %), L'Alsace (9,90 %), Rhône-Alpes (8,80 %), et la Champagne-Ardenne (5,80 %). 17,50 % sont des touristes endogènes à la région.

3.6.3 LE TOURISME PAR DÉPARTEMENT

Avec en 2006, 1 382 501 nuitées hôtelières, La Moselle devance toujours de loin les trois autres départements, l'écart s'étant même creusé. Les Vosges et la Meurthe-et-Moselle suivent avec environ 1 000 000 nuitées hôtelières chacune. Loin derrière, la Meuse, avec 213 691 nuitées n'a connu qu'une très faible augmentation de son attractivité touristique depuis ces dix dernières années.

Attractivité touristique des pôles urbains lorrains, part de l'emploi salarié touristique dans les zones géo touristiques



Source : INSEE, DADS 2003

3.6 CULTURE ET TOURISME

Il en résulte une nette distinction entre l'Est et l'Ouest lorrain en termes d'attractivité. Au Sud, les Vosges se défendent assez bien, sans doute du fait du tourisme vert. Au Nord Ouest, la Meuse est en queue de peloton, par manque d'intérêt attractif, et peut être aussi par une attractivité supérieure du département de la Marne (Reims). Au Nord Est, la Moselle connaît une attractivité largement supérieure.

La Lorraine a la chance de disposer d'une grande variété de paysages. Elle peut ainsi cumuler tourisme vert dans la Meuse et les Vosges, tourisme hivernal dans les Vosges, tourisme urbain dans les grandes agglomérations. De plus, elle peut se tourner vers d'autres formes de tourisms, plus spécifiques à la région, comme le tourisme industriel ou encore le tourisme historique en lien avec les guerres mondiales.

Les Vosges constituent un département très touristique. Ce territoire est doté de nombreux chemins de randonnées, de pistes de ski et de stations thermales. Les activités de détente et de loisirs représentent plus de 18 % de l'emploi touristique dans ce département.

La Moselle concentre 47 % de l'emploi salarié touristique lorrain, soit 11 150 personnes. La zone d'emplois de Metz concentre le plus d'emplois liés au tourisme (4,3 % des effectifs salariés) et le centre de loisirs d'Amnéville

participe aussi au rayonnement mosellan.

En Meurthe-et-Moselle, c'est surtout Nancy qui attire des touristes.

La Meuse, plus en retrait, profite surtout de la renommée de Verdun en particulier en tant que capitale mondiale de la paix.

Les sites touristiques lorrains



Source : CRL, carte réalisée par M. Jean-Yves Khoeler, 1993

Le nombre de monuments protégés en Lorraine participe aussi de l'attractivité régionale. Pour ce qui est de la valorisation du patrimoine, c'est la suprématie mosellane qui se retrouve.

3.6 CULTURE ET TOURISME

3.6.4 LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS

EN LORRAINE

En matière d'attractivité culturelle, la région est dotée d'un nombre non négligeable d'équipements : Monuments historiques, musées, jardins, bibliothèques ou équipements dans le domaine de l'art et du spectacle

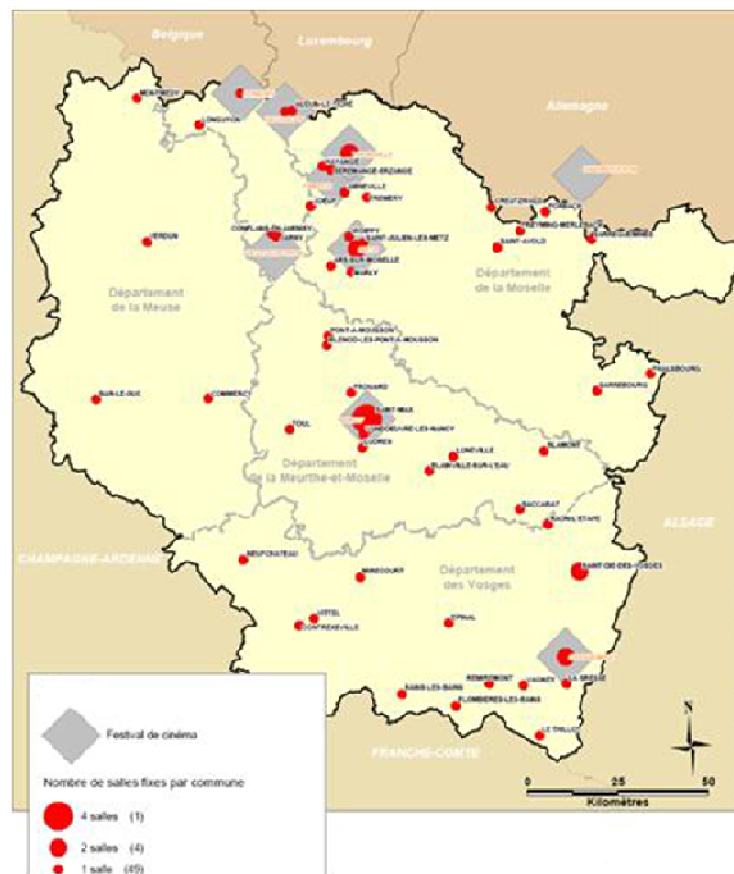
Une répartition inégale des opérateurs culturels dans le domaine des arts plastiques est aisément identifiable: la Moselle et la Meurthe-Et-Moselle prennent largement la tête du peloton avec plus de 80 % des équipements concentrés sur les deux départements. Il en va de même pour les équipements cinématographiques, la Moselle et la Meurthe-et-Moselle concentrant plus de 78 % de ces équipements. Toujours suivant cette même tendance, les équipements dans le domaine du théâtre sont très peu représentés dans la Meuse.

La carte de répartition des salles de cinéma en Lorraine montre que les salles se répartissent certes essentiellement dans les grandes villes, mais restent pour la plupart concentrées dans les villes du Sillon lorrain. Le département meusien reste très pauvre en salles cinématographiques. La Moselle pour sa part rassemble beaucoup plus de salles de projection, mais celles-ci se concentrent

dans le Nord Est du département, le Sud plus rural n'étant pas équipé.

En Meurthe-et-Moselle, Nancy génère une attractivité culturelle quasi monocentrique à l'échelle du département, alors qu'au contraire, les Vosges à l'armature plus rurale, connaissent une répartition équilibrée des salles cinématographique sur leur territoire.

Répartition des salles et festivals de cinéma en Lorraine



Source : CRL, Juillet 2005

3.7 ENVIRONNEMENT

3.7.1 ENERGIE

Avec 19,9 tonnes d'équivalent CO₂ (16,2 t uniquement pour le CO₂) par habitant, la Lorraine est la première région française émettrice de Gaz à effet de serre.

Malgré la fermeture des mines de charbon, l'industrie représente encore la moitié de la consommation d'énergie en Lorraine. Cette consommation, qui correspond à 10,7 % de la consommation nationale, se répartit majoritairement dans la sidérurgie (43 %) et dans la chimie (10 %).

3.7.2 LES DIFFÉRENTS ESPACES

La Lorraine présente une grande variété d'espaces : forêts, cultures et zones urbanisées.

Les forêts couvrent 36 % du territoire. Avec 840 000 ha, la Lorraine est la deuxième région forestière de France.

7 % de l'espace lorrain est urbanisé, contre 8 % en France.

La vallée de la Moselle est très urbanisée et regroupe divers axes de transports majeurs. Cela constitue des risques pour le fonctionnement idéal des écosystèmes.

De nombreuses friches industrielles à réhabiliter représentent encore 2000 ha, tandis que 6000 ha ont déjà été acquis et réhabilités, notamment par l'EPFL.

Le Nord du territoire régional est sujet à des tendances majeures au mitage, en particulier entre Metz et Thionville. La superficie des couronnes périurbaines s'est accrue de 22 % entre 1990 et 2000.

72 % de la population lorraine vit au sein de zones urbaines.

3.7.3 RISQUES

La moitié des communes lorraines sont soumises à au moins un risque. La Lorraine est une des régions les plus sinistrées de France.

Le territoire régional est essentiellement soumis aux risques inondations, mais aussi aux risques de mouvement des sols et sous-sols (PPR mouvements de terrains, affaissement minier), aux risques technologiques, la Lorraine comptant 2217 ICPE (Installation Classées dangereuses pour l'Environnement). Des risques sont aussi présents en Lorraine du fait de la rémanence de friches industrielles aux sols pollués.

La Lorraine est une des régions les plus émettrices de polluants atmosphériques en France.

La Lorraine subit d'importantes pollutions acides, mais leur origine est souvent extérieure au territoire régional.

3.7 ENVIRONNEMENT

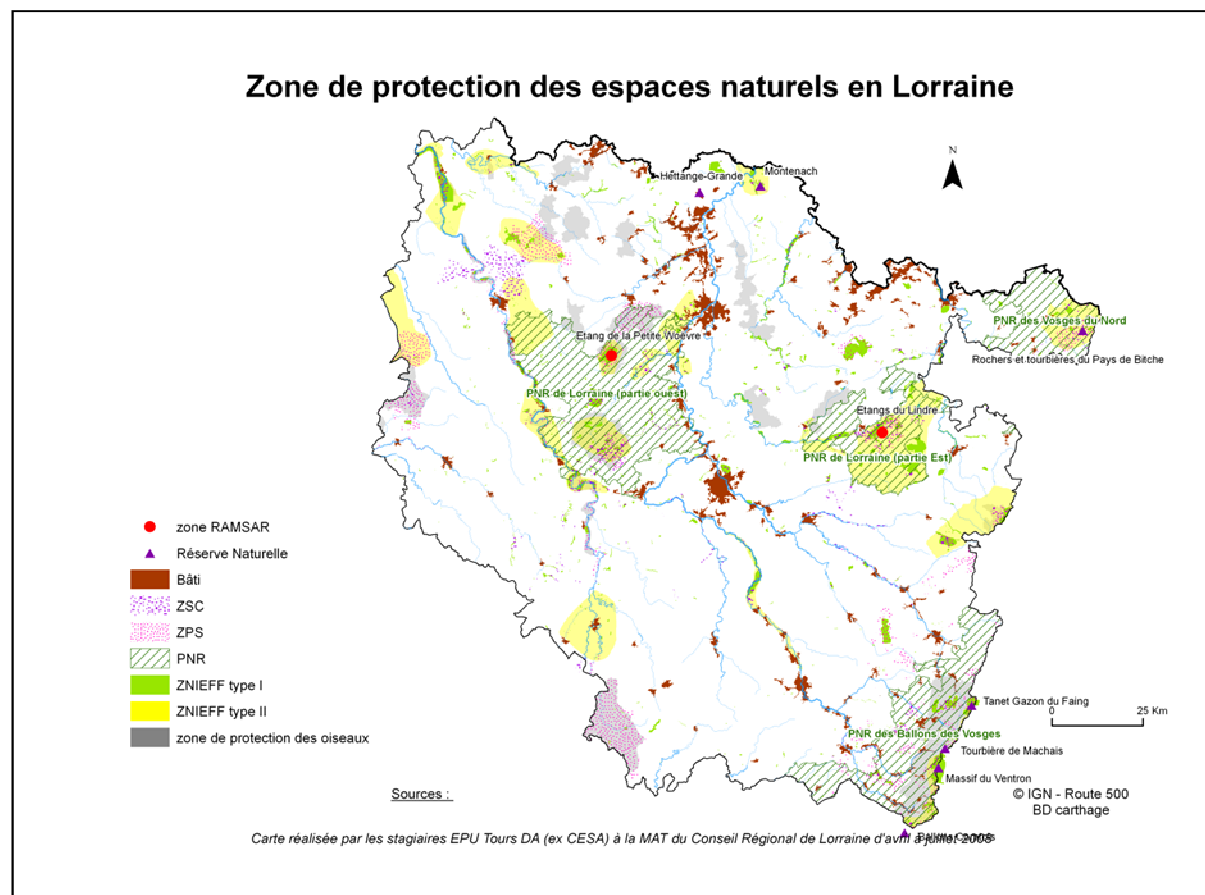
3.7.4 ECOLOGIE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La Lorraine présente de multiples pelouses calcaires, dans la Meuse et la Moselle, des vallées alluviales et des prairies inondables, des landes et tourbières dans les Vosges, des prés salés continentaux dans les vallées de la Seille et de la Nied. Il s'agit de milieux variés qui accueillent une flore et une faune spécifique.

12 % du territoire régional est couvert par des ZNIEFF.

7 % du territoire régional est soumis à des directives de type ZICO (Zones d'Intérêts pour la Conservation des Oiseaux)

La Lorraine présente 3 PNR (Parcs Naturels Régionaux) : Le PNR de Lorraine, le Ballon des Vosges, et le PNR des Vosges du Nord.



Cette présentation du territoire lorrain, non exhaustive, visait essentiellement à connaître certaines caractéristiques majeures du territoire. Ce pré-diagnostic régional constitue avant tout une porte d'entrée dans nos recherches. Il convient à partir de cette "carte d'identité" lorraine de faire apparaître une certaine transversalité dans nos analyses, et de problématiser nos recherches en fonction de la notion de métropolisation.

CONCLUSION

Ce premier tome a donc présenté l'historique de la question métropolitaine, quelques caractéristiques du territoire ainsi que notre démarche.

Les éléments présentés dans la démarche, en particulier en ce qui concerne les éléments de prospective, ont guidé notre réflexion lors de l'élaboration de nos objectifs et de nos scénarios.

Mais il convient en premier lieu de comprendre plus précisément pourquoi la question métropolitaine se pose en Lorraine.

Jean DURBANO

Clément GERBER

Julie HABERKORN

Mickaël HAGEGE

Marion VILAIN

Katharina WILLEKE

VERS UNE MÉTROPOLE LORRAINE DE RANG EUROPÉEN



DEUXIÈME PARTIE : LES LEVIERS D'UNE STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE COHÉRENTE ET PARTAGÉE

DEUXIÈME PARTIE : LES LEVIERS D'UNE STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE COHÉRENTE ET PARTAGÉE

Ce deuxième tome propose d'évoquer les leviers à utiliser pour la stratégie métropolitaine en Lorraine. Ainsi, après avoir présenté le territoire d'étude dans le premier tome, nous nous attacherons ici d'une part à exposer la situation de la Lorraine vis-à-vis du processus de métropolisation, puis d'autre part à développer les grands objectifs à atteindre pour développer une métropole cohérente et équilibrée.

Plus concrètement, il s'agit de commencer par présenter le concept de métropole, parfois utilisé de manière abusive, et de mettre ce concept en relation avec le territoire Lorrain. Cela nous permet de comprendre les manques pour le territoire. D'autre part, cette partie met en évidence les différents espaces sur lesquels il convient d'agir tout particulièrement pour développer le territoire métropolitain. A ce propos, la première partie de ce tome se terminera par une présentation des espaces dits à enjeux du Conseil Régional de Lorraine.

La deuxième partie rassemble les grands objectifs. Ceux-ci, au nombre de trois, rassemblent analyses détaillées, éléments de prospective et enfin propositions.

SOMMAIRE

1. La Lorraine et le processus de métropolisation	p 5
1.1 Pourquoi une politique métropolitaine en Lorraine ?	P 7
1.1.1 Le Conseil Régional et la politique métropolitaine	
1.1.2 Qu'est-ce qu'une métropole ?	
1.1.3 Les avantages et inconvénients d'une stratégie métropolitaine	
1.1.4 Pourquoi la Lorraine ne dispose-t-elle que d'une métropole incomplète ?	
1.1.5 L'armature urbaine en Lorraine	
1.1.6 Bilan : Amorce d'un processus de métropolisation en Lorraine	
1.2 Les Espaces à Enjeux retenus par le Conseil Régional de Lorraine	p 24
1.2.1 L'Espace Commun	
1.2.2 Alzette Belval	
1.2.3 Sarrebruck Moselle Est	
1.3 Conclusion	p 28

SOMMAIRE

2. Objectifs pour atteindre une métropole cohérente et équilibrée	p 29
2.1 Construire un projet métropolitain fort et rayonnant	p 31
2.1.1 Améliorer et renforcer l'image métropolitaine	
2.1.2 Tourner la métropole vers le futur grâce à l'innovation	
2.1.3 Connecter la métropole lorraine aux autres grandes métropoles	
2.2 Organiser le territoire pour une métropole cohérente et équilibrée	p 52
2.2.1 Garantir la qualité de vie au sein de la métropole	
2.2.2 Structurer l'espace métropolitain autour de zones stratégiques d'implantation	
2.2.3 Organiser la diffusion métropolitaine	
2.2.4 Développer les réseaux de villes pour atteindre un poids critique	
2.3 Fédérer les acteurs autour d'un projet commun	p 77
2.3.1 Elaborer un consensus entre les acteurs de la région	
2.3.2 Inscrire les acteurs supra régionaux dans le projet	
2.4 Conclusion	p 86

1. LA LORRAINE ET LE PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION

Comme nous l'avons expliqué dans le tome précédent, la volonté de construire une métropole en Lorraine n'est pas récente. Cependant, ce terme de métropole mérite réflexion. En effet, avant même de se lancer dans une telle stratégie de développement, il convient de comprendre pourquoi la question se pose en Lorraine. Ainsi, après avoir défini le terme de métropole, mais aussi pesé les avantages et inconvénients d'un tel processus, nos analyses tenteront de situer la Lorraine et notamment ses principaux pôles vis-à-vis de critères évocateurs du point de vue de la métropolisation.

Puis, la métropolisation étant intimement liée à l'organisation territoriale, l'état de l'armature urbaine lorraine sera évoquée. Ce diagnostic permettra d'une façon générale de comprendre pourquoi le processus de métropolisation peut être une stratégie cohérente mais surtout adaptée au territoire lorrain.

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

Cette partie permet de comprendre plus concrètement la nature d'un processus de métropolisation, et s'il paraît judicieux de mettre en place un tel processus en Lorraine.

1.1.1 LE CONSEIL RÉGIONAL ET LA POLITIQUE MÉTROPOLITAINE

Le Conseil Régional dispose de certaines compétences en matière d'aménagement du territoire : outre la gestion des TER, elle dispose également de la compétence prospective de l'aménagement, c'est-à-dire qu'elle doit élaborer une stratégie de planification à l'échelle régionale, dont la finalité vise à réunir les différents acteurs du territoire autour d'un même projet régional.

Cette stratégie régionale pourrait apparaître dans un document : le SRADT (schéma régional d'aménagement et de développement du territoire), qui, à travers une vision prospective, tente de définir les besoins présents et futurs, et ainsi de localiser de manière cohérente les grands équipements. Ce document est à l'heure actuelle absent en Lorraine.

Notre travail s'inscrit dans la phase de réflexion en vue de l'élaboration d'un tel document, en orientant la stratégie régionale vers un processus de métropolisation.

Ce n'est pas la première fois que le processus de métropolisation est évoqué dans cette région. La présence en Lorraine de deux villes relativement importantes avait déjà permis l'évocation d'une telle démarche, dans le passé. La politique des métropoles d'équilibre, développée dans les années 1960 à l'initiative de la DATAR afin de faire contrepoids à l'hypercentralisation parisienne, avait déjà retenue l'association Nancy-Metz-Thionville comme l'une d'entre elles. Dans les années 1970, un schéma d'aménagement, transformée en directive par validation ministérielle, prévoyait une stratégie de métropolisation pour la Lorraine. Ce document notait :

« La métropole de demain apparaît sous la forme d'agglomérations étendues, fortement reliées entre elles, mais formant des ensembles distincts.

Si les villes qui les composent évoluent de manière indépendante, comme elles le firent dans le passé, la Lorraine aura quelques agglomérations urbaines de taille respectable, elle n'aura pas de vrai

métropole. »

La volonté de créer une métropole en Lorraine s'est également fait sentir lorsque le sillon lorrain a en 2004 répondu et été retenu à l'appel à coopération métropolitaine de la DATAR.

Il est vrai que la Lorraine présente a priori une localisation avantageuse, en étant proche du cœur politique de l'Europe et au carrefour de plusieurs pays. Forte de la présence de deux grandes villes réunissant un potentiel important d'habitants, récemment bénéficiaire de l'arrivée du TGV Est Européen, la Lorraine dispose d'atouts non négligeables pouvant expliquer la volonté d'entrer dans un processus de métropolisation en saisissant au mieux les opportunités de développement qui lui sont offertes. Cependant il est nécessaire de comprendre quel est vraiment la nature d'un tel processus, le terme « métropolisation » étant parfois utilisé avec abus, ce qui peut conduire à des déformations de son sens véritable.

Nous allons ainsi, à travers cette première partie, tenter de comprendre plus précisément com-

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

ment une réponse à la question de la métropolisation peut être trouvée en Lorraine.

1.1.2 QU'EST-CE QU'UNE MÉTROPOLE ?

Il convient tout d'abord de rappeler que le terme de métropole renvoie à un type d'espace constitué d'un pôle de développement exerçant une réelle fonction de commandement régional doté de fonctions supérieures à un niveau élevé, doté d'une réelle visibilité internationale de façon à rendre la région plus attractive, reposant sur de réelles complémentarités entre ses composantes, et entretenant des relations équilibrées d'attraction et de diffusion avec les pôles secondaires de la région.

Plusieurs types de métropoles existent aujourd'hui : on distingue en effet des métropoles à rayonnement mondial, national et enfin régional.

C'est surtout du point de vue fonctionnel que se distinguent les différentes métropoles. Ainsi, il ne s'agit pas de tendre vers une métropole globale qui cumulerait toutes les fonctions de commandement ou de rayonnement.

L'évocation du terme de métropole ainsi que du processus de métropolisation mérite une atten-

tion particulière, du fait que le terme lui-même est parfois utilisé de manière abusive et détourné de son sens véritable. Parler de métropole n'est pas équivalent à évoquer une grande ville, ainsi une population importante ne suffit pas à caractériser une métropole.

De plus, en fonction du type de métropole, de leur poids à l'échelle internationale, les relations avec le réseau régional ne seront pas les mêmes. Ainsi, les métropoles de taille intermédiaire interagissent avec les villes de niveau inférieur. Il paraît donc pertinent d'associer à la stratégie lorraine de métropolisation un véritable maillage du territoire permettant d'atteindre un certain équilibre. Cela pourra être rendu possible grâce à une diffusion vers des pôles relais bien répartis sur le territoire régional.

La métropolisation doit être vue comme une véritable organisation cohérente des espaces urbains, tenant compte de la typologie des villes et de l'armature urbaine, c'est-à-dire l'organisation des différents espaces. Ainsi, organiser la future aire métropolitaine suppose de tenir compte de tout cela, en organisant une diffusion et une articulation entre les pôles principaux et les autres espaces. Il s'agit de comprendre comment cette problématique de métropolisation se pose en Lorraine.

1.1.3 LES AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS D'UNE STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE

Il est assez aisé de saisir les opportunités de développement qui pourraient être bénéfique au territoire lorrain.

Celles-ci reposent notamment sur le fait que :

- Les aires métropolitaines sont génératrices de nouveaux dynamismes économiques, de nouveaux processus d'innovations technologiques, et sont au centre de changements sociaux rapides.
- Les aires métropolitaines s'inscrivent pleinement dans la stratégie européenne de croissance polycentrique, c'est-à-dire renforçant les pôles principaux et secondaires, et cela à toutes les échelles. Cela est susceptible de favoriser un certain équilibre territorial.
- De multiples autres territoires européens profitent du rayonnement des aires métropolitaines (principe de cohésion sociale et territoriale présenté par la stratégie de Lisbonne).

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

En ce sens, dans un contexte de mondialisation de plus en plus marquée, il semble essentiel que la Lorraine puisse mettre en valeur ses territoires ainsi que leurs atouts, tout en entrant dans une stratégie polycentrique, génératrice d'un certain équilibre territorial à l'échelle régionale.

Il est toutefois nécessaire de rappeler que le projet de métropolisation présente des risques probables qu'il convient d'anticiper. Ainsi, l'entrée dans un tel processus, qui reste propre à chaque territoire, peut en particulier avoir des répercussions négatives sur le développement local des territoires en question :

- La "concentration des hommes et de leurs activités" peut, si elle est non maîtrisée et trop rapide, se révéler génératrice d'inégalités territoriales fortes entre le pôle métropolitain considéré et les espaces qui lui sont périphériques.
- Les besoins en déplacements pendulaires forts au sein de l'espace métropolitain constituent des difficultés pour la gestion locale des réseaux de transports. Les infrastructures de transport sont souvent saturées au sein des espaces métropolitains.
- Les besoins forts en déplacements sont aussi à l'origine d'une pollution accrue, ce qui nuit souvent à la qualité du cadre de vie au sein

même de la métropole.

- Paradoxalement, "la concentration des hommes et des activités" sur un même espace métropolitain, qui génère un surenchérissement des coûts fonciers et souvent aussi des coûts de la vie, implique de façon explicite un accroissement en superficie de l'espace métropolitain considéré. La métropolisation (vue sous l'angle d'une densification) peut se révéler être génératrice d'un étalement urbain non négligeable. Bien que n'étant pas nécessairement un aspect négatif du développement spatial des territoires, l'étalement urbain, s'il n'est pas maîtrisé, peut rapidement conduire à des inégalités territoriales, problèmes de gestion des transports et pollution.

1.1.4 POURQUOI LA LORRAINE NE DISPOSE-T-ELLE QUE D'UNE MÉTROPOLE INCOMPLÈTE ?

Il s'agit maintenant de comprendre quels sont les manques métropolitains en Lorraine en vue de constituer une véritable métropole sur ces espaces.

Si l'on considère les aires urbaines de Metz et Nancy, celles-ci atteignent en 2004 toutes deux plus de 400 000 habitants. L'éventuel espace mé-

tropolitain lorrain, s'il n'était composé que de ces deux pôles, présente donc un potentiel de près de 850 000 habitants, par simple addition. Cela permet théoriquement à cet espace de représenter le cinquième espace métropolitain de France en terme de poids démographique après Paris, Lyon, Toulouse et Bordeaux.

Cependant, il est nécessaire de nuancer cette simple addition démographique. La qualité d'une métropole ne s'atteint pas du simple fait d'une population importante. Seule l'analyse d'autres critères pourra éventuellement permettre de rendre la cohésion entre les deux aires urbaines de Metz et de Nancy pertinente, pour envisager la construction d'un espace métropolitain commun en Lorraine.

Nous nous consacrerons d'abord à la comparaison du bipôle Metz-Nancy avec d'autres aires urbaines, en France ou en Europe, en fonction de critères révélateurs de ce qu'est une métropole. Il ne s'agit pour autant pas de décréter que Metz et Nancy constituent à elles seules le périmètre exact de la métropole lorraine, mais plutôt de voir si les deux principaux pôles régionaux sont en mesure de participer à une logique de métropolisation.

Plus précisément, nous évaluerons l'état des Emplois Métropolitains Supérieurs en Lorraine, du

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

fait de leur statut d'indicateur du rayonnement d'une aire urbaine. Suite à cela nous évoquerons l'accessibilité du bipôle.

LA CAPACITÉ À RAYONNER EST NOTAMMENT MISE EN ÉVIDENCE PAR L'IMPORTANCE DES EMS (EMPLOIS MÉTROPOLITAINS SUPÉRIEURS)

L'étude des emplois métropolitains supérieurs est intimement liée à la notion de métropolisation. Ce phénomène traduit une concentration des hommes et des activités.

Le terme de services "métropolitains supérieurs" fait référence aux fonctions dont le contenu décisionnel est élevé, et qui contribuent à la valorisation de l'image de la ville au sein de laquelle elles s'exercent.

Rappelons que les Fonctions Métropolitaines Supérieures se caractérisent par trois critères essentiels : elles sont à la fois facilement identifiables, présentes pour l'essentiel au sein des villes (leur nombre augmentant par ailleurs avec l'importance de la ville) et s'apparentent particulièrement aux plus hauts niveaux de qualification, de type cadre ou ingénieur.

Citons quelques exemples de fonctions métropolitaines supérieures : elles concernent certains emplois de l'art (avec par exemple les artisans d'art), les métiers des banques et assurances, des métiers du commerce ou du commerce de l'industrie, la gestion, l'information, l'informatique, la recherche, les services aux entreprises, les télécommunications ou encore les transports. Ces métiers rentrent majoritairement dans la catégorie des cadres ou encore des ingénieurs.

Nous pouvons nous intéresser particulièrement aux coefficients de spécialisation dans les Emplois Métropolitains Supérieurs par aires urbaines de plus de 200 000 habitants en France en 1999. 42 aires urbaines ont ainsi été analysées.

Les résultats sont les suivants :

Spécialisation dans les EMS des grandes métropoles françaises

Aires urbaines	Coefficients de spécialisation dans les EMS	Rang par aires urbaines françaises de plus de 200 000 habitants
Paris	1,434	1
Toulouse	1,072	3
Montpellier	1,019	4
Lyon	0,951	5
Strasbourg	0,949	6
Nantes	0,778	8
Bordeaux	0,777	9
Nancy	0,717	14
Poitiers	0,600	20
Metz	0,522	29
Limoges	0,518	30

Source : INSEE, 1999

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

Ces coefficients de spécialisation permettent de comprendre si, pour cette donnée précise, les aires urbaines considérées sont sur-spécialisées (si la valeur du coefficient est supérieure à 1) ou sous-spécialisées (si elle est inférieure à 1) dans les emplois métropolitains supérieurs.

Ainsi, ce tableau fait apparaître que seules trois aires urbaines sont véritablement sur-spécialisées dans les EMS. L'aire urbaine nancéienne se place en 14^{ème} position française pour ce qui est de la spécialisation dans les emplois métropolitains, ce qui lui confère une importance de niveau national en la matière, en tant qu'aire urbaine placée en fin du premier tiers de classement national. Elle se classe après les aires urbaines de Lyon, Strasbourg, Nantes ou Bordeaux. Ces aires urbaines étant déjà sous spécialisées pour ce qui est des fonctions métropolitaines, Nancy ne garde cependant qu'une capacité assez faible de concentration des fonctions de commandement. L'aire urbaine de Metz se place en 29^{ème} position française. La part des EMS au sein de ce territoire est plus de deux fois inférieure à la part des EMS dans les principales aires urbaines de France. L'aire urbaine messine présente un coefficient de spécialisation dans les fonctions métropolitaines supérieures de 0,522, soulignant le plus faible regroupement des fonctions de commandement à Metz, comparativement aux principales aires

urbaines françaises.

Il est donc à noter que les deux principales aires urbaines présentent des inégalités importantes vis-à-vis de cette donnée, pourtant fondamentale.

De plus, l'étude de cette donnée confirme l'idée développée précédemment, à savoir que la population seule ne contribue pas à former une métropole. Ainsi, il ressort que la moyenne entre les deux villes les place bas dans le classement des aires urbaines vis-à-vis des EMS, c'est-à-dire aux alentours de la vingtième place. Par rapport à la population cumulée des deux pôles, cela est loin des principales métropoles françaises.

Les deux grandes villes de Metz et de Nancy présentent une spécialisation dans les emplois métropolitains supérieurs assez faible, ce qui nous permet de conclure en un manque métropolitain face à une capacité à rayonner, cela en France et a fortiori en Europe.

LA FORMATION : UN DES ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES DE L'INNOVATION

Les hautes qualifications sont un élément phare d'une métropole, en tant qu'élément participant à l'innovation et à l'attrait des entreprises. Les données utilisées proviennent de l'audit urbain

(<http://www.urbanaudit.org/>), site effectuant un classement des villes européennes en 2001. En ce qui concerne la part de population étudiante dans les villes centres en Lorraine, Metz et Nancy sont très différemment placées, mais restent toutes deux parmi les 100 premières villes européennes. Nancy se trouve très bien placée au 27^{ème} rang européen, avec plus de 168 étudiants pour 1000 habitants, et se place donc en deuxième position des villes françaises, après Poitiers au 14^{ème} rang européen. Au contraire, la ville de Metz présente une part de population étudiante plus faible, et prend le 89^{ème} rang du classement européen, avec à peine plus de 10% de sa population suivant une formation dans l'enseignement supérieur. Concernant les villes métropolitaines géographiquement proches de la Lorraine, elles sont plutôt mal placées à l'échelle européenne. A ce titre, Sarrebruck, à la frontière allemande, devance tout de même la ville de Metz, et se place au 78^{ème} rang européen, avec plus de 11 % d'étudiants. Au Nord, Luxembourg-ville est, en 2001, très mal classée en Europe, et se place au 219^{ème} rang avec uniquement 2,78 % de sa population dans l'enseignement supérieur.

Le développement de coopérations entre les villes de Metz et de Nancy en matière de formation supérieure pourrait permettre, surtout par l'organisation commune d'un appareil de formation

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

structuré au sein d'un même espace métropolitain, d'atteindre un seuil non négligeable. En effet, un classement moyen entre les deux villes centres lorraines porterait l'ensemble métropolitain à la 50^{ème} place dans le classement européen en termes de nombre d'étudiants dans l'enseignement supérieur par rapport à l'ensemble de la population. L'espace métropolitain lorrain pourrait compter plus de 13,5 % d'étudiants. Mais pour arriver à cette situation, une mise en commun des formations et des pôles universitaires est nécessaire.

Le décalage entre les deux pôles lorrains permet de conclure que malgré certaines potentialités conséquentes vis-à-vis de la formation, l'absence de coopération entre eux est dommageable et ne permet pas à ces pôles de former une métropole complète et cohérente.

L'ACCESSIBILITÉ : LA MÉTROPOLE COMME UN NŒUD

Nous pouvons maintenant concentrer notre étude sur l'accessibilité de l'éventuel espace métropolitain lorrain.

La Lorraine et ses pôles structurants majeurs se situent sur la frange Ouest de la Mégalopole européenne, parcourant l'Europe depuis l'Angleterre et Londres jusqu'à l'Italie du Nord. Par ailleurs, l'arrivée en Juin 2007 du premier tronçon de la LGV Est

européenne reliant Paris à Metz et Nancy, a renforcé la connectivité de cet espace à la capitale parisienne et vers d'autres métropoles en province. Une analyse des temps de parcours sera détaillée dans les enjeux.

En matière de visibilité, Metz et Nancy ne sont souvent vues que comme des lieux de passage, du fait de leur position située entre Paris et Strasbourg,

Metz et Nancy disposent pourtant d'un bon réseau d'infrastructure, qui pourrait constituer un véritable nœud multimodal. Pourtant ce n'est pas le cas aujourd'hui, ce qui empêche aux deux villes de devenir des véritables points centraux. Ainsi, la Ligne à Grande Vitesse passe entre les deux villes, l'arrêt en gare de Lorraine TGV n'est pas relié aux autres infrastructures. Le projet de gare d'interconnexion TGV / TER de Vandières pourra assurer une interconnexion plus efficace. L'aéroport Metz-Nancy Lorraine, modeste, n'est pas non plus valorisé. Enfin, les nœuds routiers, en particulier Est-Ouest, sont localisés en partie autour de Nancy et surtout au Nord de Metz, donc à un autre emplacement par rapport aux nœuds aériens et ferroviaires.

Pour autant, ces réseaux sont très utilisés, en particulier la route, soumise à de nombreux encombrements dus aux travailleurs transfrontaliers l'empruntant chaque jour. Le transport FRET, routier comme ferroviaire, est très développé dans la ré-

gion, soulignant ainsi sa position de carrefour européen.

Un projet métropolitain aurait pour objectif de mieux organiser les déplacements en Lorraine, via les différents modes de transport.

BILAN

Les quelques critères comparatifs étudiés précédemment font ressortir que le bipôle Metz-Nancy dispose d'éléments correspondant à un certain rayonnement, une certaine capacité d'innovation et enfin des potentialités importantes en matière d'échanges.

D'autres critères comparatifs peuvent brièvement être cités, mais nous avons choisi de ne pas accumuler les données. Il s'agissait surtout au travers de cette brève analyse de montrer que les deux aires urbaines occupent une position non négligeable en France voire en Europe. Pour autant, un véritable processus de coopération est nécessaire entre les deux villes pour véritablement enclencher la métropolisation.

Cette coopération est pour le moment limitée.

En considérant la métropolisation essentiellement comme une stratégie de développement territorial, nous nous devons d'étudier plus particulièrement les atouts et faiblesses de l'armature

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

urbaine afin de montrer la pertinence de l'émergence de véritables pôles de développement à l'échelle régionale.

1.1.5 L'ARMATURE URBAINE EN LORRAINE

L'armature urbaine permet de comprendre l'organisation des aires urbaines ainsi que les relations qu'elles entretiennent entre elles.

Nous développerons plusieurs points qui nous permettront de comprendre les caractéristiques et relations entre aires urbaines principales.

Tout d'abord, nous nous pencherons sur leur évolution récente, avant de nous intéresser à la répartition de la population.

Puis, afin de dégager les dynamiques de ces aires, nous étudierons des données concernant les prix fonciers, les spécialisations, la part des EMS au sein des aires lorraines, les revenus dans les zones frontalières, les disparités vis-à-vis du chômage et enfin la répartition des ressources technologiques.

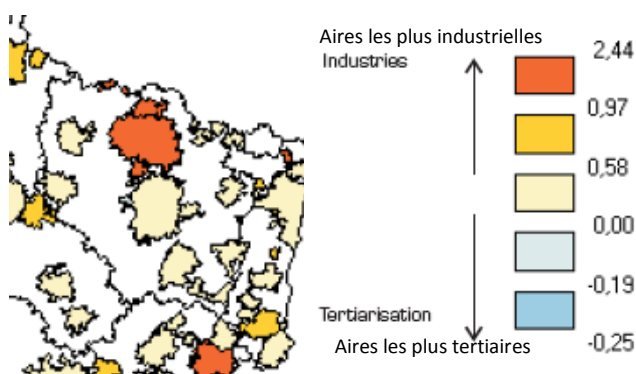
L'ÉVOLUTION DES AIRES URBAINES EN LORRAINE

Si l'on considère l'évolution des différentes aires urbaines lorraines, on comprend aisément que leur développement économique n'a pas été le même historiquement. La région a été marquée

par une reconversion industrielle qui a touché tous les territoires et qui a forgé des inégalités entre eux. Ainsi, le phénomène de tertiarisation n'a pas été similaire dans les aires urbaines de la région, comme le montrent les cartes suivantes :

En 1962 toutes les principales aires urbaines lorraines étaient tournées vers l'industrie, en particulier au Nord où le phénomène était encore plus marqué.

Situation économique des principales aires urbaines lorraine en 1962

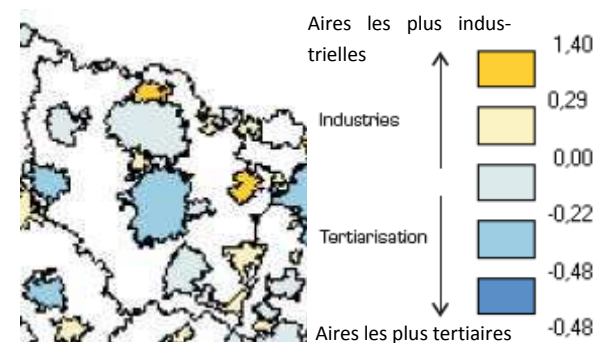


Source : INSEE Economie Lorraine n°93-94, Juillet 2007

En 2003, la reconversion a eu lieu, toutes les aires urbaines se sont engagées dans un processus de tertiarisation. En effet, en 1962 neuf aires urbaines étaient essentiellement industrielles alors que de nos jours, les aires principalement industrielles sont minoritaires : il s'agit des aires de

Thionville et Sarrebourg en particulier, et dans une moindre mesure de celles de Saint-Avold, Creutzwald, Pont-à-Mousson, Saint-Dié et la Bresse.

Situation économique des principales aires urbaines lorraine en 2003



Source : INSEE Economie Lorraine n°93-94, Juillet 2007

L'évolution a donc été différente selon les aires urbaines.

Plus précisément, l'INSEE a classé les aires urbaines en fonction de 4 groupes correspondant aux parcours suivis lors du changement de spécialisation économique :

- Les villes du groupe A sont celles qui ont perdu le plus d'emplois industriels, et qui malgré une forte tertiarisation restent tout de même marquées par l'industrie. Ainsi, on retrouve les aires de Thionville, Esch-sur-Alzette Villerupt (aire urbaine se situant côté français), Longwy, historiquement

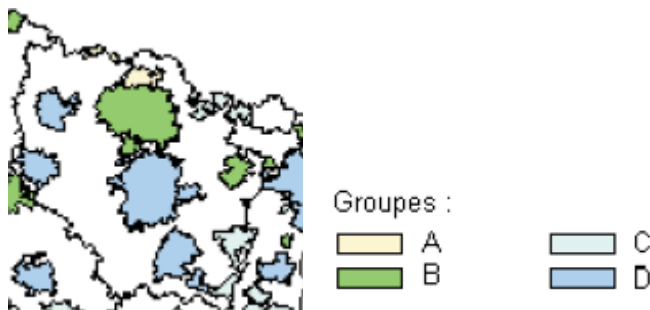
1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

marquées par la présence de la sidérurgie et de la métallurgie.

- Les villes du groupe B, auxquelles appartiennent les aires de Metz et Sarrebourg, ont connu une croissance de leur tertiarisation plus lente (par rapport aux aires des groupes C et D).
- Enfin, les aires des groupes C et D ont atteint une tertiarisation plus marquée.

Pour conclure, nous pouvons remarquer l'inégalité vis-à-vis de ce critère des aires urbaines lorraines. Ainsi, la situation actuelle fait ressortir qu'au niveau du sillon lorrain coexistent des aires urbaines ayant suivi des parcours de développement économique très différents.

Différents types de reconversions industrielles selon les aires urbaines en Lorraine



Source : INSEE Economie Lorraine n°93-94, Juillet 2007

Plusieurs crises industrielles ont touché la Lorraine : la crise sidérurgique a davantage concerné les bassins d'emplois de Thionville et Longwy, tandis que la fermeture d'usines textiles a concerné les zones d'emplois d'Epinal et Remiremont-Gérardmer.

Ces phénomènes ont permis l'émergence de nouvelles filières industrielles comme l'automobile, en particulier dans les bassins d'emplois de Metz et de Briey.

Il était important de commencer l'étude de l'armature urbaine par cette voie. Les parcours de développement actuellement connus par chacune des aires urbaines lorraines trouvent des causes dans leur développement passé.

Nous allons maintenant nous tourner vers l'étude de la répartition de la population dans ces aires urbaines.

RÉPARTITION DE LA POPULATION DANS LES PRINCIPALES AIRES URBAINES

Comme il a été déjà évoqué précédemment, la moitié de la population lorraine est concentrée dans le sillon. Les autres aires urbaines présentent un poids démographique plus faible, excepté celle de Forbach.

Population par aires urbaines lorraines en 2006

Aire urbaine	Population		
		Sarrebourg	31728
Metz	438987	Bar Le Duc	31721
Nancy	416026	Lunéville	26957
Thionville	157811	Pont-à-Mousson	26426
Forbach	102048	Toul	23058
Epinal	90700	Remiremont	22725
Saint Dié	46400	Villerupt	19015
Longwy	40613	Creutzwald	17129
Sarreguemines	39707	La Bresse	13218
Saint Avoird	38720	Saint Dizié	6122
Verdun	35199	Volmerange-Les-Mines	2041

Source : Audit urbain : <http://www.urbanaudit.org/>

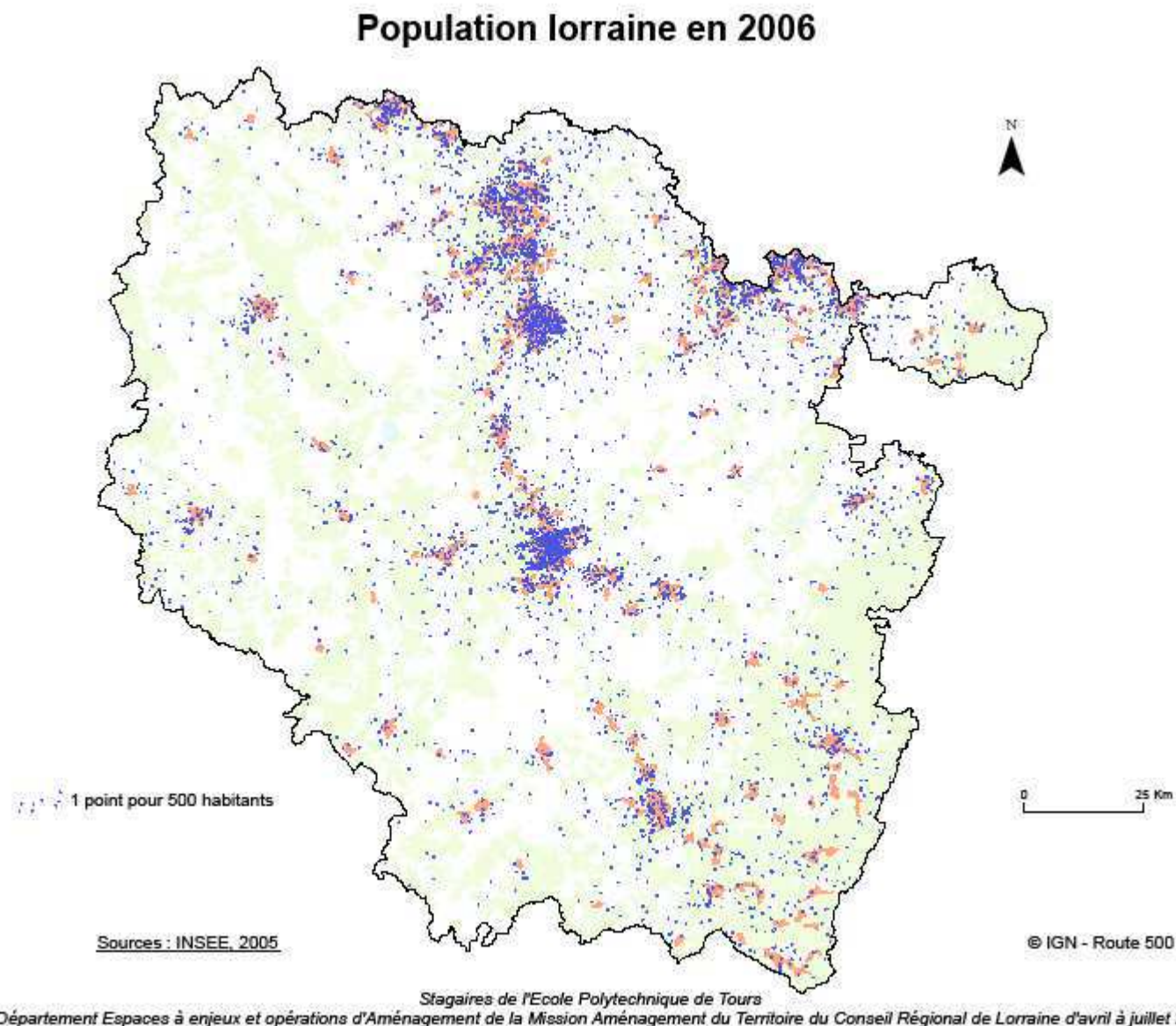
Globalement, la population s'organise autour des pôles attracteurs, à savoir les deux principales ai-

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

res urbaines d'une part, et les zones frontalières du Nord lorrain près de Thionville d'autre part. Nous pouvons également noter que dans ces zones les aires urbaines sont rapprochées et peu isolées.

Les aires urbaines meusiennes sont quant à elles détachées, puisque isolées géographiquement des autres. De plus elles rassemblent des populations peu nombreuses.

Il semble donc que la répartition de la population autour des zones de grande influence soit conditionnée par des dynamiques, qu'il convient d'analyser. Il existe par ailleurs un effet frontière positif, c'est-à-dire que les frontières sont attractives pour la population, du fait probablement de l'existence des grands pôles frontaliers de Luxembourg au Nord et de Sarrebruck au Nord-est. Globalement, les prix fonciers sont sous dépendance des densités et de la structure urbaine du territoire.



1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES EST MISE EN ÉVIDENCE PAR L'ÉTUDE DES PRIX FONCIERS

Ces prix fonciers sont dépendants de la proximité aux principaux pôles. C'est ici particulièrement le cas pour les aires urbaines de Metz, Nancy, Thionville.

Globalement, les prix fonciers sont très élevés au niveau du sillon en général.

Mais une fois encore ressortent aisément d'importantes disparités territoriales en matière de prix du foncier. Des prix fonciers élevés en Lorraine se retrouvent au sein des communes d'Audun-le-Tiche ou de Villerupt, communes anciennement sidérurgiques et en difficulté de reconversion. Ces territoires se situent à la frontière lorraine avec le Luxembourg, en proximité des villes luxembourgeoises de Dudelange, Rumelange, et d'Esch-sur-Alzette. C'est au cœur de ces espaces densément peuplés que de nombreux emplois sont regroupés au Luxembourg.

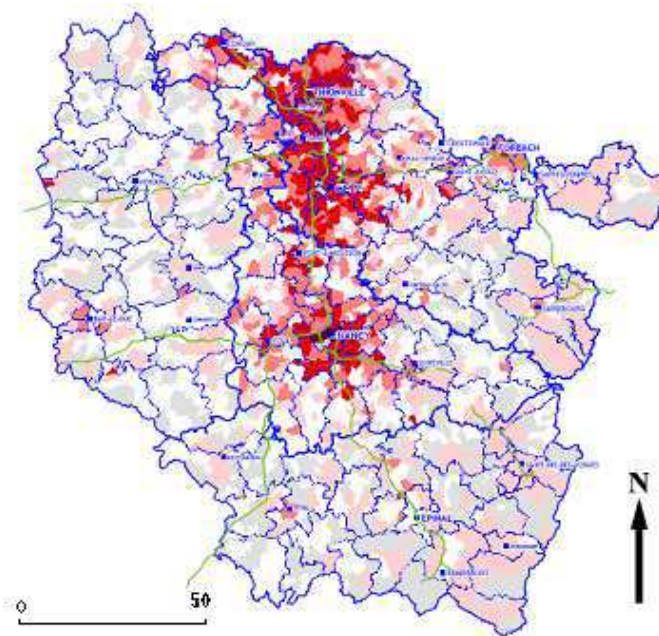
L'influence des densités urbaines sur la pression foncière en Lorraine se ressent aussi par delà les frontières, que ce soit avec le Luxembourg et dans une moindre mesure avec la Sarre en Allemagne. Globalement, les pôles attractifs lorrains, correspondant aux zones à forte valeur foncière, sont disposés en fonction de la proximité aux

grandes infrastructures et des pôles principaux.

Par ailleurs, cette pression foncière a des conséquences directes sur l'habitat et le logement. Ainsi se développent à proximité des espaces attractifs de nombreuses zones pavillonnaires, construites en lotissement. De plus, un décalage se démarque entre les ménages d'origine, en moyenne peu aisés, et les nouveaux ménages, à niveau de vie plus élevé. Une telle situation n'est pas sans poser problèmes en particulier vis-à-vis des populations initiales, occupant souvent les anciennes cités ouvrières, jouant, de fait, le rôle de logements sociaux.

Face à de tels phénomènes, allant à l'encontre d'un développement harmonieux des territoires, la métropolisation en Lorraine doit garantir un rééquilibrage de la situation.

Source : Diffusion foncière, DRE Lorraine, 2008



Prix moyens des terrains à bâtir durant la période 1998-2005

prix moyen au m² par commune - source : EPTB 1998-2005

de 100 à 200 euros le m ² de terrain à bâtir	(4)
de 50 à 100	(172)
de 30 à 50	(231)
de 10 à 20	(475)
de 0 à 10	(483)
non renseigné	(224)

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

Nous pouvons maintenant nous tourner vers les dynamiques économiques des territoires, permettant d'expliquer leur attractivité, préalablement mise en évidence par l'étude des prix fonciers.

DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES DES DIFFÉRENTES AIRES URBAINES EN LORRAINE

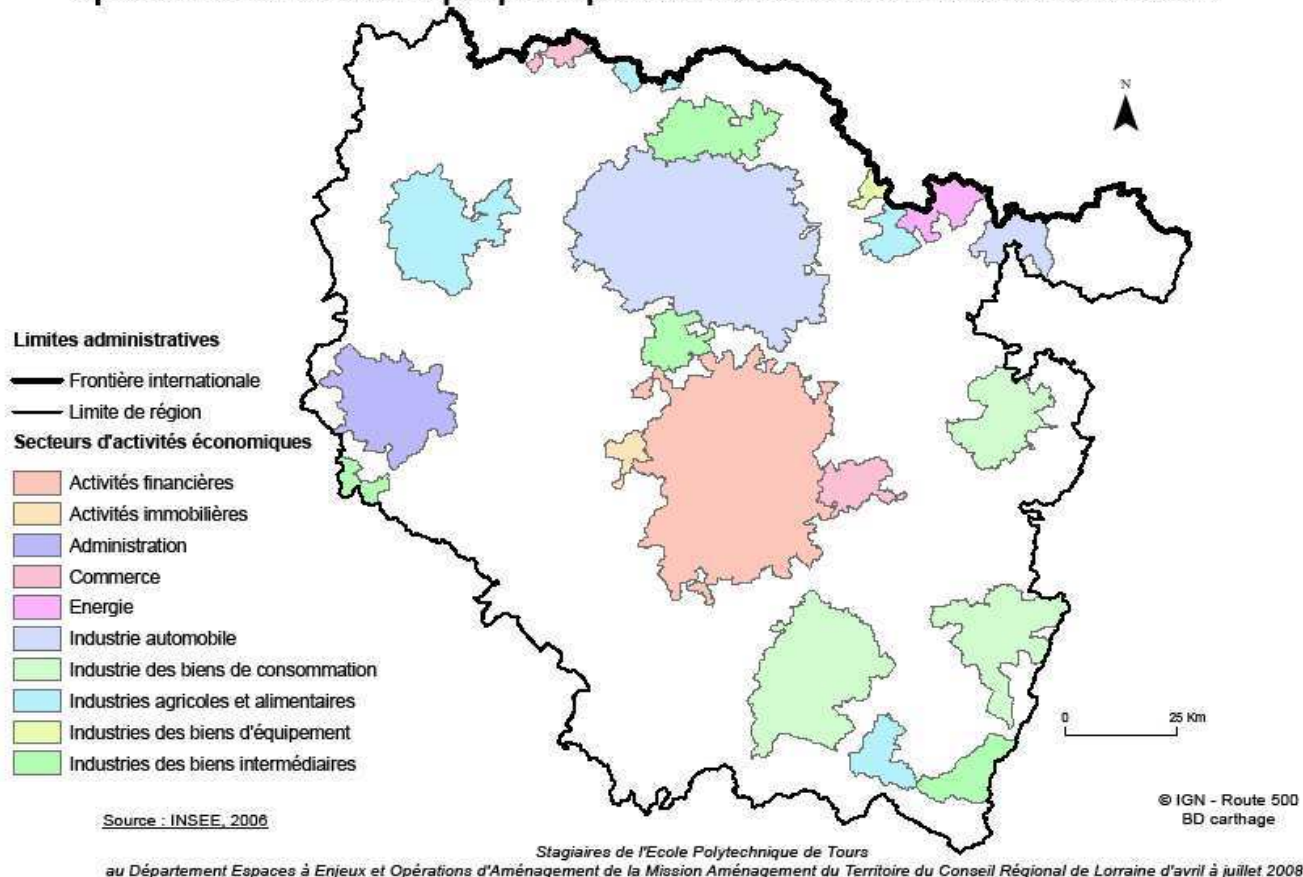
Les zones frontières attirent de nombreuses personnes travaillant à l'étranger : elles sont près de 70 000 environ en direction du Luxembourg et environ 25 000 vers l'Allemagne.

L'économie du Luxembourg, très tertiaire, présente un certain contraste avec les spécialités des aires urbaines lorraines frontalières, qui, comme il a été vu précédemment, sont encore tournées vers l'industrie.

En effet, la carte montre que la quasi-totalité des aires urbaines frontalières (en incluant l'aire urbaine de Thionville à ce raisonnement) présente une spécialisation industrielle.

Cette spécialisation par secteurs n'est pas nécessairement associée à une proportion importante d'EMS.

Spécialisation économique principale des aires urbaines lorraines en 2006



1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

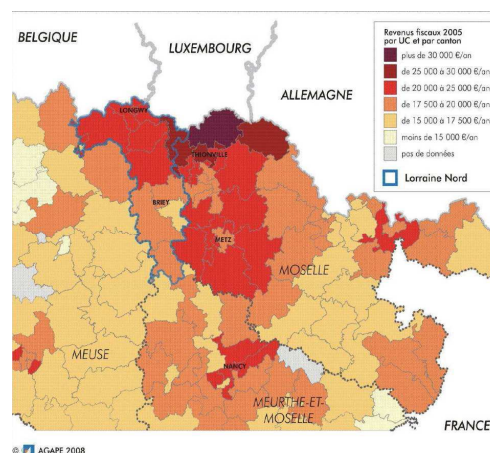
Part des emplois métropolitains supérieurs dans l'emploi total dans les aires urbaines de Metz, Nancy, et frontalières en 1999

Esch-sur-Alzette –Villerupt	2,35%
Creutzwald	2,62%
Forbach	2,80%
Longwy	2,88%
Saint-Avold	3,40%
Thionville	4,01%
Sarreguemines	4,60%
Metz	5,83%
Dudelange –Volmerange-les-Mine	6,70%
Nancy	8,01%

Source : INSEE Lorraine, 1999

Ainsi, en Lorraine, quasiment seules les aires de Nancy et Metz concentrent une part importante de ces emplois. La plupart des aires urbaines frontalières citées ici révèlent même des parts d'EMS particulièrement faibles.

Revenus fiscaux des ménages lorrains en 2005 (frontaliers inclus)



Source : AGAPE 2008

En confrontant les analyses précédentes avec la carte du revenu des ménages lorrains (frontaliers inclus), nous pouvons en conclure que les dynamiques des aires urbaines frontalières sont étroitement dépendantes des dynamiques des pôles frontaliers, localisés au Luxembourg et en Allemagne.

La localisation de ces aires est par conséquent

privilegiée, surtout en tenant compte du fait que les emplois luxembourgeois proposent un revenu élevé.

C'est donc une dynamique dépendante et détachée de la dynamique des principaux pôles régionaux qui est mise en évidence ici.

Metz et Nancy disposent d'une économie propre, attractive, présentant un taux d'EMS important.

Les territoires lorrains présentent de grandes inégalités de développement. Tous ont connu une reconversion industrielle, mais dans certains territoires l'industrie est encore très présente. Cette industrie est cependant associée à un nombre d'EMS réduit dans les Vosges, puisque seul le territoire d'Epinal atteint une part d'EMS de 4 % parmi ses emplois totaux.

Une dynamique plus faible est à constater dans ces territoires, comme le montre la carte du chômage par bassins d'emplois.

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

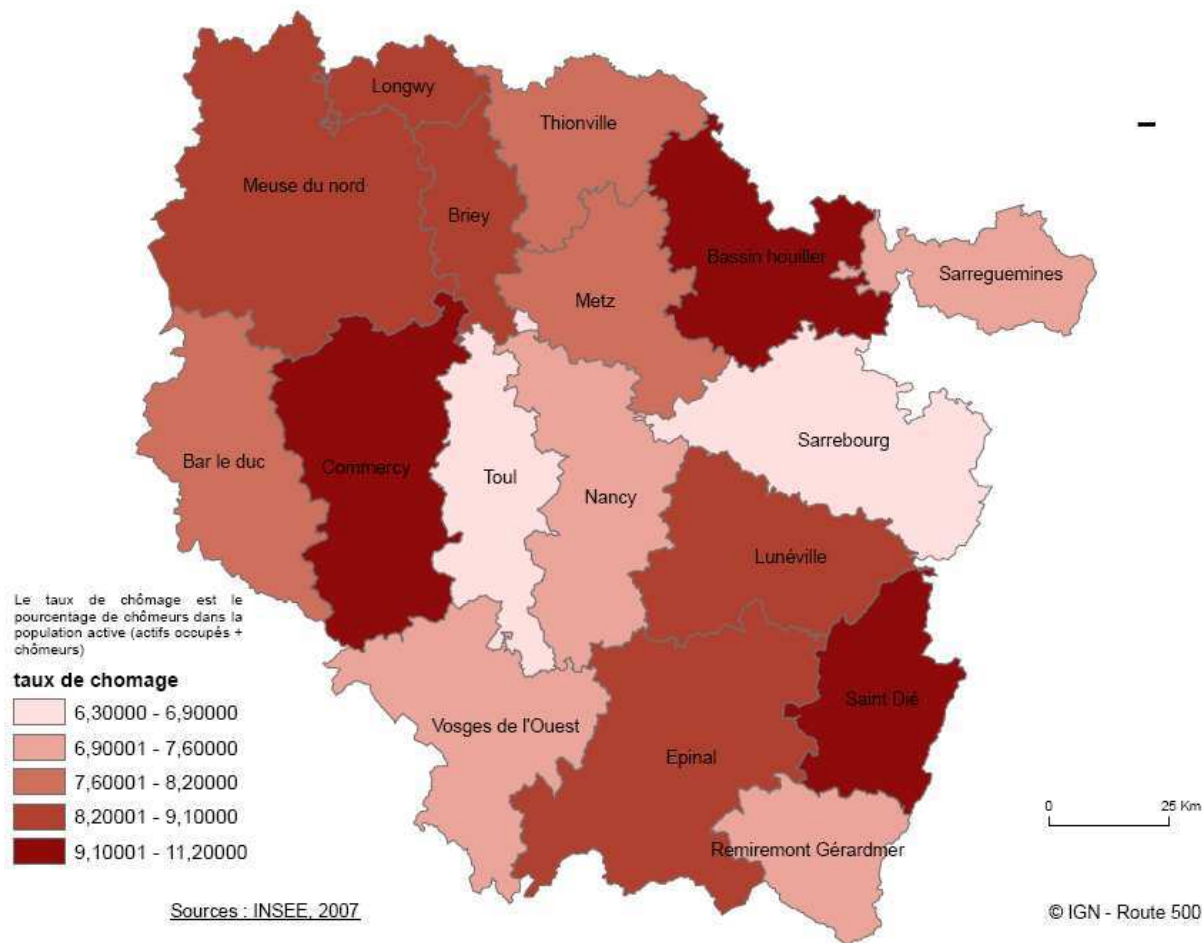
Le chômage est très présent dans les Vosges et la Meuse, et moins marqué dans les territoires géographiquement centraux et frontaliers, exception faite du bassin houiller.

La présence simultanée d'un chômage élevé et d'une faible proportion d'emplois métropolitains dans certains espaces (en particulier des Vosges et de la Meuse) supérieurs souligne bien les inégalités territoriales en Lorraine.

Plusieurs actions ont pu être mises en place pour soutenir les filières et garantir l'innovation. Ce sont les politiques développées notamment grâce aux CRITT (Centres de Recherche, d'Innovation et de Transferts de Technologies).

L'étude des ressources technologiques permet de comprendre comment s'effectue la valorisation des filières.

Chômage par zones d'emplois 2e trimestre 2007



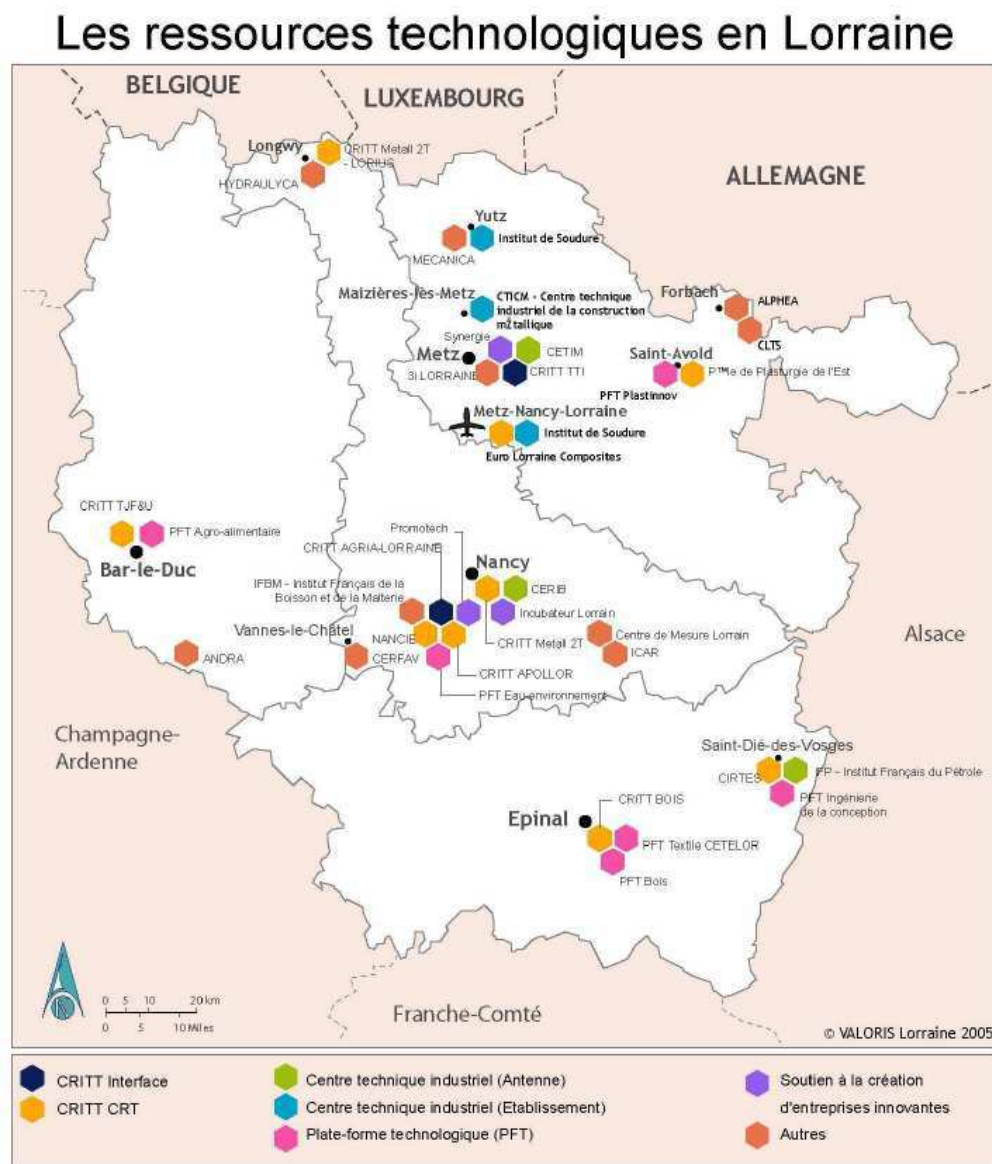
Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

Outre la suprématie de Nancy et Metz on peut noter que les industries du bois et du textile dans l'aire d'Epinal ont été renforcées via ces politiques de valorisation des filières.

Un CRITT est également présent dans la Meuse, près de Bar-le-Duc, mais il est à noter l'absence d'équipements de cette nature autour de l'aire urbaine de Verdun.

Les territoires meusiens sont donc isolés et peu dynamiques. Il est également important de signaler que les deux aires urbaines principales présentent des activités relativement différentes : Metz étant toujours tournée vers l'industriel, tandis que les stratégies adoptées au Sud orientent Nancy préférentiellement vers le tertiaire et en particulier vers la recherche.



Source : P.O LORRAINE FEDER 2007-2013

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

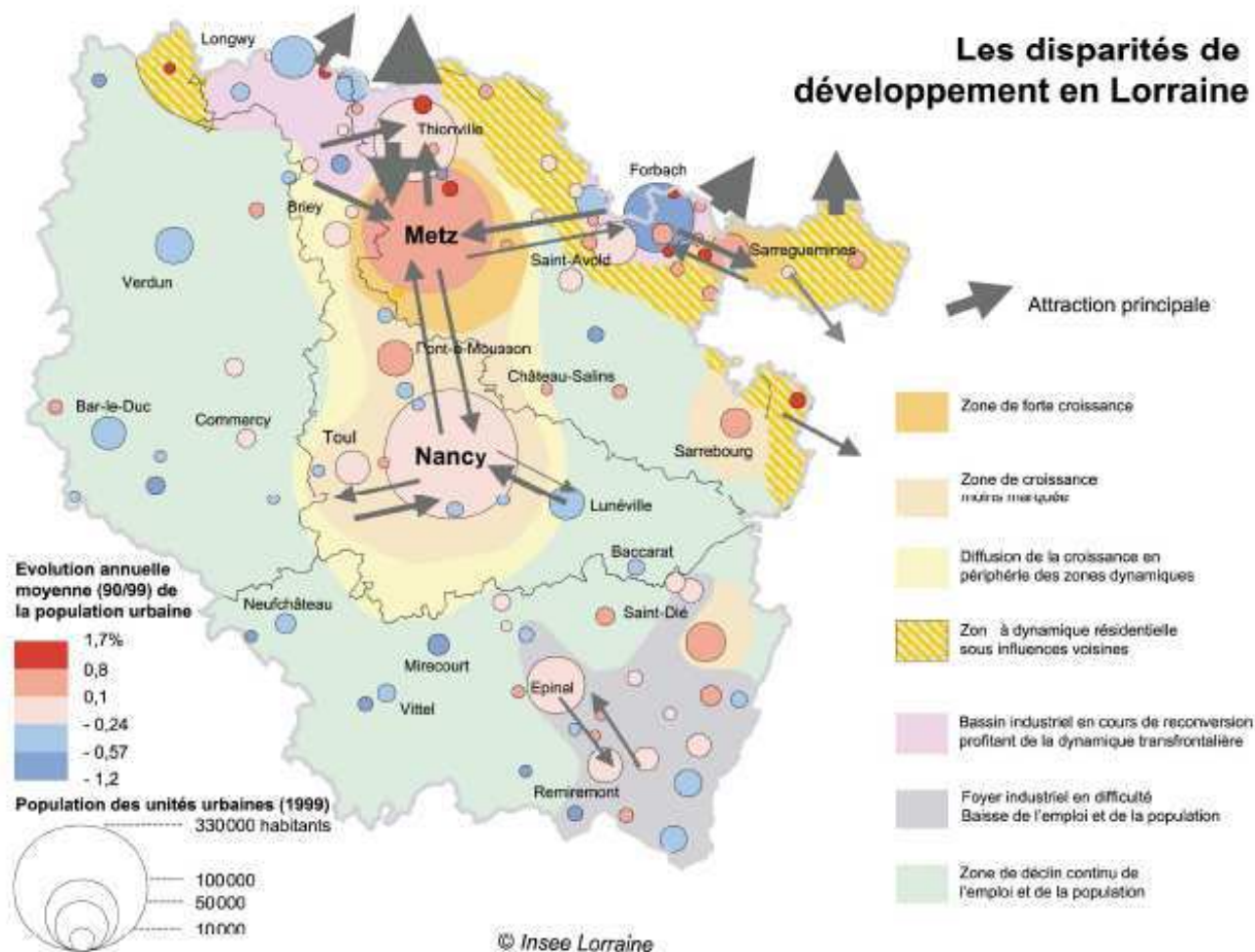
1.1.6 BILAN : AMORCE D'UN PROCES- SUS DE MÉTROPOLISATION EN LORRAINE

Orienter le développement lorrain vers un processus de métropolisation suppose de développer des coopérations entre les composantes, en particulier entre Metz et Nancy.

La métropolisation permettrait de mieux intégrer les espaces secondaires à une dynamique régionale. En effet, plusieurs dynamiques quasi-isolées fonctionnent en parallèle en Lorraine :

- Celle des pôles principaux de Metz et Nancy, fonctionnant séparément,
- Celle des pôles frontaliers, sous dépendance du Luxembourg et de l'Allemagne.
- Celles des autres pôles, plus faibles et très localisées autour de leur ville centre (Meuse, Vosges)

Afin de mieux comprendre les possibilités de réalisation d'une véritable métropole lorraine, nous pouvons présenter un tableau SWOT.



Source : INSEE, La Lorraine face à son avenir, 2003

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Volonté régionale partagée d'entrer dans un processus métropolitain. - Un sillon économiquement développé, et attractif. - Une reconversion ayant permis une diversification de l'économie. - Ressources importantes, en particulier industrielles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Une armature urbaine complexe, peu organisée en fonctions de centralités, cela notamment dans le Nord de la région. - Nombreuses inégalités de développement entre aires urbaine lorraines, ce qui prouve l'absence de véritables pôles relais organisant une diffusion. - Manque de coopération entre les deux aires urbaines principales.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Potentialités de développement de certains pôles, comme au Nord et au Nord-est de la région, du fait du transfrontalier. - Emergence d'une stratégie métropolitaine transfrontalière dans l'Est Mosellan. - Augmentation du rayonnement lorrain en s'appuyant sur les coopérations transfrontalières. 	<ul style="list-style-type: none"> - Un développement sous dépendance extérieure, du fait du phénomène transfrontalier en particulier. - Un développement peu harmonieux se profile : étalement urbain, rattachement de Metz à une dynamique du Nord délaissant davantage le Sud de la région.

1.1 POURQUOI UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE EN LORRAINE ?

Le Conseil Régional de Lorraine a affiché sa volonté de développer une métropole en son sein. Malgré l'existence de certains atouts, cette métropole potentielle présente certains manques aujourd'hui. Ainsi, elle ne constitue pas un espace cohérent jouant sur la complémentarité entre ses principaux pôles. En revanche, chaque pôle fonctionne indépendamment, en ne se rattachant pas à une stratégie à plus grande échelle. Cela permet de comprendre un affaiblissement potentiel du Sud de la région, par exemple, avec l'influence du dynamisme luxembourgeois plus au Nord.

Il s'agit de mieux organiser le développement territorial autour d'une stratégie globale, intégrant les pôles en émergence, et diffusant vers les autres territoires régionaux.

Ainsi, nous avons choisi de retenir trois grands objectifs. Ceux-ci, relayés par des analyses, constituent les principaux leviers d'action en vue de construire une métropole cohérente et équilibrée en Lorraine. Ces trois objectifs sont les suivants :

- Construire un projet métropolitain fort et rayonnant
- Organiser le territoire pour une métropole cohérente et équilibrée

- Fédérer les acteurs autour d'un projet commun

Ces enjeux permettent d'agir au niveau de trois aspects essentiels d'une métropole : son rayonnement, son organisation interne et enfin sa gouvernance.

Il s'agit particulièrement d'agir sur des espaces particuliers, en tenant compte des tendances actuellement à l'œuvre et du caractère pluriel de la Métropole Lorraine. Le Conseil Régional de Lorraine, après avoir pris connaissance des différentes dynamiques territoriales se mettant en place, a retenu tout particulièrement trois espaces dits « à enjeux », et permettant de tisser un lien avec les deux principaux pôles régionaux notamment.

1.2 LES ESPACES À ENJEUX RETENUS PAR LE CONSEIL RÉGIONAL DE LORRAINE

1.2.1 L'ESPACE COMMUN

A cheval entre les deux départements de Moselle et de Meurthe-et-Moselle, l'Espace Commun (appelé également Central ou Intermédiaire) constitue tout particulièrement le territoire situé entre les deux pôles de Metz et Nancy.

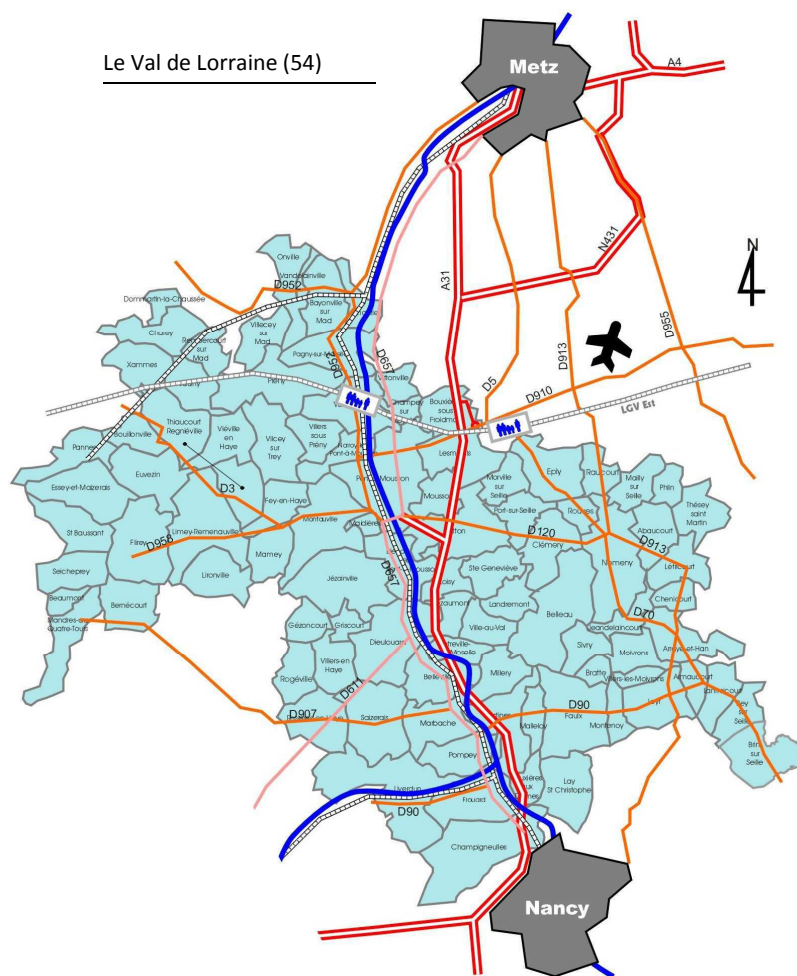
Son périmètre n'est pas défini mais il correspond à peu près au Pays du Val de Lorraine, regroupant 94 communes de Meurthe-et-Moselle pour près de 100 000 habitants.

Ce pays est également en grande partie situé au niveau du Parc Naturel Régional de Lorraine.

Il abrite le pôle de Pont-à-Mousson, 15 000 habitants environ, siège de l'implantation d'organismes régionaux comme l'EPFL.

Il comporte un réseau de petites villes localisées à proximité de l'axe A31, reliant Metz et Nancy au Luxembourg au Nord et Dijon et Lyon au Sud. Ce pays accueille de nombreuses entreprises industrielles. Ces villes suivent en réalité la vallée de la Moselle. De part et d'autre de cette vallée se dessine un

paysage resté agricole et forestier, encadré par de nombreuses buttes.



1.2 LES ESPACES À ENJEUX RETENUS PAR LE CONSEIL RÉGIONAL

1.2.2 ALZETTE BELVAL

Communauté de Communes Pays
Haut Val d'Alzette



Source : http://www.ccpava.com/img/illu/carteCCPHAV_2.gif

Cet espace constitue une partie des territoires frontaliers avec le Grand Duché du Luxembourg. Il est marqué par la présence de la communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette, seule intercommunalité de Lorraine réunissant à la fois des communes du département de Moselle et de Meurthe-et-Moselle.

Le bassin supérieur de l'Alzette a vécu, ces dernières décennies, comme le reste de la partie Nord de la Lorraine, une dépression économique due à la disparition progressive des activités minières et sidérurgiques. Ce déclin économique a été d'autant plus marquant qu'il a perduré jusqu'à aujourd'hui à la différence de la partie luxembourgeoise.

Cette crise a bouleversé le territoire de la vallée amont de l'Alzette, côte français, jusqu'à présenter des déficits d'attractivité.

Or, côté luxembourgeois, le gouvernement a lancé une vaste opération de reconversion de 500 hectares de friches industrielles localisées au Sud de son territoire sur une dizaine de sites, dont Belval Ouest, qui a lui seul comprend 122 hectares de friches). Le vaste chantier lancé depuis la fin des années 1990 est une opération visant à construire un immense ensemble de bureaux et d'habitat nouveau. En parallèle, l'Etat luxembourgeois a souhaité implanter et développer l'université du Luxembourg. Ce site est également localisé à proximité d'Esch-sur-Alzette, 27 000 habitants, seconde ville du Luxembourg.

Ce projet est symbolique car son avancée extrême-

(source : http://www.gouvernement.lu/dossiers/amenagement_territoire/friches/index.html).

mement rapide est permise grâce à l'intervention d'un nombre réduit d'acteurs, à savoir tout particulièrement l'Etat luxembourgeois et une société de développement, Agora.

Du fait de l'attractivité luxembourgeoise, le territoire français du Haut Val d'Alzette est soumis à des problèmes majeurs en matière de transport et de foncier. Les villes de Audun-le-Tiche ou Villerupt ne permettent pas de garantir une véritable centralité au territoire, contrairement à Thionville, également soumise à une pression en matière de transport et de foncier.

Signalons tout de même que le territoire de Longwy, en Meurthe-et-Moselle, également ancienne cité industrielle, située aux frontières luxembourgeoise et belge, est soumise aux mêmes problématiques. Préalablement, la coopération transfrontalière fut déjà développée à cette frontière, au moyen du PED (Pôle Européen de Développement), dont la portée fut cependant limitée.

L'enjeu est donc de rattacher ces territoires frontaliers au processus métropolitain lorrain, et de développer un projet complémentaire au projet luxembourgeois, tout en développant la coopération transfrontalière avec le Grand Duché. Cependant, la multiplicité des acteurs côté français

1.2 LES ESPACES À ENJEUX RETENUS PAR LE CONSEIL RÉGIONAL

ainsi que le déficit d'attractivité pour les entreprises par rapport à des avantages fiscaux au Luxembourg sont autant d'éléments posant problèmes.

L'ampleur du projet a conduit Belval à faire l'objet d'un volet spécifique du CPER (Contrat de Projet Etat-Région) 2007 / 2013. Les financements de l'Etat comme du Conseil Régional de Lorraine atteignent, dans ce cadre, 13 Millions d'euros pour chacun.

La tour Dexia sur le site de Belval



Source : Internet



Source : Internet

1.2 LES ESPACES À ENJEUX RETENUS PAR LE CONSEIL RÉGIONAL

1.2.3 SARREBRUCK MOSELLE EST

Suite à l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR en Décembre 2003, l'Association Zukunft Sarre Moselle Avenir, créée en 1997 pour renforcer la coopération transfrontalière entre les territoires Français et Allemands réunis au niveau de la rivière Sarre, a candidaté puis été retenue.

Le territoire couvre plus particulièrement le pôle allemand de Sarrebruck (près de 200 000 habitants en 2008) et le territoire de Moselle maillé par plusieurs villes moyennes telles que Sarreguemines (21 000 habitants), Forbach (22 000 habitants) ou encore Saint-Avold (17 000 habitants).

L'association a permis la réalisation concrète de projets transfrontaliers tels que le prolongement du tram train de Sarrebruck jusqu'à Sarreguemines ou des événements culturels communs. Actuellement, un projet d'Eurodistrict est à l'œuvre, « afin de mettre en place une nouvelle structure en vue d'une coopération efficace et durable entre les communes et intercommunalités françaises et sarroises de part et d'autre de la frontière » (source : <http://www.saarmoselle.fr>).

Le sillon lorrain ayant lui-même été retenu par la DATAR suite à l'appel à coopération métropoli-

taine, l'enjeu est de rattacher les deux dynamiques métropolitaines existant en Lorraine.

Carte 3 : Structures intercommunales de la métropole Sarrebruck - Moselle Est



Source : <http://www.agglo-sarreguemines.fr/ftp/image/487.png>

1.3 CONCLUSION

L'ensemble de cette partie aura eu pour but de présenter le territoire lorrain en lien avec la problématique de la métropolisation. A l'heure actuelle, la Lorraine dispose de potentialités importantes, du fait d'une place intermédiaire de chacun des pôles de Metz et Nancy en comparaison avec les pôles français et européens en fonction de critères clés du point de vue de la métropolisation. Que ce soit vis-à-vis du rayonnement (avec notamment les emplois métropolitains supérieurs), du niveau de la formation ou encore de l'accessibilité, chacun des pôles est pris séparément. Un véritable jeu de coopération, permettant de renforcer la place de la Lorraine du point de vue de ces critères, n'est pas mis en place actuellement.

L'étude de l'armature urbaine a fait ressortir d'importantes disparités territoriales au sein du territoire régional. Par ailleurs, de centralités nouvelles émergent, notamment du fait de la proximité du Luxembourg, attractif pour de nombreux travailleurs. De tels phénomènes ont des répercussions concrètes sur les transports, le foncier, ou encore l'économie ou l'environnement.

En ce sens, nous pouvons conclure de l'étude précédente à la nécessité d'une démarche métropolitaine en Lorraine. Cette démarche ne doit pas être simplifiée, elle nécessite une véritable organisation du territoire à l'échelle régionale, cela dans le but de garantir l'existence d'un pôle équilibré et trouvant une place à l'échelle nationale voire européenne.

Les espaces à enjeux choisis par le Conseil Régional de Lorraine pourraient ainsi constituer des territoires privilégiés d'intervention, afin de développer de nouvelles centralités et des espaces de coopération. En effet, il s'agit bien de développer une stratégie régionale dépassant et fédérant les dynamiques intervenant aux échelles inférieures. La notion d'espaces d'articulation, ou de liaison, trouve ainsi un sens.

A partir des trois grands objectifs retenus, nous avons choisi de décomposer ces derniers, en relayant chacun des sous-objectifs par des analyses précises mettant en évidence la situation du territoire. Les analyses ainsi rédigées seront complétées par des éléments de prospective. Tout cela permet de dégager des propositions.

2. OBJECTIFS POUR ATTEINDRE UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

La construction métropolitaine nécessite d'agir sur des leviers, afin d'atteindre des objectifs. Notre travail porte essentiellement sur le rayonnement de la métropole, sa structure et enfin la gouvernance.

Ces trois objectifs permettent d'analyser en détail les caractéristiques actuelles de la Lorraine, mais également de raisonner en terme de prospective.

- Le premier objectif, construire un projet métropolitain fort et rayonnant, s'attache particulièrement à développer une image de qualité pour la Métropole Lorraine. Un tel objectif concerne donc également les activités présentes en Lorraine, mais aussi les connexions que doit développer le territoire avec les autres grandes métropoles. Il s'agit bien d'ancrer la Métropole Lorraine dans une logique d'innovation, en lien avec de nombreux flux de personnes et de marchandises.
- Le deuxième objectif, organiser le territoire pour une Métropole cohérente et équilibrée, propose de s'intéresser davantage aux stratégies territoriales qu'il convient de développer afin d'une part de faire participer l'essentiel des territoires lorrains à la stratégie métropolitaine, et ainsi d'aller à l'encontre de grandes inégalités territoriales, et d'autre part d'optimiser la qualité de vie au sein du territoire métropolitain.
- Enfin, le troisième objectif, fédérer les acteurs autour d'un projet commun, se propose de développer une vision partagée entre tous les acteurs et d'orienter davantage leurs positions vers un intérêt régional.

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

Le rayonnement métropolitain concerne à la fois l'image que renvoie la métropole, c'est-à-dire la façon dont elle est représentée à la fois par ses habitants comme à l'extérieur du territoire, mais il s'agit également d'un aspect permettant de renforcer l'attractivité pour l'accueil d'entreprises. Tout cela est notamment lié aux infrastructures de transport, assurant la desserte de la métropole ainsi que ses connexions, contribuant ainsi à la valorisation de l'attractivité.

2.1.1 AMÉLIORER ET RENFORCER L'IMAGE MÉTROPOLITAINE

Terme subjectif, la notion d'image n'en est pas moins fondamentale. Que ce soit pour garantir l'attractivité pour les personnes comme pour les entreprises, elle contribue grandement à l'identité métropolitaine.

Or, force est de constater un déficit d'attractivité de la part de la Lorraine, que la métropolisation devra combler. Ainsi, le fait que la région présente un solde migratoire négatif illustre l'cela.

La valorisation de l'image métropolitaine passe par un renforcement d'une meilleure représentation du territoire.

PROMOUVOIR UNE REPRÉSENTATION POSITIVE DE LA MÉTROPOLE LORRAINE

Il est difficile d'évaluer l'image d'un territoire. Il s'agit d'abord de distinguer l'image interne et externe au territoire.

Ainsi, extérieurement, la Lorraine dispose d'une image traditionnellement industrielle.

Tout en effectuant un changement d'image, il ne s'agit pas pour autant pour la Lorraine de renier son passé.

Il convient tout d'abord de s'intéresser à l'image du bipôle Nancy-Metz, auquel on peut inclure Thionville. Ce n'est qu'ensuite que nous aborderons la diversité du territoire lorrain.

L'image peut indirectement être reflétée par l'étude des nuitées touristiques au niveau des villes de Metz et Nancy. Ce chiffre est replacé dans le contexte européen par appui de l'audit urbain (qui étudie le critère des nuitées touristiques en 2004 dans les établissements agréés des villes européennes) et de l'analyse comparée des villes européennes réalisée par Céline Rozenblat et Patricia Cicille en 2003.

Ainsi, Nancy et Metz se classent aux 94^{ème} et au

110^{ème} rang, avec respectivement environ 700 000 et 600 000 nuitées touristiques par an dans les établissements agréés, ce qui les place en position relativement faible dans le contexte européen, quelques rangs après Luxembourgville, qui comptabilise en 90^{ème} position 751 753 nuitées touristiques annuelles. Il convient de constater que certaines villes européennes beaucoup moins peuplées que les pôles de Metz et Nancy, conservent pour autant une position proche de ces deux villes dans le classement par nuitées touristiques. Ainsi, la ville de Trèves, plus de deux fois moins peuplée avec environ 240 000 habitants au sein de son aire urbaine, se classe en 103^{ème} position en matière de nuitées touristiques annuelles.

Deux remarques peuvent en effet être formulées. Les villes de Metz et de Nancy considérées séparément, ne présentent qu'une attractivité limitée, peu rayonnante, en particulier à l'échelle de l'Europe. L'image métropolitaine lorraine est éclipsée par la présence, en proximité de la région, de pôles à rayonnement beaucoup plus important. Les villes de Strasbourg, en 40^{ème} position avec 2 159 403 nuitées touristiques, et de Lyon, plus éloignée géographiquement, mais plus rayonnante

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

avec en 25^{ème} position européenne plus de 3 000 000 nuitées touristiques, comptent parmi ces pôles. Il apparaît de plus que la Lorraine présente deux pôles de poids plus ou moins équivalent en termes d'image, tout au moins pour ce qui est du critère des nuitées touristiques.

Pour autant, il convient également de nous intéresser à l'image perçue par les habitants des villes.

Nous nous sommes pour cela intéressés à des sondages.

Les résultats de l'enquête effectuée par le site l'Internaute en juin 2008 placent Metz à la quatrième place des villes de plus de 100 000 habitants les plus appréciées par leurs habitants. Nancy, quant à elle, se situe à la vingtième place. Cette enquête permettait de poser aux internautes un questionnaire sur leur ville.

Les deux principales villes sont par conséquent sujettes à un décalage entre l'image diffusée et la réelle perception de la part des habitants.

Une métropole se devant de rayonner à l'international, il est notamment essentiel de valoriser son patrimoine, notamment architectural. Cela a pu passer par la réhabilitation de la place Stanislas à Nancy, bénéficiant par ailleurs du classement au patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO. Le lancement de grands chantiers, tels que ce fut

le cas, dans une certaine mesure, avec le tramway de Nancy mais surtout avec le récent projet urbain de l'amphithéâtre, qui abritera le futur Centre Pompidou à Metz sont autant d'éléments qui participent à l'amélioration de l'image des deux principaux pôles lorrains.

DÉVELOPPER UNE OFFRE TOURISTIQUE VALORISANT LES SPÉCIFICITÉS RÉGIONALES

Nous avons précédemment remarqué que les deux principaux pôles régionaux ne bénéficiaient que d'un tourisme limité, face aux autres villes européennes.

La métropole ne s'appuie cependant pas uniquement sur ses grands pôles urbains. Aussi est-il important d'amplifier la valorisation du tourisme régional, en utilisant un atout lorrain : la diversité de ses territoires.

En effet, en plus du tourisme urbain, la métropole lorraine peut compter sur des éléments très divers comme la présence du massif montagneux des Vosges (rassemblant environ 1 000 000 de nuitées touristiques en 2006, sur 3 500 000 en Lorraine), de stations thermales (avec principalement le pôle d'Amnéville en Moselle, attirant à lui seul plus de 500 000 visiteurs, faisant de lui avec ces offres de loisirs et son zoo le premier site tou-

ristique en Lorraine, mais également Vittel ou Contrexéville) (Source : CRT 2006).

La Lorraine dispose d'un patrimoine naturel important potentiellement susceptible d'attirer une clientèle intéressée par tourisme de loisirs et le sport de plein air, organisé autour de la vallée de la Moselle, du lac de Madine, du plateau de Chambley et des Parcs Naturels Régionaux.

Le tourisme s'organise également autour du patrimoine religieux et militaire : ainsi la cathédrale de Metz attire environ 475 000 visiteurs par an, l'abbaye des Prémontrés à Pont-à-Mousson 80 000, de nombreux forts et citadelles sont disséminés sur l'ensemble du territoire. Ce patrimoine militaire est à compléter par le tourisme lié aux dernières guerres, en particulier avec le Cimetière Américain de Saint-Avoid (100 000 visiteurs) et le Centre Mondial de la Paix à Verdun (proche des 100 000 visiteurs par an également).

Il est à noter que deux éléments touristiques pourraient être valorisés : d'abord le tourisme fluvial sur la Moselle et surtout le patrimoine lié aux industries du fer et du charbon, qui furent en grande partie le moteur de la prospérité régionale dans le passé. Actuellement, deux sites sont ouverts au public : l'écomusée des mines de fer de Neufchef (rassemblant 24 000 visiteurs par an) et à Petite-Rosselle le musée des mines de char-

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

bon.

Le tourisme culturel peut s'appuyer sur de nombreux musées (liés à l'art, au patrimoine historique ou encore musées thématiques).

Mais le grand pôle touristique de Lorraine est concentré sur le pôle d'Amnéville, rassemblant de très importantes infrastructures de tourisme avec un parc zoologique (500 000 entrées), un parc d'attraction (Walygator 250 000 entrées) et enfin un casino.

Le tourisme en Lorraine, bien qu'en progression, reste cependant limité : 15^{ème} région de destination des touristes français, la Lorraine attire essentiellement des touristes en provenance d'Île-de-France, de Lorraine, d'Alsace, de régions Rhône-Alpes et Champagne-Ardenne, régions globalement proches. Concernant les touristes étrangers (provenant principalement du BENELUX et de l'Allemagne), leurs nuitées touristiques ne représentent que 28 % des nuitées. Ces touristes ont souvent pour origine un des pays proches (Pays-Bas, Allemagne, Belgique). Cependant l'attractivité régionale sera sans doute renforcée par l'arrivée du TGV Est, bien qu'il soit encore trop tôt pour affirmer cela de manière précise.

DÉVELOPPER UNE OFFRE ÉVÉNEMENTIELLE DE QUALITÉ AU SEIN DE LA MÉTROPOLE

L'événementiel participe nettement au rayonnement métropolitain. Une métropole attractive ne se distingue en effet pas uniquement par l'aspect matériel de son site, à savoir son bâti et ses paysages, mais également par un aspect immatériel, c'est-à-dire l'ensemble de savoir-faire, qu'ils soient sociaux, culturels, scientifiques, économiques, et des réseaux qui la composent. Aussi, les grands événements urbains deviennent souvent prétextes à la valorisation de l'attractivité de la ville dans un contexte de compétition interurbaine accrue. Ils permettent en effet de mettre en avant et de développer ce capital immatériel, tout en participant à la redéfinition d'une identité urbaine en évolution permanente. Ces événements peuvent prendre des formes variées qui vont de la fête sous toutes ses formes, aux festivals, grands événements sportifs, en passant par les grands événements internationaux (G8, Luxembourg 2007 Grande Région capitale européenne de la culture..), jusqu'à la présence d'une scène culturelle alternative forte. Le cas de Lille permet d'envisager l'impact de tels événements. La ville a en effet su redorer son image à travers notamment sa candidature à l'accueil des Jeux

Olympiques et à son statut de capitale européenne de la culture en 2004. Certes ces deux éléments ne sont pas suffisants pour expliquer l'accroissement de l'attractivité de la métropole lilloise, mais ils ont probablement participé à la revalorisation de son image.

Pour analyser l'événementiel au sein de l'espace métropolitain lorrain nous retiendrons le critère du volume annuel de travail des intermittents du spectacle en nombre de jour travaillés pour 100 habitants dans la région. En 2004, celui-ci est de 2,52 jours. La Lorraine se place ainsi en dernière position des régions françaises. Elle est en outre loin derrière les autres régions métropolitaines qui se détachent du classement. L'Île-de-France arrive en tête avec 14,51 jours travaillés pour 100 habitants, suivie de la région PACA avec 6,92 jours travaillés et du Languedoc-Roussillon avec 6,67 jours. Seule la région Nord-Pas-de-Calais se rapproche un peu du profil lorrain avec 3.34 jours travaillés, et cela malgré la présence de la métropole lilloise. Globalement, ce sont donc les régions à forte influence touristique qui ressortent de ce classement.

De même les grands événements lorrains capables de rassembler un grand nombre de personnes se comptent en nombre très limité. Seuls les rassemblements internationaux de montgolfières

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

(Mondial Air Ballon à Chamblay les ans et Mongolfiades tous les deux ans) se détachent avec une fréquentation supérieure à 100 000 personnes. Des compétitions de voile ont également lieu sur le Lac de Madine.

Nous pouvons constater à propos de cette donnée un retard des villes lorraines.

Il conviendra de prendre en compte l'importance des événements et de la culture dans la future politique de métropolisation, notamment pour développer l'attractivité de la métropole. Dans ce contexte, les emplois culturels supérieurs, intervenant par exemple lors de résidences d'artistes, peuvent être pris en compte et développés.

Toutefois, la politique événementielle ne doit pas être envisagée du seul point de vue réducteur de l'image et du rayonnement. L'événement et la culture au sens large sont également générateurs de lien social et de sentiment d'appartenance à une même entité territoriale et ont donc une visée bien plus vaste.

volume annuel de travail des intermittents du spectacle en nombre de jour travaillés pour 100 habitants par région

Ile de France	14,51
Provence Alpes Cote d'Azur	6,92
Languedoc Roussillon	6,67
Midi Pyrénées	6,53
Rhône Alpes	5,76
Limousin	5,24
Alsace	5,23
Pays de la Loire	5,02
Aquitaine	4,52
Auvergne	4,27
Centre	4,27
Poitou Charentes	3,97
Bourgogne	3,88
Bretagne	3,77
Franche Comté	3,66
Picardie	3,55
Champagne Ardenne	3,51
Haute Normandie	3,37
Nord Pas de Calais	3,34
Basse Normandie	3,11
Corse	2,87
Lorraine	2,52

Source : <http://www2.culture.gouv.fr/deps/telechrg/noec38.pdf>

Mondial Air Ballon de Chamblay (54)



Source : <http://img154.imageshack.us/img154/6088/03departenrideauod9.jpg>

Compétition de voile à Madine (54 et 55)



Source : Jean-Christophe Cour, CRL

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

S'APPUYER SUR UNE SPÉCIFICITÉ PROPRE RENFORÇANT L'IDENTITÉ MÉTROPOLITAINE LORRAINE...

La Lorraine est donc un territoire bénéficiant d'une attractivité limitée. Souvent associée à un passé militaire et industriel, elle ne bénéficie pas de symboles forts majeurs. De plus, les régions d'Alsace et de Champagne-Ardenne voisines, au contraire, en disposent, qu'il s'agisse du champagne en lui-même concernant la première ou l'architecture, la gastronomie, les paysages ou la culture européenne pour la seconde.

Pourtant, des symboles lorrains existent, comme la Croix de Lorraine, reprise par le Général de Gaulle en tant que symbole de la France libre ou une certaine gastronomie (notamment avec les mirabelles, quiches ou macarons). D'autres symboles existent, comme le chardon lorrain ou les vignobles, il ne s'agit donc pas de réduire les symboles lorrains à un nombre limité d'entre eux.

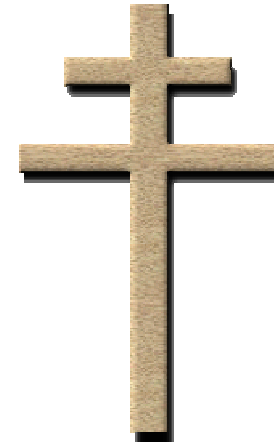
L'architecture n'est pas en reste en considérant par exemple la qualité architecturale de la place Stanislas, de la Cathédrale de Metz ou du quartier « impérial » à Metz.

Ces éléments présentent un intérêt certain, dans une logique de métropolisation visant à atteindre un rayonnement à grande échelle.

L'enjeu est donc d'améliorer l'image de la Lorraine, élément essentiel contribuant au rayonnement global d'une éventuelle métropole. Cette idée d'image ne doit pas être perçue uniquement comme un élément « esthétique » en lien avec le tourisme, mais comme un tremplin pour la visibilité du territoire à grande échelle.

Cette visibilité et cette image se véhiculent au niveau des individus mais également au niveau du monde économique. En effet, l'émergence de métropoles est intimement liée à la mondialisation, renforçant coopération mais aussi compétition à l'échelle internationale. L'enjeu pour la Lorraine pourrait être de miser sur l'innovation, autre élément participant au rayonnement métropolitain.

La Croix de Lorraine



Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Image:Croix_de_Lorraine.png

Quiche Lorraine



Source : http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/7e/Quiche_Lorraine.jpg/180px-Quiche_Lorraine.jpg

Tarte aux mirabelles



Source : http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/06/Tarte_aux_mirabelles.jpg

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE : AMÉLIORER ET RENFORCER L'IMAGE MÉTROPOLITAINE

Tendances lourdes :

- L'image des villes lorraines peu valorisée auprès des Français
- Le nombre de touristes est relativement bas en Lorraine.
- Cependant, le tourisme lorrain peut compter sur une large diversité d'activités potentielles : hivernal, de bien être, vert, de mémoire militaire, culturel.
- A priori négatif sur la région : villes industrielles, sidérurgie, monde ouvrier.

- Les Lorrains sont fiers de leur ville plus que de leur région, du fait du manque d'identité régionale. D'où l'image de la région véhiculée n'est pas favorable.
- La présence de sites voisins plus attractifs crée une certaine concurrence, avec l'Alsace voire le Luxembourg.
- Peu d'événements majeurs à grande échelle ont lieu.
- L'événementiel d'ampleur est peu marqué en Lorraine par rapport aux autres régions françaises.
- L'attractivité d'une région est dépendante d'un ensemble de savoir-faire et de réseaux qui la composent.

Signaux faibles (phénomènes émergents) :

- L'image de Nancy se renforce : place Stanislas, ville étudiante
- Ouverture prochaine de Center Parc
- Hausse du tourisme de remise en forme avec le pôle d'Amnéville.

- Augmentation récente des nuitées touristiques avec le TGV (cela est déjà ressenti à Nancy)
- Le Centre Pompidou à Metz pourrait propager une image moderne et dynamique.
- Le tourisme urbain est plus important, ce qui est à mettre en lien avec le dynamisme du sillon lorrain.
- Le Luxembourg et la Grande Région sont devenus capitale européenne de la culture en 2007.

Ruptures :

- Médiation nationale à incidence positive (par exemple avec un événement culturel ou sportif de rayonnement national ou européen) ou négative (fermeture d'usine)

- Le réchauffement climatique pourrait avoir une incidence défavorable sur le tourisme de neige.
- L'accueil d'un événement majeur de portée européenne pourrait bouleverser les tendances actuelles.

Régulations :

- Politique de valorisation de l'image commune (au sein de la région avec coopération Metz Nancy ou frontalière avec Alsace ou transfrontalier avec le Luxembourg).

- La mise en place d'événements régionaux, impliquant dans le même temps plusieurs acteurs, pourrait améliorer l'image lorraine.
- Marketing territorial autour d'une image symbolique.
- La volonté de créer une image à plus large échelle pourrait provenir des habitants eux-mêmes.

Blocages :

- Jeux de concurrence au sein de la région : entre Metz et Nancy, entre les départements
- Moyens budgétaires
- Les rivalités politiques s'ajoutent aux rivalités territoriales.
- Manque de synergie entre les acteurs et habitants des pôles lorrains susceptibles de s'allier dans une stratégie globale de développement touristique

- La mémoire est ancrée dans les esprits
- La Lorraine est sujette à de nombreux clichés à propos de la météo, des activités, ...

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

PROPOSITIONS

Il s'agit donc de proposer une campagne publicitaire valorisant l'ensemble du territoire régional, insistant sur la diversité mais en même temps l'unité du territoire lorrain. Plus précisément, une campagne autour des deux principaux pôles de Metz et Nancy ne doit pas se faire de manière détachée pour l'une ou l'autre des deux villes, toutes deux participant à une amélioration de l'image régionale. Cela pourrait passer par la création d'une structure de promotion commune, telle qu'une agence de tourisme.

L'image de marque passe également par la qualité de l'accueil, ce qui passe par un renforcement des services à proximité des sites attractifs, en particulier en matière d'hébergement et de restauration.

Enfin, il convient d'innover, en développant de nouvelles formes de tourisme, comme le fluvial ou les activités liés au nautisme (voiles...), qui mériteraient de se développer davantage sur la Moselle. En lien avec son passé, la région pourrait également choisir de renforcer le tourisme industriel par des circuits ou encore des associations avec de l'art contemporain. L'idée est de prendre exemple sur les démarches entreprises en Alle-

magne, que ce soit à Volklingen (ancienne usine sidérurgique sarroise transformée en musée et classée au patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO) ou encore dans la Ruhr, proposant des visites culturelles diverses en circuit.

Une promotion de l'image de coopération transfrontalière pourrait également faire affirmer en Lorraine l'idée d'une véritable métropole européenne. Une telle proposition s'associerait avec une mise en valeur de la Grande Région.

A la manière de Lille, le rayonnement métropolitain passe par l'accueil de grands événements culturels ou sportifs. L'arrivée du Centre Pompidou participera sans doute à l'amélioration de l'image d'une ville mais il convient d'aller plus loin en faisant en sorte que l'image d'une entité plus large telle que la région soit valorisée. Sans pour autant confondre région et métropole, la seconde restera incluse dans la première, donc donner une image de marque à la métropole passe par une valorisation de l'image régionale.

Enfin, il est important que la Lorraine soit associée à des symboles forts et positifs, auquel le territoire pourrait s'identifier et être identifié.

A l'horizon 2030, il est donc envisageable de renforcer les atouts régionaux. Le phénomène de métropolisation pourrait permettre de réduire les divergences et querelles, en développant une image commune à plusieurs entités territoriales.

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

2.1.2 TOURNER LA MÉTROPOLE VERS LE FUTUR GRÂCE À L'INNOVATION

La recherche et l'innovation sont intimement liées, en permettant l'émergence de filières et de produits nouveaux.

DÉVELOPPER LA RECHERCHE EN LORRAINE, EN PARTICULIER PRIVÉE

La Recherche et Développement (R&D) en Lorraine se caractérise par 7000 emplois. De plus, en matière de PIB, les dépenses de R&D sont deux fois plus faibles qu'en moyenne nationale.

La recherche publique en France

Année	2001	2002	2003	2004
Part de la recherche publique dans la DIRD en France	51	46,3	45,7	47,6

La recherche publique en Lorraine

Année	2001	2002	2003	2004
Part de la recherche publique dans la DIRD en Lorraine	66,2	66,2	65,8	65,5

Source : INSEE Economie Lorraine n°43 (http://www.insee.fr/fr/insee_regions/lor/rfc/docs/EL43-recherche.pdf)

(Les chiffres de recherche privée sont complémentaires des chiffres de recherche des entreprises).

En 2003, les entreprises lorraines ont consacré 250 millions d'euros à la R&D, soit 0,5% du PIB lorrain. Cet indicateur classe la Lorraine au dix-huitième rang des 22 régions françaises et loin derrière la moyenne nationale de 1,4 %.

Il est également important de préciser que la Lorraine est la deuxième région en matière de thèses soutenues en France (5,8 thèses soutenues pour 100 étudiants de 3^{ème} cycle) et qu'elle présente de nombreux élèves ingénieurs (7,57 % des effectifs de l'enseignement supérieur en 2002/2003, contre 4,63 % en France). Ces bons effectifs constituent ainsi un potentiel important pour l'innovation.

La Lorraine est également bien dotée en universités, avec les sites Paul-Verlaine de Metz (15 000 étudiants), l'université Henri-Poincaré de Nancy 1 (16 500 étudiants) et enfin celle de Nancy 2 (18 000 étudiants).

De ces quelques données, nous pouvons déduire que la recherche publique, très présente en Lorraine, peut s'avérer être un atout fort, dans un contexte de collaboration entre laboratoires publics et entreprises de plus en plus fréquentes. La Lorraine affiche également une bonne visibilité

vis-à-vis de la recherche universitaire.

Cependant, la recherche privée en Lorraine reste en marge par rapport à la moyenne nationale. En effet, celle-ci n'atteint que 34,5 % de la DIRD (Dépense Intérieure en Recherche et Développement) en Lorraine contre 52,4 % en France. De plus, la part des entreprises dans la DIRD approche la barre symbolique des 50%, sans pour autant la dépasser. Dans une certaine mesure, ce fait pourrait nuire à l'image de la Lorraine, apparaissant comme peu tournée vers l'innovation et la recherche des entreprises.

STIMULER L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE EN DÉVELOPPANT DES FILIÈRES PORTEUSES

Comme nous l'avons vu précédemment, les entreprises participent peu à la recherche et au développement. Cependant, récemment se sont créées de nombreuses entreprises tournées vers l'innovation avec un taux de création d'entreprises innovantes de 16,6% en 2004 (chiffre supérieur à celui de la moyenne nationale de valeur 15,5%). Ces entreprises innovantes concernent les secteurs des technologies de l'information et de la communication, de la pharmacie, de la biotechnologie et des nouveaux matériaux. Cela a permis à la région d'atteindre un niveau honorable en la matière par rapport aux autres régions

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

françaises.

Dans une optique de rayonnement de la métropole lorraine, c'est la spécialisation autour de certaines filières qui reste à développer. En effet, nous pouvons constater :

- d'abord que le nombre de brevets déposés en Lorraine est faible (197 brevets déposés en 2005 par voie nationale, sur près de 8000 de la part de la France de Province).
- De plus, la Lorraine a tendance à se spécialiser dans la consommation des ménages, avec des coefficients de spécialisation économique de 2 dans l'industrie des biens intermédiaires et de 1,3 dans l'industrie des biens de consommation. En revanche, la recherche dans le domaine des hautes technologies (chimie, pharmacie, électronique) est quasi-inexistante en Lorraine. En effet ces secteurs ne concernent que 3 % des dépenses de Recherche et Développement en 2003, contre 45 % au niveau national.

(Source : Economie Lorraine n°43, http://www.insee.fr/fr/insee_regions/lor/rfc/docs/EL43-recherche.pdf)

- En outre, changer l'image de la Lorraine, traditionnellement industrielle, passe par la poursuite de la tertiarisation de l'économie. Cette reconversion est enclenchée depuis longtemps, mais à l'heure actuelle la Lorraine présente toujours une population ouvrière plus nombreuse qu'au niveau national (un tiers en Lorraine contre un quart au niveau national).

Ce changement d'image ne doit cependant pas se détacher des activités traditionnelles fonctionnant toujours dans la région, comme la sidérurgie. Il doit également intégrer la pluriactivité.

Ainsi, des soutiens à l'innovation existent notamment avec les deux pôles de compétitivité ainsi que les nombreux CRITT.

A Metz, le MIPI (Matériaux Innovants et Produits Intelligents), est le 16^{ème} pôle national en 2006 (classement de l'Agence Nationale de la Recherche). Il est tourné vers les matériaux et la sidérurgie et compte 82 entreprises dont 67 PME.

Le pôle Fibres Grand Est, quant à lui, est tourné vers le bois, les composites, le papier, et le textile. Il se situe au Sud de la région, à Epinal, et regroupe 88 entreprises dont 56 PME.

Ces deux pôles devront permettre à la Lorraine d'accroître sa visibilité au niveau national dans les

domaines variés de l'automobile, la mécanique, l'énergie, le papier-carton, le bois et le textile. Ils doivent renforcer les liens entre unités de recherche (publique comme privée), de formation, et les entreprises.

La Lorraine présente des atouts indéniables vis-à-vis de la sidérurgie. Des recherches innovantes sont menées dans ce secteur dont l'intensité technologique est dite intermédiaire au regard de la part des emplois consacrés à la R&D. Ainsi, le pôle de Maizières-lès-Metz, ARCELOR RESEARCH, le centre de R&D du GROUPE ARCELOR-MITTAL, représente le plus important potentiel de recherche acier en Europe, avec près de 500 personnes. Enfin, le centre de recherche d'ASCOMÉTAL, spécialisé dans les aciers spéciaux, est implanté à Hagondange.

Globalement, l'innovation est encore fragile en Lorraine, malgré un boom récent. Il s'agit donc d'ancrer ces bons résultats récents dans le temps. L'enjeu est donc de créer des liens plus forts entre recherche, formation et entreprises pour mieux comprendre les besoins de chacun et garantir l'émergence de filières porteuses et visibles pour la région à plus grande échelle.

Cela correspond au rôle des CRITT (associations loi 1901 au service des PME/PMI rassemblant, par

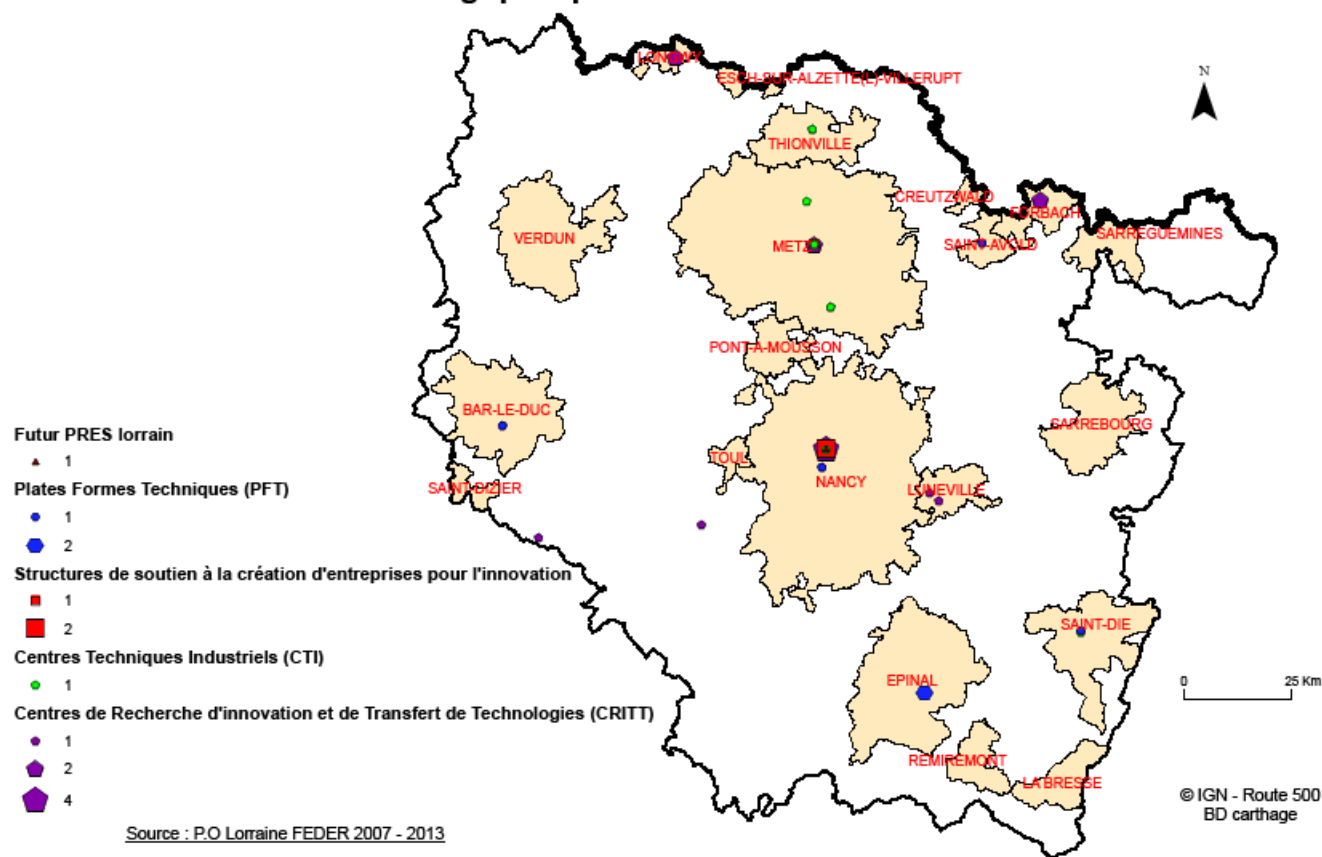
2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

secteur, des représentants des milieux industriels, universitaires et de la recherche.), et l'utilisation de clusters, regroupements d'entreprises du même secteur, contribue aussi au renforcement de cette stratégie.

Comme le montre la carte suivante, les ressources technologiques sont essentiellement localisées au niveau du sillon lorrain et tout particulièrement au niveau du pôle de Nancy. Celui-ci concentre en effet un grand nombre de CRITT et accueillera le futur PRES lorrain. Metz est également bien dotée, mais c'est surtout le déséquilibre avec le reste du territoire qui est à constater.

Pour autant, s'appuyer sur les différentes ressources des territoires permettrait à la Lorraine d'affirmer la diversité de son économie.

Ressources technologiques pour l'innovation en Lorraine en 2008



Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à Enjeux et Opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

CONCILIER ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET GESTION ÉQUILBRÉE DES RESSOURCES EN S'APPUYANT SUR DES PROJETS PHARES.

A l'heure actuelle, la Lorraine dispose d'une image essentiellement industrielle. Pourtant, dans le passé, en parallèle de la reconversion industrielle émergea la volonté de faire évoluer cette image. Les industries sont aujourd'hui toujours présentes en Lorraine, et il paraît peu judicieux de renier un passé qui un temps fut nécessaire à la France entière et fit de la Lorraine une région prospère. L'enjeu est donc de concilier activité industrielle et gestion équilibrée des ressources, et cela au moyen de projets phares. La notion de durabilité qui devrait faire partie intégrante de l'image de la région est également liée à des préoccupations environnementales, la Lorraine étant la première région émettrice de CO₂ par habitant en France.

Ainsi, pour orienter l'exploitation des ressources vers une protection de l'environnement, citons quelques actions déjà en projet voire réalisées :

- L'innovation au niveau d'activités polluantes : le groupe Arcelor-Mittal vient en effet de lancer l'idée d'un projet de station-captage du CO₂ à Florange, ce qui permettrait à ce site de devenir une référence mondiale.
- Suite au Grenelle de l'Environnement, le rapport Attali a proposé la mise en place de dix Ecopolis, villes devant compter au moins 50.000 habitants, intégrant des bâtiments HQE (haute qualité environnementale) et utilisant les nouvelles technologies de communication, et garantissant avec une mixité sociale. La Lorraine s'est déclarée intéressée à l'un des 10 Ecopolis pour le projet en cours d'Alzette Belval 2015.
- Le projet luxembourgeois de Belval offre un exemple de changement d'image en réhabilitant de nombreuses friches industrielles. Le côté lorrain est marqué par les anciennes activités sidérurgiques et les actuelles friches industrielles. Le travail de dépollution n'étant pas encore achevé, la volonté de proposer un projet complémentaire à celui du Luxembourg pourrait permettre d'accélérer le travail de réhabilitation.
- On peut signaler à ce propos que le travail de l'EPFL (Etablissement Public Foncier de Lorraine) et du Conseil Régional de Lorraine depuis 1973 a permis la dépollution et la réhabilitation de nombreux espaces dégradés en Lorraine. Ce travail continue toujours, et est en accord avec la volonté d'atteindre une image durable.
- Enfin, même s'il ne s'agit que d'une annonce lancée début 2008 par le Président du Conseil Régional, la volonté de réalisation d'un Ecopôle (c'est-à-dire un pôle de compétitivité écologique misant sur les clusters d'entreprises) par la région est affichée. Cela renforce l'idée de proposer une image durable en Lorraine.

Dans de nombreux domaines, la Lorraine présente un certain potentiel du fait de ses ressources et de sa position stratégique en Europe.

Prenons l'exemple de l'énergie : actuellement la Lorraine produit 8,6 % de l'électricité totale en France. Elle fait partie des 5 premières régions productrices d'électricité. Celle-ci est surtout obtenue par voie thermique au niveau des centrales de la Maxe, Blénod-les-Pont-à-Mousson et Riche-
mont : elles consomment principalement du charbon (le tiers de la consommation française est utilisé en Lorraine), mais également du gaz de hauts-fourneaux et de four à coke.

Cette situation est un atout pour la région. La Lorraine peut en effet se présenter comme un véritable carrefour énergétique à l'échelle européenne, puisque ses exportations d'électricité sont essen-

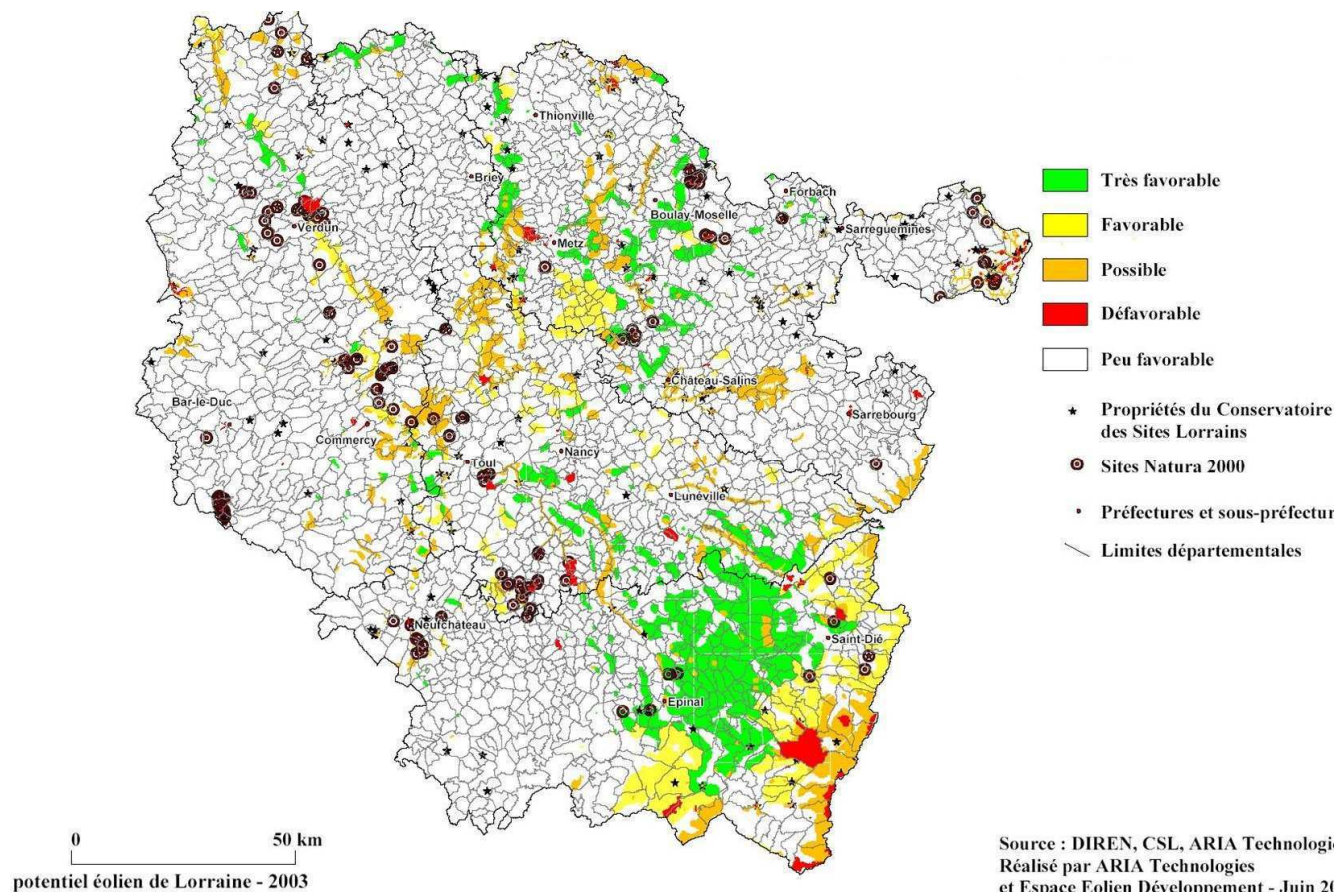
Source : http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2007/auburtin/article.htm

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

tiellement concentrées sur l'Allemagne (30 % des exportations d'électricité lorraine), mais aussi vers la Belgique et le Luxembourg. Les énergies renouvelables, quant à elles, ne sont pas assez exploitées. Pourtant des potentiels existent en matière d'éolien ou d'énergie solaire, comme le montre la carte ci-contre. En particulier au Sud Est, dans les Vosges, le potentiel éolien semble très développé. Pour autant ces modes de production ne sont qu'à un état d'émergence. Rappelons enfin que la production lorraine en bois atteint 10 % du niveau national. Cette ressource peut être elle aussi exploitée dans le domaine de l'énergie.

La visibilité de la région est donc une réalité, que la métropolisation devra renforcer. Cependant, l'enjeu est également d'afficher une image durable basée sur une diversification de la production.

Le potentiel éolien en Lorraine



2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE : TOURNER LA MÉTROPOLE VERS LE FUTUR GRÂCE À L'INNOVATION

Tendances lourdes :

- La Lorraine continue sa reconversion.
- Mais elle reste une région essentiellement industrielle.
- La recherche privée reste fragile (DIRD et effectifs) par rapport à la moyenne nationale.
- En revanche la recherche publique est dynamique
- Les aides à la recherche nombreuses : soutien à la création d'entreprises innovantes, transfert de compétences...
- Création de nombreuses entreprises innovantes en Lorraine.
- La Lorraine reste forte dans certains domaines, comme l'énergie.

Signaux faibles (phénomènes émergents)

- Le partenariat universitaire se développe : une association entre les universités de Metz et Nancy s'est mise en place afin de participer au Plan Opération Campus lancé par l'Etat.
- La mise en place du PRES lorrain est également envisagée.
- Un risque de concurrence ou de coopération avec la future université du Luxembourg à Belval est à envisager. Ce pôle attirera vraisemblablement de nombreuses entreprises innovantes.
- L'innovation en lien avec le développement durable émerge : captage du CO₂, annonces d'écopôles...

Ruptures

- Une baisse radicale du nombre d'étudiants en Lorraine serait dommageable.
- L'implantation d'un pôle sur décision de l'Etat en Lorraine aurait des répercussions au niveau du territoire régional.
- Une crise énergétique soudaine aurait une incidence négative sur l'économie régionale.

Régulations

- Une coopération universitaire transfrontalière renforcée pourrait assurer une meilleure visibilité de l'enseignement supérieur en Lorraine.
- Un renforcement des coopérations entre universités et entreprises serait bénéfique notamment à travers les centres de recherches.
- Assurance d'une meilleure visibilité des coopérations entre public et privé pour les entreprises.
- Développement de clusters d'entreprises tournées vers l'environnement, en lien avec le développement durable.

Blocages

- Moyens financiers : ils peuvent empêcher une action à grande échelle de se monter.
- « Brain drain » (ou fuite des cerveaux) : les territoires voisins pourraient devenir plus compétitifs et novateurs en matière de recherche.

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

PROPOSITIONS

La métropole lorraine doit être construite dans le cadre d'une économie tertiaire mondialisée. Ainsi, il s'agit de renforcer l'attractivité du territoire pour les entreprises innovantes. Cela peut s'effectuer par d'une part un renforcement des coopérations entre public et privé, via le soutien aux clusters d'entreprises, mais également par une ouverture sur le transfrontalier.

La recherche publique en Lorraine demeure un atout, qu'il convient de renforcer en développant des partenariats forts avec les universités frontalières.

Il convient que dans le cadre de la métropolisation, la Lorraine puisse affirmer sa capacité d'innovation mais également d'adaptation aux nouvelles filières porteuses. Ainsi, une communication forte autour de l'action innovante en matière de durabilité de certaines entreprises doit être développée. En parallèle, il s'agit de continuer à affirmer un atout industriel combiné à des clusters tournés vers le développement durable (écopôles, ...).

Toutes les activités devraient s'organiser de manière complémentaire entre acteurs de la recherche (qui seront réunis autour du futur PRES lorrain), de la santé également (CHU) et des entreprises, au moyen des CRITT notamment.

Ainsi, la métropolisation pourrait permettre à horizon 2030 de structurer de manière intelligible et efficace les différentes filières, depuis la recherche universitaire jusqu'aux entreprises. Elle permettrait ainsi des adéquations renforcées dans les différents secteurs, assurant ainsi une économie diversifiée et moderne au territoire lorrain.

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

2.1.3 CONNECTER LA MÉTROPOLE LORRAINE AUX AUTRES GRANDES MÉTROPOLES

Les échanges avec les autres métropoles constituent un élément majeur du rayonnement métropolitain. Ainsi, la métropole étant inscrite dans une logique mondialisée de compétitivité internationale, le processus de métropolisation lorrain se doit d'améliorer les échanges avec d'autres grands pôles à l'échelle internationale.

FAVORISER LES LIAISONS VERS LES AUTRES MÉTROPOLES

Les échanges avec les autres métropoles constituent un élément majeur du rayonnement métropolitain. Ainsi, la métropole étant inscrite dans une logique mondialisée de compétitivité internationale, le processus de métropolisation lorrain se doit d'améliorer les échanges avec d'autres grands pôles à l'échelle internationale.

Cette analyse permet d'évaluer la connexion de la Lorraine aux autres métropoles. Elle permet de déterminer, selon les destinations, le meilleur moyen de transport permettant de relier la Lor-

raine aux autres métropoles. Ainsi, nous avons établi la méthode de cette analyse à partir des sites viamichelin et easyvol et des horaires de la SNCF et de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine.

Le point de départ destinations est soit le centre de Metz, soit le centre de Nancy, soit une infrastructure commune.

Enfin, en matière de fréquence, sont considérées comme pertinentes les offres ayant moins d'une heure d'écart avec le temps minimal de parcours.

Les résultats sont répertoriés dans le tableau suivant et apparaissent également sur la carte :

Connexions entre Metz, Nancy et les grandes métropoles françaises et européennes

méthode: les temps sont définis par l'entrée (Metz Nancy ou infrastructure)									
	route			train			Avion		
	distance	temps	prix	nombre par jour	durée minimum	prix	nb régulier	vol	prix
Paris	310	3h50	68€	10 + 3	1h24	33€			
Strasbourg	150	1h40	34€	11 + 7	1h20	22€			
Lyon	405	3h40	89€	10 + 6	3h55	50€	3	2h	310€
Marseille	717	6h25	150€	10 + 2	5h30 - 5h	85€	2	3h	374€ (120€ 15 j avt)
Nantes	756	6h54	150€	10 + 1	4h 40 - 4h15	64€	3	3h	440€
Francfort	250	2h30	38€	5 + 1	3h11 - 2h48	43€	2	4h	270€
Bordeaux	894	8h22	190€	8 + 3	5h25	66€	3	3h	450€
Londres	575	7h05	250€	7	5h10	240€	2	4h	230€
Bruxelles	275	2h50	42€	6	3h20	46€	2	4h	800€
Berlin	790	7h21	115€	3	10h	172€	2	5h	700€

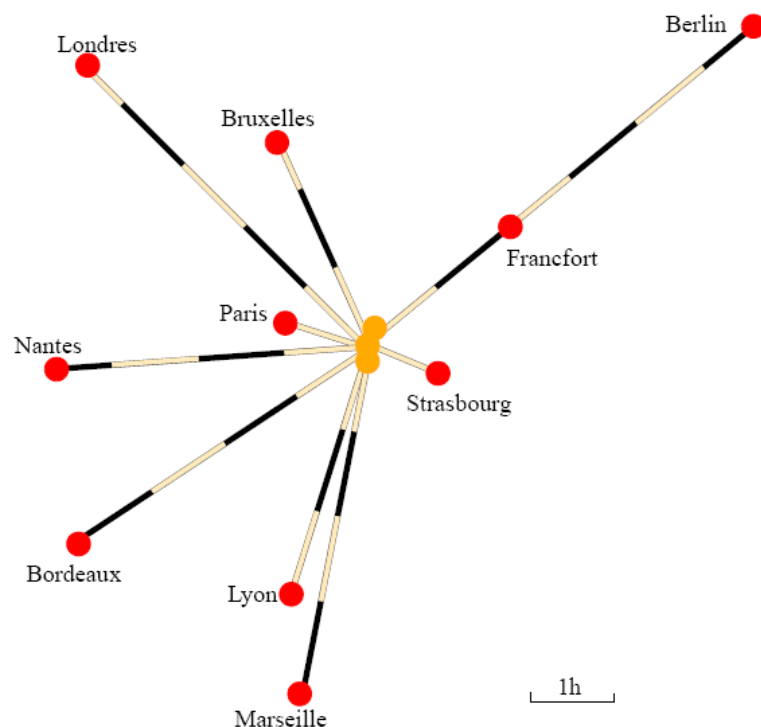
Source : Sites Internet de la SNCF, de l'aéroport Metz-Nancy Lorraine, viamichelin et easyvol

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

Connexion entre La Lorraine et des grandes villes européennes

Note:

Cette carte représente le temps de parcours en train entre l'espace métropolitain Lorrain et d'autres métropoles Européennes.



Sources : Calculs personnels

Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

Bien que géographiquement au centre de grandes métropoles européennes, l'accessibilité vers celles-ci depuis la Lorraine présente de fortes disparités. Les temps de parcours dépendent essentiellement des différents moyens de transport disponibles.

Vers la France tout d'abord, c'est le train qui paraît le moyen de communication le plus adapté (la plupart du temps moins cher et plus rapide). La France est équipée d'un bon réseau routier et autoroutier mais certains grands axes rapides sont gérés par des sociétés privées et sont donc payants.

L'arrivée récente du TGV Est Européen privilégie encore plus le train, permettant de relier la Lorraine à Paris en un temps très réduit (1h24 pour effectuer Paris Metz ou Paris Nancy). Cependant, le nombre de trains étant limité et la demande étant importante, les prix restent élevés et le réseau perd de ses avantages, imposant parfois, lors des périodes de pointe, une correspondance supplémentaire vers une autre ville du sillon. Plus précisément, des trains parfois complets en gare de l'Est imposent d'effectuer le trajet Paris Metz en passant par Nancy et en effectuant une correspondance avec le réseau TER Métrolor.

Les autres villes françaises sont bien desservies depuis la Lorraine. Cependant la quasi-totalité

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

des trajets nécessite un changement à Paris, ce qui conditionne la fréquence et produit un report modal d'une heure environ. Strasbourg, ville pour laquelle la liaison est directe, constitue néanmoins une exception. De plus la correspondance à Paris Est optimisé en direction de Lyon, la fréquence de TGV entre ces deux villes étant particulièrement importante.

En théorie, l'arrivée du TGV et de la gare Lorraine TGV a permis de rapprocher la métropole lorraine de nombreuses villes françaises. L'offre de la nouvelle gare est cependant peu avantageuse avec seulement une liaison directe par jour vers Nantes ou Bordeaux et un accès difficile (pas de connexion avec le réseau ferroviaire TER cf : carte réseau ferré).

La future gare de Vandières qui sera construite à la croisée de la LGV Est et du Sillon lorrain permettra une véritable interconnexion fer-fer et probablement d'assurer un cadencement plus important vers les villes de provinces en captant un plus grand nombre d'utilisateurs.

Pour les autres villes européennes, la situation diffère. La connexion en train depuis la Lorraine n'est pas optimisée vers la Belgique et l'Allemagne. Le train présente en effet des durées de trajet très élevées et peu compétitives face aux déplacements par route. Cette situation peut en

partie s'expliquer par le fait que les autoroutes belges et allemandes sont gratuites pour les voyageurs, contrairement aux françaises. Les connexions ferroviaires avec les autres métropoles européennes peuvent par ailleurs constituer une opportunité importante de développement. En effet, malgré l'ouverture des frontières, l'harmonisation des correspondances avec l'étranger n'est pas optimale.

L'aérien ne présente pas de grand avantage à être utilisé, puisqu'il présente un prix très élevé et un gain de temps assez faible. On peut donc en conclure qu'il ne correspond qu'à un public exigeant ou à des destinations très spécifiques comme Londres. Cependant, il peut permettre à des hommes d'affaire d'effectuer un aller-retour rapide dans une journée. En plus d'être peu concurrentiel, l'avion reste peu avantageux en Lorraine du fait d'une concurrence forte des aéroports de Luxembourg voire de Francfort, qui présentent des destinations plus nombreuses et un service de low cost. La région lorraine, quant à elle, a un temps participé au développement du low cost, mais a décidé de ne plus participer à la mise en place de telles opérations.

Il est nécessaire de tenir compte de la perspective à plus longue échéance. En effet, les moyens de transports étant intimement liés aux dépenses

énergétiques, comme le montre le tableau suivant, les résultats obtenus par calculs actuels pourraient évoluer.

Eco comparateur entre les différents modes de transport

eco comparateur		
type	Energie (kep)	CO2 (kg)
voiture (diesel)	21	70
avion	33	102
train	4	7
tgV	3,5	4

Source : voyages-sncf.com/ecocomparateur

Globalement, les prix des transports augmentent avec les dépenses énergétiques. Là encore, la mise en place de réseaux ferrés transfrontaliers de qualité est une nécessité.

FAIRE DE LA MÉTROPOLE LORRAINE UN CAR- REFOUR EUROPÉEN D'ÉCHANGES DE MARCHANDISES

La Lorraine dispose d'infrastructures de qualité, dues à l'histoire industrielle de cette région. Ainsi, le ferroviaire tout particulièrement est très développé du fait des anciennes activités minières et sidérurgiques. La Lorraine bénéficie par ailleurs d'une place géographique favorable en étant localisée sur un corridor Nord Sud.

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

Ce réseau ferroviaire est très utilisé pour le FRET qui couvre plus de 40 % des déplacements, sur des distances de plus de 500 kilomètres, sur un axe Benelux vers le Bassin Méditerranéen.

Ce transport concerne essentiellement des produits issus de la sidérurgie, quelques minerais, engrais, produits agricoles (c'est-à-dire les pondéreux à grande distance).

De plus à ce réseau ferroviaire s'ajoute la voie d'eau. La Moselle est en effet ouverte vers le Rhin et l'Europe du Nord. Elle a par ailleurs été mise en grand gabarit, ce qui optimise le transport sur

Surface logistique (garantissant les échanges de marchandises) en Lorraine

Région d'implantation	Surface Log (en m ²)	%
Ile de France	571 900	25,91%
Lorraine	377 600	17,11%
Alsace	341 600	15,48%
Champagne Ardenne	187 600	8,50%
Rhône Alpes	113 350	5,14%
Centre	110 000	4,98%
Nord	96 000	4,35%
Picardie	82 000	3,72%
Franche Comté	78 000	3,53%
Bourgogne	64 000	2,90%
Pays de Loire	51 000	2,31%
PACA	50 000	2,27%
Auvergne	41 000	1,86%
Belgique	30 000	1,36%
Pays Bas	8 000	0,36%
Poitou Charentes	5 000	0,23%
Total	2 207 050	100%

cette rivière. Les flux des marchandises par le fluvial sont bien intégrés dans le contexte du transport européen. « Le réseau fluvial lorrain, avec 154 km de voies au gabarit international sur la Moselle, occupe une part importante du réseau fluvial français ». Les échanges fluviaux de marchandises en Lorraine se font essentiellement vers l'étranger, en particulier vers les Pays-Bas (53% des échanges fluviaux internationaux), l'Allemagne (22%) et la Belgique (18%). Le fluvial représente 25 % des imports-exports en Lorraine, et 10 Millions de Tonnes sont transportées par an sur la Moselle. Des minerais et du charbon sont importés, des céréales exportées vers le Rhin et le reste de l'Allemagne puis vers Rotterdam. En Lorraine il existe 4 ports publics (Thionville – Illange, Nouveau Port de Metz, Metz – Mazerolle, Frouard-Nancy).

La Lorraine bénéficie d'une bonne situation vis-à-vis de l'intermodalité et des centres logistiques.

Pour autant, la situation en matière d'échanges de marchandises est également soumise à des défauts importants.

D'une part, l'activité logistique est en perte de vitesse, plusieurs sites ont été fermés en Lorraine (à savoir les chantiers combinés de

Champigneulle, Blainville et le site du Sablon à Metz). D'autre part l'activité conteneurs en Lorraine par rail et voie navigable est totalement absente.

Avec l'augmentation des coûts pétroliers, il est possible d'imaginer une reprise de cette activité, qui permettrait de diminuer considérablement le transport par camions sur l'axe autoroutier du Sillon.

Enfin, l'activité FRET ferroviaire a chuté de 20 % entre 2001 et 2006 en France, passant de 50 à 40 milliards de tonnes. Cette situation est d'autant plus inquiétante que l'activité FRET a augmenté significativement durant la même période en Allemagne (+19 %), en Grande Bretagne (+13,5 %) et aux Pays-Bas (+ 30 %)

Les échanges entre Nord et Sud européens par train comme par route sont également soumis à des phénomènes probables de saturation. Ainsi, il a été aménagé un itinéraire fret alternatif à l'Ouest du sillon (Longwy-Toul). Cependant, les trains passent toujours au niveau du Sillon du fait de la gare de Woippy (un des trois plus grands hubs nationaux) et de l'économie du Sillon. L'autoroute A31, elle-aussi axe Nord-Sud privilégié, est très empruntée pour effectuer les transports de marchandises.

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

La Lorraine dispose donc d'une position stratégique qu'il convient de renforcer. Cette situation est un atout indéniable dans la construction d'une métropole. Cependant, la gestion de flux de personnes comme de marchandises trop importants est une difficulté majeure des espaces métropolitains. La construction d'une métropole équilibrée devra permettre un bon acheminement de ces flux.

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE : CONNECTER LA MÉTROPOLE AUX AUTRES GRANDES MÉTROPOLES

Tendances lourdes :

- Le nombre de voyageurs transfrontaliers reste en augmentation
- La prix du pétrole est en hausse continue.
- Les énergies renouvelables sont en développement croissant.
- Le réseau TGV est en plein essor en France
- Les échanges avec Paris augmentent avec le TGV et l'augmentation des passagers TER est continue (10 % par an).
- Le commerce de conteneurs est une réalité internationale.
- La reconversion industrielle est continue en Lorraine.
- Le transport de marchandises comme de personnes est inclus dans le phénomène de la mondialisation.
- La gestion des transports s'effectue dans un contexte de décentralisation progressive.

Signaux faibles (phénomènes émergents)

- Création de nouveaux modes de transport (type voitures électriques) indépendant totalement ou partiellement du pétrole.
- Augmentation progressive de l'utilisation des biocarburants.
- Harmonisation des correspondances en train aux frontières.
- L'ouverture de la SNCF à la concurrence est déjà une réalité partielle.
- Le développement du FRET ferroviaire grande vitesse peut être envisagé, notamment au niveau du site de Louvigny (actuelle gare de Lorraine TGV).
- Le Rhin est encombré et tend vers la saturation à long terme.
- Utilisation de la Moselle pour transporter les marchandises.
- Développement de l'intermodalité Fluvial / Route / Train au niveau de plateformes.
- Développement d'un canal Saône Moselle.

Ruptures

- La saturation des réseaux routiers comme ferroviaires (FRET comme classiques) risque d'être atteinte.
- Crise pétrolière majeure modifiant radicalement les comportements.
- Une crise mondiale conduirait à la diminution fondamentale des échanges internationaux.

Régulations

- De nouvelles infrastructures pourraient lutter contre les saturations.
- L'augmentation de la capacité des trains pourra également permettre une meilleure gestion du trafic.
- Des régulations de trafic en fonction des horaires de travail pourraient être rendues possibles.
- Des subventions pour certains types de transport peuvent être envisagées.

Blocages

- La gestion transfrontalière des moyens de transport reste une difficulté.
- Budget limité pour la région
- Le jeu d'acteurs complexe crée des conflits d'intérêt quant à la localisation des infrastructures.
- Les stratégies régionales ne permettent qu'une régulation de la loi du marché.

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

PROPOSITIONS

La métropolisation permet de renforcer les échanges internationaux, en renforçant la notion de carrefour. Avec l'arrivée du TGV Est, les échanges de personnes ont pu être renforcés, mais pour autant il convient de soutenir la mise en place de la future phase 2 de cette ligne qui permettra à la Lorraine de se tourner davantage vers l'Est.

L'arrivée du TGV est une grande opportunité vis-à-vis des grandes tendances actuelles. Ainsi, ce moyen de transport efficace et rapide devrait devenir encore plus compétitif par rapport à d'autres moyens de déplacements à l'horizon 2025.

La métropole lorraine pourrait également devenir un véritable carrefour multidirectionnel en s'intégrant dans une dynamique de trains à grande vitesse orientés vers le Nord, et notamment vers l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique, et vers le Sud, en se rattachant vers Dijon au TGV Méditerranée.

En parallèle, le soutien aux pôles d'échanges multimodaux doit être affirmé. Il est par ailleurs essentiel de garantir l'aspect compétitif du FRET et des réseaux fluviaux par rapport aux transports de camions au niveau des réseaux routiers, dont la limitation du trafic devrait devenir une réalité progressive (par un système de taxes par exem-

ple). A l'inverse, la subvention à l'utilisation du FRET pourrait être envisagée.

Il est par ailleurs fondamental de soutenir le développement des réseaux fluviaux, que ce soit par la concrétisation du projet de canal Saône Moselle ou par un agrandissement des capacités pour les bateaux notamment à partir de Pont-à-Mousson.

Ainsi, en tenant compte des tendances, la métropole Lorraine pourra s'affirmer comme un véritable carrefour d'échanges adapté. Il s'agit pour atteindre cet objectif d'utiliser toutes les opportunités existantes.

A travers cet objectif, nous avons souhaité analyser les éléments qui pouvaient permettre un meilleur rayonnement de la Lorraine. Celui-ci est en effet indispensable pour que le territoire ne constitue pas qu'une terre de passage mais un véritable pôle à la fois attracteur et diffuseur, autant pour les personnes que pour les entreprises.

Des éléments comme l'innovation, l'image ou encore la connectivité, sont des éléments phare du rayonnement d'un territoire. La Lorraine est toujours aujourd'hui le siège d'une image indus-

trielle, et l'innovation ne prend son essor que maintenant.

Par ailleurs, la connectivité du territoire est très liée aux éléments cités précédemment, pour l'accueil des flux et des marchandises en Lorraine.

Il est maintenant nécessaire de se pencher davantage sur l'organisation du territoire.

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

La métropolisation a pour objectif d'organiser au mieux le territoire, de le structurer à différentes échelles pour améliorer sa fonctionnalité, cela entre des pôles principaux et des pôles relais. Aujourd'hui, la Lorraine est sujette à d'importantes disparités territoriales, elle est également soumise à des phénomènes extérieurs de plus en plus marquants comme le travail transfrontalier.

Il est donc nécessaire d'intégrer les différentes dynamiques territoriales dans le processus de métropolisation.

2.2.1 GARANTIR LA QUALITÉ DE VIE AU SEIN DE LA MÉTROPOLE

Atteindre une qualité de vie optimale n'est pas chose aisée lors du processus de métropolisation. Ainsi, nombre de métropoles connaissent des difficultés liées à la gestion des transports, impliquant des pertes de temps dans les congestions et des pics de pollution. La métropole doit ainsi se construire de manière équilibrée, en prenant véritablement en compte cette notion de qualité de vie.

RÉDUIRE LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS ET AMÉLIORER L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

La question des déplacements au sein de la métropole est primordiale : en effet la métropole en tant que pôle à la fois d'attraction et de diffusion peut être aisément sujette à des problèmes de déplacements. Les distances se trouvant rallongées, une question de fonctionnalité se pose, mais également un lien fort avec la notion de qualité de vie en ressort. Ainsi, le temps passé dans les transports ainsi que la pollution due aux déplacements automobiles peuvent conduire à une métropole certes dynamique mais désorganisée et surtout invivable. L'enjeu vise donc à assurer de meilleures connexions entre les différents pôles. Notons que la gestion des déplacements s'envisage à plusieurs niveaux : un premier niveau consiste à gérer les déplacements domicile-travail de manière optimale, en améliorant notamment les trafics TER, tandis qu'un deuxième niveau consiste à stratégiquement organiser l'espace afin, à terme, d'atteindre un espace structuré autour de pôles forts mais aussi de pôles intermédiaires, permettant de limiter les déséquilibres régionaux et ainsi de limiter certains déplacements.

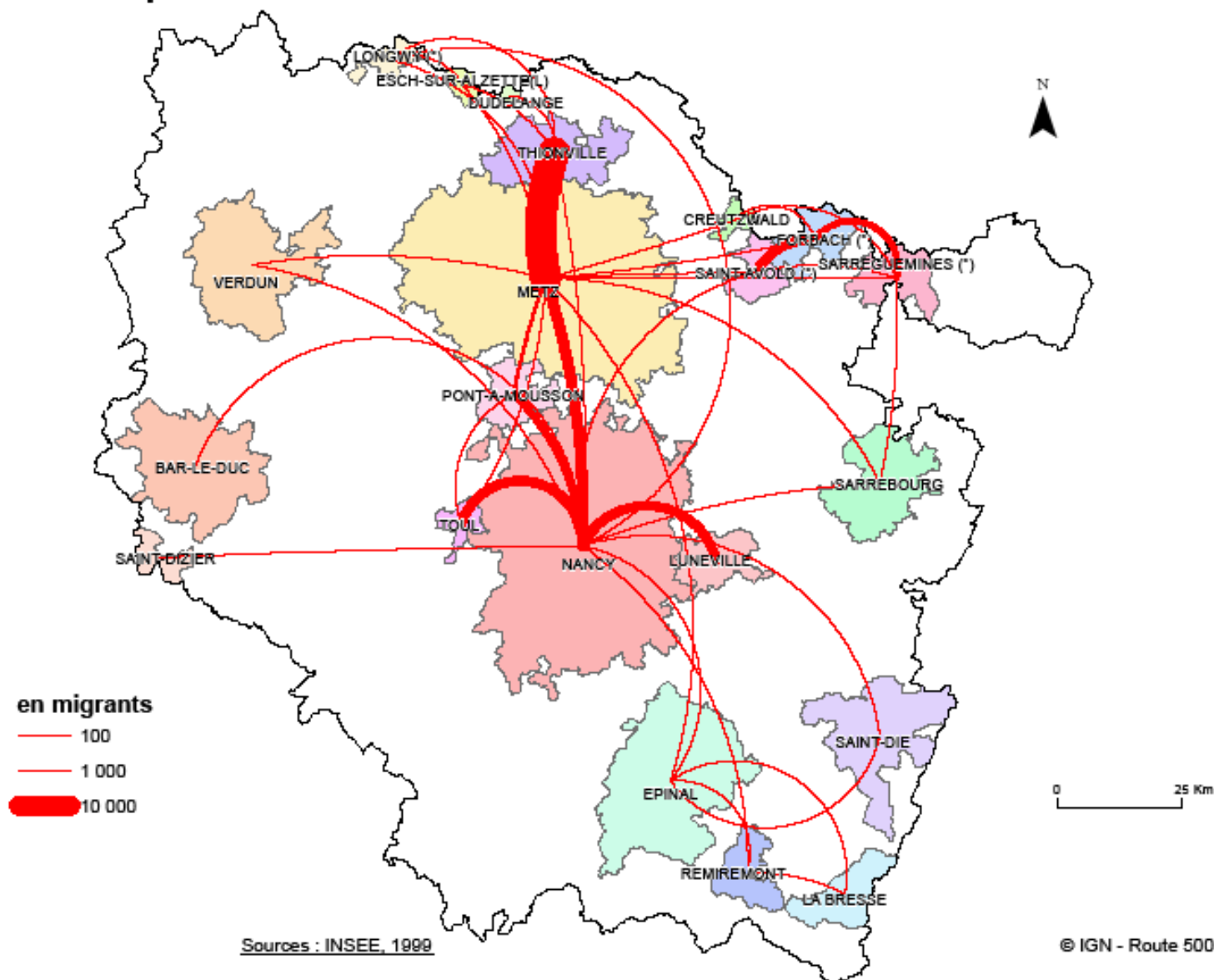
A l'heure actuelle, plusieurs problèmes de saturation de réseaux se posent, sur route comme sur rail, et en particulier sur des zones géographiques précises, à savoir le sillon lorrain et son prolongement jusqu'au Luxembourg. Ainsi, l'axe A31, traversant le sillon du Nord au Sud, est le plus concerné par une fréquentation très élevée, avec des pics atteignant 100 000 véhicules par jour entre Metz et Thionville et près de 90 000 entre Metz et Nancy*. De même, les trains sont beaucoup utilisés, et la fréquentation des TER est en augmentation (10 % de part modale en plus chaque année). Cependant, du fait de l'impossibilité physique d'augmenter de manière radicale le cadencement des trains (la vallée de la Moselle ne pouvant pas accueillir de voie supplémentaire et un cadencement plus important étant difficilement possible à mettre en place), des problèmes de gestion des réseaux à court et long terme se posent.

Nous pouvons tenter de comprendre les dynamiques des déplacements domicile travail en Lorraine.

*Source : DRE Lorraine, 2006

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Les déplacements domicile-travail entre aires urbaines Lorraines



2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Ces déplacements sont concentrés dans le Sillon lorrain, en particulier entre Metz et Thionville. Globalement les échanges entre villes du sillon sont nombreux et peuvent expliquer les phénomènes d'encombrement dans les transports. Les déplacements vers le Luxembourg sont également très nombreux, le Grand Duché accueillant un nombre très conséquent de travailleurs transfrontaliers. La carte fait en réalité peu apparaître ce phénomène, qui pose des problèmes de transport et de circulation dans plusieurs secteurs, depuis Metz jusqu'à Longwy.

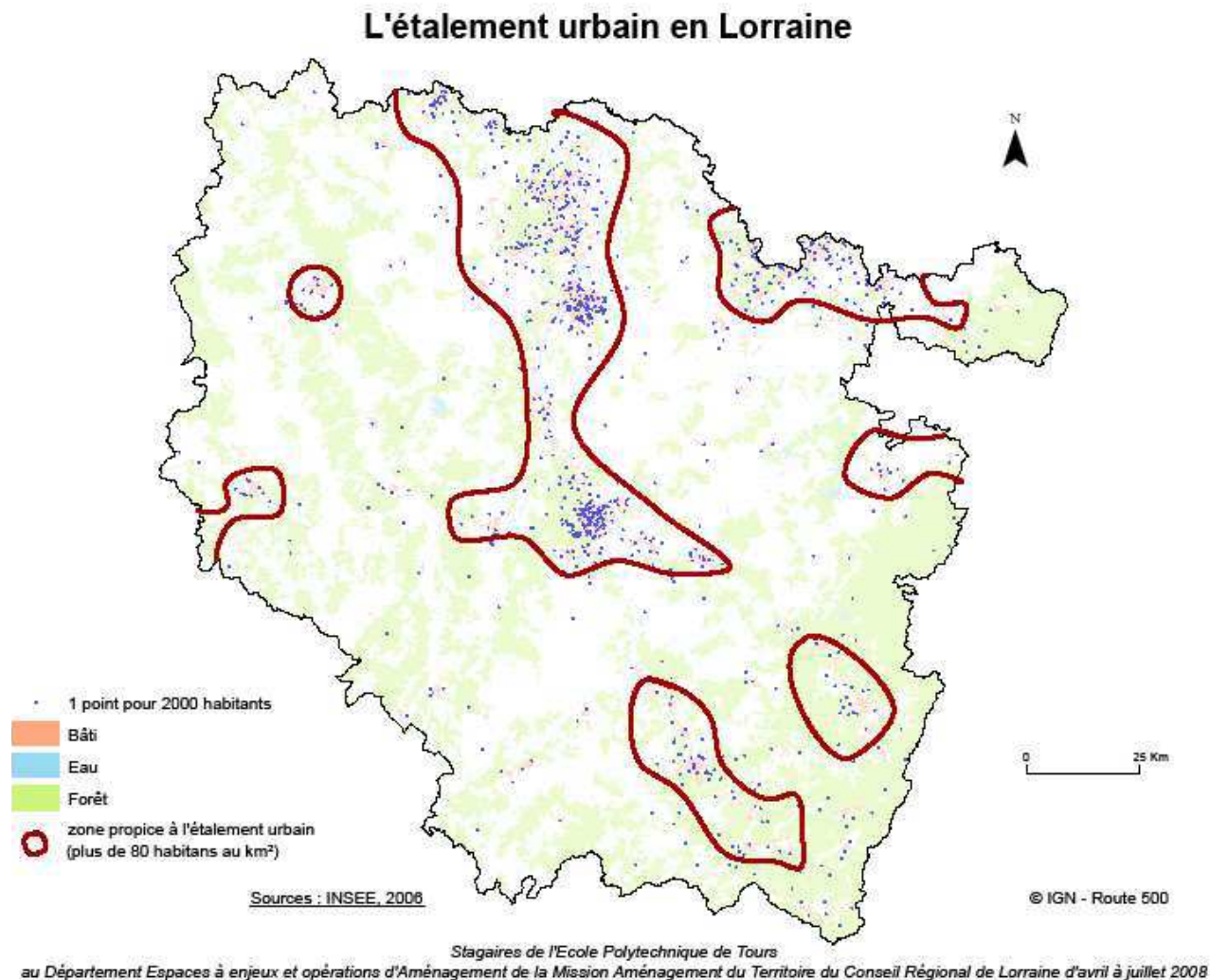
Le processus de métropolisation se devra de réduire les besoins en déplacements, en assurant l'existence de pôles principaux et secondaires capables d'organiser de façon optimale une adéquation entre espaces de vie et de travail.

PROMOUVOIR LA QUALITÉ URBAINE

L'analyse précédente a révélé l'existence de pôles attracteurs, localisés en particulier dans le sillon lorrain et au Luxembourg. Il s'agit d'un pôle très attractif pour les actifs, car proposant des salaires plus élevés que du côté lorrain. Cependant les prix du foncier y sont très élevés.

Ainsi, le différentiel de prix fonciers a conduit à un phénomène d'étalement urbain, en particulier

au Nord du Sillon. En effet, cette zone, organisée autour de villes de taille modeste telles que Longwy ou Audun-le-Tiche à la frontière luxembourgeoise, ne concentre pas la population autour de centres clairement définis. Cette situation est différente de celles de Metz, Nancy, ou encore Toul ou Lunéville, qui rassemblent autour de leurs centres une population de façon relativement concentrée.



2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Ce phénomène n'est cependant pas présent uniquement au Nord du sillon, on le retrouve également au niveau des Vosges, où prédominent des villes de tailles modeste associées à un habitat dispersé. Les dynamiques évoquées précédemment, à savoir une sur-attractivité des grands pôles et une absence relative de pôles intermédiaires capables de concentrer des populations, sont ici encore responsables de cette situation.

Cet étalement urbain est négatif car il ne correspond pas à la croissance d'un pôle, mais à une urbanisation peu maîtrisée. Il suit les axes de liaisons, pour finalement se polariser au Nord aux abords de la frontière luxembourgeoise.

De plus, cette urbanisation se fait particulièrement au travers de la construction de logements de type pavillonnaire sensiblement en retrait des centralités existantes.

La zone du Nord lorrain fait l'objet de contraintes liées à son passé industriel, zone d'aléas minier ou technologique ainsi que des friches industrielles, qui limitent les possibilités d'urbanisation.

Il se crée ainsi dans ces villes, telles que Longwy, un différentiel : l'existence d'un patrimoine urbain propre à ce passé, associé à des cités ouvrières et à de grands immeubles collectifs des années 50-60 jouant de fait le rôle de logement social, est en contraste avec les nouvelles constructions, localisées au niveau de terrains à forte valeur foncière, destinés à de nouvelles populations plus aisées travaillant dans les grands pôles urbains voisins (Luxembourg, Sarrebruck).

Les populations « initiales » ont des revenus modestes, voire faibles. Ainsi le plus fort taux de population pauvre est retrouvé dans l'ancien bassin houiller. L'augmentation des prix des loyers et du foncier du fait de l'arrivée de travailleurs à revenus supérieurs est donc une problématique importante.

Afin de mieux comprendre les dynamiques liées à l'habitat, nous pouvons étudier la situation actuelle et passée des zones de Thionville, Longwy, Petite Rosselle.

Ces zones sont toutes trois évocatrices du phénomène évoqué précédemment. Elles se trouvent en effet toutes localisées au niveau de frontières attirant de nombreux travailleurs lorrains transfrontaliers. Petite Rosselle se trouve à proximité du pôle de Sarrebruck en Allemagne, les deux autres zones à la frontière avec le Luxembourg.

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

	Passé dynamique à l'œuvre	Urbanisation passée	Urbanisation en cours	Problèmes liés à cette urbanisation	Contrainte liées à cette urbanisation	Le parc social
Zone de Thionville	Ancien bassin ferrifère ayant presque achevé sa reconversion. Forte influence du Luxembourg (travail transfrontalier) entraînant un fort dynamisme résidentiel	L'urbanisation est très marquée par son passé minier et industriel Présence de cités ouvrières sur les plateaux.	L'urbanisation en cours se concentre dans les vallées de la Moselle et de la Fensch où les prix sont les plus élevés et s'étendent aux communes des plateaux. Construction majoritaire de logements individuels.	Tension sur le marché du logement. Difficulté pour les ménages modestes à trouver des logements Demande de logement non satisfaite émanant de ménages exogènes à Thionville	Aléas miniers avec risques d'affaissement.	Manque de logement social avec un risque de passer sous la barre des 20% à Thionville Les nouvelles constructions concentrées sur Yutz
Zone de Longwy	Ancien bassin industriel et ferrifère encore en reconversion. Il a perdu des habitants durant près de 40 ans. Elle est désormais sous influence Luxembourgeoise. Le futur projet d'Esch-Belval est amené à renforcer ce dynamisme.	Urbanisation centrée autour de villages miniers et de petites villes dont celle de Longwy est la plus importante. Cette armature urbaine peu dense n'est pas capable de répondre en termes d'équipement à une population importante.	Il y a une réserve de logements vacants. L'urbanisation privilégiée est le pavillonnaire individuel qui risque de se heurter à une raréfaction du foncier disponible. Augmentation des prix du terrain contrainte de remise en états de friches.			
Zone de petite Roselle	Ancien bassin houiller le secteur de Forbach a été durement touché par l'arrêt de ses activités minières et sidérurgiques le laissant dans un état de grande difficulté économique. On y retrouve la population la plus pauvres de Lorraine. La zone de Sarreguemines n'a pas subi directement cette crise. Elle se caractérise actuellement par ses activités industrielles sur les deux principaux sites d'Ham-bach et de l'Europol. Ces territoires ont la particularité d'être situés dans la périphérie immédiate de Sarre-bruck.	Le logement social dont un parc d'immeuble collectif des années 50-60 domine les fonds de vallée. L'habitat pavillonnaire est lui plus présent dans les villages des plateaux.	Tendances à l'étalement urbain des constructions neuves sur les villages des plateaux. Construction de quelques lotissements de façon anarchique. Risque de vacance et de déqualification des logements dans la vallée.			

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

L'influence du transfrontalier conduit donc à un renouveau de l'attractivité pour s'installer dans des zones autrefois peu prisées. Cependant, il convient de faire en sorte que celles-ci deviennent de véritables pôles urbains, structurés autour d'une économie propre, ce qui permettra d'aller à l'encontre du mitage. A l'heure actuelle, des territoires lorrains, en particulier au Nord et à la frontière luxembourgeoise, attirent des habitants sans pour autant être de vrais pôles attractifs. Là-encore, la métropolisation devra permettre d'organiser le développement de tous les territoires, afin de ne pas subir un développement dû à une influence extérieure.

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

INTÉGRER LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT DANS LA MÉTROPOLISATION

Les phénomènes décrits précédemment ont une influence négative sur l'environnement, du fait de la pollution due aux déplacements ainsi qu'à l'emprise grandissante des espaces construits.

Dans le Nord Mosellan, la situation tend donc vers une continuité urbaine entre Metz et Thionville, sous forme de mitage. Cette croissance urbaine se localise particulièrement au niveau des anciens bassins miniers et ferrifères, où certaines friches n'ont pas encore été traitées et dépolluées.

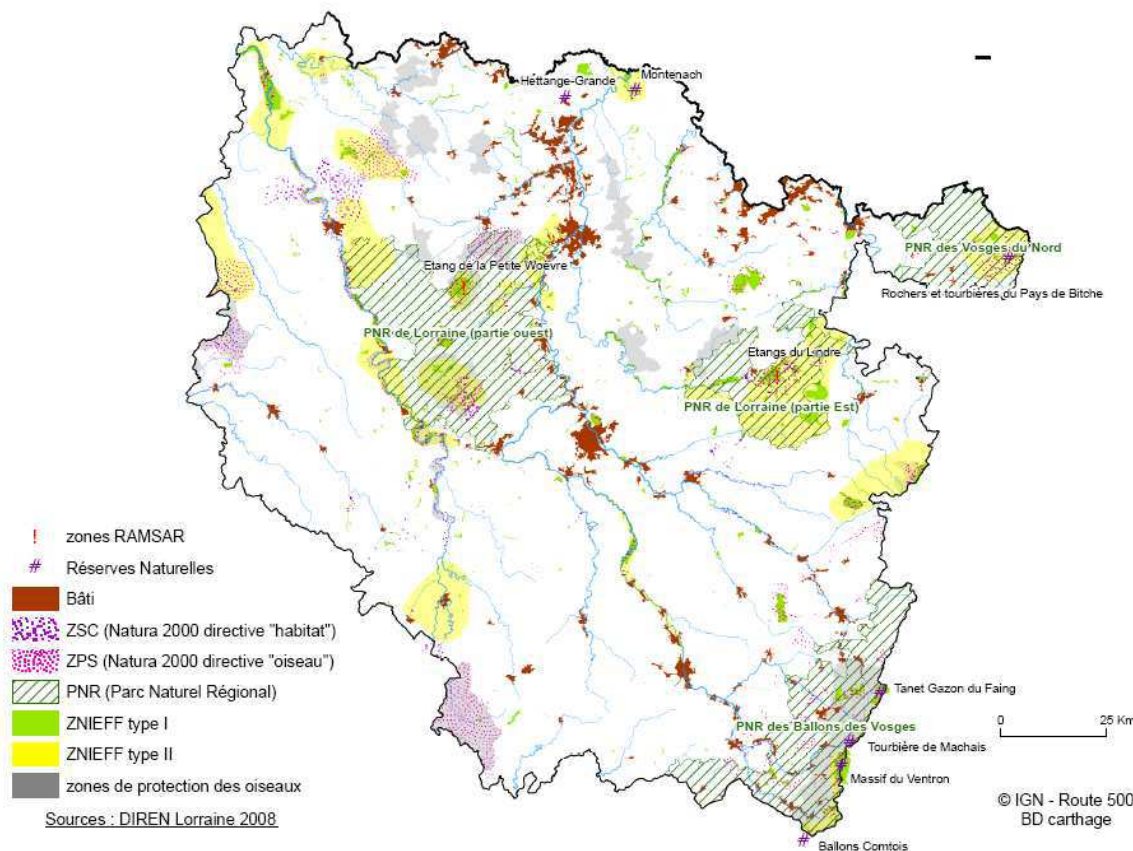
Ainsi, la reconquête des centres liée à la densification permettra de limiter l'étalement urbain et ses aspects négatifs sur l'environnement.

La métropolisation en Lorraine se doit de préserver une bonne qualité de vie pour les habitants. Ainsi, la construction d'infrastructures supplémentaires en grand nombre ne pourrait pas être en adéquation avec les nombreuses zones de protection présentes sur le territoire lorrain. Routières comme ferroviaires, les infrastructures vont à l'encontre des corridors écologiques et produisent des polluants néfas-

tes pour les zones naturelles comme pour les habitants.

Entrer dans un processus de métropolisation doit donc s'effectuer dans une logique d'équilibre entre les pôles, afin d'obtenir une bonne répartition des activités et d'assurer une certaine qualité de vie.

Zones de protection des espaces naturels en Lorraine



Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE : GARANTIR LA QUALITÉ DE VIE AU SEIN DE LA MÉTROPOLE

Tendances lourdes :

- Risque de saturation des réseaux routiers et ferroviaires.
- Polarisation des emplois dans les villes centre et développement de l'habitat en périphérie.
- Population de plus en plus mobile, prête à parcourir de plus en plus de kilomètres pour aller travailler.
- L'augmentation du prix du pétrole conduit à un carburant plus cher
- Développement des transports en commun.
- Etalement urbain au Nord de la Lorraine et dans une certaine mesure dans le sillon lorrain, ce qui entraîne une diminution des surfaces naturelles.
- Ségrégation accrue au sein des villes.
- Répartition de la population sous influence des pôles attractifs.
- L'urbanisation est de plus en plus périurbaine.
- Augmentation de l'attractivité résidentielle liée à la présence du Luxembourg.
- Augmentation du nombre de ménages mais diminution de leur taille.
- Prise de conscience des questions environnementales.
- Augmentation des normes environnementales.

Signaux faibles (phénomènes émergents)

- Dévitalisation des territoires éloignés des pôles urbains dynamiques.
- Eventuellement retournement de tendance avec rapprochement des habitants des pôles dynamiques.
- Attractivité résidentielle sur la frange Est de la Meuse.
- Manque de foncier disponible dans certaines zones.
- Spécialisation paysagères de certains territoires : intensification agricole dans la Meuse, extension des boisements dans les Vosges, paysages urbains autour et au sein des grands pôles.

Ruptures

- Fin du tout voiture (crise pétrolière), développement d'autres modes d'organisation des transports.
- Arrivée d'une ligne à grande vitesse entre Metz et Nancy.
- Développement accru du télétravail permettant un éloignement des pôles d'emplois.
- Modification accrue de la carte des zones attractives lorraines du fait d'une emprise renforcée du Luxembourg.
- Crise environnementale majeure.

Régulations

- Mise en place d'un péage autoroutier.
- Choix de mise en place ou non de nouvelles infrastructures.
- Constructions de nouvelles zones d'habitat à proximité des dessertes de transport en commun.
- Mise en place de documents d'urbanisme contraignants à l'échelle des agglomérations et à l'échelle supérieure.
- Réalisation de réserves foncières.
- Promouvoir les actions assurant une protection de l'environnement : chartes paysagères, documents de planification, corridors écologiques.

Blocages

- Absence de modification de la localisation des zones d'habitations par rapport aux zones d'emplois.
- Frein de la part des habitants eux-mêmes, du fait de leurs habitudes.
- Laissé aller des constructions neuves au niveau de certaines communes voyant avant tout un potentiel de nouveaux habitants.
- Offre de logements inadaptée aux besoins.
- Non respect de certaines lois (comme le quota de logements sociaux promulgué par la loi SRU)
- Préférence pour les logements individuels face aux logements collectifs.
- Ignorance quant aux questions environnementales.

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

PROPOSITIONS

A l'horizon 2030, il convient de mettre en place une métropole lorraine respectueuse de la qualité de vie. Actuellement, la Lorraine est soumise à de grandes tendances liées au dynamisme du Luxembourg et à l'augmentation du prix du pétrole. Il convient de tenir compte de ces tendances. Ainsi, en matière de transport, il s'agit de mettre en place une véritable gouvernance permettant de coordonner les différentes autorités organisatrices de transports de manière à offrir un service adapté aux pratiques de l'utilisateur. Une réflexion quant à l'adéquation entre lieux de vie, de travail et transport qui pourrait être menée, pour, à terme, envisager une localisation des habitations à proximité des services de transport en commun. De plus, une offre de transport en commun adaptée aux pour relier spécifiquement certains pôles d'habitation et d'emplois pourrait voir le jour. D'autres actions plus spécifiques peuvent être proposées, comme un ou plusieurs services de covoiturage, ou encore des PDE (Plans de déplacement d'entreprises), cela dans le but de limiter l'usage de la voiture individuelle.

Enfin, la coordination des services de transport pourra être permise par un meilleur développe-

ment des PDU (Plans de Déplacements Urbains) dans les différentes aires urbaines.

Il s'agira enfin d'organiser la promotion de ces solutions de déplacements alternatifs.

L'idée sous-jacente à toutes ces propositions reste celle de la reconquête des centralités. Cela passe par la mise en place ou la révision de documents d'urbanisme tels que les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) et SCOT (Schémas de Cohérence Territoriale), qui devront tenir compte de cette idée, en encadrant fortement l'urbanisation périphérique, en facilitant une redensification des centres ainsi que leur réhabilitation.

Enfin, les politiques d'accession au logement pourront être renforcées, et utilisées comme soutien aux orientations citées précédemment (aide à la pierre pour les logements situés dans les centres, plus importantes pour les logements collectifs). En parallèle il s'agira de développer des programmes de rénovation ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine).

La reconquête des centres se fera à deux niveaux. Elle passe d'abord par la mise en place de véritables pôles relais, capables de capter les populations à la fois pour de l'habitat et de l'emploi. Elle passe ensuite par l'acquisition d'un avantage comparatif pour les logements des centres par rapport aux logements individuels excentrés. Cet avantage pourra se rencontrer par la présence d'une offre de services de proximité supérieure (y compris éventuellement une offre associative) ainsi que d'une offre de transports collectifs attractive pour l'ensemble de la population.

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

2.2.2 STRUCTURER L'ESPACE MÉTROPO- LITAIN AUTOUR DE ZONES STRATÉGIQUES D'IMPLANTATION

Le développement d'une métropole permet d'augmenter la visibilité d'un territoire à un niveau national voire international. Actuellement, la Lorraine n'a pas achevé totalement sa reconversion industrielle et tente de se tourner davantage vers une économie des services pluriactive, c'est-à-dire pas uniquement tournée vers un nombre limité de filières. Notre première analyse tentera de mettre en évidence les dynamiques économiques des différents territoires lorrains. Puis nous tenterons de comprendre comment déterminer de nouvelles zones stratégiques d'implantation.

S'APPUYER SUR LES SPÉCIALITÉS DU TERRITOIRE LORRAIN POUR CONSOLIDER DES PÔLES ÉCO- NOMIQUES COMPÉTITIFS AU SEIN DE LA MÉTROPOLE

Il s'agit au travers de cette analyse de comprendre comment la Lorraine peut adapter son économie aux grandes tendances actuelles, afin de

développer une stratégie économique durable et stable face aux crises.

Durant la seconde moitié du vingtième siècle, la Lorraine a souffert d'une grave crise industrielle. En cinquante ans (de 1954 à 2005), ce sont près de 200 000 emplois qui ont été supprimés dans les secteurs de l'industrie traditionnelle Textile-Habillement, Mines de fer, Sidérurgie, Charbon. Cette crise a été d'autant amplifiée qu'aucune restructuration n'avait eu lieu auparavant pour permettre d'en limiter les effets. Ainsi, les territoires du bassin ferrifère dans le Nord Est mosellan, le Nord de la Meurthe-et-Moselle et la frange Nord Est de la Meuse, les territoires du bassin houiller dans le secteur de Forbach et dans une moindre mesure les territoires vosgiens pour les industries textiles ont subi une désindustrialisation marquée. Ce sont encore aujourd'hui pour la majorité d'entre eux des zones en difficulté économique.

Dans ces conditions, la Lorraine se doit désormais d'anticiper les mutations économiques à l'œuvre pour, dans le futur, garantir à sa population un marché de l'emploi satisfaisant tant qualitativement que quantitativement, et dans tous les territoires.

La Lorraine n'a pas connu une reconversion homogène. Aujourd'hui, les aires urbaines ont acquis des spécialisations diverses que nous pouvons mettre en rapport avec les grandes tendances actuelles.

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

<div> <div>Secteurs de spécialisation</div> <div>Tendances</div> </div>	Industrie Automobile (Zone d'emploi de Briey, Metz, Sarreguemines)	Énergie (Zone d'emploi du Bassin houiller, Thionville)	Industrie Agro alimentaire (Zone d'emploi des Vosges de l'Ouest et Meuse)	Biens de consommation (Zone d'emploi des bassins des Vosges de l'ouest)	Services (zone d'emploi de Nancy)
Mondialisation + poids du Luxembourg de plus en plus important	Risques de délocalisation et concurrence de nouveaux pôles (Europe de l'Est, Asie...)	Multiplication des flux énergétiques (commerce extérieur)	Concurrence des pôles mondiaux (Chine...)	Délocalisation / Concurrence	Délocalisation / Concurrence
Nouvelles exigences environnementales	Développement de nouvelles technologies respectueuses de l'environnement (ex : bio-carburant) Modes doux privilégiés : réduction de l'utilisation de la voiture	Développement des énergies propres Modification des sources de production			
Évolution de la société, vieillissement de la population, départ des populations jeunes	Difficulté pour trouver de la main d'œuvre dans certain domaine (concurrence du Luxembourg)	Société plus économe Nouvelles demandes	Styles de vie et consommation différents : bio ou rapidité privilégiés		Féminisation de l'emploi Emergence de nouveaux besoins
Économie de la connaissance	Développement de la recherche autour de l'automobile	Développement de la recherche			

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

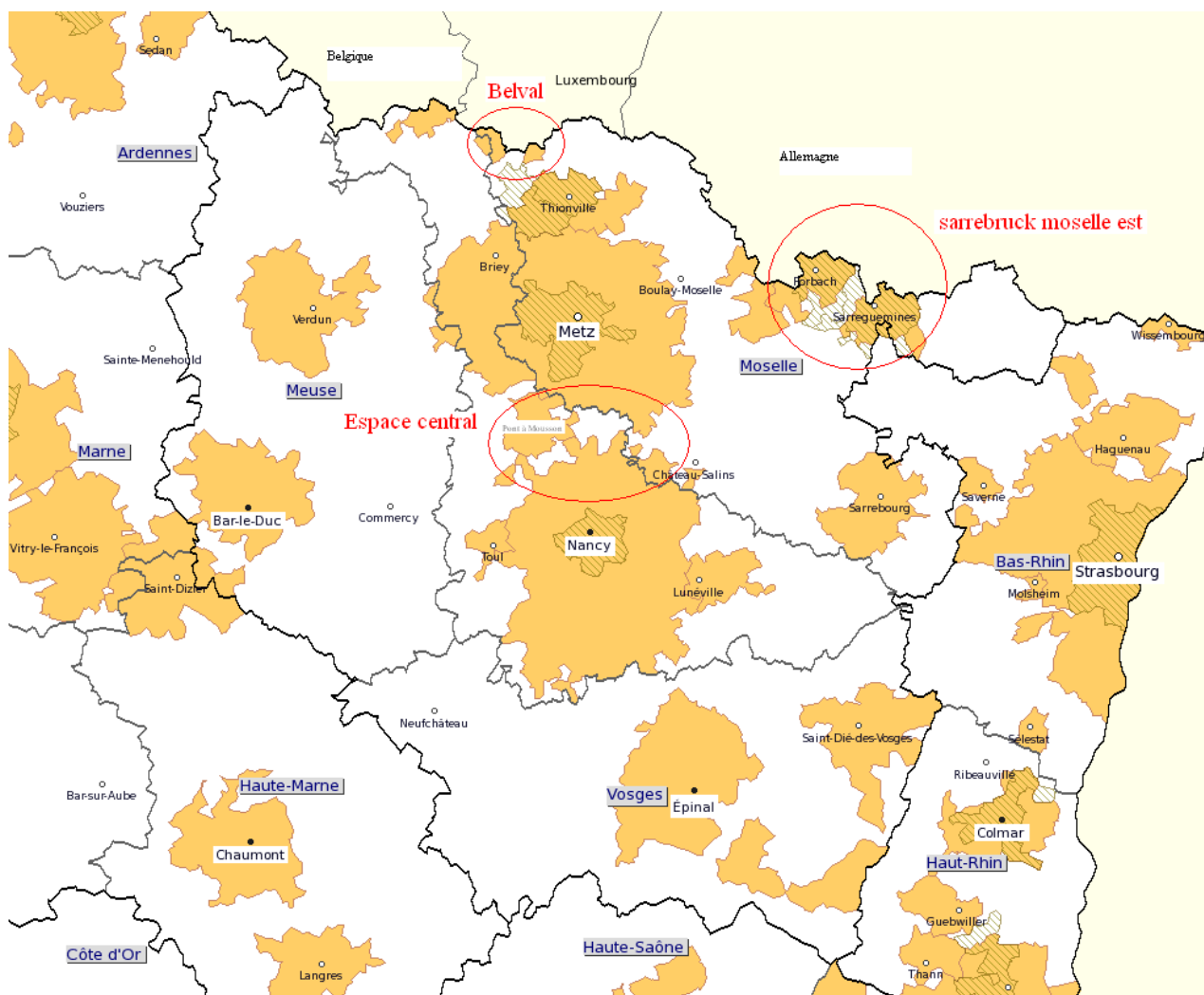
La métropolisation se doit de garantir la pluriactivité afin de permettre une compétitivité du territoire optimisée et une bonne résistance aux crises. Cette compétitivité peut être mise en place par des entreprises grâce au recours aux clusters, regroupement d'entreprises de la même filière.

STRUCTURER ET RENFORCER LE MAILLAGE TERRITORIAL AUTOUR DE ZONES STRATÉGIQUES D'IMPLANTATION

Les zones stratégiques peuvent être utilisées pour structurer l'espace métropolitain. Certains espaces dits « à enjeux » sont susceptibles de faire le lien entre les pôles principaux, et ainsi de développer de nouvelles centralités attractives. Il s'agit donc d'inscrire le développement économique dans une stratégie qui encourage la diffusion et les effets d'entraînements autour de territoires moteurs, des pôles dynamiques.

Ce type de stratégie n'est pas nouveau, il a déjà été développé avec la mise en place des villes nouvelles, qui, en Ile-de-France comme en province, ont permis de désenclaver les pôles principaux et de mettre en place un certain polycentrisme.

Les espaces à enjeux du Conseil Régional



Source : Réalisation personnelle

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Ces villes nouvelles sont devenues à la fois des pôles économiques et d'habitat, et ont tenté de répondre en partie à la problématique des nombreux déplacements vers les centres « historiques ».

En Lorraine, plusieurs opérations pourraient être imaginées au sein des espaces d'articulation. En effet, à l'heure actuelle, la situation est la suivante :

- Le Luxembourg, déjà pôle attractif pour de nombreux travailleurs transfrontaliers, risque de renforcer son pouvoir d'aimantation sur le Nord lorrain du fait du développement du projet Belval. Comme nous l'avons vu précédemment, la Lorraine se doit de trouver une cohérence en développant des pôles relais. Cependant, côté français, aucun projet n'est à l'heure véritablement enclenché. L'enjeu sur le site de Belval est d'autant plus marqué qu'il est difficile d'attirer des entreprises alors qu'elles bénéficient d'un différentiel de fiscalité côté luxembourgeois. Miser sur une économie résidentielle comprenant services à la personne ou encore activités de loisirs est également envisageable.
- L'Espace Central, articulation directe en-

tre les pôles de Nancy et Metz, est également peu exploité, cela malgré l'implantation de certains organismes administratifs à Pont-à-Mousson, ou encore les grandes infrastructures de Lorraine comme la gare Lorraine TGV, l'aéroport régional et la future gare de Vandières. Là-encore, cet espace ne fonctionne pas comme un véritable pôle intermédiaire mais comme un espace de consensus. Ainsi, une opération de ville nouvelle, regroupant des clusters d'entreprises comme de l'habitat, classique ou plus innovante, comme l'accueil d'un écopôle, misant sur une spécialisation des entreprises autour de la problématique de la protection de l'environnement, est envisageable.

- Enfin, une attache au pôle de Moselle Est, se développant particulièrement en partenariat avec l'Allemagne, se construit déjà peu à peu.

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE : STRUCTURER L'ESPACE MÉTROPOLITAIN AUTOUR DE ZONES STRATÉGIQUES D'IMPLANTATION

Tendances lourdes :

- Mono-industrie automobile dans le Nord et, en parallèle, délocalisation des entreprises
- Développement du tertiaire
- Polarisation avec le Luxembourg, fuite de la main d'œuvre
- Réseaux d'entreprises et clusters
- Renforcement des disparités régionales

Signaux faibles (phénomènes émergents)

- Montée de la filière « écotechnologie », représentant des potentiels de développement
- Modification de la bipolarité entre Metz et Nancy vers une polycentralité Luxembourg / Thionville / Metz / Nancy, et également tournée vers le Sud de la région
- Cependant risque de désorganisation régionale avec un affaiblissement de Nancy

Ruptures

- Crise financière au Luxembourg
- Restructuration de grands sites

Régulations

- Développement d'aides aux entreprises pour l'implantation.
- Utilisation de procédure d'urbanisme (ZAC, zones franches)
- Renforcement des réseaux d'entreprises
- Renforcement de la coopération transfrontalière.

Blocages

- Interdiction progressive d'aides aux entreprises par l'Europe
- Impossibilité de proposer un projet complémentaire au projet luxembourgeois de Belval.
- Faible capacité à mobiliser les moyens financiers

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE

PROPOSITIONS

Ainsi, afin de développer de véritables pôles relais au sein d'une métropole lorraine équilibrée, il s'agit de développer des programmes spécifiques sur certains territoires, comme ceux décrits préalablement. Ainsi, il semble intéressant de soutenir un projet d'écopôle dans l'Espace Central ou encore un projet de ville tournée vers une économie résidentielle au niveau de Belval côté français. Ce projet pourra notamment s'appuyer sur la notion d'éco-agglomération, utilisant des matériaux spécifiques et innovants pour la construction. Autour de ce concept, également en lien avec l'économie résidentielle, les activités de loisirs pourront être développées au niveau de cet espace.

S'il convient d'attirer des populations afin d'organiser la reconquête des centres, il s'agit également d'attirer des entreprises. Cela n'est pas toujours chose aisée, en particulier dans le cas de Belval. Néanmoins, certains outils juridiques pourraient permettre une aide à l'installation, comme des zones franches, permettant d'assurer des avantages fiscaux pour les entreprises. En outre, l'utilisation de tels outils pourrait être mise en place dans le cadre de la coopération

transfrontalière. Il semble ainsi judicieux de proposer la mise en place d'une zone expérimentale, limitant ou supprimant le différentiel de fiscalité de part et d'autre de la frontière. Un tel type d'action ne pourra être mis en place que dans le cadre d'un renforcement de la coopération transfrontalière entre France et Luxembourg.

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

2.2.3 ORGANISER LA DIFFUSION

MÉTROPOLITAINE

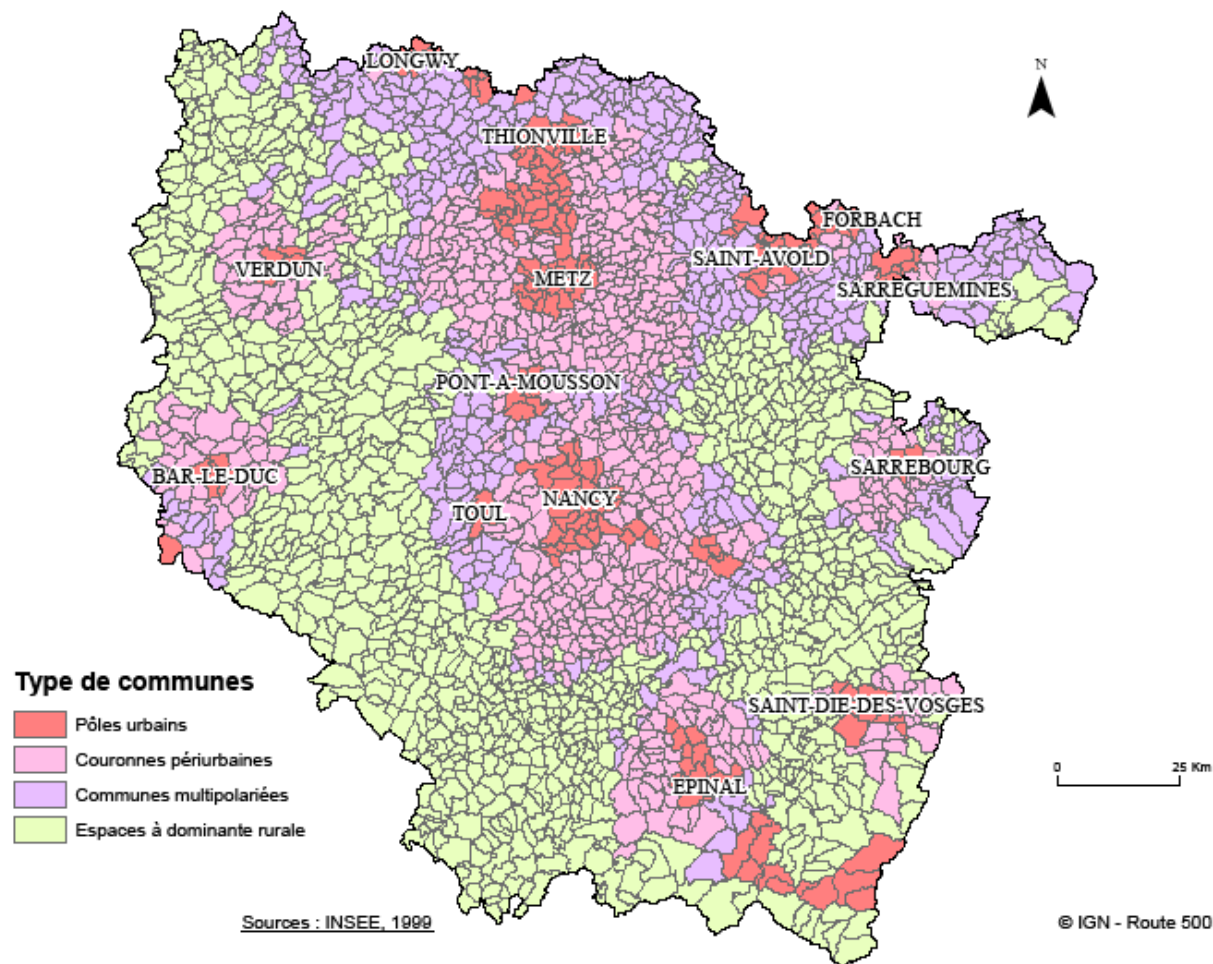
L'espace métropolitain lorrain doit s'organiser de telle sorte qu'une diffusion ait lieu, c'est-à-dire que toutes les fonctions à la fois économiques et de commandement ne se centralisent pas dans les deux principaux pôles.

Ainsi, il s'agit de trouver un certain équilibre pour développer un espace métropolitain harmonieux, tendant plus vers une intégration des multiples espaces régionaux qu'à des disparités de fonctionnement.

CONSERVER ET DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE VILLES DENSE ET BIEN STRUCTURÉ

Au sens de l'INSEE, la Lorraine est structurée par 21 pôles urbains c'est-à-dire 21 unités urbaines offrant au moins 5000 emplois et qui ne sont pas situées dans la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain. La carte de la typologie urbaine fait ressortir une bonne répartition a priori de ces pôles sur l'ensemble du territoire régional. Néanmoins, de grandes inégalités subsistent entre ces pôles. Ainsi, au niveau du silon, les pôles urbains sont formés par plusieurs

Armature urbaine : les types de communes



Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

communes (comme le pôle d'Amnéville relié au pôle de Metz). Ces pôles sont également caractérisés par une couronne périurbaine très étendue. En revanche, les pôles du Nord de la région, comprenant notamment Longwy ou encore Villerupt, ne disposent pas de véritable couronne périurbaine. Le fait que ces pôles présentent à leur périphérie de nombreuses communes tournées vers différents pôles (les communes dites multipolarisées) fait ressortir l'absence de véritable centre attractif et polarisateur. Plus précisément, les nomenclatures INSEE distinguent les communes périurbaines des communes multipolarisées, ces dernières voyant 40 % de sa population active ayant un emploi travailler dans au moins un pôle urbain. Il ressort là encore l'influence du Luxembourg au niveau des travailleurs transfrontaliers. Les pôles urbains de l'Est Mosellan s'organisent autour de la ville de Sarrebruck. La présence de pôles plus affirmés, à savoir Sarreguemines, Forbach et Saint-Avold, place cet ensemble dans une dynamique différente.

En dehors de ces pôles, il est à noter un certain isolement de certains pôles urbains. Cependant, ce n'est pas le cas du pôle de Sarrebourg, qui, bien que semblant isolé en Lorraine, profite de la proximité de l'Alsace et notamment de Saver-

ne*

Le piémont vosgien, malgré un dynamisme relatif de ses pôles (Saint-Dié, Remiremont, Gérardmer), reste tourné vers une baisse de la population et de l'emploi. La croissance de ces pôles est donc menacée. Quant aux villes moyennes de Meuse, elles offrent surtout des services à la population.

Les dynamiques régionales ont évolué depuis quelques années, et ont accentué les inégalités territoriales. Ainsi, si aujourd'hui Metz et Nancy concentrent le dynamisme, les villes moyennes des Vosges et de la Meuse constituaient de véritables pôles d'emplois pour ces territoires.

Globalement, les dynamiques métropolitaines du sillon lorrain ont renforcé des inégalités déjà existantes. Les pôles secondaires ne jouent que de manière partielle le rôle de relai, au profit d'une économie tournée essentiellement vers le résidentiel.

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL

Il s'agit d'évaluer l'accessibilité des pôles urbains lorrains. Sans affirmer que la métropole

Lorraine doit se répandre sur tout le territoire régional, celle-ci reste un outil permettant de mieux organiser le territoire dans sa globalité. Ainsi, en matière d'accessibilité, il est important que les autres territoires régionaux soient bien desservis. Les fréquences de trains montrent sans surprise un sillon lorrain bien desservi : la connexion entre Thionville, Metz, Pont à Mousson et Nancy est forte avec au moins 3 dessertes par heure en périodes de pointe.

En revanche, certains pôles urbains se trouvent plus enclavés, comme Bar le Duc, Verdun, Longwy ou encore St-Dié-des-Vosges. Ces pôles outre le fait qu'ils soient très peu desservis se voient handicapés par une mauvaise interconnexion entre ceux-ci. Ainsi, pour se rendre à Verdun à partir de Bar-le-Duc le voyageur est obligé de passer par Châlons-en-Champagne, cela en 2h30, faute d'une mauvaise liaison ferroviaire. De plus, ces mêmes territoires se trouvent eux-mêmes peu reliés au cœur de l'espace métropolitain lorrain, Metz étant relié à Verdun uniquement par trois dessertes journalières.

*Source : Insee, La Lorraine face à son avenir, 2003

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE

TROUVER UN DÉVELOPPEMENT PARALLÈLE POUR LES TERRITOIRES VOISINS À LA MÉTROPOLE

C'est donc une Lorraine à deux vitesses qui se dessine, séparant les espaces susceptibles d'intégrer le processus de métropolisation d'un côté et les territoires voisins de l'autre. Comme nous l'avons vu précédemment, conférer aux territoires une certaine autonomie par rapport à la métropole est un des objectifs à ne pas omettre. En procédant à l'analyse des typologies des bassins de vie on peut mettre en évidence des spécificités qui leur sont propres et visualiser ainsi quelle activité ils seraient susceptibles de développer pour les rendre plus indépendants. Différentes tendances sont à observer :

- L'ensemble des espaces ruraux lorrains semble dans sa globalité essentiellement ouvrière
- La tendance est au résidentiel notamment dans le Nord de la région sous l'influence de la dynamique luxembourgeoise.
- La région est encore tournée vers les activités industrielles surtout dans le Nord de

la région

- Un Nord Ouest vosgien tourné vers l'activité agricole voir agro alimentaire et un Est vosgien plutôt industriel.
- Les bassins de la Meuse ne sont pas tournés vers une spécialité en particulier mise à part sa vocation résidentielle.
- Les bassins meusiens sont peu tournés vers le tourisme

On peut également souligner que l'ensemble des bassins meusiens (mis à part Bar le Duc et St-Dizier) et les bassins Ouest vosgiens sont classés en zones de revitalisation rurale. Ces zones incluent les communes appartenant aux territoires ruraux de développement prioritaire caractérisés, soit, par l'un des trois critères suivants : déclin de la population totale, de la population active, ou taux de population active agricole supérieur au double de la moyenne nationale.

Soit, par une densité démographique très faible (33 habitants au km²).

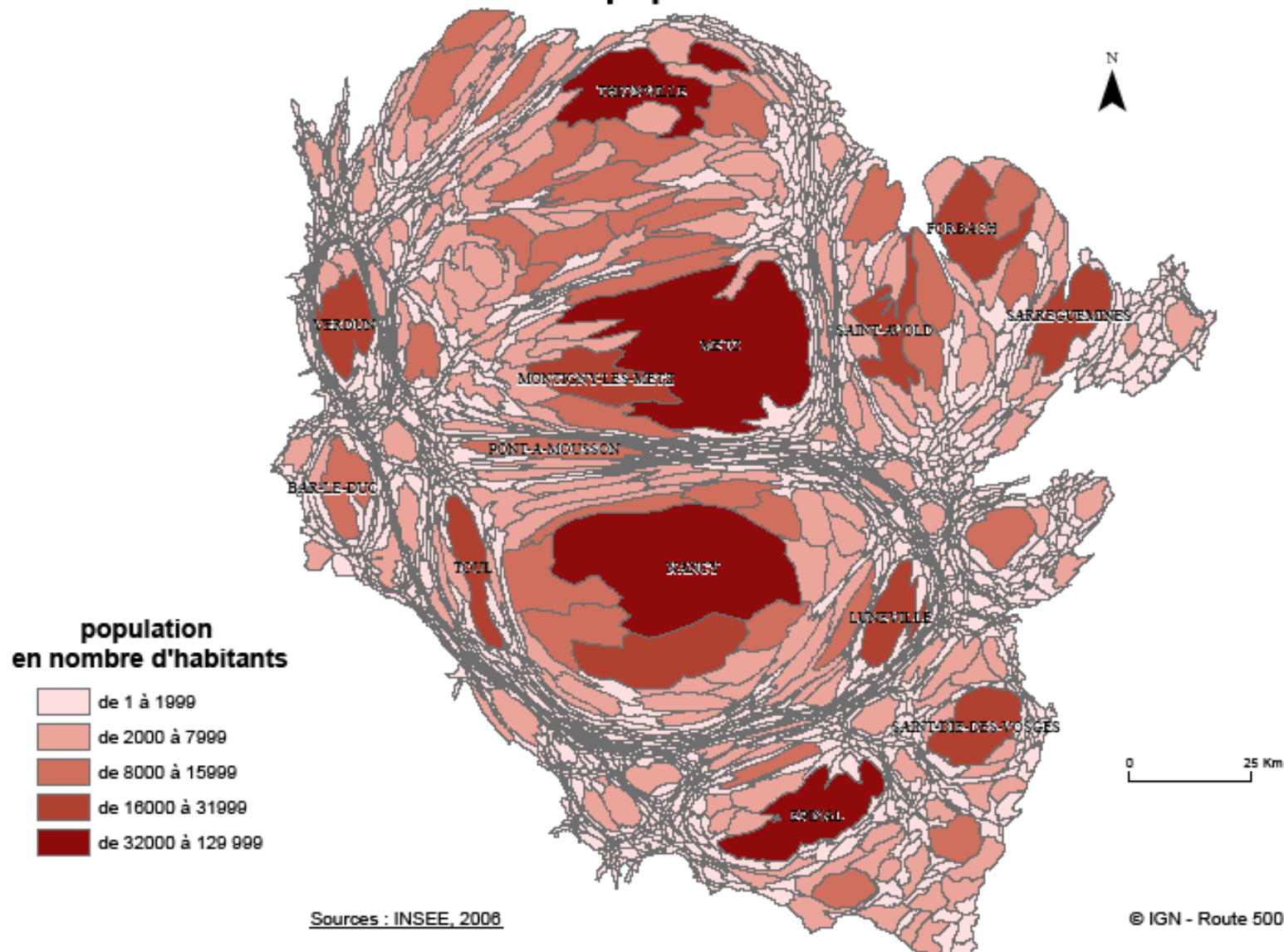
Plus précisément, l'anamorphose page suivante, relative à la population, montre un quasi étouffement du sillon vis-à-vis de certains autres territoires et notamment meusiens. Il est

d'ailleurs possible de noter que l'essentiel des communes meusiennes sont peu peuplées, avec un nombre d'habitants inférieur à 2000 habitants. Cependant, elles doivent être prises en compte dans l'élaboration de schémas d'aménagement, notamment dans le cadre d'un SRADT. Elles donnent lieu à une réglementation particulière au niveau des aides avec la possibilité pour les communes de recevoir une aide au maintien ou à la création de services nécessaires à la satisfaction des besoins de la population en milieu rural. Ces zones représentent un défi pour la cohésion territoriale, que le processus métropolitain se doit de prendre en compte.

Ainsi, le développement de l'activité résidentielle, le maintien d'un tissu industriel, le développement du tourisme ou encore la valorisation des potentiels naturels à travers l'agriculture, la sylviculture, ou le développement d'activités liées aux énergies renouvelables, sont autant de pistes à explorer pour faire de ses territoires des lieux plus attractifs. Cet enjeu est non seulement essentiel dans la construction d'une métropole et rappelle qu'elle permet d'équilibrer les dynamiques territoriales, en ne concentrant pas les dynamiques au sein d'un pôle unique, étouffant les territoires alentours.

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Anamorphose des communes Lorraine relative à la population en 2006



2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE

ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE : ORGANISER LA DIFFUSION MÉTROPOLITAINE

Tendances lourdes :

- Concentration des forces sur les grandes agglomérations
- Dépendance des petites villes sur les gros pôles
- Polarisation vers le Nord, diminution de l'attractivité du Sud
- Affaiblissement des territoires les plus périphériques
- Dynamisme résidentiel dans le Nord lorrain
- Développement des Transports en Commun et augmentation forte de la fréquentation des TER
- Apparition de nouvelles demandes dans les territoires liés au vieillissement de la population, aux préoccupations environnementales, aux besoins en loisirs
- Extension des zones d'influence de Metz et Nancy
- Réorganisation spatiale des services publics
- Diminution des petits commerces dans les zones rurales
- Connexion forte autour du sillon et à l'est du sillon
- Mauvaise connexion entre les pôles urbains secondaires éloignés du sillon
- Saturation des réseaux sur l'axe Nord Sud
- Réorganisation de la desserte en fonction des nouvelles lignes rapides

Signaux faibles (phénomènes émergents)

- Prise de conscience de l'intérêt de la cohésion territoriale (ZRR)
- La gare de Meuse TGV apporte un certain dynamisme
- Développement de l'axe Paris Strasbourg
- Essor d'un tourisme rural
- Déplacement de la gare de Louvigny à Vandières impliquant une augmentation du trafic TER entre Metz et Nancy
- utilisation de l'arrêt Meuse TGV par les habitants de l'est de la Moselle pour se rendre en direction de Paris

Ruptures

- Changement de mentalité avec attrait prononcé pour les zones rurales « profondes »
- Modification de la mobilité due à une crise pétrolière
- Part modale en transports en commun accrue
- Privatisation des réseaux

Régulations

- Aide, incitation, au développement des territoires périphériques
- Accessibilité renforcée
- Renforcement de l'offre régionale Metrolor
- Développer une politique de métropolisation équilibrée

Blocages

- Faible rentabilité des aides pour les territoires en marge, et coût des actions élevé.
- Augmentation démographique faible

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

PROPOSITIONS

Il s'agit donc d'organiser un développement métropolitain équilibré, capable de soutenir la mise en place de pôles relais, à la fois capables de désenclaver le cœur de l'espace métropolitain lorrain et de faire participer tous les territoires régionaux à la dynamique. Concrètement au Conseil Régional de Lorraine, une action conjointe pourra être menée entre la Mission Aménagement du Territoire, davantage tournée vers les outils de la métropolisation au niveau du sillon, et le Service du Développement Local, plus concerné par les questions de rééquilibrage territorial. Ainsi, le récent dynamisme du Nord sous influence luxembourgeoise ne doit pas se faire au détriment du développement du Sud de la région, qui doivent maintenir leur niveau d'attractivité et la qualité de leurs services.

Un renforcement des centralités périphériques est nécessaire, en leur permettant d'offrir un niveau de service satisfaisant. Il s'agit également de renforcer l'interconnexion entre ces zones régionales excentrées.

Enfin, il convient de développer certaines filières dans ces territoires, et notamment les servi-

ces à la personne, devant se montrer adaptés à la population présente. La présence suffisante d'équipements et de services pourra permettre un maintien de la population résidente.

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

2.2.4 DÉVELOPPER LES RÉSEAUX DE VILLES POUR ATTEINDRE UN POIDS CRITIQUE

L'espace métropolitain lorrain est organisé suivant une prédominance de deux pôles majeurs. Nous avons jusqu'ici démontré l'importance de la structuration de cet espace autour en organisant une diffusion autour de pôles relais. Cependant, le partage d'activités entre les deux villes a créé un jeu de complémentarité et de concurrence entre elles, au sein de la même région. Par ailleurs, le maillage territorial est également renforcé par la présence de deux pôles transfrontaliers, à savoir Luxembourg et Sarrebruck. La présence de ces pôles a permis de lancer l'idée d'un véritable réseau de villes à l'échelle de la Grande Région.

L'analyse comparative des villes européennes rédigée par Cicille et Rosenbalt en 2003 qui fait référence en la matière fait apparaître les spécialisations économiques des 2 principales villes lorraines et de leurs deux villes voisines allemande et luxembourgeoise.

D'après ce classement, les quatre principaux pôles de la Grande Région sont complémentaires en matière économique. Leur poids est également relativement comparable malgré la

Caractéristiques des principales villes de la Grande Région

	Classement général	Élément de spécialisation	Pôle économique	Diversité industrielle
Metz	Classe 7 Rang 118	peu spécialisée	A dominante tertiaire	1 - très spécialisé
Nancy	Classe 6 Rang 71	potentiel universitaire	Diversifié	4 - peu diversifié avec industrie chimique et textile
Luxembourg	Classe 5 Rang 51	fonctions économiques et d'échange	Diversifié	4 - peu diversifié avec industrie chimique et textile
Sarrebruck	Classe 7 Rang 156	peu spécialisée	A dominante industrielle	5 - peu diversifié avec produit minéraux non métalliques

Source : Analyse comparative des villes européennes de Cicille et Rozenblat, 2003

croissance rapide de Luxembourg. Concernant leur complémentarité, il est possible de noter que :

- Nancy et Luxembourg constituent des pôles économiques diversifiés, tandis que

Metz a une dominante tertiaire, et Sarrebruck présente une dominante industrielle.

- Vis-à-vis des industries, trois villes sont peu diversifiées, tandis que Metz, au

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

contraire, est très spécialisée dans l'industrie automobile.

- Enfin, l'étude fait également part des éléments de spécialisation dans la mise en réseau des villes qui témoignent de leurs fonctions stratégiques d'ouverture internationale. Les villes de Metz et de Sarrebruck n'ont pas de véritable spécialisation, au contraire, Nancy est reconnue pour son potentiel universitaire, et la ville de Luxembourg pour ses fonctions économiques et d'échanges notamment financiers.

Des coopérations entre villes sont donc nécessaires, afin d'augmenter le poids de chacune au sein de l'Europe.

A l'heure actuelle, des coopérations existent entre villes :

- La Grande Région :

Jusqu'à présent, la coopération urbaine dans le cadre de la grande région a été relativement faible. Elle s'est concentrée autour d'actions culturelles liées au fait que Luxembourg et la Grande Région furent capitale européenne de la culture. Le succès de cette opération a permis la poursuite de la coopération dans ce do-

main.

- Le Sillon lorrain :

Ce réseau de ville est né en 1999, suite à une déclaration commune fondatrice avec le conseil régional. Il a ensuite évolué avec la réponse à l'appel à coopération métropolitaine de la DIACT en 2004. Au sein du sillon lorrain se regroupent les villes d'Epinal, Metz, Nancy et Thionville.

- L'agglomération Sarrebruck Moselle Est

Elle fait aussi partie des aires métropolitaines retenues lors de l'appel à coopération. Elle lie l'agglomération allemande de Sarrebruck à la zone Est de la Moselle, à savoir Sarreguemines, Forbach, Saint Avold. Là aussi, plusieurs thèmes ont été abordés pour favoriser la coopération métropolitaine.

- Le Quattropole

Il réunit depuis février 2000 les villes de Luxembourg, Metz, Sarrebruck et Trèves au sein d'un réseau de villes transfrontalières. Ce réseau propose des services transfrontaliers spécifiques pour les habitants et entreprises des quatre villes.

De nombreuses coopérations sont donc à l'œu-

vre. L'émergence d'une métropole Lorraine doit tenir compte de ces réseaux afin de trouver une portée européenne.

La construction d'une véritable Métropole polycentrique européenne au sein de la Grande Région a déjà été pensée, avec le RMPT (Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière).

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE : ORGANISER LA DIFFUSION MÉTROPOLITAINE

Tendances lourdes :

- Emergence des réseaux de villes comme stratégie de développement pour un territoire, comme il le préconise le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC)
- Jeu de concurrence entre les principales villes lorraines

Signaux faibles (phénomènes émergents)

- Des actions sont mises en place entre les villes, notamment dans le cadre de la Grande Région
- La coopération entre les villes de la Grande Région est initiée par le Luxembourg
- Rapprochement des pôles de Nancy et Metz.

Ruptures

- Arrêt de la coopération entre villes.

Régulations

- Développer une véritable instance de gouvernance des réseaux de villes.
- Création de documents de planification communs aux villes en réseau.

Blocages

- Mécontentements politiques, culturelles et identitaires entre les différentes villes.
- Manque de moyens financiers pour concrétiser des actions communes.
- Superposition des réseaux de ville, conduisant à un brouillage.

2.2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

PROPOSITIONS

Bien qu'une véritable gouvernance transfrontalière soit difficile à mettre en place, il convient d'accorder aux réseaux de villes davantage de compétences et d'autonomie dans les actions et décisions.

De plus, un renforcement de la coopération entre le sillon, Sarrebruck et le Luxembourg autour de projets concrets est nécessaire. Un partage de compétences entre les villes pourra être envisagé.

Construire une Métropole Lorraine de rang européen ne peut s'envisager sans prise en compte des préoccupations transfrontalières. La formation d'un réseau de villes ainsi que l'émergence de l'idée d'une métropole européenne polycentrique à l'échelle de la Grande Région peut déjà permettre, lors de la métropolisation lorraine, de s'appuyer sur des pôles transfrontaliers en tant que pôles relais. Ainsi, une centralité autour du pôle de Sarrebruck s'est déjà développée, en garantissant l'existence de centres côté Français, avec Sarreguemines et Forbach. Une telle réflexion autour des réseaux de villes doit particulièrement se poursuivre à la frontière luxembourgeoise.

Organiser le territoire pour une métropole cohérente et équilibrée sous-entend le respect des centralités et la création de nouvelles. L'existence de pôles relais est liée à la qualité de vie au sein de la métropole, car le partage des centralités permet que les nombreux déplacements ne soient pas concentrés sur un seul pôle.

La structure métropolitaine est orientée particulièrement des Espaces à Enjeux, notamment à Belval où la centralité des villes a été perdue.

Développer une stratégie territoriale ne peut cependant se mettre en place de façon efficace si les acteurs n'ont pas une même vision commune d'avenir pour leur territoire. Ainsi, il s'agit maintenant de comprendre quelle gouvernance peut être mise en place, en tenant compte des autres acteurs intervenant également sur le territoire.

2.3 FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

2.3.1 ELABORER UN CONSENSUS ENTRE LES ACTEURS DE LA RÉGION

METTRE FIN AU TÊTE-À-TÊTE ENTRE METZ ET NANCY

Il existe toujours à l'heure actuelle une certaine rivalité entre les deux principales agglomérations de la région, à savoir Metz et Nancy.

La coprésence de deux grandes villes françaises de taille et de poids équivalents a en partie conduit à cette situation. D'autres raisons sont responsables de cette rivalité, comme un facteur historique. En effet, au cours de l'histoire, la Moselle fut souvent convoitée par l'Allemagne et par la France. Par ailleurs, les deux villes de Nancy et Metz furent toutes deux capitales d'Etat aujourd'hui disparus. Ainsi, le Duché de Lorraine se développa entre 959 et 1766 avec Nancy pour capitale, et Metz constitua une République oligarchique du milieu du 13^{ème} siècle au milieu du 15^{ème} siècle.

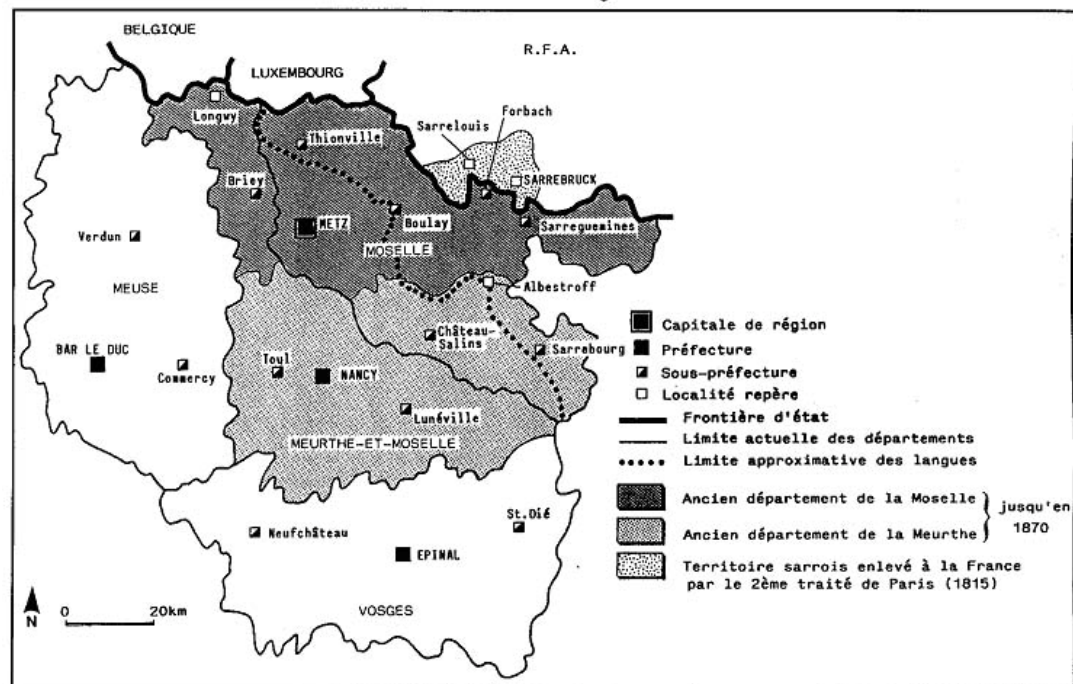
Metz et Nancy n'ont donc été réunis que rarement durant l'histoire. L'histoire plus récente en témoigne, avec l'annexion de la Moselle et

donc de Metz par l'Allemagne suite au traité de Francfort de 1870 et pendant la Seconde Guerre Mondiale. Durant les mêmes périodes, le Sud lorrain demeura français. Actuellement, la Moselle bénéficie toujours, comme l'Alsace voisine, du concordat. Celui-ci permet à ce département de bénéficier de deux jours fériés en plus, d'avantages vis-à-vis de la sécurité sociale et vis

-à-vis du régime des associations. Ce concordat contient d'autres spécificités, comme le fait que le culte n'est pas séparé de l'Etat.

La rivalité entre les deux villes a donc une origine historique. Bien qu'elle soit moins marquée aujourd'hui, il n'est pas aisé de développer un véritable projet régional, dépassant les intérêts de chaque territoire. De plus, cette rivalité reste

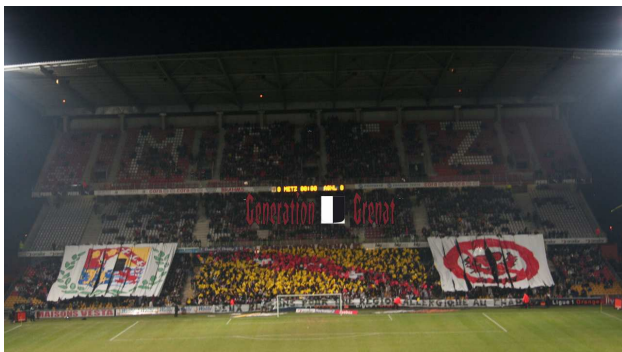
LA LORRAINE : CARTE HISTORIQUE ET ADMINISTRATIVE



2.3 FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

présente à la fois au niveau des acteurs, ne souhaitant pas qu'un des deux villes prenne le pas sur l'autre, mais aussi dans l'esprit des habitants.

La rivalité entre Metz et Nancy



Source : Génération Grenat

Cette image est représentative de la rivalité, avec à gauche les symboles messins côtoyant le drapeau lorrain, tandis que le chardon de Nancy se trouve barré, à droite. Concernant de grands projets, il a souvent été proposé des solutions consensuelles, ne constituant pas automatiquement une stratégie idéale. Pour le passage de la LGV Est Européenne, la gare TGV reliant la Lorraine aux autres régions françaises a été placée entre Metz et Nancy. Cependant, il aurait été également envisageable que la connexion vers la province ait lieu dans une des deux grandes villes. En effet, il aurait été possible de tourner

cette offre vers les voyageurs luxembourgeois en plaçant la connexion à Metz, ou de développer cette offre à Nancy, davantage tournée vers le reste du territoire français.

Finalement, le compromis vis-à-vis de la Grande Vitesse a été choisi, du fait du placement de la gare TGV à Louvigny, entre les deux villes, et de la fréquence des trains entre Paris et les deux villes lorraines. Ainsi, il y a autant de trains au départ et à l'arrivée des deux villes, et le temps de parcours est le même depuis Paris.

D'autres grands équipements régionaux sont localisés entre les deux villes, plus particulièrement à Pont-à-Mousson : l'ORSAS (Observatoire régional de la santé et des affaires sociales en Lorraine, l'OREAM SESGAR (Organisation régionale d'étude et d'aménagement de la Lorraine, Service d'Etudes du Secrétariat Général pour les Affaires Régionales), l'EPFL (Établissement Public Foncier de Lorraine).

Cette situation de compromis est véritablement révélatrice de la prédominance d'un intérêt plus local au profit d'un intérêt régional. Cependant le consensus n'a pas toujours été adopté, en témoigne le passage de l'autoroute A4 reliant Paris à Strasbourg au niveau de Metz, et passant loin de Nancy. Le choix de ce tracé pour

l'autoroute avait à l'époque entraîné la démission du maire de Nancy.

L'émergence de cet intérêt régional est pourtant fondamentale, en particulier dans le cas de la métropolisation, visant à développer une stratégie cohérente et équilibrée à l'échelle du territoire régional.

DÉPASSER LE JEU D'ACTEURS COMPLEXE

Le jeu d'acteur est à la base complexe en Lorraine au même titre que dans les autres régions françaises. Cependant, l'existence de rivalités a conduit à la perte de l'intérêt régional au profit d'enjeux à échelle moindre. Ainsi, l'existence d'un projet important, notamment concernant de grandes infrastructures, pourrait rencontrer des hostilités en fonction de sa localisation géographique.

L'intérêt régional peut théoriquement se développer grâce à au SRADT et au SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des Transports), tous deux rédigés par le Conseil Régional. Cependant, l'absence d'opposabilité du SRADT constitue sa limite principale. Pourtant, la collectivité pouvant garantir l'existence de l'intérêt

2.3 FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

régional est bien le Conseil Régional. Cependant, sa création encore récente (1982) ainsi que ses compétences limitées, davantage tournées vers la planification que vers la gestion d'équipements, limitent la portée de son action. Bien que la tendance soit orientée vers une augmentation des compétences des Conseils Régionaux, les rivalités subsistent.

Ainsi, c'est au moyen de projets phares concernant l'ensemble du territoire régional que les différents acteurs pourront se fédérer. Le TER est un bon exemple, qui a globalement su dépasser les rivalités.

Une action au niveau des documents de planification pourrait être également utile, afin d'organiser, par exemple, la culture de manière cohérente au sein de la métropole lorraine. En ce sens, le Conseil Régional pourrait organiser la localisation des équipements sur le territoire régional, cela de manière à créer des complémentarités entre les territoires, et non des doublons et de la concurrence.

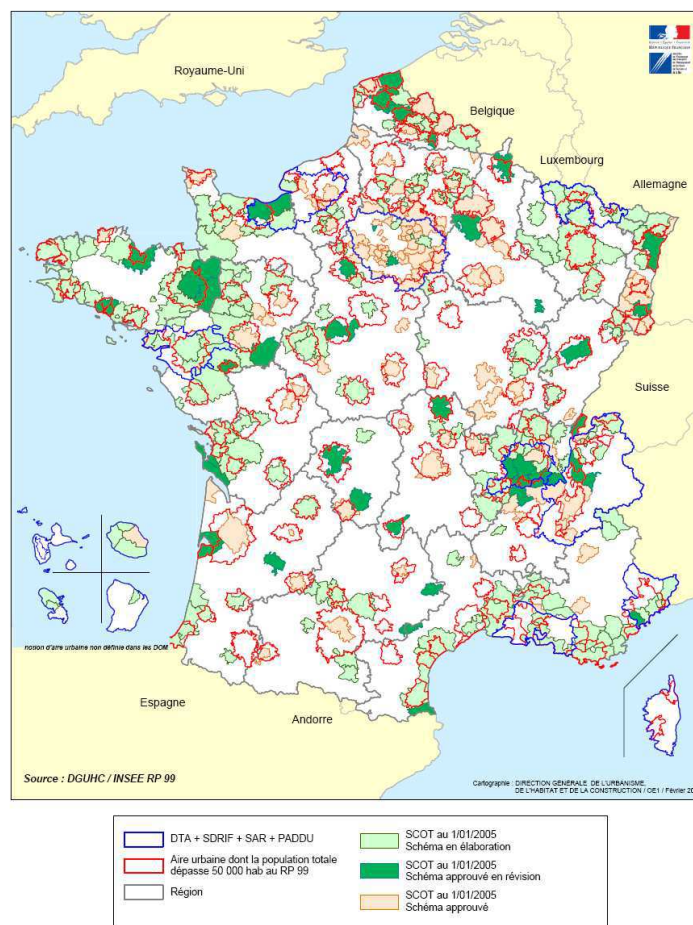
C'est de manière certaine le projet qui sera le garant de la naissance d'un véritable intérêt régional.

A l'heure actuelle, les projets sont souvent limités aux départements. Il existe cependant des

exemples de travaux communs : par exemple, la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette est le seul EPCI en Lorraine dont les communes membres appartiennent à la fois

aux département de Moselle et de Meurthe-et-Moselle. Par ailleurs il existe une DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) au niveau des bassins miniers. Un tel document s'impose aux autres documents d'urbanisme, mais aussi aux PDU et aux PLH (Programme Local de l'Habitat). Elle permet à une collectivité de formuler des obligations ou un cadre particulier concernant l'Environnement ou l'Aménagement du territoire. Seulement sept DTA ont été approuvées en France. L'élaboration d'un tel document dépasse également les limites départementales.

SCOT - DTA - Aires urbaines de plus de 50 000 habitants Année 2005



Source : DHUHC / INSEE RP 99

2.3 FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE : ÉLABORER UN CONSENSUS ENTRE LES ACTEURS DE LA RÉGION

Tendances lourdes :

- concurrence entre les villes pour devenir LA métropole Lorraine
- doublons dans les infrastructures (chacun veut son propre équipement)
- Décentralisation de plus en plus poussée
- Développement des intercommunalités
- Mise en place de visions à long terme, en utilisant des méthodes prospectives.

Signaux faibles (phénomènes émergents)

- Tentative de travaux communs entre villes (rencontre entre les maires)
- Disparition des conseils départementaux

Ruptures

- changement politique
- Réorganisation administrative
- une crise sur un projet

Régulations

- changement des mentalités
- Mise en place d'une véritable identité régionale
- Utilisation de documents stratégiques

Blocages

- Passé des 2 villes et des deux départements.
- Le blocage peut aussi venir des habitants, peu ouverts aux changements
- Le jeu d'acteurs reste complexe

2.3 FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

PROPOSITIONS

Même si les mentalités évoluent progressivement, la Lorraine reste marquée par des rivalités et un jeu d'acteurs complexe. Développer un véritable intérêt régional permettrait d'aller à l'encontre de cette situation.

Il convient d'encourager le partage d'initiatives. Depuis un certains temps ont été développés des travaux de prospective au niveau de différents territoires lorrains. Ainsi existent Moselle 2015, Nancy 2020. Elargir de telles réflexions à des travaux communs aux différents acteurs pourrait permettre d'une part de faire travailler les acteurs en commun, mais également de recueillir les différents points de vue quant à des visions d'avenir pour la Lorraine. Dans une certaine mesure, de telles réflexions pourraient permettre une participation indirecte des autres acteurs à la réalisation du SRADT.

Le développement d'une vision d'avenir partagée entre les acteurs passe également par des réflexions communes entre les documents d'urbanisme et documents de planification. En effet, ceux-ci sont construits en fonction d'une vision souhaitée pour le territoire d'étude. Ain-

si, la rédaction de ces documents, comme les SCOT, pourrait être construite en prenant en compte les stratégies de développement des autres périmètres d'étude. Un SCOT commun à Metz et Nancy pourrait également permettre de fédérer les acteurs de ces deux villes. Enfin, il est possible de développer une DTA au sein du sillon, afin de prendre des recommandations pour l'ensemble de ce territoire.

Vis-à-vis de documents thématiques, relatifs à des thématiques particulières, le Conseil Régional de Lorraine pourrait faire participer les autres acteurs régionaux à leur mise en place.

Aller à l'encontre de rivalités bien ancrées dans les mentalités, au niveau des citoyens comme des acteurs régionaux n'est certes pas aisé. Cependant, le développement de projets phares, dont les retombées pourraient avoir des répercussions au niveau de la région entière (Canal Saône Moselle, développement de l'intermodalité) pourrait progressivement conduire à un changement des mentalités.

2.3 FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

2.3.2 INSCRIRE LES ACTEURS SUPRA RÉGIONAUX DANS LE PROJET

La reconnaissance du projet lorrain passe également par une bonne adéquation avec les autorités suprarégionales que sont l'Etat et l'Europe.

METTRE EN COHÉRENCE LES PROJETS LORRAINS AVEC LES POLITIQUES DE L'ÉTAT ET L'EUROPE

Ainsi, les politiques régionales sont liées aux politiques de l'Etat. Le projet lorrain, par exemple la réalisation d'un SRADT, doit donc respecter certaines règles fixées par l'Etat, à savoir :

Les SRADT doivent être compatibles avec les schémas de services collectifs. Ceux-ci, documents référence de planification, finalisés par la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale), font l'objet d'une prospective à 20 ans, sur la base d'éléments réunis avec les conseils régionaux, sous l'égide des préfets, avec l'aide des services décentralisés de l'Etat. Ces schémas préparent le SRADT, qui lui-même se doit de cadrer les contractualisations des Conseils Régionaux, comme le Contrat de Plan, cela à horizon 20 ans. Le

SRADT doit également intégrer le Schéma Régional de Transports. Ces schémas concernent plusieurs domaines, plus précisément 9 thèmes, à savoir l'enseignement supérieur et la recherche, la culture, la santé, l'information et la communication, le transport, l'énergie, les espaces naturels et ruraux, le sport.

Par ailleurs, il est à noter que l'Etat français, bien qu'encore centralisé, dans le cadre de la construction européenne tend à soutenir les initiatives régionales. Celles-ci restent cependant dépendantes de l'Etat via les Schémas de Services Collectifs cités précédemment ou encore le CPER (Contrats de Projets Etat Région). Néanmoins, la transformation des Contrats de Plan en Contrats de Projets Etat Région a permis de réduire les interventions de l'Etat au niveau régional aux objectifs de compétitivité et attractivité du territoire, de promotion du développement durable et enfin de cohésion sociale et territoriale.

Concrètement, l'Etat est encore largement présent dans certaines décisions, cela même s'il ce changement d'axe politique s'est traduit récemment par un financement partagé du TGV Est Européen : ainsi, et pour la première fois, les collectivités locales ont dû participer financièrement à la mise en fonctionnement de la ligne.

A travers ces contrats, l'Etat bénéficie des fonds européens FSE (Fonds Social Européen) et FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) en consacrant la majeure partie de son enveloppe (75 %) à des projets tournés vers l'innovation et la compétitivité (promulguées par la Stratégie de Lisbonne) ou vers le développement durable (promulgué par la Stratégie de Göteborg).

L'Europe comme l'Etat soutiennent également, dans cette optique, les stratégies de soutien à un développement métropolitain, l'Etat via la politique menée par la DIACT (Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires), l'Europe via les stratégies citées précédemment.

DONNER LA POSSIBILITÉ AUX STRUCTURES TRANSFRONTALIÈRES D'ÊTRE PORTEUSES DE PROJET

Cependant, les structures transfrontalières dans laquelle la région Lorraine est incluse, comme la Grande Région ou les réseaux de villes (QuattroPole ou LELA+, ce dernier réunissant Luxembourg, Esch, Longwy, Arlon, Metz et Thionville), ce, ne sont pas porteurs de projets,

2.3 FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

car ne bénéficiant pas d'une véritable gouvernance, cela malgré l'implication des Exécutifs de toutes les régions membres.

Pourtant, l'Union Européenne, via le Comité des Régions ou encore les moyens financiers dans le cadre des initiatives communautaires Interreg, favorise la coopération transfrontalière et inter-régionale.

Mais récemment, la mise en place de l'outil GECT (Groupement Européen de Coopération Territoriale) est intéressante. Ainsi, en tant que structure autonome, dotée d'une autonomie financière, le GECT pourra « embaucher du personnel, signer des contrats, lancer des appels d'offre et agir en tant que Maître d'Ouvrage d'un projet de coopération territoriale européenne ». (Source : Mission Opérationnelle Transfrontalière, Octobre 2006)

Actuellement, l'association Zukunft Saar Moselle Avenir est en train de mettre en place un Eurodistrict souhaitant à terme s'appuyer sur cet outil. De même, des réflexions sont menées au niveau du site de Belval.

La gouvernance transfrontalière, grâce au récent GECT, pourra ainsi s'organiser, en incluant

la participation à la fois des collectivités locales et des Etats membres.

AMÉLIORER LA VISIBILITÉ LORRAINE DEVANT SES VOISINS

Le développement d'une stratégie métropolitaine en Lorraine améliorerait de fait la visibilité du territoire. De plus, cette visibilité serait accentuée avec la mise en place de projets transfrontaliers, notamment au Nord du territoire régional. Cependant, à l'heure actuelle, cette visibilité est limitée, du fait d'un problème de représentativité de la région et de ses départements.

Ainsi, si l'on s'en tient à la Nomenclature d'Unités Territoriales Statistiques (NUTS) définie par l'Union Européenne, la région Lorraine se situe au niveau NUTS 2 (à savoir qu'elle rassemble de 800 000 à 3 000 000 d'habitants). Or, elle se situe à un niveau statistique inférieur par rapport aux autres territoires transfrontaliers qui lui sont voisins : le Luxembourg est un Etat à part entière, et les Länder allemands ainsi que la Wallonie belge sont des Etats fédérés, classés NUTS 1, et rassemblant, près de 4 Millions d'habitants pour le Land de Rhénanie Palatinat et 3,5 Millions d'habitants pour la région Wallon-

ne. La Sarre et le Grand Duché du Luxembourg ne rassemblent pas autant de population, mais ont des pouvoirs plus importants que la région Lorraine, en tant que Land allemand et Etat.

A ce propos, le problème de représentativité de la Lorraine se traduit concrètement par les rencontres entre région voisines, qui côté lorrains rassemblent un grand nombre d'acteurs, représentants de l'Etat, du Conseil Régional et enfin des Conseils Généraux concernés.

2.3 FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE : INSCRIRE LES ACTEURS SUPRARÉGIONAUX DANS LE PROJET

Tendances lourdes :

- Désengagement progressif de l'Etat et de l'Europe.
- Poursuite de la construction européenne.
- Renforcement des projets transfrontaliers.
- Mise en place du SMOT (Schéma de Mobilité Transfrontalière)

Signaux faibles (phénomènes émergents)

- Ebauche de gouvernance transfrontalière.
- Disparition des départements, impliquant un interlocuteur en moins.

Ruptures

- Arrêt d'une construction de coopération transfrontalière en Lorraine

Régulations

- Utilisation de l'outil GECT
- Parler d'une voie devant les partenaires transfrontaliers.
- Trouver un projet commun régional rassemblant les acteurs, comme un SRADT.

Blocages

- Refus de la part de l'Etat d'outils comme le SRADT ou la mise en place d'un GECT.
- Etouffement de la voix régionale par l'Etat

2.3 FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

PROPOSITIONS

Afin de construire une métropole Lorraine équilibrée, il est nécessaire d'inscrire les différents acteurs dans un même projet. Ceci peut éventuellement passer par la mise en place d'un SRADT, qui doit cependant être adapté aux demandes émanant de l'Etat comme de l'Europe.

La mise en évidence d'une identité régionale est fondamentale, et doit dépasser les intérêts locaux, tant au niveau des habitants que des acteurs de l'aménagement du territoire. Par ailleurs, un tel objectif pourra permettre de réussir à parler d'une seule voie devant le transfrontalier.

A terme, réussir à parler d'une seule voie devant le transfrontalier pourra passer par la nomination d'une personne reconnue, capable de tenir compte des avis de tous les acteurs, des Conseils Généraux à l'Etat.

Le jeu d'acteurs reste complexe en Lorraine, d'abord du fait de rivalités historiques, et du fait de la présence des acteurs transfrontaliers.

L'initiation à des visions d'avenir pour le territoire régional pourrait réunir différents acteurs.

La mise en place de coopérations pour les grands problèmes ou chantiers du territoire lorrain est donc envisageable.

CONCLUSION

Ces trois objectifs nous ont guidé tout au long de notre travail et nous ont permis de raisonner à la fois en matière d'analyse, d'éléments de prospective et de propositions. Plus ciblés sur des éléments précis, ils constituent des leviers d'action.

Nous avons tenté au travers ces trois objectifs de balayer un ensemble relativement exhaustif des problématiques à résoudre lors de la stratégie métropolitaine lorraine.

Cependant, il est nécessaire, en tenant compte des analyses réalisées ainsi que des grands enjeux territoriaux, de détailler certaines actions concrètes orientées vers la stratégie métropolitaine.

Le tome suivant se propose de développer certaines actions. Elles seront suivies par la description de scénarii hypothétiques décrivant l'avenir éventuel de la métropole Lorraine, cela en prenant encore une fois en compte les tendances et les ruptures susceptibles d'intervenir en Lorraine.

Jean DURBANO

Clément GERBER

Julie HABERKORN

Mickaël HAGEGE

Marion VILAIN

Katharina WILLEKE

VERS UNE MÉTROPOLE LORRAINE DE RANG EUROPÉEN



TROISIÈME PARTIE : LES MOYENS D'UNE STRUCTURATION MÉTROPOLITAINE EUROPÉENNE ET AMBITIEUSE

TROISIÈME PARTIE : LES MOYENS D'UNE STRUCTURATION MÉTROPOLITAINE EUROPÉENNE ET AMBITIEUSE

Après le détail des propositions dans le premier tome, ce troisième tome va plus loin dans sa réponse aux enjeux liés à l'émergence d'une Métropole Lorraine. Il propose des actions concrètes, réalisables par le Conseil Régional, et met en évidence quatre scénarios qui représentent deux futurs possibles selon les principales orientations décidées.

La première partie du tome est consacrée aux actions. Celles-ci sont destinées au Conseil Régional, il ne faut donc pas voir de contradiction lorsqu'une action a priori destinée au territoire métropolitain s'étend à la région entière. Leur déclinaison reprend la forme des enjeux du premier tome, ainsi, les actions sont classées en trois parties : construire une identité métropolitaine forte et rayonnante, Organiser le territoire pour une métropole cohérente, Fédérer les acteurs autour d'un projet commun. Il arrive que les actions proposées relèvent de plusieurs enjeux ; dans ce cas l'action est placée dans l'enjeu le plus pertinent, et un renvoi est effectué vers l'action dans l'autre enjeu.

Les actions présentées ne sont en aucun cas des solutions « miracles ». L'émergence d'une métropole est un phénomène complexe, cela dépend d'un nombre important de paramètres, dont seuls quelques uns peuvent être influencés par des actions menées par le Conseil Régional. En parallèle des actions régionales, il est indispensable que les villes concernées par la métropolisation lorraine s'associent pour mettre en place leurs propres actions. La région n'est en effet pas compétente sur un certain nombre de points importants du développement métropolitain puisque celui-ci est essentiellement un fait urbain. Cependant, quelles que soient les actions réalisées, il subsiste toujours une part d'incertitude qui ne permet pas d'affirmer le futur des villes lorraines dans vingt ans. De plus, le souhait de devenir une métropole de rang européen est désormais le leitmotiv de toutes les grandes agglomérations françaises. La Métropole Lorraine ne devra donc pas juste améliorer sa propre situation, mais faire mieux que ses rivales françaises et se détacher dans cette compétition d'un nouveau genre.

Nos actions sont cependant utiles pour le développement métropolitain, qu'il aboutisse ou non à l'émergence d'une métropole européenne. Il s'agit en effet d'actions rédigées de manière absolue, et leur mise en place ne relève pas de nos choix.

TROISIÈME PARTIE : LES MOYENS D'UNE STRUCTURATION MÉTROPOLITAINE EUROPÉENNE ET AMBITIEUSE

La seconde partie aborde les différents scénarii retenus. Ceux-ci ont été construits en fonction des grandes orientations qui peuvent être décidées, c'est-à-dire en fonction des actions privilégiées.

Les scénarii sont également l'occasion d'anticiper les dangers de certaines actions, leur faiblesse ou leur force. L'évolution à vingt ans des scénarii permet en effet d'imaginer l'évolution de la Lorraine en fonction des actions menées, mais aussi de percevoir de nouveaux problèmes qui peuvent naître ou s'aggraver.

Ces scénarii laissent donc la place à l'intuition. Nul ne peut prévoir ce qui se passera vraiment si l'on réalise telle ou telle action dans l'état actuel des choses. Cependant, ce travail permet de dépasser la vision à court terme qui s'impose souvent à nous. Grâce à l'écriture des scénarii nous pouvons inventer plusieurs futurs possibles pour la Lorraine. Nous pouvons également anticiper des erreurs ou au contraire conforter un certain nombre de positions. En effet une action ou une orientation a priori positive peut se révéler avoir des effets négatifs lorsque nous étudions l'ensemble de ses interactions avec les autres paramètres.

Quatre scénarii ont été retenus.

SOMMAIRE

1. Actions concrètes pour un territoire métropolitain lorrain intégré	p 5
2. Deux Scenarii souhaités pour le processus de métropolisation	p 32
2.1 Une Métropole bipolaire qui diffuse	p 34
2.1.1 Les orientations d'aménagement du territoire métropolitain	
2.1.2 Le processus de métropolisation s'appuie sur des territoires moteurs	
2.2 Une métropole Européenne polycentrique et connectée	p 39
2.2.1 Les orientations d'aménagement du territoire métropolitain	
2.2.2 Une métropole polycentrique intégrée	

SOMMAIRE

3. Deux visions d'avenir pour la Lorraine tenant compte de ruptures	p 46
3.1 Un processus de métropolisation lorrain freiné par une inéluctable adaptation aux contraintes d'utilisation des res sources	p 49
3.1.1 Des contraintes environnementales accrues au sein des espaces lorrains	
3.1.2 Des pôles plus ou moins indépendants	
3.2 Un espace métropolitain lorrain face a des territoires métropolitains voisins forts et influents	p 54
3.2.1 Un espace métropolitain Nord lorrain sous dépendance transfrontalière	
3.2.2 Un territoire métropolitain transfrontalier	
<i>Conclusion</i>	<i>p 57</i>
<i>Glossaire</i>	<i>p 58</i>
<i>Bibliographie</i>	<i>p 81</i>

1. ACTIONS CONCRÈTES POUR UN TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN LORRAIN INTÉGRÉ

La présentation de nos fiches actions constitue la finalité de notre réflexion puisqu'il s'agit de proposer ce qui peut être envisagé pour soutenir concrètement les dynamiques métropolitaines au sein de la Lorraine. Nos propositions sont à considérer comme des outils d'aide à la décision pour véritablement intégrer l'espace métropolitain lorrain dans son contexte géographique, à la fois à court terme et sur une longue durée.

METTRE EN PLACE UN PASSEPORT CULTUREL AU SEIN DU TERRITOIRE



CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

Intérêt pour la métropolisation

Les analyses que nous avons mené au long de notre réflexion démontrent que les villes de Metz et de Nancy restent centrées sur leur propre offre culturelle. Elles présentent chacune séparément leurs grands équipements culturels sans réelle complémentarité (opéras et théâtres en particulier). Il existe par exemple peu de projets ou de promotion en commun, comme cela est déjà le cas au niveau de la Grande Région (cf. Luxembourg et Grande région, capitale européenne de la culture en 2007). Or la culture est une composante essentielle d'une métropole tant par la qualité de vie qu'elle apporte aux habitants que par l'image positive qu'elle véhicule. Elle contribue ainsi à l'attractivité de la métropole. Mais, pour que cette offre culturelle soit satisfaisante tant qualitativement que quantitativement, elle nécessite la mise en place de moyens importants que seule la réunion des agglomérations messine et nancéenne peut permettre.

Objectifs

Renforcer la coopération entre les villes à travers la culture.

Proposer une offre culturelle complémentaire

Il pourra s'agir de créer un opéra commun. Mais il s'agit davantage de mettre en place un système billettique commun pour l'accès à la culture, et ce afin que l'offre commune ne constitue pas une baisse de l'offre et de la demande au sein de l'espace commun. Cela peut se faire à travers par exemple une tarification unique, un passeport culturel unique, un site Web commun présentant les événements. Par ailleurs, il pourra s'agir de présenter un circuit culturel lorrain, permettant ainsi d'accroître la visibilité du territoire.

Présentation

Ce "pass culturel" concerne l'ensemble des équipements culturels ainsi que l'ensemble des spectacles présents dans l'espace métropolitain: théâtres, musées, lieux de spectacles, opéras et

ballets, festivals.

La possession d'un pass culturel permet d'obtenir des réductions allant jusqu'à 50% sur l'entrée dans ces établissements. Le pass culturel est individuel, et le prix de l'abonnement à déterminer. Le pass culturel est en vente dans les offices du tourisme de l'Espace Métropolitain, ainsi que dans les établissements concernés.

La création de ce pass est associée à des actions de promotion et de communication :

- La création d'un site web ayant une double fonction de diffusion de l'information sur l'offre du pass lui-même ainsi que sur toutes les offres culturelles disponibles et de billetterie puisqu'il permet d'acheter en ligne ou de réserver des places pour les événements à venir.
- La présentation du pass dans les magazines spectacles.
- La diffusion de flyers ou de brochures sur le pass culturel et sur certains des événements qu'il soutient.

METTRE EN PLACE UN PASSEPORT CULTUREL AU SEIN DU TERRITOIRE



CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

Atouts

Permet une meilleure visibilité de l'offre culturelle.
Nécessite relativement peu de moyens pour sa mise en œuvre. Mise en œuvre rapide.

Inconvénients

La mise en place d'un pass seul a une portée limitée, c'est une action indispensable mais qui n'est pas suffisante.

Acteurs concernés

L'ensemble des acteurs déjà concernés par le secteur culturel en Lorraine et plus particulièrement dans les agglomérations de Metz et de Nancy. Si cette action doit soutenir la future Métropole Lorraine, mise en place par le conseil régional, elle s'adresse alors à l'ensemble du territoire régional. Il est même souhaitable que cette action se réalise au niveau de la Grande Région.

Coûts et financements

Financement habituel du secteur de la culture en Lorraine, municipalités, département, région, fonds régionaux Etat, fonds européens. Grande Région si elle est impliquée dans le projet. Des partenaires privés sont aussi associés aux financements.

Une action comparable dans la ville d'Aschaffenburg (Bavière) a représenté un investissement de 20 à 30 000 euros pour la première année de mise en place du pass culturel.

● CONTRIBUER À LA FORMATION D'UN REGROUPEMENT D'ENTREPRISES ET DE LABORATOIRES DE RECHERCHE AUTOUR DES TECHNOLOGIES DE LA GÉOTHERMIE



CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

Intérêt pour la métropolisation

La mise en place de ce regroupement de type « cluster » se veut conférer une nouvelle spécialité à la Métropole Lorraine axée sur les technologies innovantes.

Présentation

La création de ce regroupement autour de la géothermie doit initier un esprit de créativité et d'innovation tout en favorisant une synergie entre les acteurs par le partage et l'échange de connaissances. Les externalités positives générées et l'effet d'entraînement induit par ce pôle permettra d'attirer de nouvelles entreprises, de participer à l'émergence et au développement de PME et PMI dans ce do-

main.

Le développement des technologies liées à la géothermie en Lorraine se situe dans un contexte favorable :

- La Lorraine dispose d'organismes possédant des compétences de pointe dans ce domaine : l'Ecole nationale de géologie de Nancy, le B.E.P.G (Bureau d'Etudes Environnement Pédologie et Géologie), l'INPL (Institut National Polytechnique De Lorraine), l'Université De Nancy 1 Henri Poincaré.
- Une partie du territoire lorrain se prête au développement de cette technologie notamment autour de Nancy.
- Les énergies renouvelables sont promises

à un fort développement et la géothermie correspond à une des sources d'énergie les moins exploitées.

Il s'agit grâce à ce réseau de regrouper les acteurs de la géothermie déjà présents en Lorraine et de favoriser le développement et l'implantation de nouveaux acteurs.

La maîtrise d'ouvrage de ce réseau peut être assurée par un groupement d'intérêt public ou économique, chargé d'animer le réseau d'entreprises à travers l'organisation de colloques, la mise en place de sites participatifs. Cette structure aura également une mission de veille et de prospection.

● CONTRIBUER À LA FORMATION D'UN REGROUPEMENT D'ENTREPRISE ET DE LABORATOIRE DE RECHERCHE AUTOUR DES TECHNOLOGIES DE LA GÉOTHERMIE



CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

Objectifs

Placer la Métropole Lorraine sur une niche technologique
Contribuer au développement de l'image d'une Lorraine
verte et innovante.

Atouts

Il s'agit d'une filière innovante à fort potentiel.
Participe au développement d'un tissu économique innovant.

Inconvénients

La création d'un regroupement d'entreprises ne se décide pas, il dépend des acteurs déjà présents. On peut donc ici seulement créer des conditions favorables au développement de cette filière.

Coûts et financements

L'animation de ce réseau a un coût variable en fonction des actions envisagées, il est à déterminer par les membres du réseau. Une cotisation annuelle des membres permet le financement. Des aides publiques peuvent venir en complément (Europe, Etat, Région...)

Acteurs concernés

Les organismes de recherche, les entreprises et les structures travaillant dans ce domaine, le Conseil Régional, les villes et EPCI souhaitant s'impliquer.

● SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES DESSERTES FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE DE LA MÉTROPOLE LORRAINE



CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPOLITAIN FORT ET RAYONNANT

Intérêt pour la métropolisation

Une métropole est capable d'attirer et de diffuser des flux. Les flux de passagers en font donc partie. La Métropole Lorraine doit de plus tirer profit de sa situation au cœur de l'Europe.

Présentation

Il s'agit d'encourager le développement des dessertes ferroviaires à grande vitesse en Lorraine. Le soutien à l'aboutissement de la phase 2 du TGV Est vient donc en priorité. Cependant, d'autres projets peuvent ensuite être évoqués (notamment pour connecter la Métropole Lorraine au Nord de l'Europe, et au Sud de la France):

Le projet EuroCapRail visant la mise en service d'une ligne ferroviaire Grande Vitesse en Europe de-

puis Bruxelles jusqu'à Luxembourg-ville.

L'amélioration de la connexion de l'Espace Métropolitain à la LGV Rhin-Rhône actuellement en cours de construction. (Plusieurs alternatives sont envisageables : l'amélioration des réseaux vers Epinal, puis Besançon, ou encore la construction d'un nouveau barreau ferroviaire Grande Vitesse de Nancy vers Dijon.)

En amont de la mise en place d'infrastructures, de nouvelles liaisons TGV directes peuvent être développées comme Strasbourg-Londres via la gare Lorraine TGV ou encore Strasbourg-Bruxelles via Metz.

Objectif

Connecter la Métropole Lorraine à l'Europe et aux autres métropoles européennes

Atouts

Le TGV rapproche les villes desservies. Il facilite les échanges et est synonyme de modernité.

Inconvénients

La mise en place de Lignes à Grande Vitesse est une procédure lourde et coûteuse. Ces opérations se planifient des années en amont. A court terme, hormis la réalisation de la phase 2 du TGV Est Européen, il n'y a donc aucune opération planifiée en direction de la Lorraine.

Acteurs concernés

Etat français, Europe, région Lorraine, Réseaux ferrés de France, éventuellement Belgique, Allemagne, Luxembourg.

COORDONNER LES ACTIONS DES DIFFÉRENTES AUTORITÉS ORGANISATRICES DES TRANSPORTS À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE



ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Intérêt pour la métropolisation

La coordination des offres de transport public sur le territoire métropolitain est un élément important qui facilite les déplacements et les échanges au sein de la métropole. Si l'on souhaite par exemple qu'une personne habitant Nancy puisse se rendre en transport en commun à Metz et ensuite utiliser les transports en commun, cela nécessite un effort de mise en cohérence en amont.

Présentation

Cette coordination peut passer par la création d'un syndicat mixte des transports pour la gestion des transports sur le territoire métropolitain. Les différentes AOT conservent ainsi une partie de leurs compétences mais délèguent la gestion des transports et la définition de politique publique des transports.

Objectifs

Proposer un service de transports en commun continu sur l'Espace Métropolitain (tant pour les tarifications que pour les dessertes)

Coordonner les offres de transport de différentes autorités organisatrices des transports actuelles (faire correspondre les horaires des TER aux bus).

Atouts

Facilite l'utilisation des transports en commun sur l'ensemble du Territoire Métropolitain.

Facilite la gestion de l'organisation des transports.

Inconvénients

Le périmètre couvert par ce syndicat mixte est difficile à déterminer. Dans l'idéal les transports sont coordonnés avec les pôles urbains voisins de Luxembourg et Sarrebruck.

Acteurs concernés

Les autorités organisatrices des transports participantes : les AOT urbaines, les Conseils Généraux et le Conseil Régional.

Coûts et financements

Cette action ne demande pas de financements supplémentaires, mais un transfert d'une partie des financements existants.

● DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE BUS INTER-CITÉS



ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Intérêt pour la métropolisation

La Lorraine se doit de réaliser sa métropolisation en évitant l'écueil de la saturation des réseaux de transports. Un réseau de transport offrant un service régulier et rapide est en effet la clé d'un bon fonctionnement métropolitain. Or, le sillon lorrain souffre d'ores et déjà d'un problème de saturation imputable principalement aux milliers de travailleurs transfrontaliers qui font la navette quotidiennement entre la Lorraine et le Luxembourg. La Lorraine doit donc se mobiliser pour offrir un réseau de transports en commun performant à ses habitants. Malheureusement, l'offre Métrolor est à court terme proche de la saturation si aucune amélioration n'est réalisée, il faut donc envisager des solutions alternatives qui permettent au plus grand nombre l'accès aux transports en commun, d'où l'idée d'un service de bus à haut niveau de service (BHNS) éventuellement en site propre.

Présentation

Un réseau de bus n'est pas une nouveauté, il en existe déjà notamment sous l'autorité du département. Cependant ce futur réseau est intéressant dans le sens où il vise une population active d'ordinaire plus habituée à prendre sa voiture ou éventuellement le train. Ce réseau vient en soutien de l'offre TER, il lui est complémentaire. D'ailleurs, l'abonnement à ce réseau sera commun avec l'abonnement Métrolor. Il suppose la mise en place de voie réservée pour ces bus ainsi que l'acquisition d'une nouvelle flotte de bus et de car moderne et confortable.

Une ligne de bus transfrontalière a déjà été mise en service : celle-ci relie Thionville et Hayange à Luxembourg-ville. Le réseau de BHNS intègrera cette ligne et en développera de nouvelles reliant notamment l'ensemble du sillon mo-

sellan au Luxembourg.

Au niveau de l'autoroute A31 une voie spécifique est réservée au BHNS cette ligne peut alors offrir un cadencement toutes les dix minutes

Objectifs

Offrir un service de transports en commun performant qui vienne soutenir l'offre Métrolor déjà existante.

Maintenir l'augmentation régulière de la part modale des transports collectifs dans les trajets journaliers.

Desservir des zones non desservies par les chemins de fer.

● DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE BUS INTER-CITÉS



ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Atouts

Ce service permet la mise en place d'un réseau de transports en commun cadencé sans la contrainte de la création de nouvelles infrastructures (il fonctionne en effet sur le réseau routier existant).

Il est rapidement réalisable et présente un coût relativement faible pour ce qui est des transports.

Il a un éventail de destinations supérieur à celui du train.

Inconvénients

Les services de car ou de bus ont souvent une image négative, plus associée au transport scolaire ou à un moyen de déplacement réservé aux personnes n'ayant pas d'autre possibilité, qu'à un moyen de transport moderne, permettant de rallier rapide-

ment son lieu de travail.

Les bus, lorsqu'ils circulent au diesel ou à l'essence, restent des transports relativement polluant. Cet inconvénient peut être dépassé en investissant dans des bus propres circulant par exemple grâce à des biocarburants, à une pile à combustible, ou encore à l'électricité. Cet effort peut permettre en plus de soutenir le développement d'une filière de véhicules propres dans la région et contribue également au renouvellement de l'image de la Lorraine.

Pour être totalement performant, et éviter les embouteillages, il faut privilégier le transport en site propre, ce qui place ce réseau en concurrence avec le réseau des véhicules individuels. Cette concurrence risque de poser problème car une diminution du nombre de voies sur des liaisons déjà saturées est difficilement acceptable par les automobilistes.

Acteurs concernés

La Région en tant qu'actrice du transport régional.

Les départements puisqu'ils ont le savoir faire des réseaux de cars.

Les villes concernées par les arrêts de ces cars.

Le Luxembourg, l'Allemagne et la Belgique lorsqu'il s'agit de liaison transfrontalières.

Coûts et financements

Région, Etat français, Luxembourg, fonds européens, employeurs.

● AMÉLIORER LES PRINCIPAUX POINTS BLOQUANTS DU RÉSEAU FERROVIAIRE



ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Intérêt pour la métropolisation

Sur les lignes les plus fréquentées, le réseau ferroviaire est déjà proche de la saturation : la région a passé commande de trains de grande capacité et la fréquence actuelle atteint quasiment un train toutes les quinze minutes durant les heures de pointe sur certains axes. Bien que cette fréquence tienne compte des trajets réalisés en bus, la fréquence maximale est presque atteinte en l'état actuel du réseau, et la création de nouvelles voies est pour le moment difficilement envisageable.

Présentation

L'amélioration du réseau ferroviaire vise donc, en réaménageant ponctuellement les nœuds ferroviaires les plus bloquants, à permettre une augmentation sensible de la capacité du réseau.

Il s'agit notamment :

- D'augmenter le nombre de quais dans les gares qui le nécessitent (Nancy), et lorsque cela n'est pas possible d'augmenter la longueur des quais pour pouvoir accueillir simultanément deux rames.
- De perfectionner l'ensemble des systèmes de signalisation, de contrôle et de gestion automatique des lignes, ceci pour réduire les délais minimums réglementaires de sécurité entre le passage de deux rames.
- D'augmenter la capacité des trains pour obtenir un réseau de type RER.

Objectif

Augmenter la capacité du réseau ferroviaire lorrain sans engager de gros travaux (comme le quadruplement de la voie sur l'axe du sillon mosellan pour l'heure actuelle impossible).

Atouts

Ne nécessite pas de gros travaux comme la création d'une autre voie

Est réalisable assez rapidement.

Inconvénients

Ne peut pas résoudre tous les problèmes de saturation.

Acteurs concernés

Le Conseil Régional, Réseau Ferré de France, les gestionnaires des gares concernées

Coûts et financements

Fonds européens, Etat, Région, SNCF, Réseau Ferré de France, villes dont les gares sont concernées par ces réaménagements.

● PRODUIRE DES INFORMATIONS COMMUNES AUX AGENCES D'URBANISME DE METZ, DE NANCY, ET DU NORD MOSELLAN



ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Intérêt pour la métropolisation

La maîtrise du développement d'une Métropole Lorraine suppose une connaissance pointue et partagée de l'état actuel de cette future métropole, d'où l'importance de la production d'études et de la collecte de données que ce soit en matière d'urbanisme que d'aménagement spatial en général. A l'heure actuelle, une partie de ce travail est réalisé par les agences d'urbanisme de Metz, du Nord mosellan et de Nancy ainsi que par l'Agence de Développement du Val de Lorraine. Cependant ces agences travaillant séparément, un manque de données harmonisées est à constater.

Présentation

Il s'agit dans un premier temps de produire des études communes, ou tout du moins standardisées, entre les territoires couverts par les différentes

agences d'urbanisme ou de développement, de façon à avoir une vision claire de l'état actuel du processus métropolitain.

Dans un second temps il s'agit pour les agences de proposer des orientations communes.

Le Conseil Régional peut favoriser cette association en demandant la production d'études ou de données de la part des différentes agences.

A terme, une collaboration pourrait aboutir à une fusion des agences.

Objectifs

Faciliter la connaissance du territoire de la Métropole Lorraine

Déterminer les zones les plus actives dans l'émergence d'une Métropole Lorraine.

Atouts

Facilite la comparaison entre les agglomérations nancéennes et messines.

Inconvénients

Le territoire soumis au processus métropolitain n'est pas automatiquement intégralement compris dans le périmètre des agences d'urbanisme concernées.

Acteurs concernés

Les communautés d'agglomération de Metz et de Nancy ainsi que leurs agences d'urbanisme. L'Agence de Développement du Val de Lorraine.

● S'APPUYER SUR ADIELOR POUR MENER UNE PROSPECTION ACTIVE AUX ENTREPRISES



ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Intérêt pour la métropolisation

Le Conseil Régional peut ainsi à travers le service ADIELOR encourager l'implantation et la création d'entreprises dans les domaines qu'il souhaite soutenir.

Présentation

Les missions à développer en lien avec le service économique du Conseil Régional sont le soutien à la création d'entreprises, l'encouragement à la transmission-reprise d'entreprises, l'accompagnement en phase de développement des entreprises, ainsi que l'ouverture à l'international. Il s'agit d'avoir une structure capable de mettre en œuvre des stratégies de veille économique détectant des projets de développement et de création d'entreprises. L'action consiste à renforcer et développer des compétences en matière de prospection et de mise en réseau des entreprises. ADIELOR doit aussi participer à la com-

munication et à la promotion de la notoriété économique de la Métropole Lorraine. Cette section au Conseil Régional de Lorraine aura à charge l'information économique et documentaire, l'assistance à la définition de stratégies de développement.

Pour la réussite de cette action, le Conseil Régional doit définir ses objectifs en matière d'accueil d'entreprises mais également déterminer les filières économiques qui viendront soutenir le développement métropolitain.

Objectifs

Solliciter l'accueil de nouvelles activités et entreprises sur les espaces clés du Territoire Métropolitain Lorrain,

Cibler la prospection des entreprises dans des domaines choisis qui puissent être porteurs pour le développement métropolitain.

Eviter la tendance au « saupoudrage » en ciblant les aides aux entreprises dans des domaines visés.

Atouts

Ce service peut accompagner les démarches de stratégie et de planification des collectivités. Il contribue alors à l'évolution des politiques d'aménagement du territoire. Il s'agit essentiellement d'anticiper les mutations économiques auprès des entreprises.

Inconvénients

Les aides aux entreprises sont désormais très réglementées au niveau européen.

Acteurs concernés

ADIELOR, les Comités d'Expansion de Moselle, Meurthe et Moselle, l'Agence Meuse Développement, les communautés d'agglomérations de Metz et Nancy. Le Conseil Régional et notamment son service dédié à l'économie ainsi que celui lié à l'aménagement du territoire.

● CRÉER UNE SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE TRANSFRONTALIÈRE



ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE

Intérêt pour la métropolisation

La société d'économie mixte permet de prendre en charge la maîtrise d'ouvrage d'opérations d'aménagement transfrontalier. Parmi les outils permettant la réalisation d'opérations d'aménagement, avec une maîtrise d'ouvrage « commune » figurent : le Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) « Centre Hardt-Rhin supérieur », le GLCT « EUROZONE » et la société d'économie mixte locale issue de la loi « Solidarité et renouvellement urbain ».

Présentation

Les sociétés d'économie mixtes locales sont créées à l'initiative de collectivités locales ou de leurs groupements pour réaliser des opérations d'aménagement, de construction, pour exploiter des services publics à caractère industriel et commercial ou pour toute autre activité d'intérêt général.

En ce qui concerne les opérations d'aménagement l'objet peut être : de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs, de lutter contre l'insalubrité, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels.

Les SEML interviennent le plus souvent à la demande d'une personne, actionnaire ou non, publique ou privée, elles ont dans ce cas le rôle de prestataire. Cependant, elles peuvent aussi mener des opérations propres c'est-à-dire à leur propre initiative.

Lorsqu'une SEM répond à un appel de marché public, elle est assimilée à n'importe quelle entreprise et ne bénéficie d'aucune dérogation dans le processus de mise en concurrence ou dans l'exécution du marché. Cependant, une société d'économie mixte peut échapper au code des marchés public si elle

est prestataire de la collectivité qui l'a créé, qui la contrôle et pour laquelle elle réalise l'essentiel de ses activités. Il s'agit alors d'un contrat dit « in house ». Mais à l'heure actuelle, seule une "Société Publique Locale" composée à 100% de capitaux publics permettrait, l'application du "In house".

Une SEM transfrontalière permet la réalisation d'opérations d'aménagement transfrontalières. Deux SEM sont envisagées :

Une société d'économie mixte transfrontalière franco luxembourgeoise ayant vocation à intégrer des capitaux français et luxembourgeois en amont de la création d'un futur GECT (Groupement Européen de Coopération Territoriale). La Belgique peut également être intégrée à ce projet.

Une société d'économie mixte transfrontalière franco-sarroise intéressante dans le cadre de la coopération transfrontalière existante, à travers l'association ZSMA (Zukunft Sarre Moselle Avenir)

● CRÉER UNE SOCIÉTÉ D'ECONOMIE MIXTE TRANSFRONTALIÈRE



ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE

amenée à évoluer en Eurodistrict.

Ces SEM peuvent intégrer des compétences précises comme la gestion d'un service de transport transfrontalier.

En France, la création d'une SEM transfrontalière est conditionnée par un cadre réglementaire strict : le Ministère de l'Intérieur et le Ministère des Affaires Etrangères doit fournir les autorisations sous la forme de dérogations.

Objectifs

Mener des opérations d'aménagement transfrontalières

Favoriser les échanges et la coopération

Intégrer des capitaux publics de plusieurs nationalités ainsi que des capitaux privés, mutualiser les capitaux.

Atouts

Simplifie, banalise les opérations d'aménagement transfrontalières.

Inconvénients

Nécessite une bonne entente entre les différents acteurs

L'application du code des marchés publics fait que les SEM créées par les collectivités ne sont pas automatiquement les prestataires des opérations d'aménagement menées par ces collectivités.

Informations complémentaires

www.créerunesem.fr

Acteurs concernés

Etat luxembourgeois, Région lorraine, Départements (54, 55, 57), communes et communautés de communes situées sur le territoire concerné (de part et d'autre de la frontière), investisseurs privés.

● IMPLANTER UNE VILLE NOUVELLE DANS LE TERRITOIRE NORD LORRAIN



ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Intérêt pour la métropolisation

Le territoire lorrain doit faire face à une demande d'urbanisation croissante, et à un problème de mitage de plus en plus sérieux du fait de l'attractivité de cette zone pour les travailleurs transfrontaliers. Il faut de plus anticiper les besoins en logements liés à la création d'un nouveau pôle générateur d'emplois du côté luxembourgeois : le site de Belval. Or, dans la zone de Longwy, la qualité des logements disponibles n'est pas satisfaisante, et aucune centralité n'est assez importante pour offrir des services quantitativement et qualitativement suffisants. Ces deux éléments participent à la préférence des ménages pour des constructions de maisons individuelles à l'écart des centres bourgs traditionnels. Dans ce contexte, l'implantation d'une ville nouvelle permettrait de développer une véritable économie résidentielle capable de retrouver les centralités perdues.

Présentation

Cette ville nouvelle vient en complémentarité du site luxembourgeois d'Alzette-Belval. Il s'agit d'une éco-agglomération sur la base des écopolis proposées dans le rapport Attali. Ce concept novateur doit participer à l'image positive associée à cette nouvelle ville ainsi qu'à son attractivité pour ses futurs habitants. Elle offrira en effet une qualité de vie nouvelle grâce à l'attention toute particulière portée au respect de l'environnement : économies d'énergie, récupération des eaux de pluie, économie d'espace (grâce à une densification de l'habitat), modes de déplacements doux, espaces naturels. Elle contribuera à la mixité sociale en prévoyant des logements sociaux, très sociaux et des logements en primo accession répartis sur l'ensemble de la ville. Le niveau de la qualité de vie proposé doit répondre aux besoins de la popula-

tion souvent aisée des travailleurs transfrontaliers. Le centre de cette nouvelle ville dispose de services en nombre et en qualité satisfaisants. De nombreux espaces sont réservés aux activités de loisirs et à l'implantation de sites touristiques.

La communication autour du concept d'éco-agglomération doit également permettre d'attirer des financements.

L'ensemble des communes de la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette sont intégrées à cet espace expérimental. Les communes d'Audun-le-Tiche, Rédange et Russange sont concernées par le périmètre de l'Opération.

Après des négociations bipartites entre l'Etat français et celui du Grand Duché, celui-ci est amené à participer financièrement à un certain nombre de frais de la nouvelle commune. En effet en France, la taxe professionnelle est une des principales ressources communale. Or, l'essentiel des activités se

● IMPLANTER UNE VILLE NOUVELLE DANS LE TERRITOIRE NORD LORRAIN



ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE

situant sur le site de Belval, cette commune voit son budget réduit tandis que les besoins de sa population (travaillant d'ailleurs pour une grande part au Luxembourg) sont forts : équipements crèches, bibliothèques,

Objectifs

Enrayer le mitage

Créer une centralité forte capable d'attirer les nouvelles populations

Atouts

Limite l'étalement urbain.

Constitue une extension urbaine pour le projet de Belval

Inconvénients

Il s'agit d'une ville quasi uniquement résidentielle.

La zone doit être suffisamment attractive pour peupler cette ville nouvelle.

Le projet est risqué puisque sa réussite est difficilement prévisible.

On crée ici une nouvelle centralité sans pour autant améliorer les centralités existantes.

La ville doit tenir compte de nombreuses contraintes d'urbanisation notamment les aléas miniers.

Acteurs concernés

L'Etat est impliqué (à travers la DIACT),

Les communes appartenant à la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette (CCPHVA),

Le Conseil Régional,

Les départements de Moselle et de Meurthe et Moselle (le périmètre de la future agglomération transfrontalière concerne ces deux départements)

L'Etablissement Public Foncier de Lorraine (EPFL) puisqu'il détient la plupart du foncier concerné par le projet côté lorrain. Cet organisme est aussi titulaire du droit de préemption sur la ZAD (Zone d'Aménagement Différé) au Nord du périmètre de projet (arrêté du Préfet de région du 27 janvier 2005 portant création de la ZAD). L'EPFL réalise le portage financier, avant de céder les terrains au futur aménageur de la ville nouvelle.

Constitution d'un Etablissement Public d'Aménagement (EPA) côté lorrain ou éventuellement d'une SEM, ayant compétence sur l'ensemble du territoire de la CCPHVA. Cet opérateur aménage la ville nouvelle, durant la période prédéfinie par

● IMPLANTER UNE VILLE NOUVELLE DANS LE TERRITOIRE NORD LORRAIN



ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

l'Opération d'Intérêt National (OIN).

Cet EPA peut ensuite évoluer en Société d'Economie Mixte transfrontalière. Cet organisme possédera en effet la connaissance du terrain côté français et pourra donc devenir l'opérateur d'aménagement privilégié de l'agglomération transfrontalière.

Le futur Groupement Européen de Coopération territoriale (GECT) en cours de création regroupant les Etats français et luxembourgeois, ainsi que les collectivités territoriales de part et d'autre de la frontière. Cet organisme une fois créé pourra mettre en place cette future agglomération transfrontalière, tout en portant ponctuellement d'autres projets transfrontaliers.

Coûts et financements

Financements Privés, Publics à travers l'Etat, la région et les départements. L'Etat luxembourgeois peut également participer.

HARMONISER LES SCOT DES AGGLOMÉRATIONS DE METZ ET NANCY



FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

Intérêt pour la métropolisation

L'émergence d'une Métropole Lorraine nécessite la mise en cohérence et la définition des stratégies d'aménagement sur le territoire métropolitain. La production d'un SCOT englobant les agglomérations de Metz et de Nancy, ou tout du moins la mise en cohérence des SCOT de ces deux agglomérations est donc un moyen d'aboutir à des stratégies d'aménagement identiques ou complémentaires.

Présentation

En Lorraine, deux SCOT sont déjà existants, à savoir, le SCOT Sud Meurthe-et-Moselle qui couvre les trois arrondissements de Nancy, Toul et Lunéville, et le SCOT de l'agglomération de Metz.

Le périmètre du futur SCOT commun à Metz et Nancy reste à définir, en fonction des orientations retenues. Il pourra être limité à la mise en cohérence des SCOT Sud Meurthe-et-Moselle et de l'agglomération messine, voire être étendu aux deux SCOT

en voie d'élaboration dans le Nord du sillon mosellan.

Objectif

Il s'agit par l'élaboration d'un SCOT commun aux agglomérations messine et nancéienne de favoriser une cohérence territoriale à grande échelle.

Atouts

Le SCOT est un document prescriptif, opposable aux PLU, PLH, PDU, aux opérations foncières et d'aménagement, ainsi qu'aux schémas de développement commercial.

Le SCOT présente l'avantage de représenter un périmètre cohérent pour la gestion urbaine. Il permet d'intégrer une vision d'aménagement prospective et durable à cette échelle.

Inconvénients

Deux SCOT couvrant Nancy et Metz sont dorénavant déjà existants, à court terme il semble donc impos-

sible de créer un SCOT unique pour ces deux aires urbaines.

Une des difficultés majeures dans l'élaboration d'un SCOT est la détermination de son périmètre. Ici, est-il pertinent d'intégrer l'ensemble du Nord du Sillon mosellan en regroupant ainsi les quatre SCOT en cours d'élaboration?

Un autre inconvénient tient au coût élevé de la mise en place d'un tel document d'urbanisme.

Coûts et financements

Le coût observé pour les SCOT déjà réalisés s'échelonne de 750 000 à 3 000 000 €.

Ce prix est fonction de la taille du périmètre retenu, du nombre d'habitants concernés, ainsi que des études préalablement réalisées.

Le financement est assuré par les communes prenant part au projet.

Des aides à la mise en place d'un SCOT sont possibles, notamment par la Dotation Générale de Décentralisation.

ELABORER UN SRADT EN LORRAINE



FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

Intérêt pour la métropolisation

Le SRADT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire), en plus de fixer des orientations stratégiques pour l'aménagement du territoire, permet de réunir les acteurs régionaux autour d'un objectif commun, de les faire communiquer, et de planifier des actions en commun. Développer une vision d'avenir à l'échelle de la région est indispensable pour entrer dans un processus de métropolisation en Lorraine.

Présentation

Le SRADT est un document de planification instauré par la LOADT (Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire) en 1995 puis modifié dans la LOADDT (ajoutant le volet Durable) en 1999. Il fixe les orientations d'un développement durable du territoire à moyen terme (10 ans).

Il se compose comme suit:

- Un diagnostic régional prospectif à vingt ans ou plus
- Une charte d'aménagement et de développement durable du territoire régionale qui fixe les grandes orientations stratégiques régionales à dix ans.
- Une annexe cartographique, traduction spatiale des choix retenus

Le SRADT n'ayant pas de caractère prescriptif, sa portée est fonction de sa capacité à être accepté et partagé par l'ensemble des acteurs. Ainsi, la démarche en elle-même vaut autant que le document final.

Objectifs

Aboutir à une vision commune de l'avenir régional

Fixer les orientations stratégiques à dix ans

Coordonner les actions de l'ensemble des acteurs autour d'objectifs communs.

ELABORER UN SRADT EN LORRAINE



FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

Atouts

Sa capacité à mettre en relation les acteurs et à produire un état des lieux partagé.

Un SRADT permet d'obtenir une vision de l'état actuel de la région ainsi qu'une vision prospective à vingt ans. Il évalue la demande ainsi que les besoins présents et futurs. Il définit pour les aménageurs partenaires des régions et de l'État les principaux objectifs relatifs à une localisation plus cohérente des grands équipements, des infrastructures et des services d'intérêt général, et ce afin que ceux-ci concourent plus efficacement à la qualité des services publics.

Coûts et financements

La Région est le principal financeur. L'Etat peut apporter des aides.

Le coût est relativement élevé (un document similaire en région Ile-de-France a coûté 3 millions d'euros).

Inconvénients

Le SRADT n'est ni opposable au tiers ni prescriptif

Sa mise en place est relativement longue si bien qu'il arrive généralement après la production des contrats de plan Etat région ou des schémas régionaux pour lesquels il se serait révélé utile.

Sa production est coûteuse.

Acteurs concernés

Le Conseil Régional mène le projet

Sont également associés au projet: les agglomérations, les pays, les PNR, les représentants des activités économiques et sociales et des associations, les communes préfectorales de département, sous-préfectures, les communes de plus de 20 000 habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme.

TRADUIRE LES OBJECTIFS DU SRADT À TRAVERS UNE DTA



FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

Intérêt pour la métropolisation

L'élaboration d'une DTA se fait habituellement sous l'initiative de l'Etat, cependant, la Région peut recommander leur mise en place dans le cadre des Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) ou en demander la prescription après consultation du Conseil Economique et Social Régional (CESR). La région a ainsi la possibilité d'exprimer ses orientations à travers un document stratégique prescriptif.

Présentation

Les Directives territoriales d'aménagement (DTA) sont des documents d'urbanisme d'Etat stratégiques, de planification à long terme, avec lesquels les documents de planification locale doivent être compatibles. Elles expriment les orientations fondamentales de l'Etat ou dans ce cas de la Région en matière d'aménagement, les objectifs de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation de l'environnement.

Les DTA sont opposables aux schémas de cohérence territoriale (SCOT), aux plans locaux d'urbanisme (PLU), aux plans de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) et aux cartes communales, qui doivent être compatibles avec leurs dispositions.

Les DTA comprennent un rapport écrit, des documents graphiques ainsi qu'un rapport d'évaluation environnementale. Une DTA existe déjà en Lorraine : la DTA des bassins miniers Nord-lorrains. Un tel document pourrait s'avérer utile pour l'ensemble de l'Espace Métropolitain, du fait des difficultés à fédérer les acteurs autour d'un projet régional.

Objectifs

Les DTA sont particulièrement destinées aux territoires présentant des enjeux importants en matière d'aménagement, de développement, de protection et de mise en valeur.

Assurer la cohérence et la convergence de l'ensemble des politiques publiques sur le territoire de la DTA.

Cibler les territoires sur lesquelles la Région souhaite agir.

Fixer les objectifs de localisation et de construction des grandes infrastructures.

● TRADUIRE LES OBJECTIFS DU SRADT À TRAVERS UNE DTA



FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

Atouts

C'est un des seuls documents d'orientation stratégique générale prescriptif disponible pour la Région.

Les DTA étant opposable aux SCOT, une DTA englobant les agglomérations de Nancy et de Metz peut être l'occasion de mettre en cohérence les SCOT rattachés à ces agglomérations sans pour autant produire un SCOT commun.

Le Conseil Régional a déjà participé à l'élaboration d'une DTA, il connaît donc déjà les mécanismes d'élaboration.

Inconvénients

Les DTA sont à l'origine des documents stratégiques à disposition de l'Etat. Elles ne sont pas destinées à s'appliquer sur l'ensemble du territoire, mais sur des zones ciblées présentant des enjeux particuliers.

Acteurs concernés

Lorsque la DTA est à l'initiative de la Région, l'élaboration doit être conduite en association avec les départements, les communes chefs-lieux d'arrondissement ainsi que les communes de plus de 20 000 habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme intéressés et les comités de massifs.

Il appartient au préfet coordonnateur de définir les modalités de cette association.

● DÉVELOPPER L'UTILISATION DE L'OUTIL SIG (SYSTEME D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE) AU SEIN DES SERVICES DU CONSEIL RÉGIONAL DE LORRAINE

Qu'est-ce qu'un SIG ?

Un système d'information géographique (SIG) est un outil informatique permettant d'organiser et de présenter des données géo-référencées, ou plus simplement de construire des cartes rapidement avec les données dont dispose le Conseil Régional de Lorraine.

Plus qu'un simple outil cartographique, un SIG est un véritable outil d'aide à la décision, de suivi et d'analyse territoriale.

Présentation

En Lorraine différentes structures possèdent un SIG : Les agences d'urbanisme (AGURAM, AGAPE, ADUAN), l'agence de développement ADEVAL, ainsi que l'Etat français. Toutes les agences ont des SIG relatifs à leur territoire, bien sûr, d'échelles inférieure à la région. Il peut être cependant intéressant pour la région de les acquérir grâce à un partenariat.

A plus long terme, il sera intéressant de monter un SIG transfrontalier, se basant sur la structure de la Grande Région qui a déjà mis en place un portail statistique. Mais, avant cela, l'acquisition de logiciels, de données et de savoir faire est primordiale pour le Conseil Régional de Lorraine.

Le Conseil Régional de Lorraine dispose actuellement de :

Logiciels :

- Licence MapInfo© (sur quelques postes)
- Le logiciel de gestion de bases de données est Oracle©

Bases de données :

- BD IGN Route 500 (grand est) : routes, réseaux ferroviaires, contours administratifs (à l'échelle de la commune), occupation du sol, complétés avec EPCI, zones emplois, aires urbaines

● DÉVELOPPER L'UTILISATION DE L'OUTIL SIG (SYSTEME D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE) AU SEIN DES SERVICES DU CONSEIL RÉGIONAL DE LORRAINE

- SCAN 25 (carte IGN au 25000^e)
- Bande d'Ortophotoplan (autour du projet de l'A32)

Toutes ces bases de données sont soumises à une autorisation monoposte

Personne ressource :

- Une personne est chargée du SIG au CR à temps partiel (5-10% de son temps de travail)

Les moyens mis en œuvre pour le SIG sont donc à développer.

Il s'agit d'abord d'acquérir des logiciels.

Il existe de nombreux logiciels permettant d'utiliser le SIG dont certains sont gratuits.

Deux types de solutions existent:

- L'acquisition d'une suite de logiciels payants. Il existe trois grandes suites (ARCGis, MapInfo et GéoConcept). Très complètes ces suites peuvent facilement être complétées par des plug-ins (petits logiciels complémentaires) et des tutoriaux (des aides pour l'utilisation). Ces logiciels sont complets et relativement faciles d'accès, mais restent par ailleurs très coûteux. Il existe plusieurs types de licence, les flottantes (une fois leur licence installée sur un serveur, tous les agents du CR peuvent utiliser le logiciel depuis leur poste, le nombre d'utilisateurs simultanés du logiciel ne pouvant être supérieur au nombre de licences) ou les monopostes (un logiciel par poste). Le premier type de licence est idéal, chaque agent a alors la possibilité d'utiliser les logiciels. Le deuxième type de licence oblige à installer les logiciels sur un seul poste (soit celui d'un agent, soit un post dédié au SIG). A titre indicatif, une licence monoposte pour ARCGis vaut 20 000 € en 2008.

● DÉVELOPPER L'UTILISATION DE L'OUTIL SIG (SYSTEME D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE) AU SEIN DES SERVICES DU CONSEIL RÉGIONAL DE LORRAINE

- Une autre possibilité pour le Conseil Régional est d'installer une suite de logiciels gratuite (SAGA, MIGRATIO, DIVAGIS, GCSIG, GRASS, OPENJUMP Victoris, QUANTUMGIS...). Ces logiciels sont moins complets que les précédents et nécessitent donc des logiciels parallèles (pouvant eux aussi être gratuits). L'avantage de ces logiciels, est qu'il est facilement possible de les installer sur tous les postes, du fait de leur gratuité. L'inconvénient est que l'apprentissage des différents logiciels est relativement mal aisé (peu d'aide en ligne, le suivi n'est pas garanti, et peu de personnes sont véritablement formées sur ce type de logiciels).

Outre l'achat de logiciels le fonctionnement d'un SIG nécessite la récolte de données, ainsi qu'un suivi régulier et une mise à jour de ces données.

L'utilisation d'un SIG implique la possession de données géo-référencées (limites de communes par exemple). L'IGN propose des produits. Notamment la BD CARTO© qui contient les réseaux routier et ferrés, les unités administratives, le réseau hydrographique, l'occupation du sol, la toponymie et les équipements divers comme le réseau électrique. Prix (pour une licence monoposte sur toute la Lorraine en 2008) : 9 600€

Il est également important de réunir les données « libres de droits », souvent téléchargeables (gratuitement). Cela a été partiellement réalisé par nos soins (cf : DVD annexe) mais il reste à organiser et à compléter ce travail: cela nécessite un nombre d'heures conséquent (plusieurs semaines de travail).

Beaucoup de données ne sont pas disponibles ou non actualisées. Il faut donc créer ces données pour le Conseil Régional de Lorraine. Cela demande beaucoup de temps mais ce travail a une valeur marchande (possibilité de les vendre ou de les échanger) ; son coût est donc difficile à évaluer.

Une formation interne est nécessaire, pour au moins informer les agents de ce qu'il est possible de faire avec un SIG, et au mieux familiariser les agents à son utilisation.

Un SIG est un système couteux et difficile à mettre en place. Il se révèle malgré tout intéressant, même rentable puisqu'il permet de diminuer les coûts liés aux sous-traitances à des cabinets privés. En disposant d'un outil de SIG, le Conseil Régional affirme ses compétences en matière d'aménagement du territoire.

● DÉVELOPPER L'UTILISATION DE L'OUTIL SIG (SYSTEME D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE) AU SEIN DES SERVICES DU CONSEIL RÉGIONAL DE LORRAINE

Utilisation pour des actions supplémentaires

La mise en place d'un SIG peut faciliter le montage d'observatoires.

Un observatoire du foncier peut être envisagé à l'échelle de la Métropole Lorraine. Cet observatoire récolterait les données à l'échelle régionale.

Il convient par ailleurs de réfléchir à la mise en place d'un SIG transfrontalier, en ce sens où il pourrait faciliter le montage d'observatoires transfrontaliers par une récolte des données organisée à une échelle supranationale. La création d'un observatoire du foncier peut de la sorte être envisagée entre la Lorraine et le Luxembourg.

Inconvénients

Les droits d'accès aux données, et les droits de diffusion sont des freins au développement d'un SIG. Cette difficulté est d'autant plus présente pour l'utilisation d'un SIG dans un cadre supranational lorsque l'on est amené à échanger et partager des données.

Les connaissances nécessaires à l'utilisation d'un SIG sont encore peu répandues.

2. DEUX SCENARII SOUHAITÉS POUR LE PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION

Les deux scénarii qui suivent développent deux visions à vingt ans pour une éventuelle métropole, deux avenir possibles pour la Lorraine. La différence entre ces deux scénarii réside principalement dans l'échelle à laquelle la métropole est envisagée.

Le premier scénario propose une métropole au niveau des deux aires urbaines de Nancy et de Metz. Il s'agit de l'union des deux agglomérations messine et nancéenne qui constituent là les deux cœurs fortement interconnectés de cette métropole de près de 800 000 habitants.

Le second scénario propose une métropole polycentrique à l'échelle européenne. Elle comprend trois pôles principaux : l'aire urbaine luxembourgeoise, l'aire urbaine sarrebruckoise, et les aires urbaines nancéennes et messines. L'originalité du scénario tient ici à la tri-nationalité des trois pôles majeurs formant cette métropole polycentrique.

2.1 UNE MÉTROPOLE BIPOLAIRE QUI DIFFUSE

2.1.1 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

LES IDEAUX DE DEVELOPPEMENT POUR RENFORCER LES TERRITOIRES AU CŒUR DE L'ESPACE MÉTROPOLITAIN LORRAIN

La métropole ainsi décrite repose sur une alliance très forte entre les deux pôles de Metz et Nancy. Elle repose notamment sur les caractéristiques suivantes :

- Un sentiment d'appartenance fort à la Métropole Lorraine et non plus pour chacun des territoires considérés séparément (Nancy et Metz en particulier)
- Des coopérations étendues à tous les domaines, s'appuyant sur chacun des espaces constitutifs du Territoire Métropolitain Lorrain
- De très bonnes connexions entre les pôles moteurs
- Un soutien au développement des espaces interstitiels entre les principales agglomérations

de la métropole lorraine

L'espace interstitiel entre Metz et Nancy constitue le cœur de la forme métropolitaine proposée dans ce scénario. Cet espace accueille les nouvelles infrastructures permettant de mieux « connecter » les deux principaux pôles de la Métropole Lorraine. L' "espace commun" est le siège de réserves foncières importantes qui ont été mobilisées pour des extensions futures, notamment en matière de logements. Le "cœur" de la Métropole Lorraine est plutôt à considérer comme un véritable "poumon" vert rassemblant des lieux de détente et de loisirs pour la population.

Le territoire métropolitain renforcé en son cœur conserve un rayonnement multidirectionnel en étoile équilibré, vers les autres espaces régionaux. La Métropole Lorraine est restée bien connectée aux territoires dynamiques voisins, à savoir au Luxembourg, à Sarrebruck, à Strasbourg, à Paris, voire à Dijon, ...

Des efforts ont été faits dans tous les domaines. Cela est passé par la mise en place des structures et des infrastructures adéquates, mais aussi par l'accueil d'événements porteurs sur le territoire métropolitain. Un rapprochement fort entre les

pôles les plus dynamiques en Lorraine que sont Metz et Nancy a facilité la mise en place de telles stratégies de développement.

DES DÉPLACEMENTS INTERNES FACILITÉS

Les déplacements au sein du territoire métropolitains et les échanges entre les deux principaux pôles métropolitains ont été renforcés. Les habitants des deux agglomérations principales peuvent très aisément se déplacer de l'une à l'autre pour y travailler ou pour leurs activités de détente. De nouvelles connexions rapides entre Metz et Nancy ont été pensées, en tant que facteur de l'émergence d'une Métropole Lorraine centrée sur ces deux pôles.

Les réseaux de transports ont été améliorés sur l'ensemble du territoire métropolitain.

La métropole reste connectée aux pôles dynamiques voisins, par des liaisons rapides en particulier. Le processus de métropolisation est passé certes par un renforcement des territoires concernés en leur sein, mais aussi par leur capacité à rayonner et à diffuser.

2.1 UNE MÉTROPOLE BIPOLAIRE QUI DIFFUSE

VERS UNE REDENSIFICATION DE L'HABITAT AU CŒUR DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN LORRAIN

Le renforcement du cœur de l'espace métropolitain lorrain est passé par une "redensification des hommes et des activités" au cœur du territoire métropolitain. Les centres urbains de Metz, de Nancy, mais aussi de Pont-à-Mousson qui étaient au début de plus en plus délaissés au profit de leur périphérie ont fait l'objet de grands projets urbains permettant cette redensification. La création d'une offre de logements et de services autour des gares des futurs réseaux de transports métropolitains a permis l'accueil d'habitants et d'activités. Au début de la dynamique métropolitaine, certains pôles ont eu du mal à prouver leur attractivité. Ce fut le cas pour le secteur de l'Espace Commun, qui a dû attendre une dizaine d'années avant de connaître un fort développement. L'étalement urbain non maîtrisé a été évité. Le renforcement des dynamiques autour des pôles de Metz et de Nancy a permis de freiner les constructions peu maîtrisées au Nord du territoire régional, en rendant le cœur de l'Espace Métropolitain Lorrain plus attractif.

DE VÉRITABLES SYNERGIES MÉTROPOLITAINES

Des coopérations ont été développées entre les territoires métropolitains. De véritables synergies entre ces espaces ont permis des complémentarités entre les pôles. Ces orientations ont induit l'instauration de structures de gouvernance communes.

Un schéma de transports commun a été réalisé.

Un schéma d'aménagement commun a aussi été rédigé, comme un SCOT commun, la mise en place d'une agence d'urbanisme commune ayant compétence sur l'ensemble du territoire métropolitain.

2.1.2 LE PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION S'APPUIE SUR DES TERRITOIRES MOTEURS

GRACE À UN CŒUR DYNAMIQUE, LA MÉTROPOLE ASSURE UN RAYONNEMENT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Le processus de métropolisation a progressivement renforcé les territoires les plus dynamiques. Conjointement, l'influence luxembourgeoise sur l'espace métropolitain lorrain c'est sensiblement ralentie. La concentration et l'augmentation du nombre d'habitants et d'activités au niveau des deux principaux pôles a permis d'enclencher une baisse du nombre de travailleurs transfrontaliers.

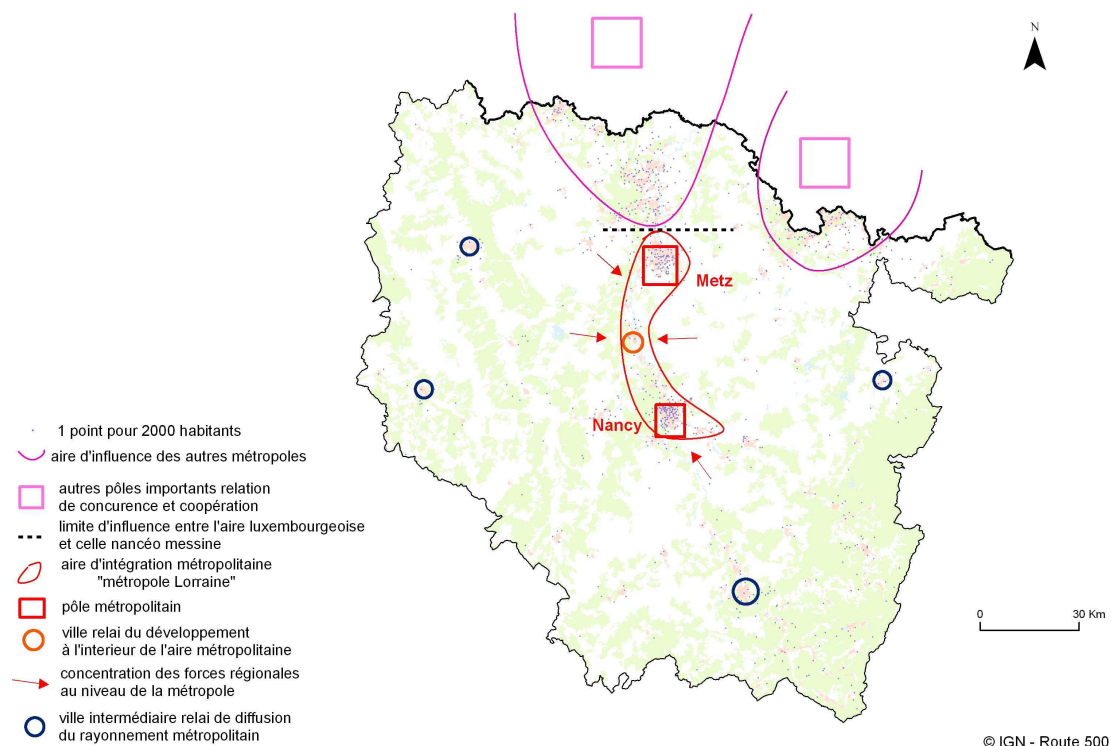
La Lorraine a dû maîtriser son déclin démographique. Dans un premier temps le territoire métropolitain a capté la population régionale si bien que certain territoire ruraux furent proche de la désertification tandis que le cœur métropolitain a connu une légère croissance. Pour éviter l'aggravation de ce phénomène, la Lorraine a renforcé des villes relais au sein des territoires en difficulté. Des villes comme Verdun, Bar le duc, Epinal ou Saint-Dié des Vosges deviennent des relais de la diffusion métropolitaine. De même, l'effort porté sur la qualité de vie en milieu rural permet d'attirer une population de senior qui participe au maintien et au développement de la vie sur ces territoires. L'émergence d'un tel territoire métropolitain en Lorraine a impliqué :

- Des alliances renforcées entre les pôles principaux que sont Metz et Nancy
- L'essor d'un dynamisme économique fort en Lorraine, qui a permis au territoire de mettre en place de grands projets

La maîtrise par la métropole de sa propre main d'œuvre et de sa matière grise, ce qui s'est traduit en particulier par une diminution du nombre de travailleurs transfrontaliers en direction du Luxembourg notamment.

2.1 UNE MÉTROPOLE BIPOLAIRE QUI DIFFUSE

Une métropole bipolaire qui diffuse



GRANDS PRINCIPES ET MOTS CLÉS

- Des coopérations renforcées entre les deux principaux pôles de développement en Lorraine
- De nouveaux partenariats entre des pôles considérés comme "rivaux" ou en concurrence peu constructive jusqu'alors
- Une métropole bicéphale renforcée pour une diffusion multidirectionnelle équilibrée, le rayonnement atteignant un rang européen
- Un renforcement de l'espace interstitiel

Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

2.1 UNE MÉTROPOLE BIPOLAIRE QUI DIFFUSE

Pour ce scénario, les orientations politiques privilégiées sont :

- La concentration des forces sur le sillon lorrain et les principales aires urbaines à savoir Metz et Nancy
- L'émergence d'une Métropole Lorraine en tant qu'entité unique

Cette métropole naît d'une imbrication très forte des forces urbaines de Lorraine situées à proximité du sillon lorrain. Plus que de simples coopérations, les projets se font en commun au sein de la Métropole Lorraine.

Sites les plus impliqués :

Les agglomérations de Metz et de Nancy, l'Espace Commun dans une moindre mesure

Difficultés rencontrées :

Les tensions et les différences culturelles au sein de cet ensemble.

L'influence du Luxembourg qui fait des territoires Nord lorrains des territoires davantage tournés vers le Luxembourg que vers Metz et la Métropole Lorraine, mais surtout limite l'influence et le développement de la Métropole Lorraine. Ce scénario va à l'inverse de la tendance actuelle du développement tourné vers le Nord.

Evolution de la Métropole Lorraine bipolaire

	<i>D'ici 5 ans</i>	<i>D'ici 10 ans</i>	<i>D'ici 20 ans</i>
<i>Forme de la métropole :</i>	La métropole s'étend le long du sillon lorrain de Thionville à Nancy	La métropole s'étend toujours le long du sillon lorrain de Thionville à Nancy mais l'on s'inquiète de cette forte concentration et de la tendance à la désertification observée sur le reste du territoire. Des villes secondaires sont donc soutenues sur le reste du territoire régional pour diffuser le dynamisme de la métropole.	La métropole s'étend le long du sillon. Sa diffusion est relayée sur le territoire par des pôles secondaires.
<i>Répartition spatiale des hommes et des activités</i>	L'essentiel de la croissance (en habitants et en activités) a lieu dans les agglomérations messines et nancéennes. Tiré par l'influence luxembourgeoise, le Nord lorrain connaît aussi la croissance.	Le développement commence à se diffuser en dehors des deux principaux pôles. Poussé par le dynamisme métropolitain, l'espace interstitiel devient attractif.	Le développement de la métropole s'est stabilisé. Le territoire lorrain rural retrouve peu à peu de son attractivité
<i>Gouvernance</i>	Développement de fortes coopérations entre les principales aires urbaines lorraines. Les acteurs ont pris conscience de l'importance de cette coopération suite aux travaux réalisés lors de l'élaboration du SRADT	Mise en place d'une communauté urbaine qui intègre dans un premier temps les territoires allant de l'aire urbaine de Nancy à celle de Metz puis jusqu'à Thionville. Cette forme historique de coopération intercommunale marque un fort pas en avant dans la formation de la Métropole Lorraine.	La gestion de cette communauté urbaine a été difficile, mais le partage de compétences a permis des avancées significatives que ce soit en matière de planification des transports, des logements, du développement économique.
<i>Image</i>	Les noms de Nancy et Metz sont régulièrement associés lors de projet.	Nancy-Metz-Lorraine Métropole aussi appelée Lorraine Métropole mène des opérations de promotion de son image.	Lorraine Métropole est désormais reconnue pour être une métropole dynamique et moderne.

2.1 UNE MÉTROPOLE BIPOLAIRE QUI DIFFUSE

Afin de suivre un tel type de développement pour la Métropole Lorraine, nous préconisons la mise en place des actions récapitulées dans le tableau ci-dessous.

<i>Objectifs</i>	<i>Actions à réaliser</i>
Construire un projet métropolitain fort et rayonnant	Passeport culturel unique sur la métropole Lorraine Création et soutien au PRES lorrain
Organiser le territoire pour une métropole cohérente et équilibrée	Une autorité organisatrice des transports est chargée de coordonner l'ensemble des transports en commun du territoire de la Métropole Lorraine Amélioration des réseaux de transports en commun Développer les logements et les lieux destinés aux entreprises autour de Pont à Mousson
Fédérer les acteurs autour d'un projet commun	SRADT lorrain SCOT englobant l'ensemble du territoire de la métropole lorraine

2.2 UNE MÉTROPOLE EUROPÉENNE POLYCENTRIQUE ET CONNECTÉE

2.2.1 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

LES IDEAUX DE DEVELOPPEMENT POUR DES PÔLES COMPLÉMENTAIRES

Ce scénario représente en quelque sorte l'idéal métropolitain lorrain dans la poursuite des tendances actuelles, et dans le respect des orientations communautaires et nationales. Les stratégies de développement pour l'espace lorrain reprennent les préconisations du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), de la Charte de Leipzig de mai 2007, ainsi que des principes retenus pour l'appel à coopération métropolitaine en France. Ces grandes orientations reprennent essentiellement les idées de :

- L'émergence d'une métropole de rang européen en Lorraine,
- Du développement des coopérations transfrontalières intégrant tout ou partie du territoire métropolitain lorrain,
- L'émergence d'une métropole lorraine qui soit réellement polycentrique, et dont le développement repose surtout la capacité

à initier de véritables complémentarités entre les pôles,

- La prise en compte des politiques stratégiques actuellement retenues pour les espaces à enjeux en Lorraine.
- Le maintien voire le développement de connexions accrues, que ce soit entre les pôles majeur et les pôles secondaires, ou entre ces mêmes pôles relais.
- La densification des centres, et en parallèle la maîtrise de l'étalement urbain au sein de l'Espace Métropolitain lorrain.

La Métropole Lorraine ainsi pensée s'organise autour de trois pôles forts ayant chacun un rayonnement accru : les pôles luxembourgeois, sarrois, et le pôle de Metz-Nancy. Ces pôles entretiennent entre eux des relations fortes et des coopérations se développent entre ces territoires. Les pôles intermédiaires (Epinal, Trèves...) sont bien reliés aux pôles principaux. Les relations transfrontalières sont multiples et importantes pour le développement métropolitain en Lorraine.

UN ESPACE MÉTROPOLITAIN POLYCENTRIQUE MAILLÉ À TOUTES LES ECHELLES

La Métropole Lorraine est polycentrique, l'articulation spatiale entre chacun des pôles étant optimale.

A l'intérieur du territoire métropolitain, après une première période d'urbanisation dynamique mais surtout « anarchique » et peu organisée, un encadrement fort a été décidé compte tenu des contraintes environnementales et techniques qui pèsent sur ces territoires. Selon un principe déjà expérimenté, des pôles relais ont été retenus comme pilier du développement.

Les pôles relais ont été retenus sur la base des pôles préexistants et présentent un certain potentiel de développement. Autour de l'Espace Intermédiaire, la ville de Pont-à-Mousson profite de la gare d'interconnexion de Vandières.

Sur le reste du territoire, à l'extérieur de ces aires d'intégration, des villes de niveau intermédiaire sont capables d'assurer la permanence d'un certain nombre de services en leur sein. Ces villes ont rencontré de grosses difficultés pour ne pas décliner. Il s'est révélé que la meilleure garantie de leur dynamisme était un lien fort avec une aire

2.2 UNE MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE POLYCENTRIQUE ET CONNECTÉE

d'intégration métropolitaine en essor.

VERS UNE SEPARATION DES FLUX POUR UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ

Les connexions entre les grands majeurs ainsi qu'entre les pôles secondaires et le périurbain se sont progressivement séparées. Toute nouvelle construction d'infrastructure était impossible le long du Sillon mosellan. La connexion entre les pôles centraux et le périurbain reste malgré tout idéale. L'accessibilité entre les grands pôles métropolitains reste aisée. La bonne connexion vers les pôles intermédiaires participe de la diffusion métropolitaine. Des nouvelles connexions ont été envisagées. Le pôle de Verdun, en perte de vitesse inquiétante il y a vingt ans, profite d'une meilleure desserte vers l'aire luxembourgeoise, et notamment d'une liaison directe avec le site de Belval.

UNE DEMANDE PENDULAIRE SOUTENUE, MAIS UNE AMELIORATION DE L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

La population est toujours aussi mobile, les déplacements pendulaires restant importants au sein de la périphérie métropolitaine. Cependant, les parts modales ont évolué au profit des transports

en commun et des autres modes doux. Cette évolution ne s'est pas faite sans quelques concessions. Après que l'offre en transports en commun ait été améliorée sur l'ensemble du territoire métropolitain, une véritable coordination des trajets reliant les espaces métropolitains proches (Secteur d'Esch-sur-Alzette au Luxembourg, ou territoire métropolitain de Sarrebruck) a été mise en place.

Les transports en communs sont coordonnés au sein de ces territoires métropolitains, si bien qu'un ticket de bus messin est valable aussi bien à Metz, qu'à Sarrebruck, à Nancy, ou au Luxembourg.

La voie rapide reliant Metz au Luxembourg a été munie d'un péage. L'argent récolté a permis la construction d'une nouvelle voie réservée aux transports en commun sur cette infrastructure routière. Des bus relient l'ensemble du Sillon mosellan de Nancy à Luxembourg à intervalles réguliers de dix minutes en période de pointe. Le service est assuré jusque tard dans la soirée, et un service nocturne est mis en place.

Au sein de l'Espace Métropolitain, les besoins des navetteurs sont différenciés des liaisons interurbaines de longue distance.

VERS UNE MAÎTRISE DE L'ÉTALEMENT URBAIN. UNE REDENSIFICATION DES CENTRES ET UNE RECONCENTRATION DES EMPLOIS PARTICIPANT AU PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION

Les emplois sont concentrés au niveau des principaux pôles métropolitains, bien que le polycentrisme permette d'éviter les effets négatifs (en lien notamment avec les déplacements pendulaires élevés), les habitants extérieurs aux aires d'intégration métropolitaine pouvant facilement bénéficier d'offres d'emplois dans les villes intermédiaires qui servent de relais. Les trois territoires métropolitains ont tous des caractéristiques transversales, mais conservent malgré tout chacun leurs spécificités propres. Quant aux villes intermédiaires, leur spécialisation peut servir de point d'appui pour développer les potentiels de la Métropole Lorraine (Épinal et son pôle bois et image, la Meuse et le laboratoire s'intéressant aux biocarburants).

La tendance est à la concentration des hommes et des activités sur les principaux pôles du Territoire Métropolitain Lorrain ou des territoires métropolitains proches.

Après une tendance à l'étalement urbain, le durcissement des règlements d'urbanisme a permis

2.2 UNE MÉTROPOLE EUROPÉENNE POLYCENTRIQUE ET CONNECTÉE

une redensification des centres. Ce sont les pôles relais qui ont connu la croissance démographique la plus forte. Les nouveaux logements sont désormais construits à proximité des dessertes de transport en commun. L'habitat préexistant a été réhabilité et adapté aux besoins actuels. Ainsi le patrimoine ouvrier (maison ouvrière en proximité de l'usine) a retrouvé une fonction (habitation, centre culturel, commercial...). Il fait désormais partie intégrante du patrimoine lorrain et est vu comme tel.

UNE ATTRACTIVITÉ INTERNATIONALE RETROUVÉE. UNE MIXITÉ SOCIALE DE TAILLE DANS L'ESPACE MÉTROPOLITAIN

L'Espace Métropolitain Lorrain a retrouvé une notoriété internationale, étant considéré comme un espace solidaire pour ses habitants, mais ouvert sur les autres villes.

Le processus de métropolisation a entraîné des difficultés pour les ménages les plus modestes. Les municipalités se sont donc lancées dans une démarche active de production de logements sociaux. Dans certaines villes des friches militaires bien situées en ville ont été recyclées. Les communes ont également facilité l'accès au logement. Ces soutiens ont également permis d'in-

fluer sur le type d'urbanisation produit.

La Métropole Lorraine est une terre multiculturelle ouverte sur le monde. Terre d'accueil durant toute la première partie de 20^{ème} siècle, elle le redevient grâce à son attractivité retrouvée. Le déclin démographique programmé est enrayé. La position frontalière du territoire métropolitain lui permet de mettre en place une politique forte en faveur du bilinguisme franco-allemand en particulier.

UNE ATTENTION PARTICULIÈRE EST PORTÉE À L'ENVIRONNEMENT

L'environnement est menacé par le processus de métropolisation en Lorraine. Heureusement, la prise de conscience environnementale a permis sa protection précoce. Dans la vallée de la Moselle, l'urbanisation a été freinée et reportée dans d'autres zones moins sensibles. La région a poursuivi sa politique d'encouragement à l'utilisation des énergies renouvelables. Le parc de logements anciens respecte des normes très strictes d'isolation. La géothermie est utilisée dès qu'elle est considérée comme pertinente. La région participe ainsi aux avancées du pôle métropolitain en Lorraine pour la recherche et l'innovation en matière de géothermie. Dans un contexte de hausse régu-

lière des coûts de transports, on assiste à un retour de l'agriculture de proximité. Des cultures maraîchères en périphérie des villes permettent une partie l'approvisionnement de celle-ci.

Les sites à intérêt environnemental régionaux sont utilisés pour les loisirs.

La planification de l'urbanisme, ainsi que la construction des nouveaux logements autour des axes de transport publics font que des zones naturelles moins bien desservies restent bien protégées. Au contraire, les grandes zones de loisirs (la Madine, Amnéville, les stations dans les Vosges) sont bien accessibles depuis l'Espace Métropolitain et accueillent de nombreux visiteurs. Les espaces naturels ne sont pas pour autant laissés à l'abandon. Ces territoires sont entretenus grâce aux activités agricoles.

VERS UNE APPLICATION IDEALE DU PRINCIPE DE SUBSIDIARITE

La gouvernance a constitué un véritable défi, faute d'institution prévue pour remplir des fonctions à une échelle métropolitaine nouvelle. Les responsables ont pris conscience que l'absence de structure véritablement adaptée faisait dépendre les projets de leur seule volonté. Aussi se sont-ils parfois plus impliqués pour leur aboutissement. La Grande Région a été conservée comme cadre

2.2 UNE MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE POLYCENTRIQUE ET CONNECTÉE

de cette euro-région métropolitaine. L'ensemble des structures de réseaux de villes existants (Quattropole, LELA +, ...) ont fusionné au sein d'une seule et même structure. C'est grâce à une gouvernance harmonieuse et à une même volonté commune et forte de tous les acteurs que de telles avancées ont été rendues possibles.

2.2.2 UNE MÉTROPOLÉ POLYCENTRIQUE INTÉGRÉE

UN TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN LORRAIN INTÉGRÉ DANS UNE « EURO RÉGION » MÉTROPOLITAINE PLUS VASTE

Le territoire est maillé à toutes les échelles (pôles majeurs, secondaires...).

La métropole polycentrique est en réalité une « euro-région » constituée de plusieurs aires d'intégration métropolitaine qui s'entrecroisent pour n'en former qu'une seule.

L'espace métropolitain luxembourgeois comprend pour pôle principal l'aire urbaine de Luxembourg-ville, et en second lieu la nouvelle centralité très dynamique de Belval, lieu d'excellence technique et d'innovation. Sa zone d'influence étendue englobe également une

large partie du territoire Nord lorrain.

L'aire métropolitaine lorraine a toujours une structure bicéphale avec les deux villes de Metz et de Nancy. La différence tient au fait qu'elles coopèrent désormais régulièrement, si bien qu'elles ont réussi à mettre en place des projets communs participant au rayonnement métropolitain qu'aucune des deux villes n'aurait pu réaliser seule. Leur coopération s'étend au-delà des compétences publiques. Dans l'ensemble des domaines (économique, social, culturel), l'aire métropolitaine lorraine fonctionne désormais comme un tout. Au Nord, sa zone d'influence est commune avec celle du territoire luxembourgeois s'organisant autour d'Esch-sur-Alzette.

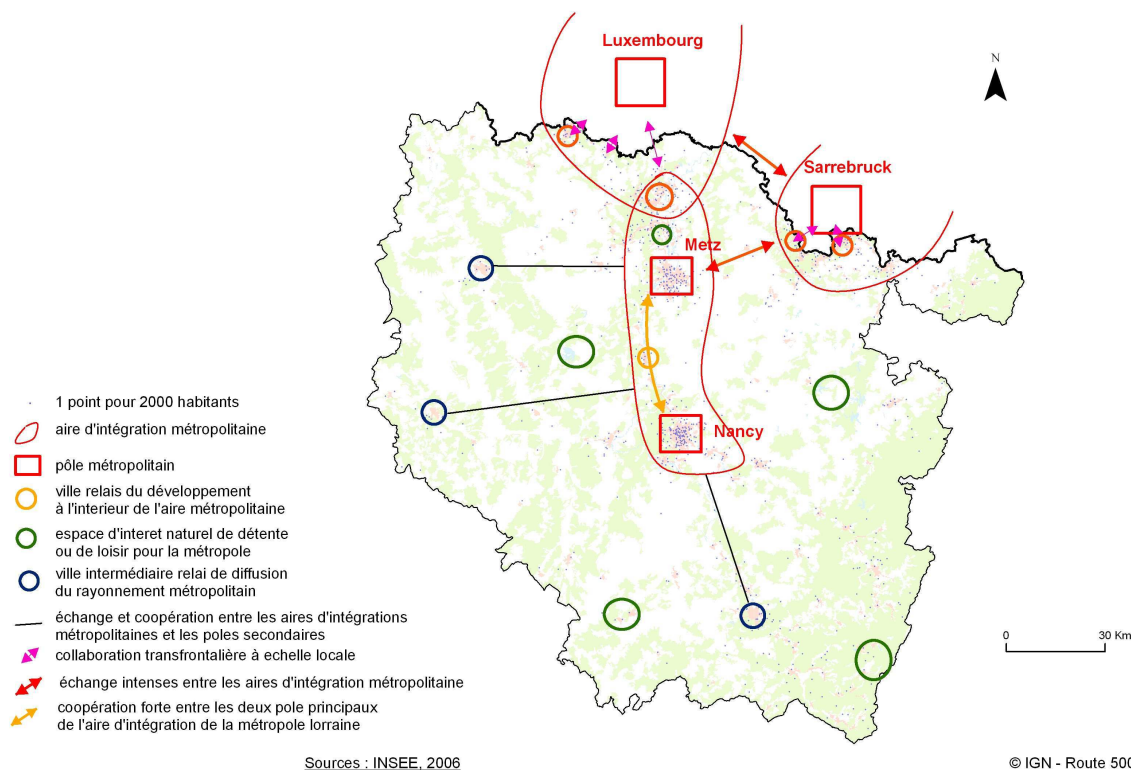
L'aire métropolitaine sarrebruckoise englobe sa région industrielle, et coté français les villes frontalières Forbach,

Saint-Avold, Sarreguemines. La frontière franco-allemande devenant désormais un « détail » administratif.

Ce réseau métropolitain européen s'est mis à fonctionner progressivement comme un tout.

2.2 UNE MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE POLYCENTRIQUE ET CONNECTÉE

Une métropole polycentrique et connectée



GRANDS PRINCIPES ET MOTS CLÉS

- Emergence d'une métropole de rang européen en Lorraine
- Développement des coopérations transfrontalières intégrant tout ou partie du territoire métropolitain lorrain
- Emergence d'une métropole lorraine polycentrique
- Bonnes connexions et accessibilité améliorée entre les pôles métropolitains
- Densification des centres, et maîtrise de l'étalement urbain au sein de l'espace métropolitain lorrain.
- Reprise des préconisations du SDEC

Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

2.2 UNE MÉTROPOLE EUROPÉENNE POLYCENTRIQUE ET CONNECTÉE

Pour ce scénario, les orientations politiques privilégiées sont :

- Le soutien à un polycentrisme à tous les niveaux d'aménagement
- Le développement d'un réseau métropolitain européen

Ce réseau métropolitain doit permettre l'atteinte d'une visibilité européenne voire internationale

Sites les plus impliqués :

Les agglomérations de Metz et de Nancy, du Luxembourg et de Sarrebruck

Difficultés rencontrées :

Le polycentrisme souhaité diminue l'influence des pôles majeurs

	<i>D'ici 5 ans</i>	<i>D'ici 10 ans</i>	<i>D'ici 20 ans</i>
<i>Forme de la métropole</i>	Il s'agit d'un réseau métropolitain intégrant trois aires : celle du Luxembourg, celle de Nancy-Metz et celle de Sarrebruck. L'aire luxembourgeoise est la plus importante.	Les trois aires s'équilibrent : la croissance luxembourgeoise trouve un relai dans les villes partenaires du réseau	La métropole forme un réseau fortement polycentrique et intégré
<i>Répartition spatiale des hommes et des activités</i>	L'essentiel de la croissance (en habitants et en activités) a lieu dans les agglomérations messine et nancéenne, mais également dans le nord lorrain.	On assiste à une spécialisation des aires ainsi qu'à une forte mobilité entre celles-ci tant pour les hommes que les activités.	La tendance observée dix ans auparavant se poursuit.
<i>Gouvernance</i>	La structure de la gouvernance est souple et basée sur le volontarisme.	Un nouvel outil de gestion des réseaux de villes est mis en place	Le chef de file de ce réseau est élu par la population, le réseau a un rôle dans la définition des politiques d'aménagement spatial et de développement économique notamment.
<i>Image</i>	La représentation de Metz et Nancy commence à être associée à ce réseau métropolitain.	Le caractère multiculturel de cette eurorégion métropolitaine est un atout indéniable pour son image qui est en forte expansion.	Ce réseau métropolitain a désormais une renommée mondiale.

2.2 UNE MÉTROPOLE EUROPÉENNE POLYCENTRIQUE ET CONNECTÉE

Afin de suivre un tel type de développement pour la Métropole Lorraine, nous préconisons la mise en place des actions récapitulées dans le tableau ci-dessous.

<i>Ojectifs</i>	<i>Actions à réaliser</i>
Construire un projet métropolitain fort et rayonnant	Passeport culturel au niveau de la Grande Région Création et soutien du PRES lorrain avec l'encouragement à l'extension des collaborations avec les Universités de la Grande Région
Organiser le territoire pour une métropole cohérente et équilibrée	Une autorité organisatrice des transports est chargée de coordonner l'ensemble des transports en commun du territoire de la Métropole Lorraine Amélioration des réseaux de transports en commun
Fédérer les acteurs autour d'un projet commun	SRADT lorrain SCOT englobant l'ensemble du territoire de la Métropole Lorraine Soutien au projet métroborder au sein de la Grande Région

3. DEUX VISIONS D'AVENIR POUR LA LORRAINE TENANT COMPTE DE RUPTURES

Les deux scénarios précédents correspondaient à un développement souhaité d'une future Métropole Lorraine. Cependant, en raisonnant à 20 ans, il convient d'anticiper certaines ruptures, impliquant un changement profond des mentalités.

Etsi ?

Et si le pétrole n'était qu'un lointain souvenir et que les déplacements étaient réduits au strict minimum ?

Et si la croissance luxembourgeoise s'amplifiait encore jusqu'à faire du Luxembourg un pôle captant l'essentiel des forces lorraines ? ... Que se passerait-il ?

C'est pour anticiper les ruptures possibles que nous avons développé les deux visions suivantes. Il s'agit de deux futurs imaginaires qui n'ont aucune valeur prédictive mais qui permettent d'entrevoir d'autres possibilités dans un monde où les ruptures viennent souvent contredire les prévisions. Ces deux visions sont donc des ouvertures. Tout en correspondant à des problèmes d'actualité elles introduisent une part d'imagination, qui nous rappelle que dans le futur, tout peut être envisagé.

La première vision se base sur les ruptures suivantes : les prix de l'énergie ont fortement augmenté, les déplacements sont difficiles, les contraintes réglementaires pour la protection de l'environnement sont fortes. Ces ruptures sont donc malgré tout ancrées dans la réalité. Suite à ces ruptures, le territoire lorrain se réorganise. L'influence des villes se réduit. Celles-ci concentrent les hommes et les activités sur un territoire plus réduit (on assiste à une densification) et se replient sur elles-mêmes du fait de la raréfaction des déplacements et donc des échanges. C'est la naissance des villes-bulles. Les territoires périphériques s'appauvrissent et se dépeuplent. Ils sont réduits à une fonction d'approvisionnement des villes.

La seconde vision se base sur les ruptures suivantes : une augmentation très forte de l'influence luxembourgeoise et dans une moindre mesure sarroise. Le développement d'une Métropole Lorraine est alors menacé. Il y a rupture entre le Sud et le Nord de la Lorraine. Le Nord souffre d'une urbanisation anarchique et l'on peut presque parler de mono économie résidentielle. Au contraire le Sud perd de son attractivité et de sa population. Il se détache de plus en plus du Nord.

3.1 UN PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION LORRAIN FREINÉ PAR UNE INÉLUCTABLE ADAPTATION AUX CONTRAINTES D'UTILISATION DES RESSOURCES

3.1.1 DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES ACCRUES AU SEIN DES ESPACES LORRAINS

L'ENVOLEE DES COURS DE L'ENERGIE CUMULEE D'UN CHANGEMENT CLIMATIQUE PLANETAIRE ACCELERE

Dans un contexte de très fortes contraintes environnementales et énergétiques, la Lorraine a dû faire face à de grands changements notamment au niveau de son organisation territoriale. La région a été frappée par deux grandes ruptures.

Après vingt ans de croissance forte des cours de l'énergie, l'épuisement des énergies carbonées (gaz, pétrole...) a provoqué l'augmentation massive des coûts de production énergétique et proprement parler une envolée spectaculaire du prix du pétrole sur les cours mondiaux.

Une aggravation rapide des changements climatiques planétaires s'est produite. En Lorraine, le réchauffement climatique est de plus en plus conséquent. L'augmentation des températures

moyennes est des plus spectaculaires, atteignant un différentiel de plus de 3°C par rapport aux températures connues vingt ans auparavant.

DES POLES LORRAINS INTERIORISES : PEU D'ECHANGES ET D'INTERCONNEXIONS ENTRE LES ESPACES LORRAINS

L'organisation spatiale des espaces lorrains se caractérise par une concentration massive des hommes et des activités au sein de « bulles » qui forment le maillage régional. Ces villes-bulles sont très indépendantes les unes des autres. Subissant des contraintes environnementales handicapantes, chaque « bulle » tend à s'intérioriser et construit son développement indépendamment des autres pôles. Peu de complémentarités et de synergies existent entre les pôles régionaux ou avec les territoires métropolitains voisins.

Du fait des coûts de production énergétique exorbitants, entraînant une augmentation généralisée des coûts du transport, un ralentisse-

ment massif des échanges se produit, tant entre les différents espaces lorrains qu'avec les métropoles voisines. La région voit son nombre d'importations et d'exportations chuter radicalement, en particulier avec les autres territoires européens.

DES RESEAUX LORRAINS SATURÉS ET UNE MOBILITE COMPLEXE

La mobilité au sein des espaces régionaux est très réduite, la population utilise peu de voitures, lorsqu'elle en dispose. Seules les classes les plus aisées ont le privilège de posséder un moyen de transport individuel motorisé. Piles à combustible, biocarburants, moteurs électriques pour voitures urbaines sont devenues la règle.

Dans ce contexte, la population a recours à d'autres moyens de déplacements. Le train ou les modes doux sont préconisés.

Avec l'augmentation des coûts énergétiques et de la fréquentation, les prix des transports en commun, notamment du ferroviaire ont forte-

3.1 UN PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION LORRAIN FREINÉ PAR UNE INÉLUCTABLE ADAPTATION AUX CONTRAINTES D'UTILISATION DES RESSOURCES

ment augmenté et ont atteint des niveaux jamais connus auparavant. La saturation des réseaux ferroviaires régionaux est désormais atteinte.

Récemment, aucune nouvelle infrastructure ferroviaire ou routière n'a été créée en Lorraine. La voie d'eau est valorisée pour les transports y compris ceux de passagers. Elle est désormais compétitive par rapport à d'autres modes de transport. L'utilisation des modes doux, notamment le vélo, est renforcée.

La proximité et la diversité des fonctions offertes par les pôles lorrains devenus quasiment indépendants les uns des autres, permettent l'utilisation du vélo et de la marche à pied comme moyens de transports pour accéder aux services locaux. Les lorrains se déplacent peu en dehors de l'aire d'influence de leur « bulle de vie ».

DES SEGREGATIONS ACCRUES ENTRE LES ESPACES LORRAINS. MONOFONCTIONNALITE DES ESPACES EN MARGE ET INTERIORISATION DES POLES PLUS DYNAMIQUES : DES DESEQUILIBRES TERRITORIAUX IMPORTANTS

Les espaces lorrains sont organisés sous forme de « bulles » constitutives de pôles de vie plus ou moins denses et compacts. De fortes disparités se sont constituées entre ces « villes-bulles » et les autres espaces de la Lorraine.

Les villes-bulles les plus dynamiques concentrent l'ensemble des activités et des services nécessaires à un développement endogène.

Les entreprises locales deviennent de plus en plus influentes. Les circuits courts et la distribution de produits locaux constituent la quasi-totalité de la part du marché lorrain. La production des ressources permettant de faire vivre les pôles compactés est l'un des rôles majeurs des espaces périphériques aux dites bulles.

Les inégalités sociales s'accroissent en parallèle de forts déséquilibres territoriaux. Les récentes hausses du prix du pétrole et les contraintes, fiscales et réglementaires, liées à la volonté de ré-

duction de l'effet de serre ont eu des impacts très différents selon les catégories sociales, les modes de transports utilisés et les types de logements occupés. Il existe un fort phénomène de ségrégation en Lorraine entre les catégories aisées ayant les moyens de vivre au cœur des pôles urbains, et les populations les moins favorisées. La traduction spatiale de cette ségrégation s'observe entre le monde urbain qui bénéficie de l'ensemble des ressources et des services, et le monde rural qui voit son développement limité à l'approvisionnement des « villes-bulles ». Ces espaces de transition ruraux font néanmoins l'objet de toutes les convoitises, les villes-bulles rivalisant pour contrôler ces territoires indispensables à leur développement.

Entre les aires fonctionnelles lorraines, les franges rurales sont des zones de passage d'une ville-bulle à l'autre et d'une ville-bulle aux espaces marginaux. En plus de ce rôle de passage, elles retrouvent leur fonction productrice originelle.

3.1 UN PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION LORRAIN FREINÉ PAR UNE INÉLUCTABLE ADAPTATION AUX CONTRAINTES D'UTILISATION DES RESSOURCES

QUELQUES CENTRALITES LORRAINES RENFORCÉES ET DES ESPACES PERIPHERIQUES AFFAIBLIS : « METZ, NANCY ET LE DÉSERT LORRAIN »

La Lorraine est en prise à une désertification accrue des pôles ruraux, voire des pôles secondaires proches des pôles principaux. Des pôles résidentiels autrefois attractifs déclinent du fait de leur éloignement des zones productives pourvoyeuses d'emplois. Les espaces moins dynamiques n'attirent plus les lorrains qui préfèrent résider à proximité des pôles d'emplois et des services que peuvent leur offrir les villes-bulles. Les zones urbaines se densifient en particulier dans leurs centres. Les tendances au mitage ont donc pris fin en Lorraine.

UNE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE RENFORCEE. DES ESPACES NATURELS SANCTUARISES

Les espaces naturels et de loisirs lorrains se sont raréfiés en Lorraine. Ces espaces sont protégés par des directives européennes, nationales, régionales, voire par des arrêtés préfectoraux. Le lac de Madine et le plateau de Chambley comp-

tent parmi ces espaces. Ces espaces sont sanctuarisés, puisque très prisés et privilégiés. Ils sont reconnus pour la qualité de leur cadre de vie et font l'objet de labellisations et de certifications. Ils sont strictement contrôlés et soumis à des logiques de protection environnementale fortes.

Les zones de loisirs sont moins nombreuses mais leur fréquentation est en forte hausse. Les habitants des villes-bulles lorraines recherchent ces espaces de tranquillité, de calme qu'il n'est plus possible de trouver au sein de leur « bulle » de vie.

UNE GOUVERNANCE METROPLITAINE IMPOSSIBLE EN LORRAINE. DES TERRITOIRES INDEPENDANTS

Les territoires lorrains disposent chacun de leur propre gestion territoriale. Ils ne se limitent donc pas à une forme spatiale caractérisée par des délimitations administratives. Ce sont de plus en plus des systèmes indépendants possédant chacun un mode de gouvernance original. Quant aux formes traditionnelles de gouvernance, elles demeurent en place mais sont de moins en moins pertinentes pour gérer ces formes d'organisation nouvelles. Ces difficultés de gouvernance ont lieu

alors que les territoires doivent assimiler et s'adapter à des dimensions sociétales et culturelles nouvelles.

Un jeu de concurrence entre chaque pôle s'est accentué au fil des années rendant le dialogue entre les différents acteurs lorrains quasiment impossible ou sujet à des débats houleux entre les grandes structures administratives.

3.1 UN PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION LORRAIN FREINÉ PAR UNE INÉLUCTABLE ADAPTATION AUX CONTRAINTES D'UTILISATION DES RESSOURCES

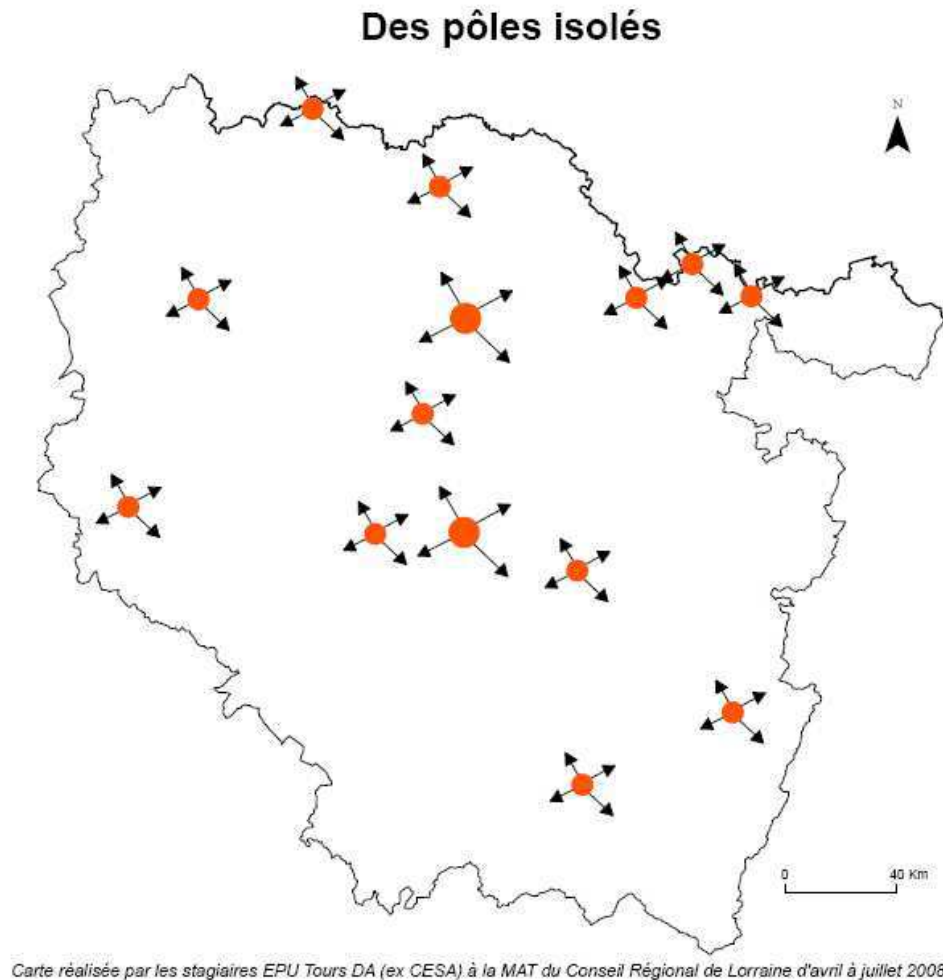
3.1.2 DES PÔLES PLUS OU MOINS IN-DÉPENDANTS

UN PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION RA- LENTI EN LORRAINE

L'adaptation à une société "post-carbone" est marquée par de nombreux changements (rationnement, écotaxe). Les modes de vie évoluent radicalement. La gestion de la mobilité profite d'innovations rapides. Il en découle un bouleversement de l'organisation du maillage de l'espace sur l'ensemble de la région. Des pôles se constituent en Lorraine, compactant et concentrant les hommes et les activités au sein de pôles dynamiques, renforçant d'autant plus les disparités au sein de l'espace lorrain. Autour de ces « zones d'interface privilégiées de par leur position spatiale et de par leurs infrastructures de communication » des pôles secondaires sont présents. Chacun d'entre eux ne se rattache qu'à un pôle dont il est dépendant.

Le processus de métropolisation est donc ralenti en Lorraine. La "concentration des hommes et des activités" est certes rapide et importante, mais n'a cours que sur des territoires restreints. Le reste de l'espace régional lorrain est en proie à une désertification accrue, et les pôles secondaires restent très dépendants du pôle dynamique auquel ils sont rattachés.

3.1 UN PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION LORRAIN FREINÉ PAR UNE INÉLUCTABLE ADAPTATION AUX CONTRAINTES D'UTILISATION DES RESSOURCES



GRANDS PRINCIPES ET MOTS CLÉS

- Des contraintes environnementales accrues
- Un maillage régional déstructuré et déséquilibré, avec des espaces en marge et soumis à une désertification massive, et des territoires beaucoup plus attractifs et compacts
- Notions de pôles isolés : le Sillon mosellan fragmenté en microsociétés plus ou moins indépendantes les unes des autres.
- Des pôles (bulles) constituant un noyau central auquel se rattachent des pôles secondaires proches et dépendants de ce pôle porteur du développement.
- Des espaces naturels et de loisirs sanctuarisés

3.2 UN ESPACE MÉTROPOLITAIN LORRAIN FACE A DES TERRITOIRES MÉTROPOLITAINS VOISINS FORTS ET INFLUENTS

3.2.1 UN ESPACE MÉTROPOLITAIN NORD LORRAIN SOUS DÉPENDANCE TRANSFRONTALIÈRE

UNE DYNAMIQUE ACCRUE DES TERRITOIRES ÉTRANGERS VOISINS

La croissance économique du Grand Duché a connu un essor considérable durant ces vingt dernières années. Durant la même période, les croissances française et lorraine furent stables et relativement faibles. Les prix du foncier ont fortement augmenté au Luxembourg, si bien que l'on s'y rapproche d'une situation de crise foncière.

Le pôle sarrois de Sarrebruck a aussi connu un dynamisme fort, encore susceptible de se renforcer.

Depuis vingt ans, l'évolution de l'augmentation du prix de l'énergie et du pétrole en particulier a été stable et relativement faible.

Les déplacements pendulaires depuis l'espace lorrain à destination du Luxembourg se sont

encore accentués.

EMPLOI ET HABITAT : RÉSIDENTIALISATION AU NORD DE L'ESPACE MÉTROPOLITAIN LORRAIN ET TRAVAIL TRANSFRONTALIER SOUTENU

Les ruptures sur lesquelles reposent ce scénario - un accroissement très fort de l'influence luxembourgeoise et dans une moindre partie sarroise - ont des conséquences fortes sur le dynamisme de la Lorraine. Au Nord, le Luxembourg se développe en effet au détriment de sa voisine Lorraine, qui devient une véritable "banlieue du Grand Duché".

Du fait notamment d'une fiscalité plus attractive, le Luxembourg absorbe la plupart des entreprises tout en profitant du territoire lorrain pour y loger et recruter ses travailleurs. Ceux-ci sont attirés au Luxembourg par une rémunération supérieure à celle observée en France. Le Nord de la Lorraine subit donc une résidentialisation forte.

L'Espace Métropolitain Lorrain subit pleinement ce différentiel. Le nombre toujours plus important de transfrontaliers vers le Luxem-

bourg induit une perte de main d'œuvre (principalement la plus qualifiée) pour l'Espace Métropolitain Lorrain. Cette influence luxembourgeoise freine le développement métropolitain de la Lorraine.

HABITAT : DES PRIX FONCIERS À LA HAUSSE ET UN MITAGE ACCRU POUR L'ESPACE MÉTROPOLITAIN LORRAIN

La résidentialisation subie au Nord de l'espace métropolitain lorrain entraîne une forte augmentation des prix fonciers. Cette hausse se constate au sud, au-delà de l'agglomération messine. L'attractivité luxembourgeoise se ressent de plus en plus loin. Des villes dortoirs se développent, les villes de l'Espace Métropolitain Lorrain se limitent de plus en plus à des fonctions résidentielles. Le manque de coordination des structures lorraines, et la complexité de la gouvernance, compliquent la maîtrise de l'urbanisation. Il en résulte un développement urbain plus ou moins anarchique avec un mitage fort marqué par un gradient décroissant depuis le Nord de la Métropole Lorraine.

3.2 UN ESPACE MÉTROPOLITAIN LORRAIN FACE A DES TERRITOIRES MÉTROPOLITAINS VOISINS FORTS ET INFLUENTS

DES BESOINS PENDULAIRES ACCRUS

Les déplacements pendulaires se sont multipliés en lien avec un étalement urbain marqué. Habitat et lieux de travail se sont de plus en plus dissociés. Il en résulte une saturation des réseaux routiers et ferroviaires.

UN AFFAIBLISSEMENT RÉGIONAL

Au sein de la lorraine, peu d'infrastructures nouvelles ont été créées et peu d'améliorations ont été portées à celles déjà existantes.

En matière de recherche et d'innovation, le Sud de la région perd de son avance sur le Nord du fait d'un manque d'investissements dans cette partie. Au Nord l'innovation est tirée par le dynamisme du site de Belval.

UNE SOCIÉTÉ EN MUTATION : OUVERTURE RAPIDE À L'INTERNATIONAL

L'ouverture rapide du territoire métropolitain lorrain vers le Nord provoque des mutations dans la société. Les échanges linguistiques et culturels (français et allemands en particulier) sont renforcés et plus nombreux. Cela ne va pas sans poser problème, les travailleurs transfrontaliers lorrains sont souvent peu appréciés côté luxembourgeois.

Une fracture sociale apparaît également entre le Sud du Territoire Métropolitain Lorrain et sa partie Nord, qui accueille une population de plus en plus aisée.

UNE MÉTROPOLE LORRAINE EST ELLE ENCORE POSSIBLE ?

Les acteurs du Nord de la Métropole Lorraine coopèrent comme ils le peuvent avec leurs voisins luxembourgeois et allemands. La mise en place de structures communes devient une nécessité. Cela implique que les espaces frontaliers lorrains gagnent en indépendance et se détachent des politiques régionales. Le processus de métropolisation en Lorraine est menacé, du fait d'un isolement des territoires au Sud, et des divergences stratégiques entre le Nord et le Sud des territoires métropolitains.

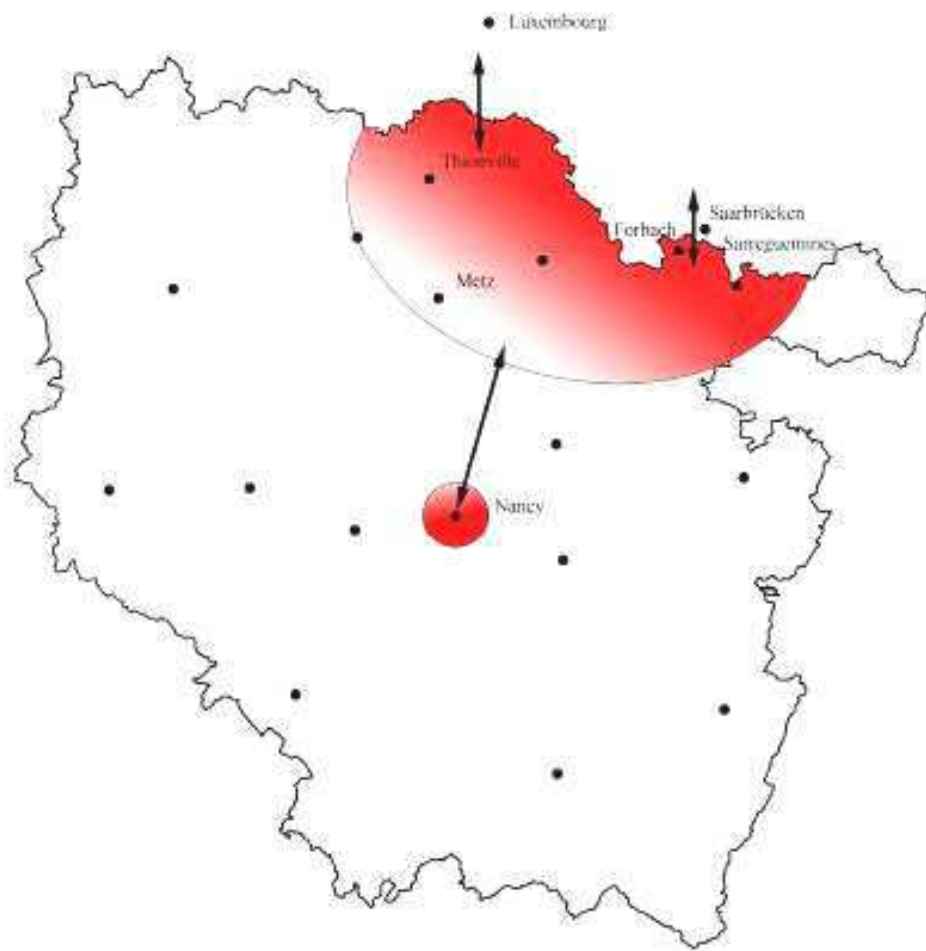
Les dynamiques métropolitaines lorraines sont clairement orientées vers le Nord, tournées vers le Luxembourg ou l'Allemagne. Cette orientation fragilise un vaste Sud de la région Lorraine. Nancy devient un pôle de plus en plus isolé et indépendant se détachant des dynamiques métropolitaines. Le maillage du territoire vers le Sud du territoire métropolitain en Lorraine n'évolue plus que faiblement.

3.2.2 UN TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN TRANSFRONTALIER

DES DYNAMIQUES METROPOLITAINES DANS LE NORD LORRAIN ET UNE FRAGILISATION DES ESPACES REGIONAUX AU SUD : UNE « LORRAINE A DOUBLE VITESSE »

3.2 UN ESPACE MÉTROPOLITAIN LORRAIN FACE A DES TERRITOIRES MÉTROPOLITAINS VOISINS FORTS ET INFLUENTS

UN PROCESSUS MÉTROPOLITAIN LORRAIN ORIENTÉ VERS LE NORD ET LES TERRITOIRES FRONTALIERS VOISINS



GRANDS PRINCIPES ET MOTS CLÉS

- Une dynamique accrue des territoires étrangers voisins
- Un espace métropolitain Nord lorrain sous dépendance transfrontalière
- Des dynamiques métropolitaines dans le nord lorrain et une fragilisation des espaces régionaux au Sud : une « lorraine a double vitesse »
- Travail transfrontalier soutenu depuis le Territoire Métropolitain Lorrain vers le Luxembourg en particulier
- Des besoins pendulaires accrus
- Résidentialisation au Nord de l'espace métropolitain lorrain
- Des prix fonciers à la hausse et un mitage accru pour l'espace métropolitain lorrain

Source : Réalisation personnelle

CONCLUSION

L'avenir des villes lorraines reste à écrire, et rien n'est encore défini. Cette page de l'histoire appartient à l'ensemble des acteurs lorrains. Tout ou presque est encore possible... S'ils souhaitent la maîtriser, ils devront d'abord aboutir à une vision commune et déterminer ensemble ce qu'ils veulent : est-ce une métropole ? Quel type celle-ci doit prendre ? Quels territoires doit elle intégrer ?

Notre rapport et plus particulièrement ce second tome développe un certain nombre d'actions à mettre en place. Ces actions ne sont bien évidemment ni exhaustives, ni impératives (c'est-à-dire que l'on peut aboutir à une métropole sans toutes les réaliser ou en réalisant des actions différentes), elles sont le fruit de notre travail et de nos réflexions avec le service Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine. Elles intègrent donc une part de nos convictions actuelles et des souhaits du Conseil Régional. Ces deux derniers éléments font qu'elles ne correspondront peut être pas entièrement aux attentes de l'ensemble des acteurs régionaux. Mais, dans tous les cas, elles permettent d'initier une réflexion sur l'avenir du développement urbain en Lorraine, et de proposer des clés pour la résolution de certains problèmes. De même, nos scénarios développent plusieurs visions du développement des villes lorraines en vue de l'émergence d'une métropole. On y retrouve deux scénarios. Le premier s'appuie sur l'émergence d'une métropole bipolaire Metz-Nancy, qui constitue un pôle unique, dynamique et attractif basé sur les deux centres principaux que sont Metz et Nancy. Le second développe l'idée d'une métropole polycentrique européenne constituant une eurorégion intégrant les agglomérations de Luxembourg, Sarrebruck, Nancy, Metz ainsi que leurs aires d'influences, les centres messins et nancéens sont sensiblement moins liés que dans le premier, mais les échanges avec les pôles voisins du Luxembourg et de Sarrebruck sont eux très denses.

Il n'y a pas un avenir unique qui soit le bon, il en existe plusieurs. Mais pour pouvoir influencer sur cet avenir, il faut que l'ensemble des acteurs régionaux partagent une vision commune et avancent dans le même sens. S'il n'y a pas consensus et que chacun possède son propre objectif, personne ne risque de l'atteindre. Avant tout, il faut donc effectuer un travail de concertation et s'accorder sur un futur commun.

GLOSSAIRE

GLOSSAIRE

AGGLOMÉRATION

Ensemble urbain comprenant la ville-centre et les communes périphériques. L'agglomération forme une unité urbaine plus ou moins cohérente, parfois administrée par une Communauté Urbaine.

AIRE D'INFLUENCE

Espace sur lequel une ville exerce son influence. Celle-ci est repérable par les flux que la ville attire et émet. L'aire d'influence peut dépasser l'aire urbaine. L'intégration de certaines aires urbaines dans l'aire d'influence d'une autre traduit bien l'intensité de l'urbanisation et la tendance à la polarisation.

AIRE URBAINE

Il s'agit du territoire de la ville qui peut varier en fonction des découpages administratifs et des définitions statistiques. Selon le Zonage en Aires Urbaines défini par l'INSEE, c'est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine prenant en compte les déplacements domicile-travail). En 1999, la France métropolitaine compte 354 aires urbaines regroupant 77 % de la population. En 1990, 361 aires urbaines rassemblaient 73 % de la population. Ainsi, le nombre des aires urbaines a diminué, mais leur population totale a augmenté.

AOT (AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS)

Une autorité organisatrice de transports est une des collectivités auxquelles la loi d'orientation pour les transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 a confié la mission d'organiser les transports.

À l'échelle locale, les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont Autorités Organisatrices des Transports urbains. Elles en assurent l'exploitation directe en régie ou bien la délèguent à des sociétés privées.

GLOSSAIRE

Les départements sont Autorités Organisatrices des Transports non urbains sur leur territoire, et les régions sont Autorités Organisatrices des Transports ferroviaires régionaux.

ARCHIPEL MÉTROPOLITAIN

Il s'agit d'un ensemble de grandes métropoles vues comme des "îles" bien reliées entre elles, mais coupées de leur arrière-pays immédiat ("océan").

ARMATURE URBAINE

L'ensemble des villes d'un espace déterminé en font l'armature urbaine. Cette notion, utilisée dans la gestion du territoire dans les années 60, est très directrice (les ordres, les décisions, le pouvoir passent par l'armature urbaine). Actuellement, il convient plutôt d'employer les termes de réseau urbain ou de semis urbain.

BANLIEUE

La banlieue est le territoire qui entoure une ville (à l'origine distance d'une lieue). Selon la proximité de la ville, il est possible de distinguer la proche banlieue (communes limitrophes de la ville-centre, première couronne) et la lointaine banlieue (auréole de communes périphériques, deuxième couronne). Le "mal des banlieues" a souvent donné un sens péjoratif à ce terme. Les géographes utilisent de préférence le terme de périurbain ou d'étalement urbain.

COMMUNES MULTIPOLARISÉES

Selon l'INSEE, les communes multi polarisées sont des communes rurales ou des unités urbaines situées hors des aires urbaines, dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

GLOSSAIRE

CONURBATION

Groupement de villes (ou d'agglomérations) proches les unes des autres, chaque ville demeurant individualisée. Une conurbation peut être un groupement hiérarchisé, la ville principale détenant un pouvoir de direction plus ou moins complet.

COURONNE PÉRIURBAINE (CLASSIFICATION INSEE)

Ensemble des communes de l'aire urbaine, à l'exclusion de son pôle urbain.

DATAR

Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Depuis la Conférence de Rio (1992) et les études sur l'écodéveloppement (I. Sachs), le terme de Développement Durable a fait son apparition dans les programmes d'aménagement et d'urbanisme. Il consiste à mettre en place une politique qui préserve les écosystèmes et qui génère le moins de nuisances possible. Les dernières lois en France et les mesures d'aménagement du territoire introduisent cette préoccupation. Ce développement économique et humain consiste à préserver l'environnement pour assurer aux générations futures une qualité de vie et une biodiversité acceptable.

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT

La Directive Territoriale d'aménagement (DTA) est un outil juridique français permettant à une collectivité, sur un territoire donné de formuler des obligations ou un cadre particulier concernant l'Environnement ou l'Aménagement du territoire.

GLOSSAIRE

Créées par la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (LOADT) du 4 février 1995, les DTA ont vu leur régime juridique transformé par la Loi Voynet de 1999, et elles peuvent s'appliquer par exemple dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire.

Il s'agit à la fois d'un document d'aménagement du territoire et d'un document d'urbanisme, élaboré sous la responsabilité de l'État en association avec les collectivités territoriales et les groupements de communes concernés, puis approuvé par décret en Conseil d'Etat.

Dans la hiérarchie réglementaire, la DTA s'impose aux documents d'urbanisme, qui doivent respecter un lien de compatibilité avec la DTA. Il en est de même pour les Plan de Déplacements Urbains (PDU). Les SCOT doivent être compatibles avec la DTA. En l'absence de SCOT, les PLU et les cartes communales doivent être compatibles avec la DTA.

ÉCONOMIE D'ÉCHELLE

Les économies d'échelle traduisent la baisse du coût moyen de production consécutive à une hausse de la production. Ce sont les investissements qui sont alors mieux rentabilisés.

ECONOMIE PRÉSENTIELLE ET RÉSIDENTIELLE

Le revenu disponible des ménages est l'un des éléments clés du développement des territoires, en tant que soutien à la consommation. En France, la croissance reposant pour l'essentiel sur la consommation des ménages, le développement local dépend en particulier des revenus dont disposent ces derniers. Sur un espace considéré, la consommation repose souvent plus sur la présence de ménages que sur la production endogène. Pour les territoires mettant à profit cette consommation interne, leur économie repose avant tout sur cette consommation. Il s'agit en réalité de tirer parti de cette économie présente. Les revenus liés à la production marchande ne représentent qu'une part moindre des revenus totaux redistribués sur le territoire.

Il est par conséquent possible de développer les activités économiques et de soutenir l'emploi au sein d'un territoire en incitant les détenteurs de capitaux externes à ce territoire à venir y consommer, voire y vivre.

GLOSSAIRE

EFFET D'ENTRAINEMENT

Un phénomène d'entraînement est un effet multiplicateur, qui, pour une variation initiale d'une variable, provoque une variation plus importante des valeurs qui en caractérisent les conséquences. Cet effet est utilisé pour justifier l'augmentation des dépenses de l'Etat en vue de stimuler la demande globale, dans les politiques keynésiennes de relance économique à court terme.

"EFFET TUNNEL"

Indifférence des réseaux de transports rapides (TGV, autoroutes) à l'égard des villes moyennes ou petites. L'effet tunnel conduit à relier les grandes métropoles et à délaisser les espaces interstitiels, ce qui contribue au développement de l'archipel métropolitain

EPA (ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT)

Pour la réalisation d'agglomérations nouvelles, divers acteurs institutionnels sont impliqués. Aux côtés de l'EPCI qui fédère les communes, intervient un Etablissement Public d'Aménagement à caractère industriel et commercial (EPA) associant en son sein les collectivités locales intéressées, le Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) ou la Communauté d'Agglomération Nouvelle (CAN) et l'Etat. Cet établissement public joue un rôle de force de proposition en matière d'aménagement et d'urbanisme, d'opérateur foncier, de promoteur de développement. Il est lié au SAN ou à la CAN par une convention d'aménagement. L'établissement public d'aménagement agit donc au cours d'une opération d'aménagement à toutes les étapes, aussi bien pour les études que pour l'acquisition foncière.

EPCI (ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPERATION INTERCOMMUNALE) À FISCALITÉ PROPRE

Un Établissement Public de Coopération Intercommunale est une structure administrative française regroupant des communes ayant choisi de développer un certain nombre d'aspects en commun. Ces structures se sont particulièrement développées depuis la loi Chevènement de juillet 1999.

Les EPCI à fiscalité propre disposent du droit de prélever l'impôt, sous forme de fiscalité additionnelle à celle perçue par les communes, ou, dans certains cas, à la

GLOSSAIRE

place des communes. En pratique, cela veut dire que les EPCI votent au moins en partie les taux d'imposition qu'ils veulent voir appliqués sur leur territoire de compétence.

COMMUNAUTÉ URBAINE

Une communauté urbaine est, au même titre que les Communautés de Communes et les Communautés d'Agglomération, un Etablissement Public de Coopération Intercommunale. Cet EPCI regroupe plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave qui forment, à la date de sa création, un ensemble de plus de 500 000 habitants et qui s'associent au sein d'un espace de solidarité, pour élaborer et conduire ensemble un projet commun de développement urbain et d'aménagement de leur territoire.

SAN (SYNDICAT D'AGGLOMÉRATION NOUVELLE)

Les SAN correspondent à des regroupements communaux mis en place lors de la construction de villes nouvelles. Ils ont pour vocation à se transformer à terme en Communautés d'Agglomération (Un chef lieu de plus de 15 000 habitants et EPCI comptant de 50 000 à 500 000 habitants lors de sa création).

EPF (ETABLISSEMENT PUBLIC FONCIER)

Un EPF est une forme d'EPIC (Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial), ayant pour mission la réalisation d'opérations foncières et/ou d'aménagement.

Il existe deux catégories d'EPF : les EPF d'État et les EPF locaux.

A la différence des EPA, les EPF n'ont pour mission que la conduite de l'action foncière, c'est à dire achat, regroupage et vente de terrains, sans les aménager. La concurrence déloyale aux aménageurs est ainsi évitée. Les EPF ont compétences sur des territoires beaucoup plus vastes que ceux des EPA, parfois même toute une région. Leur fonctionnement peut être financé par une fraction des impôts directs locaux, souvent prélevés sous forme de Taxe Spéciale d'Équipement (TSE).

GLOSSAIRE

EPFL (EPF LORRAINE)

L'EPFL compte parmi les EPF d'Etat. Son rôle principal est le traitement des friches et espaces dégradés en Lorraine suite à la reconversion industrielle en particulier. Cet EPF agit donc pour le compte des collectivités, en lien direct avec la politique étatique française de traitement des friches industrielles et espaces dégradés.

EUROCITÉ

Ville européenne dont la taille et les activités la place au niveau supérieur de la hiérarchie urbaine.

EURODISTRICT

Un euro district est une entité administrative européenne regroupant des agglomérations urbaines situées de part et d'autre d'une frontière d'Etat. Sur le modèle des Communautés Urbaines, il offre un cadre de coopérations transfrontalières aux communes qui le composent. La mise en place d'un euro district peut se faire par simple accord de mise en commun de projets particuliers, ou de façon plus institutionnalisée, dans le cadre d'un GECT, définissant le cadre de la coopération intercommunale transfrontalière. Un euro district pourra aussi être envisagé par des accords au cas par cas de pays à pays.

EURORÉGION

L'Eurorégion désigne une coopération entre les régions et l'Union Européenne qui apporte son aide à divers projets. Par extension, une "eurorégion" est une région transfrontalière qui transcende le découpage administratif de chaque pays, sans qu'il y ait pour autant fusion territoriale des régions qui la composent.

GLOSSAIRE

EUROZONE

Une eurozone correspond à une surface transfrontalière d'accueil privilégié des entreprises. Il est possible de caractériser une eurozone en tant que zone d'activité "partagée" chevauchant la frontière entre au moins deux Etats membres de l'Union Européenne. L'eurozone se situe donc de part et d'autre d'une frontière d'Etat.

ESPACE À DOMINANTE RURALE (CLASSIFICATION INSEE)

Ensemble des communes n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine.

ESPACE À DOMINANTE URBAINE (CLASSIFICATION INSEE)

Ensemble des aires urbaines et des communes multipolarisées, l'espace à dominante urbaine peut également se définir comme l'ensemble des espaces urbains.

ÉTALEMENT URBAIN

L'étalement urbain consiste au développement dispersé à l'extérieur des centres urbains et des villages, le long des routes et en milieu rural. Il est également possible de parler d'urbanisation diffuse. L'expression vient des Etats-Unis ("urban sprawl"). Le terme "étalement urbain" a généralement un sens péjoratif. Pour certains, l'étalement suburbain est un aménagement irresponsable et mal planifié qui détruit les espaces verts, augmente la circulation et la pollution de l'air. Il est critiqué dans une optique de Développement Durable. La diminution des densités donne aux ménages et aux individus plus d'espace en termes de mètres carrés, que ce soit à l'intérieur du logement même ou à l'extérieur. L'étalement urbain a pour conséquence l'extension de l'urbanisation sur des terres rurales. L'étalement prend la forme de développement à faible densité au delà de la desserte des services et des lieux d'emploi, ce qui sépare les endroits où les gens vivent des endroits où ils font leurs achats, travaillent, se créent, ou font leurs études, et ce qui requiert le déplacement d'automobiles entre les zones.

Les caractéristiques principales en sont :

GLOSSAIRE

- la consommation abusive du sol
- les densités faibles en moyenne, en comparaison avec les centres plus anciens
- la dépendance de l'automobile
- la fragmentation des espaces libres, les grandes séparations spatiales entre les zones urbanisées
- la séparation des usages en aires distinctes et isolées les unes des autres
- les immeubles commerciaux sur un seul niveau, répétitifs, entourés d'hectares de parkings
- la carence d'espaces publics et de centres communautaires.

EXTERNALITÉS

Il est possible de parler d'externalité ou d'effet externe dès lors que la production ou la consommation d'un bien par un agent affecte le "bien-être" d'un autre ménage, sans qu'aucune des contreparties ne reçoivent de compensation. Une externalité est liée à des effets secondaires, des retombées extérieures d'une activité principale de consommation ou de production. Une externalité peut être considérée comme positive ou négative selon ses conséquences favorables ou non au bien être de l'agent concerné. La pollution est une externalité négative. L'encombrement du à la circulation automobile est une externalité négative réciproque, l'automobiliste étant à la fois gêneur et gêné, émetteur et récepteur. Les retombées technologiques d'une innovation du domaine public sont des externalités positives.

FONCTIONS MÉTROPOLITAINES

Fonctions de direction de haut niveau sur le plan politique, économique, culturel... .

FONCTIONS URBAINES

Les fonctions urbaines définissent le rôle d'une ville selon les secteurs économiques (fonctions commerciales, industrielles, de service...) et selon le pouvoir de commandement à différentes échelles (capitale régionale, nationale, européenne...).

GLOSSAIRE

GECT (GROUPEMENT EUROPÉEN DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE)

Le GECT est un outil communautaire dédié à la coopération transeuropéenne. Ce nouvel outil accompagne la mise en œuvre de l'objectif « coopération territoriale européenne ». Il s'agit du troisième objectif de la politique de cohésion européenne 2007-2013. Le GECT se décline en coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale. Pour la coopération transfrontalière en particulier, il complète un cadre juridique élaboré sur les bases des principes de la Convention-Cadre de Madrid de 1980 rédigée par le Conseil de l'Europe. Cette convention a servi de base pour la signature des accords interétatiques de coopération transfrontalière tels que les Accords de Rome, Karlsruhe ou de Bruxelles.

Depuis la première proposition de la Commission européenne, de nombreux amendements ont été apportés au projet initial. Ils tendent à aligner le GECT, sur bien des points, sur le droit commun des structures de coopération transfrontalière issus des accords interétatiques précités ou du droit interne français (district européen).

Le GECT s'en distingue toutefois sur certains points qui ouvrent de nouvelles perspectives en matière de coopération transfrontalière.

Le GECT peut être utilisé à l'échelle de l'ensemble du territoire de l'Union européenne. Il permet de porter des actions de coopération transfrontalière, transnationale ou interrégionale (ou globalement de « coopération territoriale »).

De ce fait, le GECT couvre tous les champs de la coopération entre territoires et acteurs publics relevant d'Etats différents au sein de l'Union européenne.

A noter qu'une participation de membres provenant des pays tiers est favorablement envisagée par le règlement sous réserve notamment d'accords interétatiques préexistants, le siège du GECT devant toutefois se situer sur le territoire de l'Union européenne.

Comme tous les outils de coopération interterritoriale, il a un objet large : réaliser des missions pour le compte de ses membres. La Commission européenne a souhaité lui donner une double finalité. Le GECT vise essentiellement à porter :

- soit la gestion d'un programme communautaire de coopération transfrontalière, transnationale ou interrégionale, domaine où il n'existait pas encore de structure« dédiée »
- soit la réalisation d'un projet de coopération transfrontalière, interrégionale ou transnationale.

Le règlement privilégie un partenariat large qui va au-delà des seules collectivités locales et de leurs groupements. Le GECT est ouvert à tous les « pouvoirs adjudicateurs », soit toute personne morale de droit public n'exerçant pas une activité industrielle et commerciale. Par conséquent, les Etats et tous les établissements publics administratifs (université, Parcs Naturels nationaux, Chambres de Commerce et d'Industrie ...) peuvent devenir membres d'un GECT. Ce principe

GLOSSAIRE

permet des coopérations inédites dans des domaines comme les transport, la santé, l'éducation où la gestion des espaces naturels protégés.

Compte tenu de l'étendue des thématiques et des échelles de territoires couvertes par le GECT, le règlement laisse une large initiative aux membres pour définir la forme juridique et les modes de fonctionnement les plus adaptés aux tâches que doit remplir le GECT.

Le GECT a la personnalité juridique. Il est régi par le règlement communautaire, sa convention constitutive et ses statuts, et, par défaut, par les lois de l'État membre où est situé son siège (Etat auquel appartient au moins un des membres). La convention et les statuts constituent les éléments clefs dans lesquels les membres définissent les paramètres administratifs, opérationnels et financiers du GECT : territoire, tâches, mode d'intervention, fonctionnement, organes supplémentaires en plus de l'assemblée et du directeur, financement...

L'outil GECT ne se substitue pas aux outils et aux formes de coopérations transfrontalières existantes, mais complète les dispositifs déjà en vigueur, notamment :

- pour permettre la création d'outils communs de gestion de programmes communautaires dédiés à la coopération territoriale européenne,
- concernant les projets de coopération transfrontalière, pour porter des coopérations engagées par des partenaires qui ne sont pas actuellement pris en compte dans les dispositions relatives à la coopération transfrontalière (Cf. services de l'Etat, universités, centres hospitaliers, Parcs Naturels nationaux...),
- dans les deux cas, pour pallier l'absence de cadre juridique quand le périmètre de coopération envisagé dépasse celui des accords interétatiques de coopération transfrontalière en vigueur (exemple de la frontière franco-belgo-luxembourgeoise).

Le GECT fonctionne selon le principe de subsidiarité. Le règlement définit une base commune et renvoie pour de nombreux points au droit interne des membres du GECT.

GOUVERNANCE

La gouvernance est "la capacité des sociétés humaines à se doter de systèmes de représentation, d'institutions, de processus, de corps sociaux, pour se gérer elles-mêmes dans un mouvement volontaire " (Pierre Calamane et André Talmant). Les dernières recherches insistent sur l'urgence et l'ampleur des évolutions de nos modes de gouvernance, que ce soit à l'échelle mondiale, nationale, ou à celle de nos agglomérations. Il s'agit de faire évoluer les modalités de gouvernement, d'administration et d'expertise. La gouvernance implique de nouvelles modalités de décision et d'action plus partenariales, plus interactives et plus flexibles, plus négociées, qui utilisent les potentialités réflexives des acteurs et des sujets. La Loi Gayssot en obligeant le Débat Public tient compte de cette gouvernance des métropoles.

GLOSSAIRE

HIÉRARCHIE URBAINE

Classement des villes selon les critères de taille (nombre d'habitants) et de fonctions offertes (quantité, rareté, variété, des biens et des services offerts).

HQE (HAUTE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE)

La Haute qualité environnementale ou HQE a d'abord été un socle théorique consensuel avant de devenir une marque déposée en France. La « Haute Qualité Environnementale » vise l'intégration dans le bâti des principes du développement durable, tels que définis au Sommet de la terre en juin 1992. En France, il s'est progressivement établi, du début des années 1990 à 1997, entre divers acteurs du bâtiment, de l'environnement ainsi que des maîtres d'ouvrages (PUCA, ADEME, CSTB et Association HQE). Il s'agit d'une démarche qualitative récente et encore perfectible (notamment en y intégrant la biodiversité), qui intègre toutes les activités liées à la conception, la construction, le fonctionnement et la déconstruction d'un bâtiment (logement, bâtiment public, tertiaire ou industriel).

La Haute Qualité Environnementale s'intéresse spécifiquement à l'environnement, mais en reconnaissant que celui-ci ne peut être durablement conservé, aussi la démarche qualité intègre-t-elle également des aspects sociaux. Ceux-ci peuvent faire l'objet d'un travail plus large et complet par exemple au travers des agenda 21 locaux ou des PLU (Plans locaux d'urbanisme), PADD, éco quartiers,

Si aujourd'hui la démarche Haute Qualité Environnementale est essentiellement appliquée à des bâtiments isolés, il est souhaitable de l'adapter à des ensembles cohérents, tels que zones d'activité, quartiers construits ou rénovés (éco quartiers, ville renouvelée sur elle-même). Des réflexions sont en cours quant à une déclinaison pour les infrastructures de transport d'énergie, de matières, d'information...

La Haute Qualité Environnementale est choisie, non pas par obligation légale, mais pour des raisons éthiques et/ou économiques, éventuellement d'image, en sachant qu'en terme de « coût global », des coûts de fonctionnement et parfois de construction, seront évités, avec de nombreux bénéfices environnementaux et sociaux. Les coûts évités sont notamment liés à une moindre pollution, une moindre consommation de ressources pas ou peu renouvelables, une recyclabilité accrue, une souplesse de conversion à d'autres usages, des coûts d'exploitation réduits, de faibles impacts sanitaires,

Deux principes sous-tendent l'approche HQE :

La construction, l'entretien et l'usage de tout bâtiment induisent un impact sur l'environnement, et donc un coût global, que la HQE tente de réduire ou compenser, au-delà de ce que demande la loi (pour au moins 7 cibles sur 14) et en visant la performance maximale (pour au moins 3 cibles dites "prioritaires"). L'écono-

GLOSSAIRE

mie d'un projet de construction HQE est donc appréhendée sous l'angle du coût global ; elle tient compte à la fois de l'investissement et du fonctionnement.

Le principe des cibles : Il est lié à la démarche qualité ; la cible est atteinte si dans le domaine concerné, le niveau relatif de performance est égal à celui du meilleur projet connu au même moment. Après de longs débats, l'association HQE a admis que toutes les cibles pouvaient ne pas être traitées en visant le maximum de performance, ce qui aurait, pour des raisons de coût initial, mis la HQE hors de portée des petits budgets.

HYPERTROPHIE

Se dit de quelque chose qui est devenu trop gros, d'un développement excessif ou anormal. En France, il est commun d'évoquer l'hypertrophie de la capitale. Une ville capitale est devenue trop grosse, exagérément développée par rapport à la population du pays et à celle des autres villes.

LEIPZIG (CHARTRE DE)

La charte de Leipzig sur la ville européenne durable est un document des Etats membres qui a été élaboré avec une large participation des Groupements d'Intérêt Européens. Les ministres en charge du développement urbain des Etats membres ont pris acte des défis, des perspectives et des différentes origines historiques, économiques, sociales, et écologiques des villes européennes et se sont mis d'accords sur un certain nombre de principes et de concepts communs pour la politique de développement urbain. Les ministres se sont alors engagés à :

Lancer, dans leur pays respectif un débat politique sur la question de savoir comment les stratégies sur la charte de Leipzig pour la ville européenne durable peuvent être intégrées dans les politiques de développement nationales, régionales, ou locales

Soutenir l'essor de conceptions de développement urbain intégré et assurer la mise en place de structures de gouvernance indispensables à la réalisation de celles-ci, tout en créant les conditions générales nécessaires à cet effet au niveau national

Promouvoir un développement équilibré du territoire sur la base d'un système urbain polycentrique préconisé par l'Union Européenne.

MAILLAGE URBAIN

Semis de ville selon un modèle territorial où les unités urbaines sont réparties de manière régulière et obéissent à un centre de commandement.

GLOSSAIRE

"MASSE CRITIQUE" OU " SEUIL DE MÉTROPOLISATION "

La masse critique est la taille hypothétique à partir de laquelle une ville peut prétendre au rang de métropole. Une fois atteint, ce seuil permet aux activités de haut niveau de s'agglutiner presque naturellement, attirés par la concentration des autres activités. Très convoitée, la recherche de la masse critique débouche sur une rivalité entre les capitales régionales, qui font souvent figure de métropoles incomplètes.

MÉTROPOLISATION

Processus d'urbanisation qui conduit à renforcer les hiérarchies urbaines par leur niveau supérieur.

- au sens spatial, c'est la tendance au regroupement des hommes dans et autour des plus grandes villes ou métropoles
- au sens fonctionnel, c'est la tendance à la concentration des activités de haut niveau (fonctions métropolitaines) dans les grandes villes ou métropoles.

La métropolisation se traduit par une polarisation de l'espace sur les métropoles qui monopolisent la croissance démographique, le développement économique et détournent les flux, au détriment de l'arrière-pays rural et des petites villes de la région.

MIGRATIONS PENDULAIRES (OU ALTERNANTES)

Déplacements quotidiens entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Ces mouvements pendulaires s'effectuent entre le centre et la périphérie, ou de périphérie à périphérie. En tant que bassin d'emploi, la métropole favorise les migrations alternantes. L'aire urbaine se définit en grande partie par ces migrations domicile-travail.

GLOSSAIRE

PÉRIURBAIN, PÉRIURBANISATION

Les limites avec l'espace rural sont souvent difficiles à tracer. La périurbanisation se traduit généralement par un étalement urbain autour de la ville ou de l'agglomération. Au terme de périurbanisation, devenu parfois ambigu, il est préféré celui d'étalement urbain qui traduit la densification d'espaces situés autour du cœur de la ville ou de l'agglomération. Cet étalement urbain se mesure dans la couronne périurbaine ou dans l'extension territoriale de l'aire urbaine entre deux recensements.

POLARISATION

Attraction par un centre (un pôle), d'autant plus forte et plus étendue que le centre est puissant. La polarisation de l'espace par une ville est mesurable à son aire d'influence.

PÔLE URBAIN

Centre urbain (pôle) concentrant population et activités. Le pôle urbain se distingue de l'aire urbaine au sens statistique du terme. C'est une unité urbaine offrant au moins 5000 emplois, et n'appartenant pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain.

PRÉEMPTION (DROIT DE)

Le droit de préemption est un droit légal ou contractuel accordé à certaines personnes privées (locataire, fermier, indivisaire, SAFER...) ou publiques (collectivités territoriales, mairies...) d'acquérir un bien par priorité à toute autre personne, lorsque le propriétaire manifeste sa volonté de le vendre.

En pratique, lorsqu'un droit de préemption existe, le propriétaire doit notifier, préalablement à la vente, son projet de vente au titulaire du droit de préemption.

Le titulaire du droit de préemption a généralement entre un et deux mois pour faire connaître sa réponse. A défaut de réponse dans ce délai, il est réputé avoir renoncé à son droit de préemption et le propriétaire peut alors vendre son bien librement, mais aux mêmes conditions.

GLOSSAIRE

Si le bénéficiaire décide de préempter, il le fait aux conditions financières demandées par le vendeur. Toutefois, certains droits de préemption publics permettent au bénéficiaire d'offrir un prix inférieur à celui demandé par le vendeur. En cas de désaccord persistant, le "juste prix" est alors déterminé par une autorité impartiale. En France, il s'agit du juge de l'expropriation.

La différence fondamentale entre un droit de préemption et une expropriation est que dans le premier cas, le propriétaire prend l'initiative de vendre (mais le bénéficiaire du droit de préemption se substitue à l'acheteur), alors que dans le cas d'une expropriation, le propriétaire n'est pas vendeur, et sa dépossession est effectuée d'autorité par l'expropriant.

Il faut également noter que peut exister dans certains cas un droit de délaissement. Il s'agit de la possibilité offerte à un propriétaire d'exiger d'un organisme, généralement de droit public, d'acheter son bien. Ce droit est généralement instauré pour compenser des servitudes d'utilité publiques imposées à une propriété. Ce droit est destiné à garantir à un propriétaire la possibilité de vendre son bien dans des conditions acceptables, lorsque les contraintes qui le grèvent réduiraient sa valeur marchande, voire compromettraient la possibilité de le vendre.

Une commune ou un établissement public de coopération intercommunale peut instaurer sur son territoire le droit de préemption urbain (DPU) lorsque la commune est dotée d'un PLU (Plan local d'urbanisme ou d'un POS (Plan d'occupation des sols).

Ce droit de préemption peut être « simple » ou « renforcé ».

Le droit de préemption simple, donne la possibilité à la commune ou à son délégataire d'être prioritaire sur l'achat d'un bien mis en vente. Le droit de préemption dit « renforcé » permet d'étendre son application à des biens qui en étaient normalement exclus, en particulier, aux ventes de lots de copropriété et aux immeubles construits il y a moins de dix ans.

Toutes les ventes de biens immobiliers situées dans les zones où un DPU est instauré doivent préalablement faire l'objet d'une Déclaration d'intention d'aliéner (« DIA ») ce qui permet à la mairie d'être informée des transactions en cours et d'indiquer si elle souhaite ou non exercer son droit de préemption.

Cependant, ce droit ne peut désormais être appliqué que s'il est associé à un véritable projet d'intérêt général, par exemple dans le cadre de la rénovation de quartiers ou de la construction de logements sociaux aidés. Le caractère architectural d'un bâtiment, quelque soit son intérêt, ne peut justifier à lui seul, l'application d'un droit de préemption par la mairie.

Le montant de la préemption est fixé par le bénéficiaire du droit de préemption, après avis de France Domaine (service de l'État), contrairement à l'avis souvent répandu, la mairie n'a pas obligation de suivre l'information du prix du marché.

Si ce prix n'est pas celui demandé par le vendeur, celui-ci peut, dans un délai de deux mois, accepter ce prix, refuser de vendre, ou demander que le prix soit fixé par le Juge.

GLOSSAIRE

RÉGION URBAINE

La région urbaine regroupe plusieurs agglomérations dans une relative proximité.

RÉHABILITATION URBAINE

Réaménagement d'immeubles ou de quartiers sans destruction préalable.

RÉNOVATION URBAINE

Opération de destruction suivie de reconstruction d'immeubles ou de quartiers.

RÉSEAU URBAIN

Ensemble de villes hiérarchisées en relation d'échanges et de commandement. Parmi les nombreux types de réseaux urbains, se distinguent les réseaux mono-centriques (dominés par une métropole) et les réseaux multipolaires (plusieurs métropoles en haut de la hiérarchie urbaine).

SCOT (SCHÉMA DE COHÉRENCE ET D'ORGANISATION TERRITORIALE)

Document d'urbanisme fixant les objectifs de développement d'un territoire plus vaste que la seule commune (cf PLU), le SCOT définit les besoins et les orientations en termes d'habitat, de développement économique, de services, de déplacements. Il précise les principes d'organisation de l'espace, les équilibres entre les espaces urbains, agricoles et naturels. Il détermine les objectifs de protection de l'environnement, des sites, des paysages et de la prévention des risques. Les documents spécifiques comme les PDU, les SDC, les PNR et les PLH doivent être compatibles avec les SCOT. Le SCOT, créé par la loi SRU, appréhende des territoires plus vastes : bassin d'emploi, aire urbaine. Le SCOT vise à réunir dans un même projet des territoires périurbains et ruraux. Les SCOT sont établis à l'initiative

GLOSSAIRE

d'EPCI ou de syndicats mixtes.

Le Scot est un document de planification intercommunal créé en 2000 par la loi SRU (solidarité et renouvellement urbain). Il vise à remplacer de façon plus opérationnelle les anciens schémas directeurs d'aménagement urbain SDAU. Grâce à son échelle intermédiaire il permet la planification de l'évolution des aires urbaines dans un contexte étendu. Le périmètre doit être sans enclave.

Le scot se compose :

d'un Rapport de présentation :

Celui-ci présente le diagnostic général et explique les choix retenus dans le PADD et le DOG. Il évalue également les incidences prévisibles des orientations du SCOT sur l'environnement et expose les mesures envisagées pour y remédier.

Le PADD (Plan Aménagement Développement Durable) : Il exprime les souhaits d'orientation pour le territoire, toujours dans une optique de développement durable.

Le DOG (Document d'Orientations Générales) : Il met en œuvre les objectifs stratégiques du PADD dans le cadre défini par l'article R.122-3 du Code de l'Urbanisme.

Les documents graphiques illustrent de façon précise les orientations du SCOT : espaces et sites naturels à protéger et localisation des grands projets d'équipement et de services, en particulier de transport.

Procédure d'élaboration d'un Scot :

1. Initiative du SCOT et définition du périmètre par les communes ou les groupements de communes concernés après concertation.
2. Publication du périmètre par le Préfet et création d'un établissement public ou d'une société d'économie mixte
3. La structure prescrit la procédure et fixe les modalités et objectifs de la concertation
4. Concertation avec le public tout au long du projet de SCOT
5. Elaboration du diagnostic et d'une étude sur l'état initial de l'environnement
6. Débat en assemblée délibérante sur les orientations du PADD (4 mois avant l'arrêt du projet)
7. Bilan de la concertation et délibération de la structure porteuse arrêtant le projet de SCOT
8. Consultations des organismes compétents : préfet, collectivités et organismes associés ou consultés

GLOSSAIRE

9. Enquête publique sur le projet de SCOT

10. Délibération approuvant le SCOT après modifications éventuelles

Le Scot doit être validé ou révisé tous les 10 ans.

SDAU

Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme définissait les options des autorités locales en matière d'urbanisation. Ce document est aujourd'hui (depuis la loi SRU – Solidarité et Renouvellement Urbain – du 13 décembre 2000) remplacé par le Scot.

SDEC (SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE COMMUNAUTAIRE)

Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) est un document d'orientation de la politique territoriale et spatiale de l'Union européenne, approuvé par le Conseil informel des Ministres responsables de l'aménagement du territoire à Potsdam en 1999. Le SDEC vise à un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne. Il s'agit du document de référence pour l'aménagement du territoire au niveau européen.

La stratégie de développement majeure préconisée par le SDEC est celle du polycentrisme comme principe général pour l'organisation du territoire européen.

Le SDEC prévoyait la mise en place confirmée d'un Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen (ORATE).

SEM (SOCIÉTÉ D'ECONOMIE MIXTE)

Une SEM est une personne morale de droit privé, associant des capitaux publics et privés en vue de gérer une activité en relation directe ou indirecte avec l'intérêt général. L'organisation de la Société d'Economie Mixte est régie par le droit commun des sociétés, sous réserve de dispositions législatives et réglementaires particulières (loi du 7 juillet 1983). La Société d'Economie Mixte Locale (SEML) est une SEM dont les collectivités locales détiennent la majorité du capital et dont l'objet social est en relation à la fois avec l'intérêt général et les compétences des collectivités (aménagement urbain, construction d'équipements, gestion de services publics locaux). Des SEML d'aménagement peuvent être créées, intégrant des capitaux des collectivités locales, et plus spécifiquement des EPCI, en tant que détenteurs de la compétence "gestion de l'espace et aménagement du territoire".

GLOSSAIRE

SEMIS URBAIN

Le semis urbain correspond à la répartition des villes dans l'espace.

SYSTÈME URBAIN

Façon la plus récente de parler des réseaux urbains en insistant sur les relations des villes entre elles, leurs interactions et leur interdépendance.

TÂCHE URBAINE

Expression urbanistique désignant, sur les cartes, l'étalement urbain. Cette tâche prend généralement un aspect digité le long des voies de communication. Elle est symptomatique du développement périurbain des métropoles.

TECHNOPOLE, TECHNOPÔLE

Ville accordant une place essentielle aux cadres, aux chercheurs, aux services et productions de haute technologie. Une technopole peut être constituée de plusieurs pôles innovants (ou technopôles).

TERTIARISATION

La tertiarisation est un processus conduisant au développement du secteur tertiaire, c'est-à-dire des activités de services. Les fonctions métropolitaines reposent en grande partie sur des services de haut niveau (services rares), services administratifs et services aux entreprises.

GLOSSAIRE

UNITÉ URBAINE

En France, toute commune ou groupe de communes comptant au moins 2000 habitants agglomérés correspond à une unité urbaine.

URBANISATION

L'urbanisation correspond à la croissance de la population urbaine et à l'extension des villes. La métropolisation est une forme particulière de l'urbanisation actuelle.

ZAC (ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ) _ L.311.1 DU CODE DE L'URBANISME ET CONNAISSANCES PERSONNELLES

“Une ZAC est une zone à l'intérieur de laquelle une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation (OPAC, OPHLM, SEM) décide d'intervenir pour faire réaliser ou réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, en particulier ceux qui seront acquis par la collectivité publique ou l'établissement public, en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à un utilisateur public ou privé.”

Les ZAC ont remplacé les Zones à Urbaniser en Priorité (Loi d'Orientation Foncière de 1967). L'objectif était de substituer à cette forme d'urbanisation trop réglementaire un urbanisme de concertation qui mette en présence une autorité publique, des aménageurs urbanistes, ainsi que les besoins exprimés par les administrés, des entreprises, des particuliers.

L'objectif d'une ZAC est de rationaliser une opération d'urbanisme afin d'atteindre une meilleure rentabilité et une meilleure intégration.

Une ZAC peut être créée sur plusieurs emplacements discontinus. Nous parlerons alors de ZAC multisites. Le périmètre de la ZAC doit être négocié et discuté.

L'objet de la ZAC est de rationaliser, de faire vivre sur un même espace des occupations de sols de natures différentes, le tout dans un équilibre entre trois grandes fonctions de l'urbanisme, à savoir le logement et le cadre de vie, les lieux d'activités professionnelles, le maintien d'un environnement de qualité.

GLOSSAIRE

ZAD (ZONE D'AMENAGEMENT DIFFERÉ)

Les dispositions du code de l'urbanisme visant l'institution de droits de préemption et de Zones d'aménagement différé tendent d'une part à permettre à la puissance publique de s'appropriier des terrains, et d'autre part à lui donner les moyens de conduire une politique d'aménagement. Aux termes de l'article L. 211-1 du code de l'urbanisme, le droit de préemption urbain peut être institué dans les zones urbaines et dans les zones d'urbanisation futures délimitées par le Plan Local de l'Urbanisme ou dans les espaces ayant fait l'objet d'un Plan d'Aménagement de Zone.

Il s'ensuit que la collectivité publique ne peut pas exercer de droit de préemption dans des zones non urbanisables, hormis dans les ZAD. La création de zones d'aménagement différé (ZAD) est possible en dehors des zones urbaines et des zones d'urbanisation future. Le droit de préemption urbain peut s'y exercer pendant une durée de quatorze ans.

ZONE D'INFLUENCE

La zone d'influence d'une ville est l'Aire géographique dans laquelle la ville exerce ses fonctions.

BIBLIOGRAPHIE

SRADT OU ASSIMILÉS

- Institut d'Aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France. *SDRIF – évaluation environnementale*. Région IDF. 2007. 116p.
- Institut d'Aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France. *SDRIF – rapport*. Région IDF. 2007. 234p.
- *SRADT Région Haute Normandie horizon 2015 un nouvel équilibre au service des hauts normands* version adoptée décembre 2006
- Conseil Régional de Franche-Comté. *SRADDT de Franche-Comté*. 2005. 89p

EPFL

- EPF Lorraine *Préparer des territoires d'avenir* plaquette information et présentation
- *Etude de préfiguration de l'agglomération transfrontalière Sarrebruck-Moselle Est* fev 2003 rapport 1/6 plateforme de propositions dans la perspective de l'élaboration d'une charte 409 pages
- EPFL. *Programme pluriannuel d'intervention (2007-2013)*.EPFL.2007.48p
- EPFL. *Bilan pluriannuel d'intervention (2000-2006)*.EPFL.2007.88p

NANCY PROSPECTIVE

- Nancy 2020 *Décryptages 9 experts explorent les enjeux de 2020*
- Nancy 2020 *.Communes du Grand Nancy – Synthèse des diagnostics territoriaux*. ADUAN/CUN. 2005. 141p.
- Nancy 2020 *.Nancy 2020 : une vision partagée*. CUGN. 2005. 64p.

PUBLICATIONS

- *Organisation spatiale et dynamique des pôles de services et des bassins de vie en Lorraine* Rapport d'étude pour la DRAF de lorraine réalisé avec le soutien du FNADT année : FEV 2007
- *Le sillon lorrain – un réseau d'agglomération* 2005 62 pages
- *Schéma de développement de l'agglomération du PED Synthèse Diagnostics et recommandations* Christian Lamour avec la collaboration de Patrick Bousch et collectif PED Cahier GEODE n°15 Differdange, septembre 2006

CESL

- Conseil Economique et social. *La Lorraine en 2025 – Tableaux d’une exploration*. 2005. 92p.
- *Les armées en lorraine impacts économique sociaux et territoriaux Une histoire en devenir* séance plénière 7 mai 2004 100 pages + annexes
- *Villes lorraines – métropolisation – Métropole Lorraine* séance plénière du 18 et 19 octobre 2001 121 pages
- CES. *Le logement en Lorraine : un levier du développement économique et social régional*. CES. 2006. 181p.
- CES. *Engagement du nouveau Schéma Régional des infrastructures et transports : desserte routière et autoroutière nord-sud Sillon lorrain*. 2004.19p

CRL

- *Schéma régional de développement économique* « développement économique » 68 pages
- *CPER 2007 2013* mars 2007 CES ET CRL 88 pages

SARREBRUCK MOSELLE EST

- Métropole Saarbrücken – Moselle Est 1 ère série de projets proposés Septembre 2007 29 pages
- Métropole Saarbrücken – Moselle Est Etude sur les transports Cahier des charges mai 2007 15 pages
- Métropole Saarbrücken – Moselle Est territoire d’énergie Warndt-Val de Rosselle
- Métropole Saarbrücken – Moselle Est centre de valorisation biologique par méthanisation dans les cadre de projet « territoire d’énergie Warndt-Val de Rosselle »
- Métropole Saarbrücken – Moselle Est création d’un espace européen de l’énergie dans le cadre du projet de « route du patrimoine industriel »
- Métropole Saarbrücken – Moselle Est réaménagement du musée de la Faïence dans le cadre du projet de « Route du patrimoine industriel » ou « Route du feu »
- Métropole Saarbrücken – Moselle Est 1^{er} série de projets Demande d’intervention FNAST Novembre 2007 19 pages
- Métropole Saarbrücken – Moselle Est diagnostic et stratégie de la Métropole transfrontalière Novembre 2007 37 pages

- Métropole Saarbrücken – Moselle Est Projets envisagés pour 2008 et première estimation des coûts novembre 2007 11 pages
- Métropole Saarbrücken – Moselle Est étude sur les transports cahier des charges Mai 2007 15 pages
- *Construire l'euro district* 8 février 2008 *Une vision d'avenir pour la région Saar Moselle* plaquette info

BELVAL

- Projet Alzette-Belval : Réunion du 21 avril 2008 ordre du jour DRE lorraine
- Projet Alzette-Belval : Réunion du 21 avril 2008 relevé des conclusions DRE lorraine
- *Belval des projets dans la Grande Région « Sar-lor-Lux » une ambition pour le bassin de l'Alzette* 31 oct. 2003 40 pages + annexes
- *Belval Rapport d'étape* 2004 Nov. 2004 30 pages + annexes
- *Aménagement du bassin supérieur de l'Alzette (Audun-le-Tiche, Rédange, Russange, Thil, Villerupt)* lot n° schéma d'aménagement EPFL/CEU – INGEROP-mai 2006 53 pages

TRANSFRONTALIER

- *Analyse des potentiels de développement des territoires frontaliers* (Mission du Préfet Lemaire) Documentation de base Avril 2008
- Plaquette MOT
- *L'Europe s'engage en Lorraine partie 1 diagnostic* PO feder

ESPACE CENTRAL

- SETEC organisation. *L'espace intermédiaire Metz-Nancy dans l'espace métropolitain lorrain – comité de pilotage du 24-04-07.* 2007. 24p.
- SETEC organisation. *L'espace intermédiaire métropolitain de Lorraine Rapport final.* 2007. 94p.
- SETEC organisation. *Politique des espaces à enjeux Espace central.* 2006. 47p.

- CES/Conseil Régional de Lorraine. *Gare d'interconnexion TGV-TER de Vandières : Bilan de la concertation préalable*. 2007. 172p.

TRANSPORTS

- *Gare de Vandières interconnexion CRL – Réseau ferré de France* 39 pages + documents joints mars 2007
- *Projet de gare d'interconnexion TGV/TER de Vandières Eléments de synthèse* CRL 16 pages
- SRIT Annexe 2 Fiches liaison TER METROLOR 105 pages CRL
- SRIT annexe 1 éléments de diagnostic du système lorrain des transports (synthèse) CRL 31 pages
- SRIT 11 mars 2005 CRL + CESL
- *Analyse de l'impact socio-économique du TGV-Est sur le sillon lorrain* Rapport de phase 3 10 mai 2005 Isis 89 pages
- Aéroport Metz Nancy Lorraine PowerPoint

CD

- Etude foncier DRE
- *Observatoire du Logement de l'agglomération messine* Agence d'Urba de l'Agglomération messine juillet 2006 n°23
- ADIELOR agence pour le développement des investissements extérieurs en Lorraine

EPU DE TOURS

- Pays d'Alençon. *Connaitre le présent pour anticiper durablement l'avenir*
- Communauté de communes de la Beauce Ligérienne. *Etude prospective pour la Beauce Ligérienne*
- Atelier Franco-Roumain, Mars 2008. *Diagnostic des potentialités et des obstacles de la coopération transfrontalière en Europe*

Jean DURBANO

Clément GERBER

Julie HABERKORN

Mickaël HAGEGE

Marion VILAIN

Katharina WILLEKE

VERS UNE MÉTROPOLE LORRAINE DE RANG EUROPÉEN



ANNEXE CARTOGRAPHIQUE

AVANT-PROPOS

Cet index a pour but de regrouper les cartes réalisées durant de notre stage au Conseil Régional de Lorraine.

SOMMAIRE

1. Découpage administratif	7
1.1 La Lorraine en France	
1.2 Les départements lorrains	
1.3 Les aires urbaines lorraines	
1.4 Bassins de vie	
1.5 Bassins d'emplois	
2. Population / Services	13
2.1 Population lorraine	
2.2 Anamorphose des communes Lorraine relative à la population	
2.3 Densité des commerces en Lorraine	
2.4 Les associations en Lorraine	
2.5 Chômage par zones d'emplois	
2.6 Densité de population des communes lorraines	
2.7 Densité d'infirmiers libéraux par canton en Lorraine	
2.8 Densité de médecins généralistes libéraux par canton en Lorraine	

SOMMAIRE

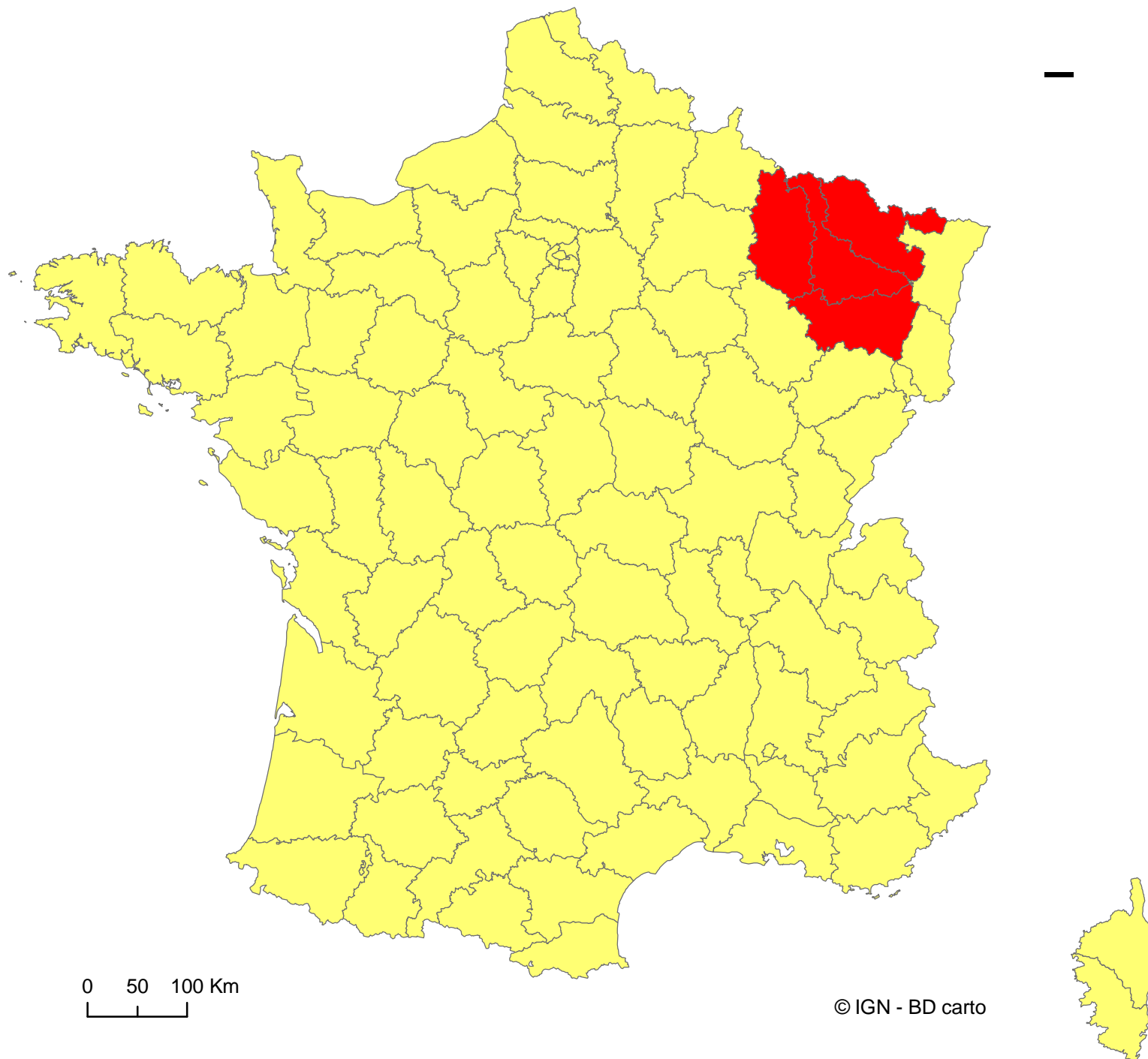
3. Armature urbaine	23
3.1 L'étalement urbain en Lorraine	
3.2 Armature urbaine : les types de communes	
3.3 Typologie des communes : rurale / urbaine	
3.4 Prix moyens des terrains à bâtir par aires urbaines lorraines	
4. Transport	29
4.1 Connexion entre la Lorraine et des grandes villes européennes	
4.2 Les déplacements domicile-travail entre aires urbaines Lorraines	
4.3 Réseau routier en Lorraine	
4.4 Réseau ferré en Lorraine	
4.5 Accessibilité des pôles urbains lorrains	
5. Ecologie / Tourisme	35
5.1 Zones de protection des espaces naturels en Lorraine	
5.2 Les paysages remarquables en Lorraine	
5.3 Les risques en Lorraine	
5.4 Le système fluvial Lorrain	
5.5 Sites classés et inscrits en Lorraine	
6. Transfrontalier	41
6.1 Estimation de la répartition des travailleurs transfrontaliers lorrains sur le site de Belval	

SOMMAIRE

7. Economie	43
7.1 Secteurs économiques prédominants en Lorraine	
7.2 Coefficients de spécialisation des bassins d'emplois lorrains dans le secteur de l'énergie	
7.3 Coefficients de spécialisation des bassins d'emplois lorrains dans le secteur de l'Industrie Agro Alimentaire	
7.4 Coefficients de spécialisation des bassins d'emplois lorrains dans le secteur de l'industrie automobile	
7.5 Coefficients de spécialisation des bassins d'emplois lorrains dans le secteur de l'industrie des biens de consommation	
7.6 Nombre d'emplois par habitants par aires urbaines en Lorraine	
7.7 Ressources techniques pour l'innovation en Lorraine	
7.8 Spécialisation économique principale des aires urbaines lorraines	

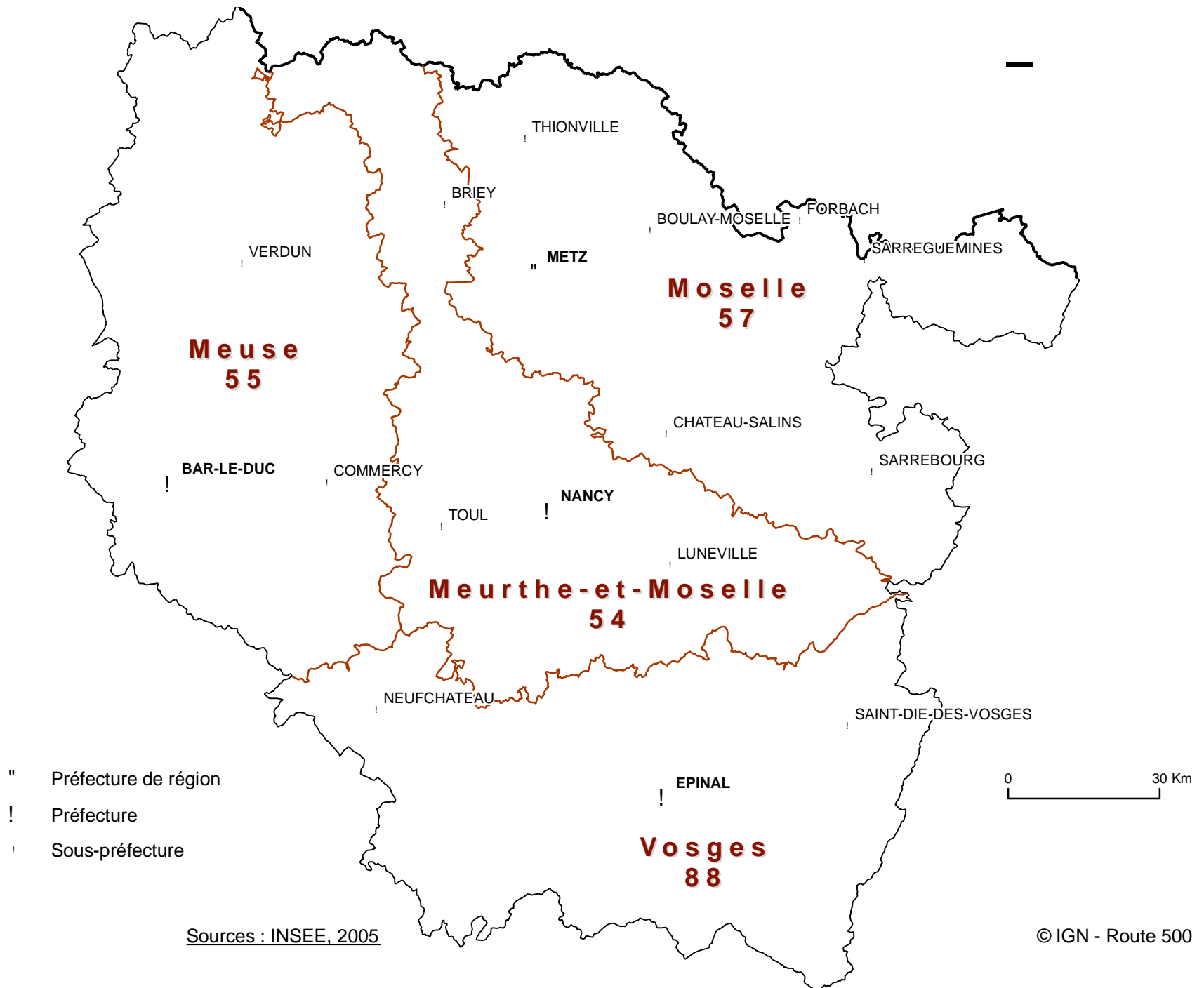
1. DÉCOUPAGE ADMINISTRATIF

La Lorraine en France

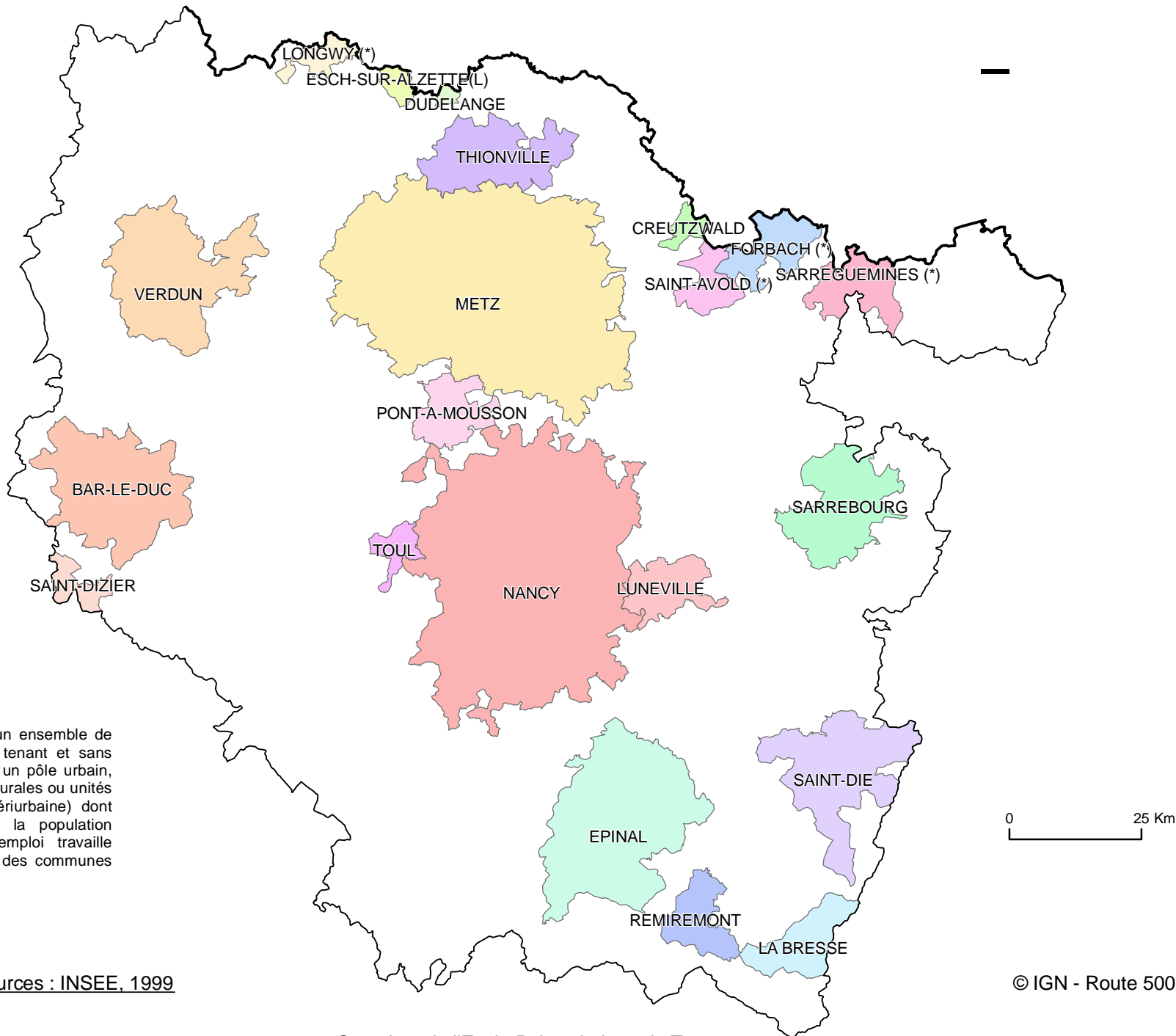


© IGN - BD carto

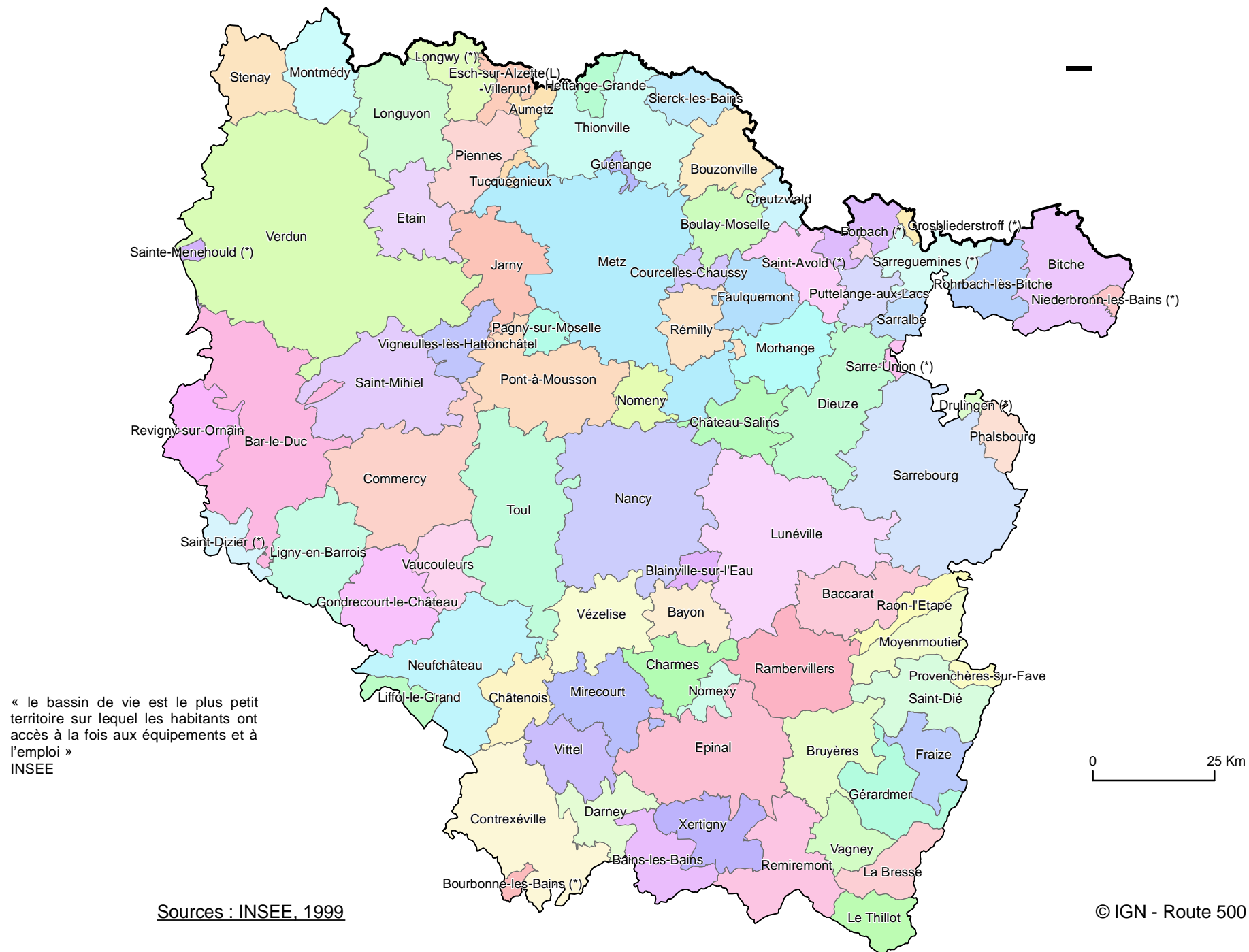
Départements lorrains



Les aires urbaines lorraines



Bassins de vie



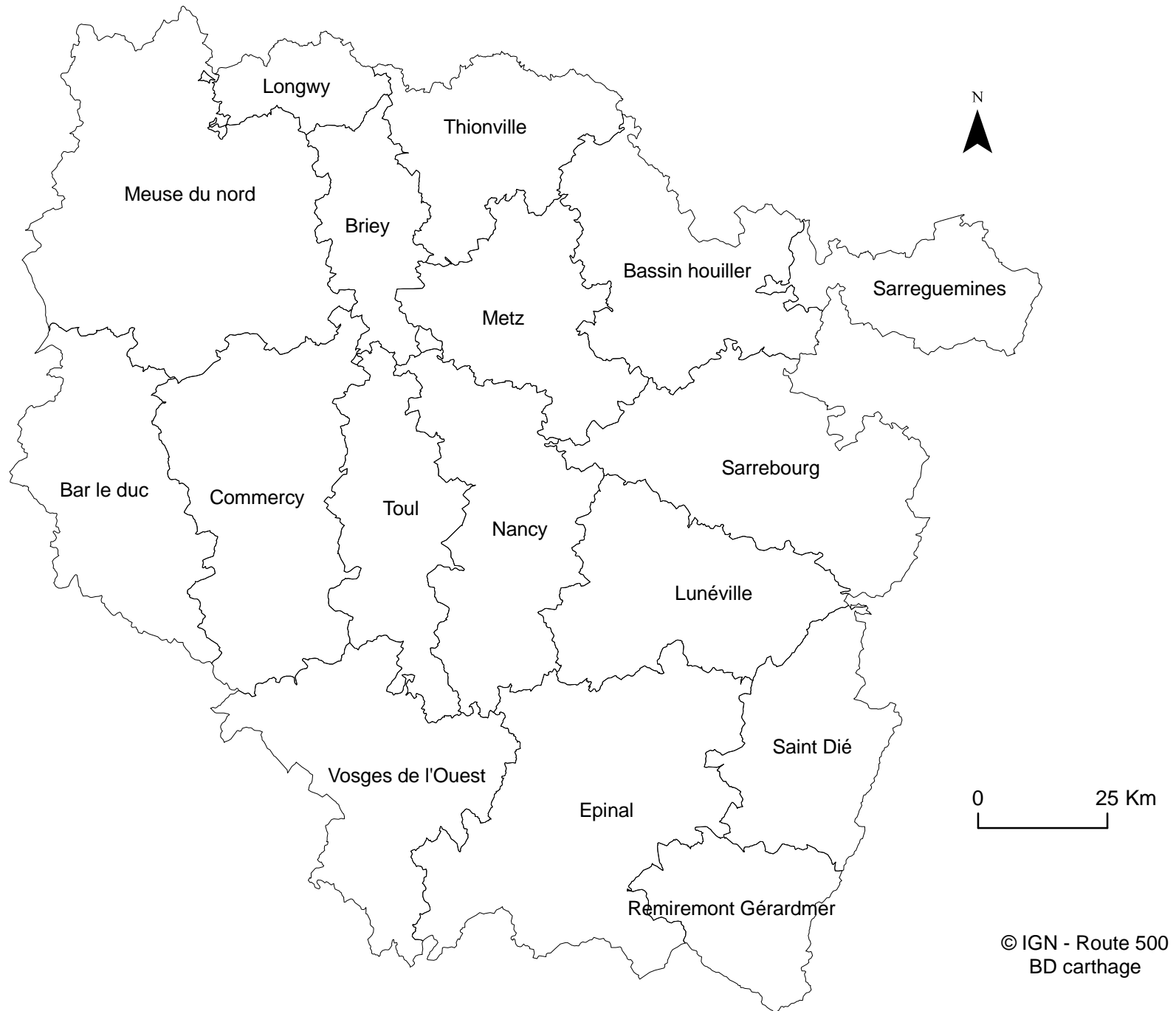
« le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements et à l'emploi »
INSEE

Sources : INSEE, 1999

© IGN - Route 500

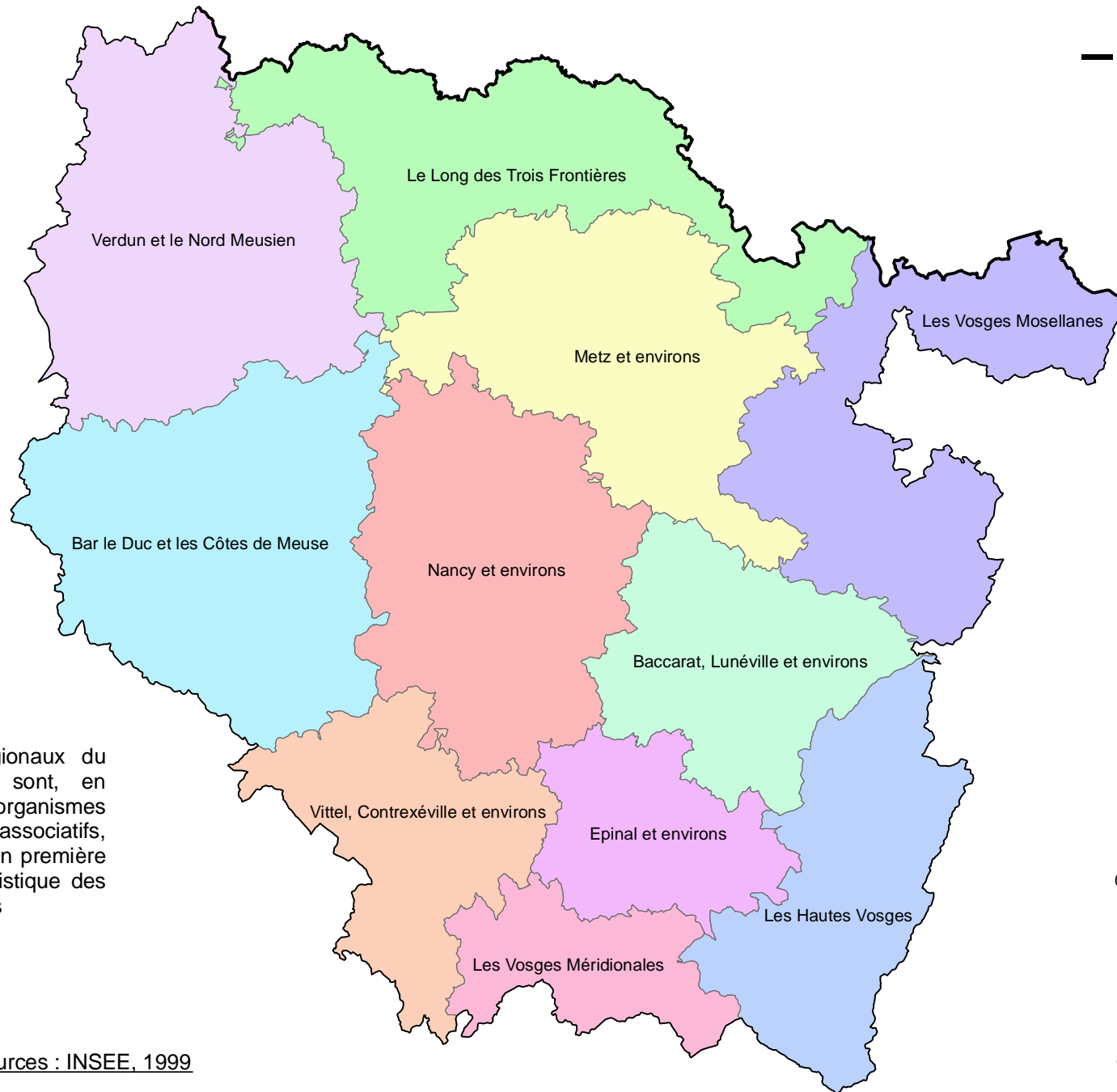
*Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008*

Bassins d'emplois en Lorraine



© IGN - Route 500
BD carthage

Zone du Comité Régional du Tourisme



Les comités régionaux du tourisme (CRT) sont, en France, des organismes généralement associatifs, ayant pour mission première la promotion touristique des régions françaises

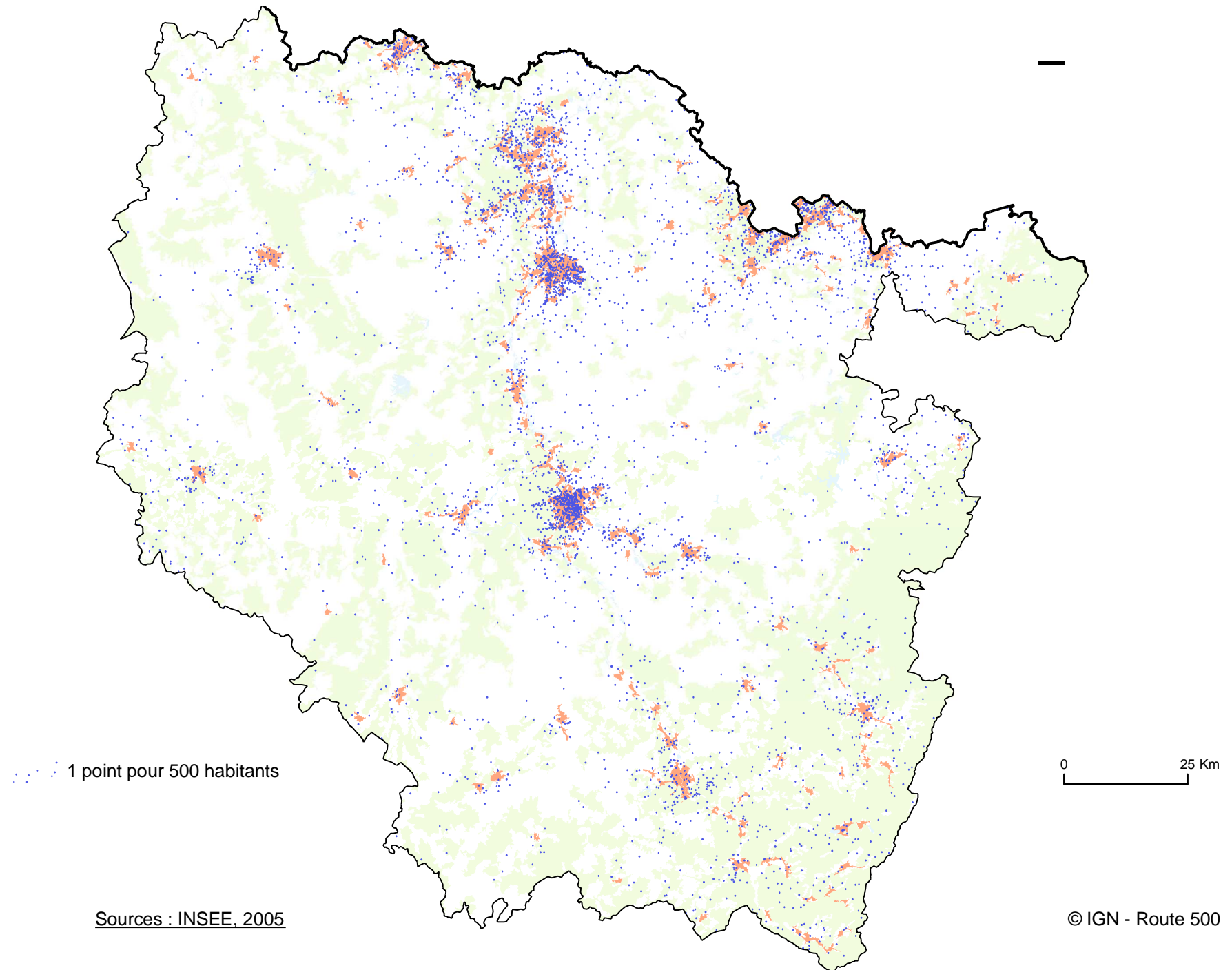
Sources : INSEE, 1999

0 25 Km

© IGN - Route 500

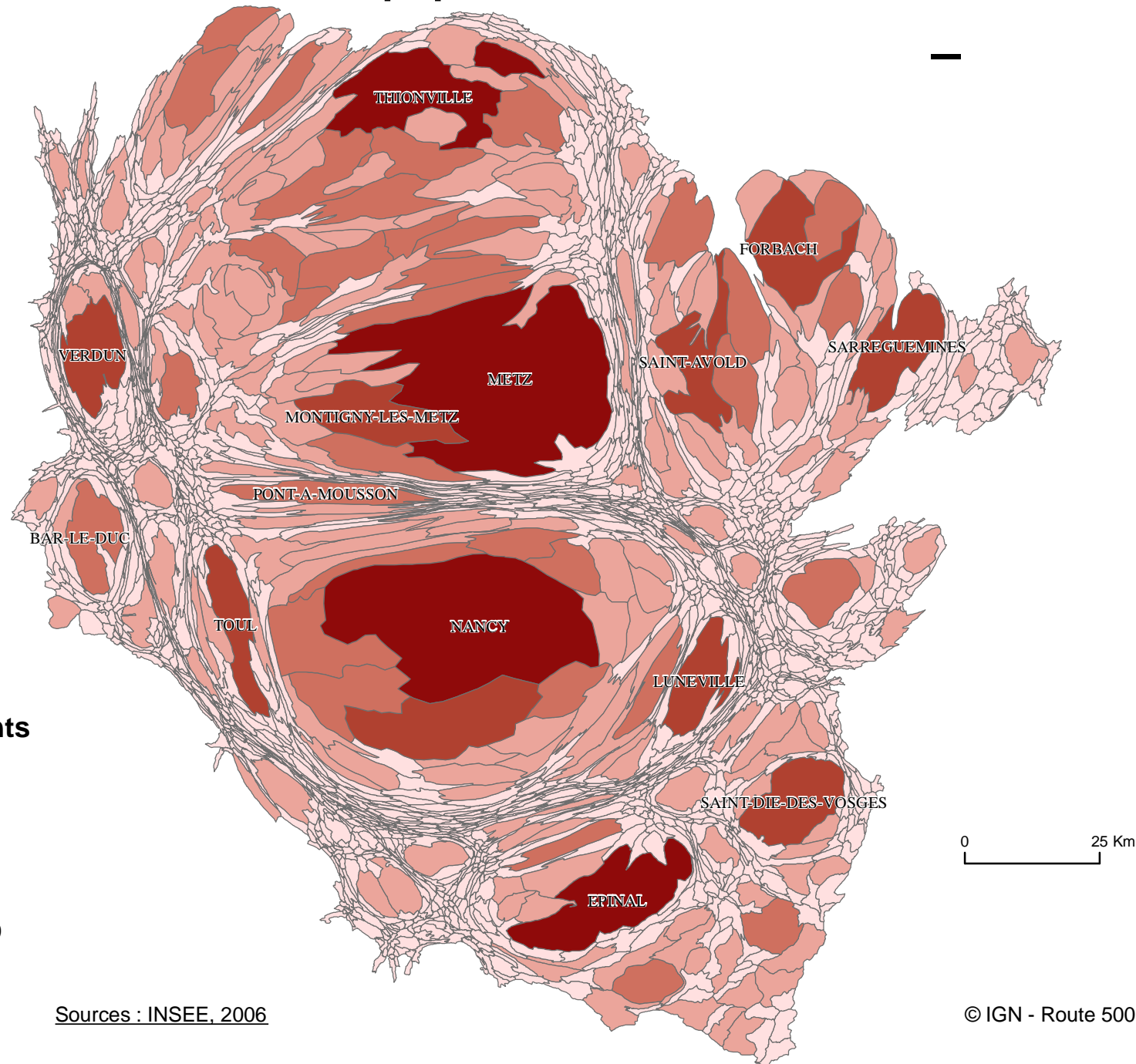
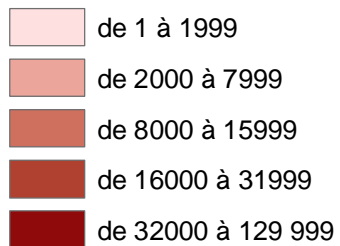
2. POPULATION SERVICES

Population lorraine en 2006



Anamorphose des communes Lorraine relative à la population en 2006

**population
en nombre d'habitants**

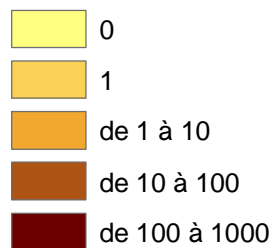


Sources : INSEE, 2006

© IGN - Route 500

Densité des commerces en lorraine

Nombre de commerces

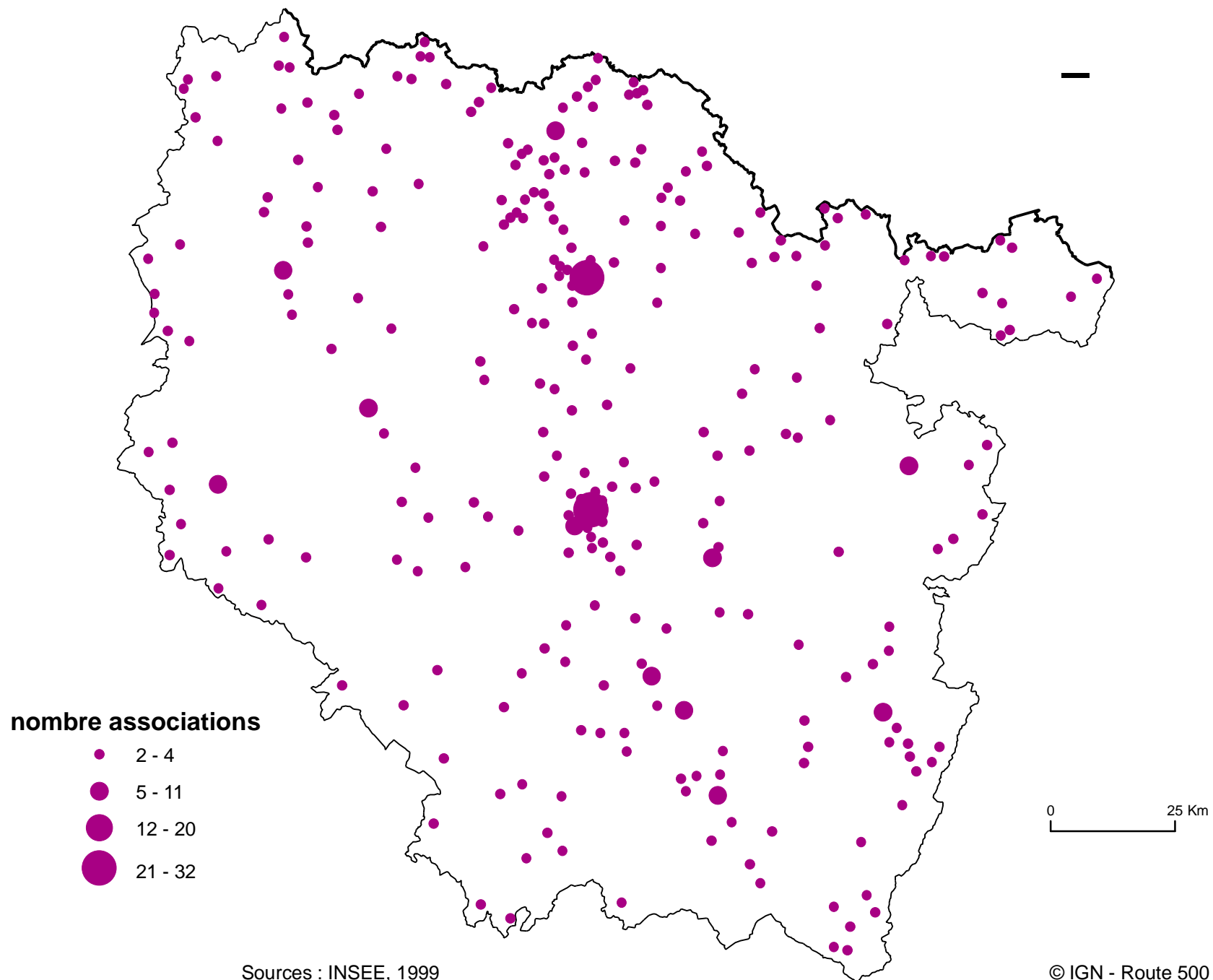


Sources : INSEE, 1999

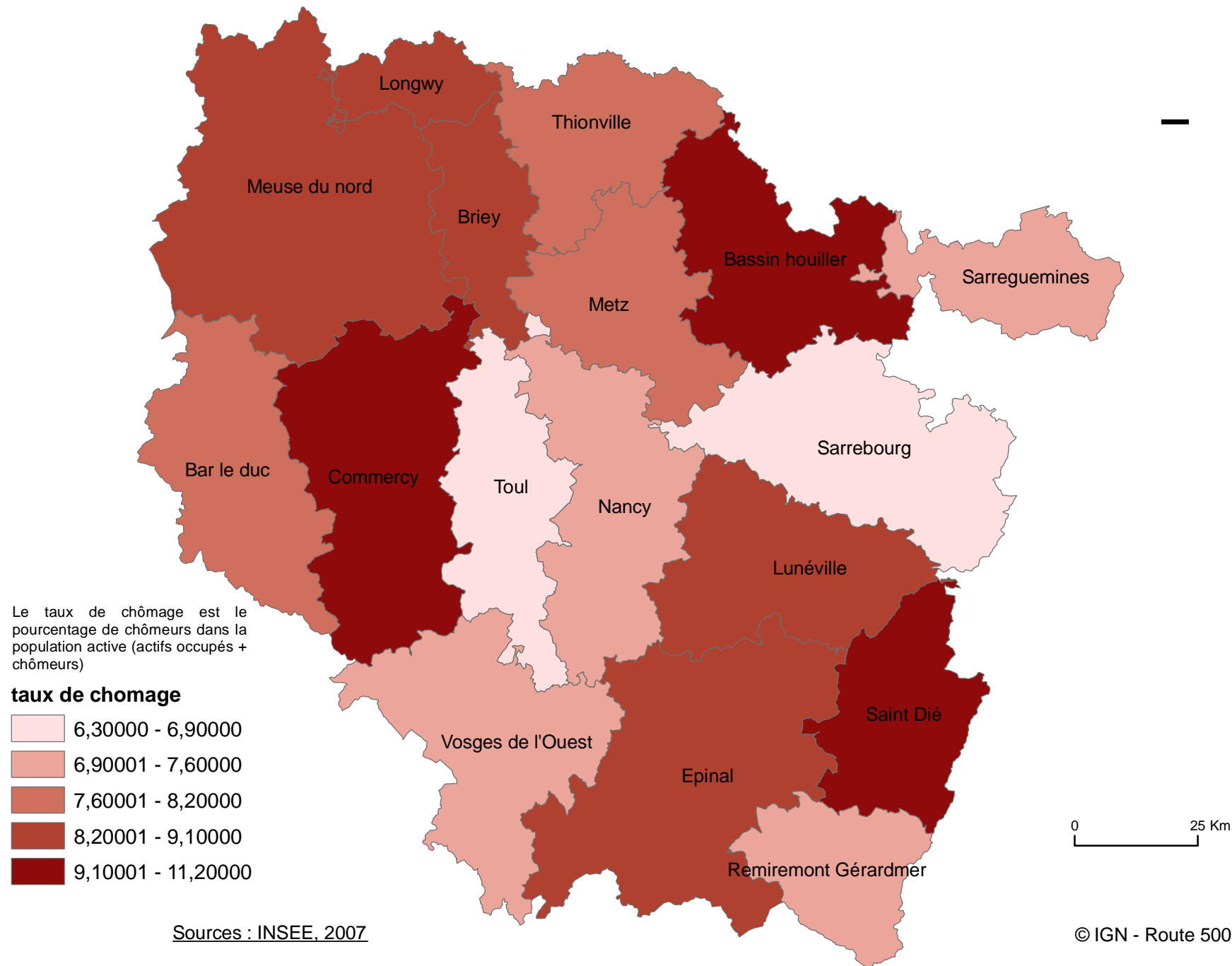
0 25 Km

© IGN - Route 500

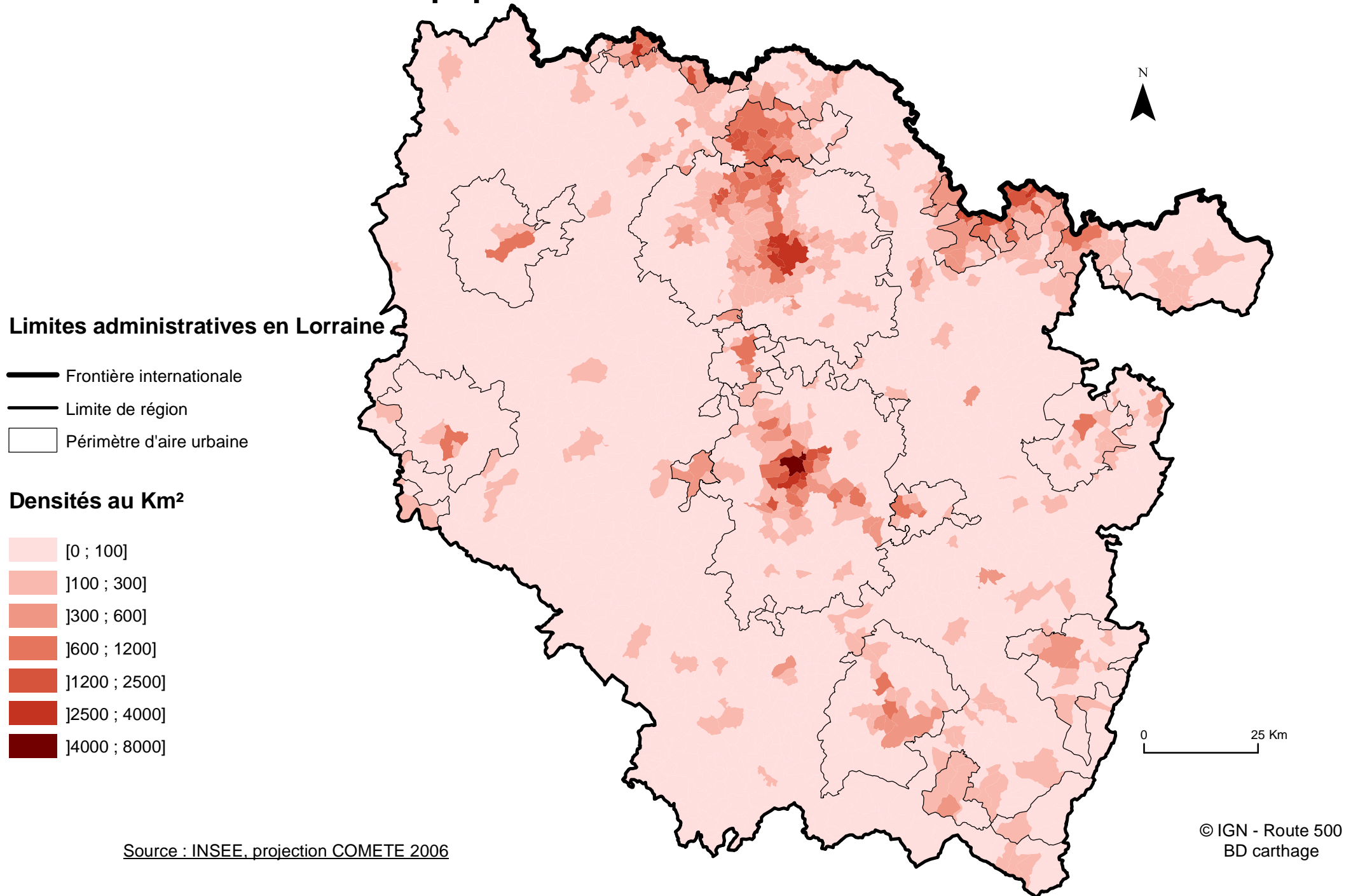
Les associations en Lorraine



Chômage par zones d'emplois 2e trimestre 2007



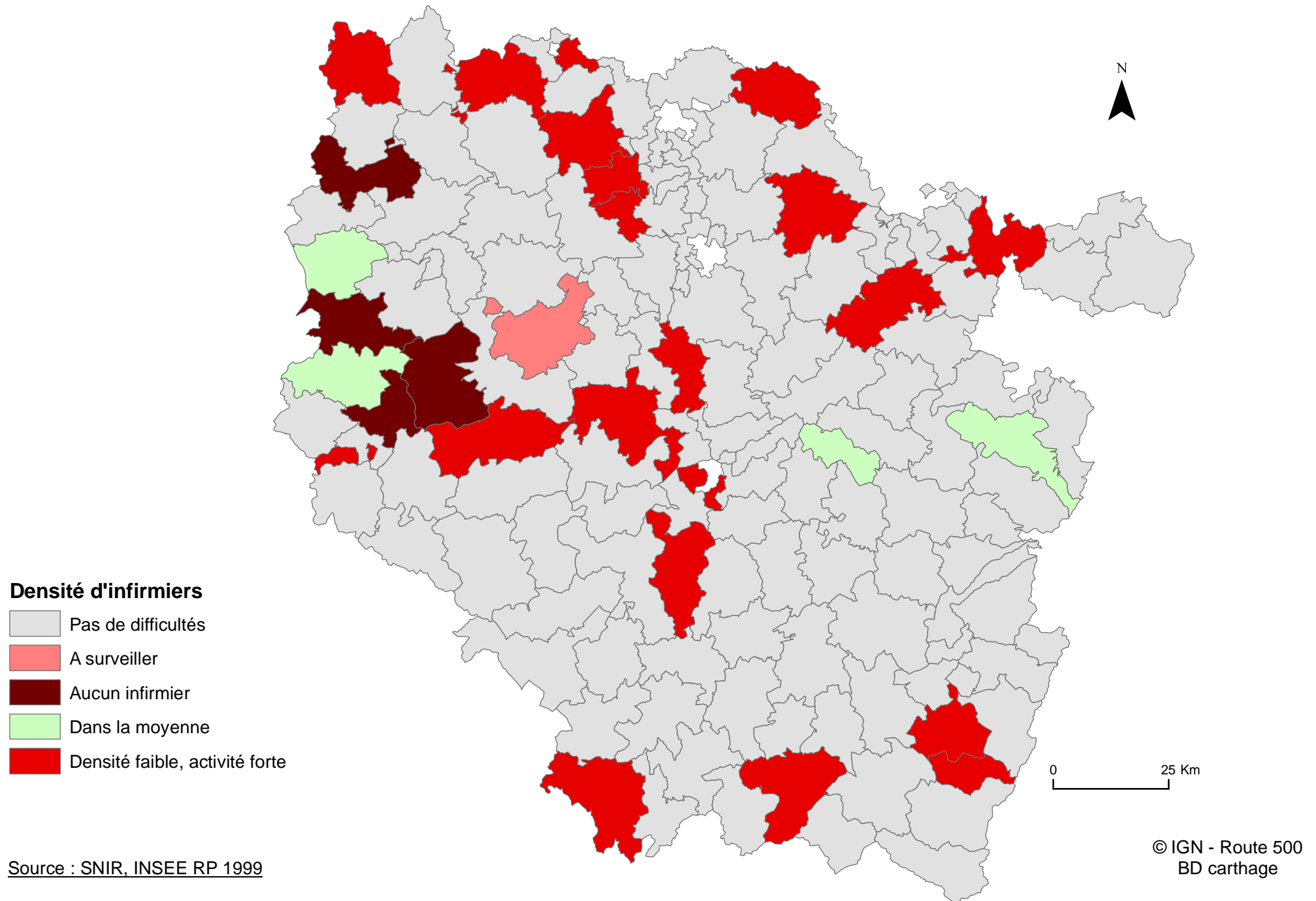
Densité de population des communes lorraines en 2006



Source : INSEE, projection COMETE 2006

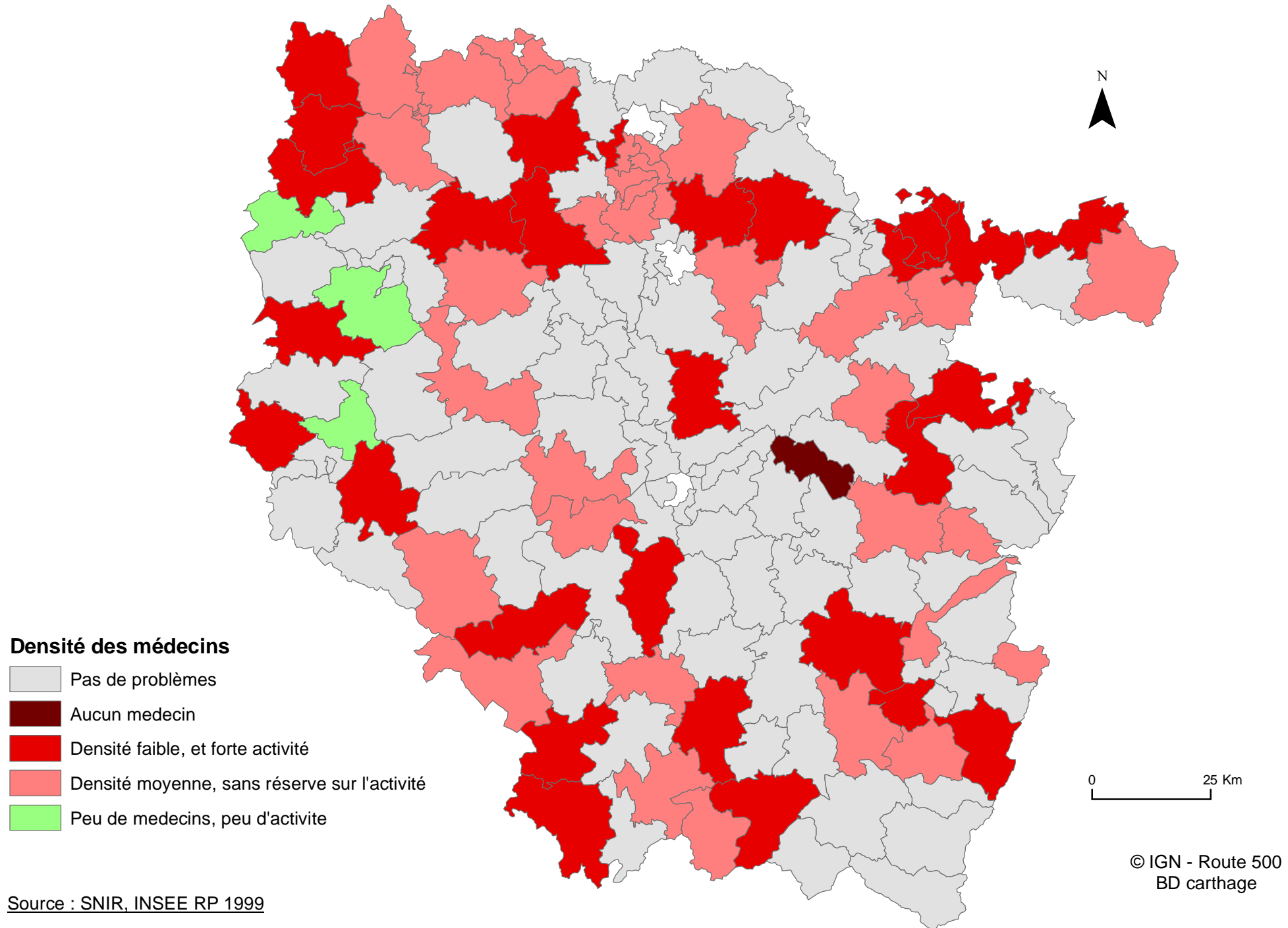
Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à Enjeux et Opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

Densité d'infirmiers libéraux par canton en Lorraine au 31 / 12 / 2002



Source : SNIR, INSEE RP 1999

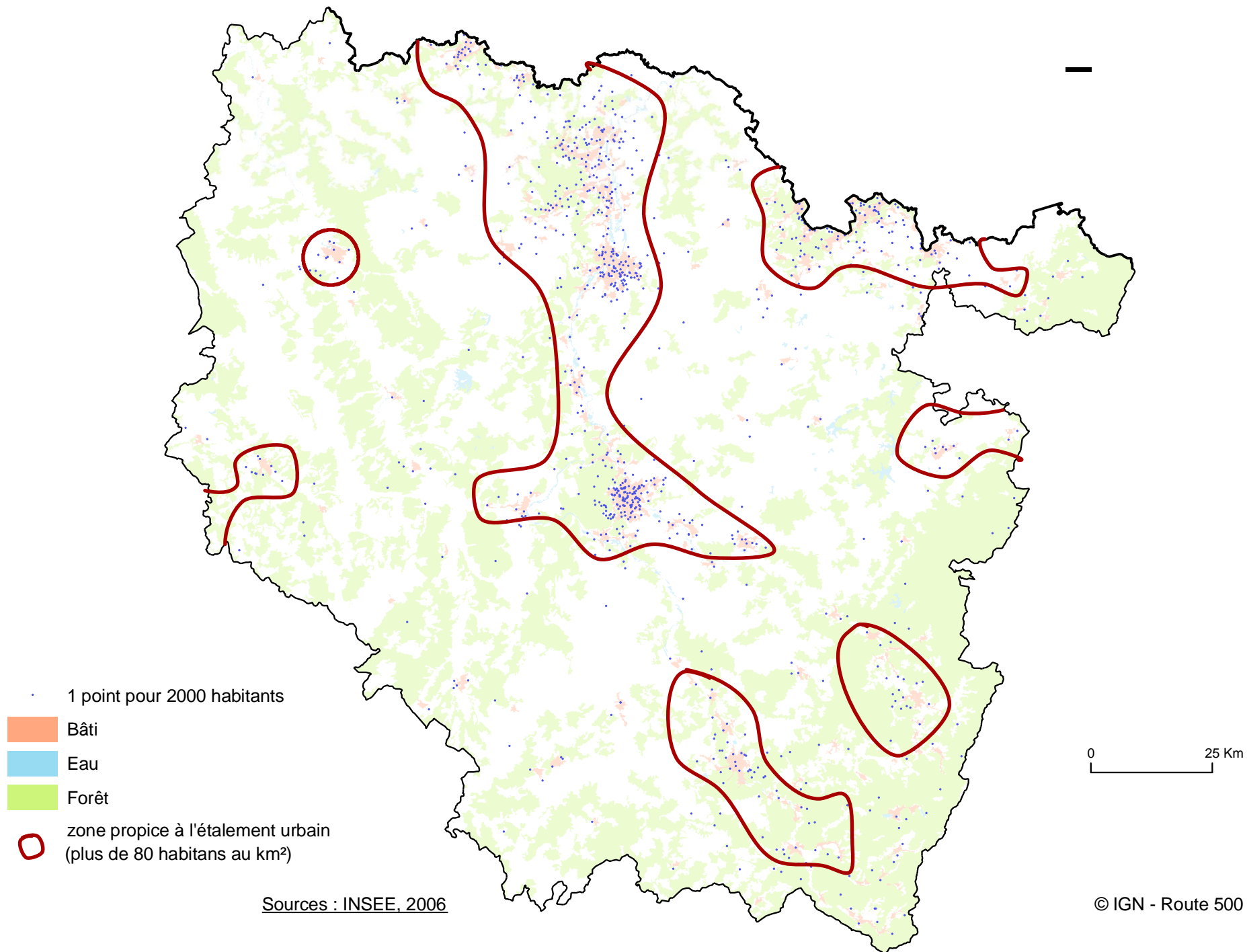
Densité de médecins généralistes libéraux par canton en Lorraine au 31 / 12 / 2002



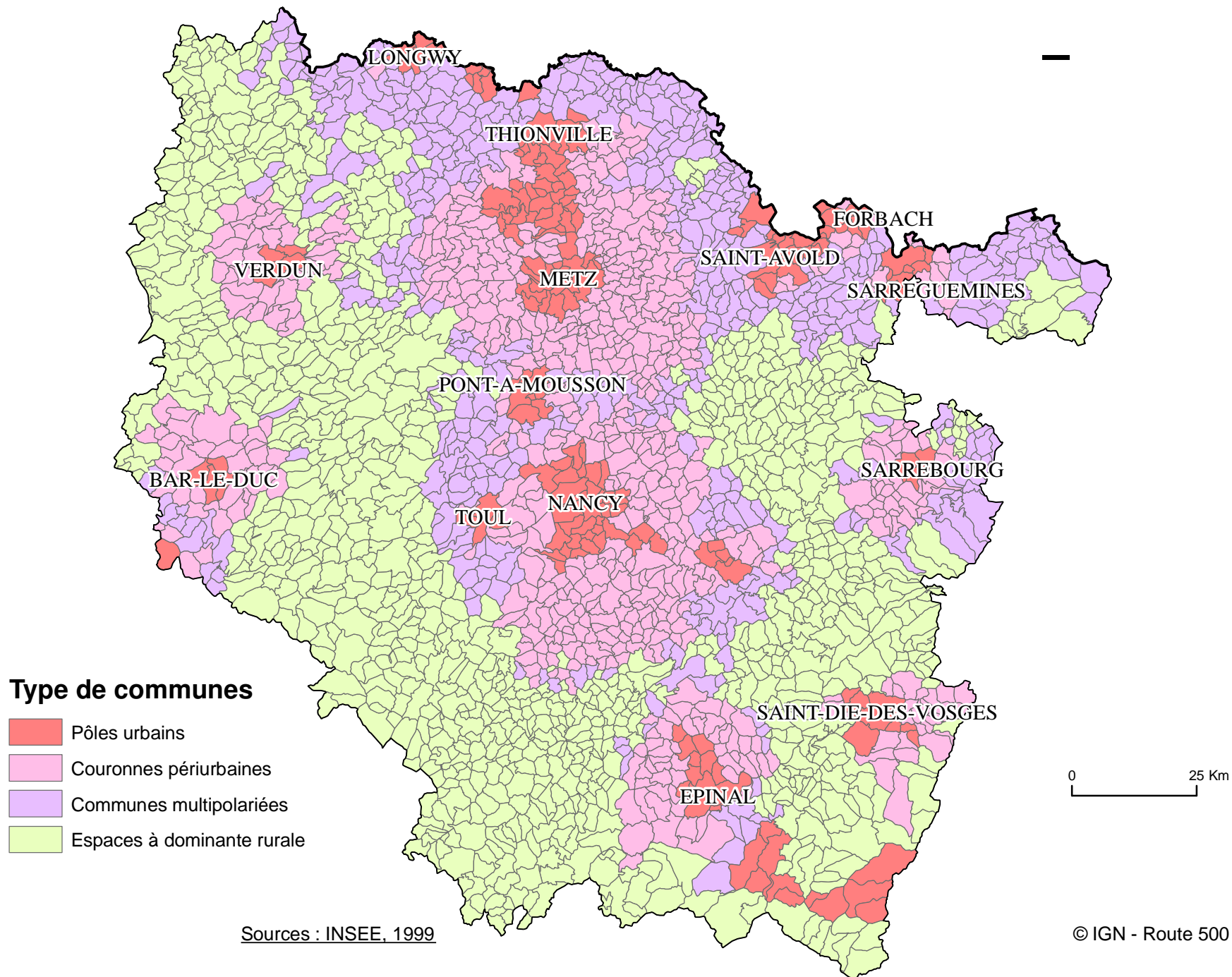
Source : SNIR, INSEE RP 1999

3. ARMATURE URBAINE

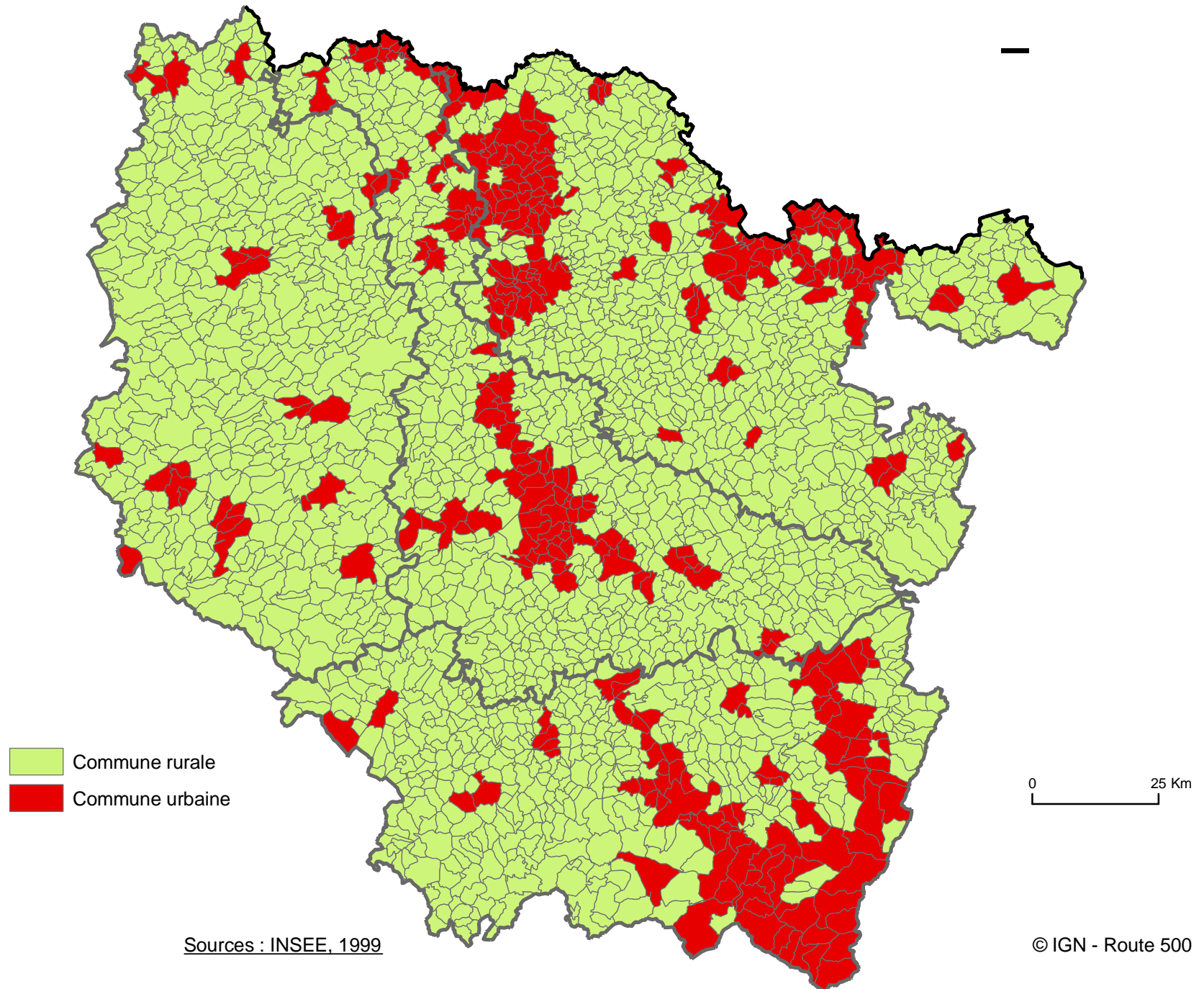
L'étalement urbain en Lorraine



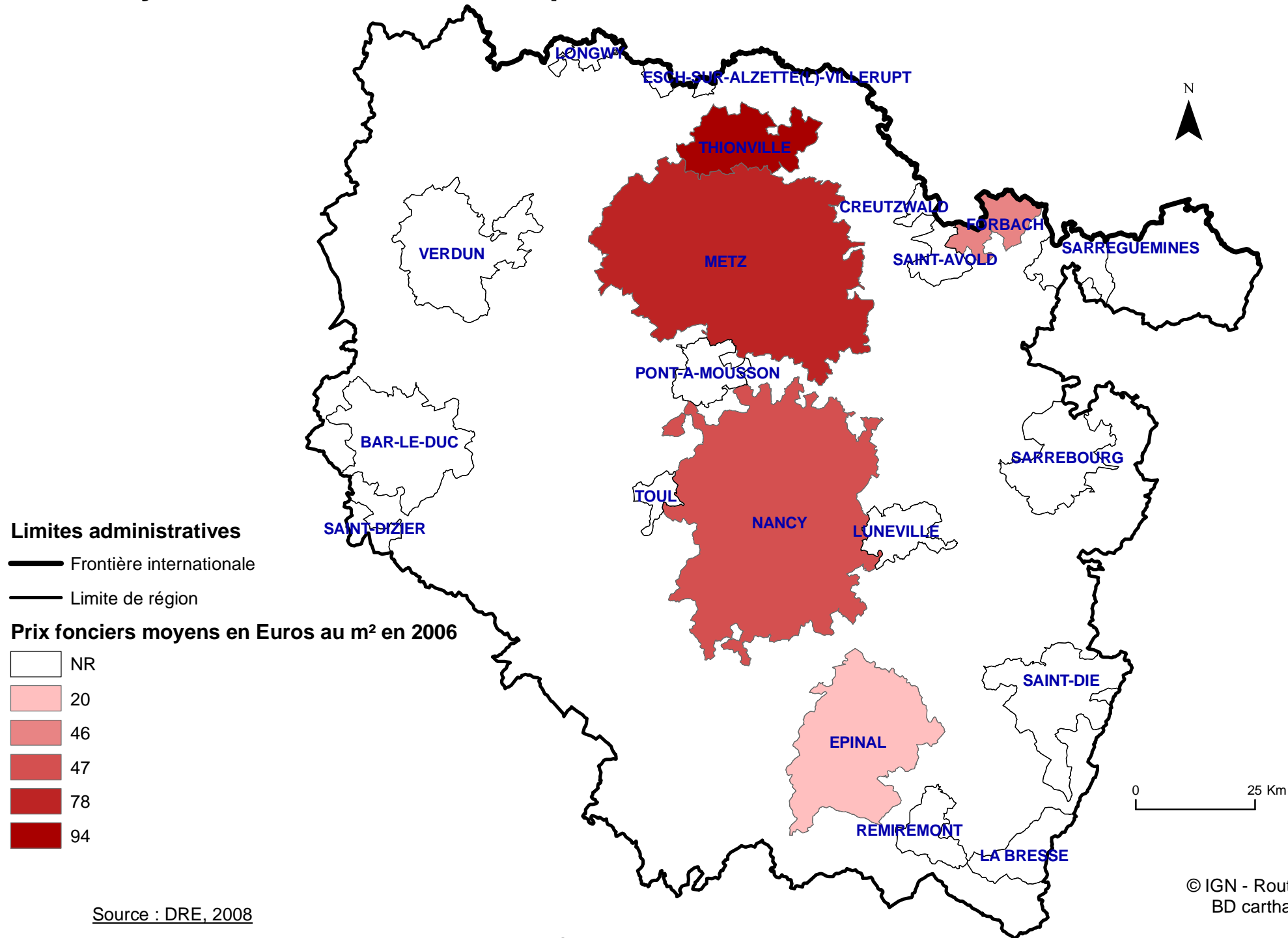
Armature urbaine : les types de communes



typologie des communes (rurales/urbaines)



Prix moyens des terrains à bâtir par aires urbaines lorraines en 2006, en euros au m²



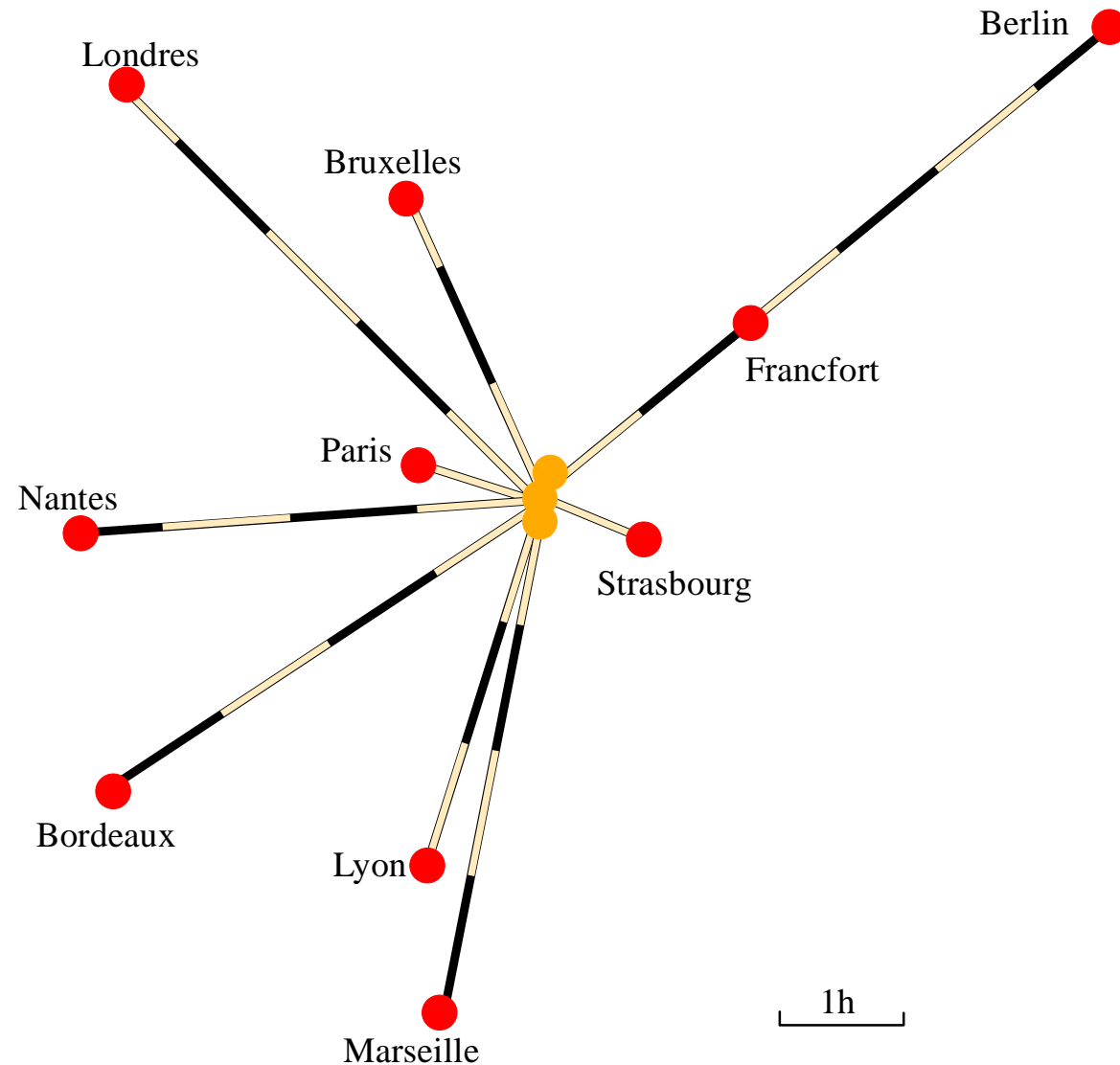
© IGN - Route 500
BD carthage

4. TRANSPORT

Connexion entre La Lorraine et des grandes villes européennes

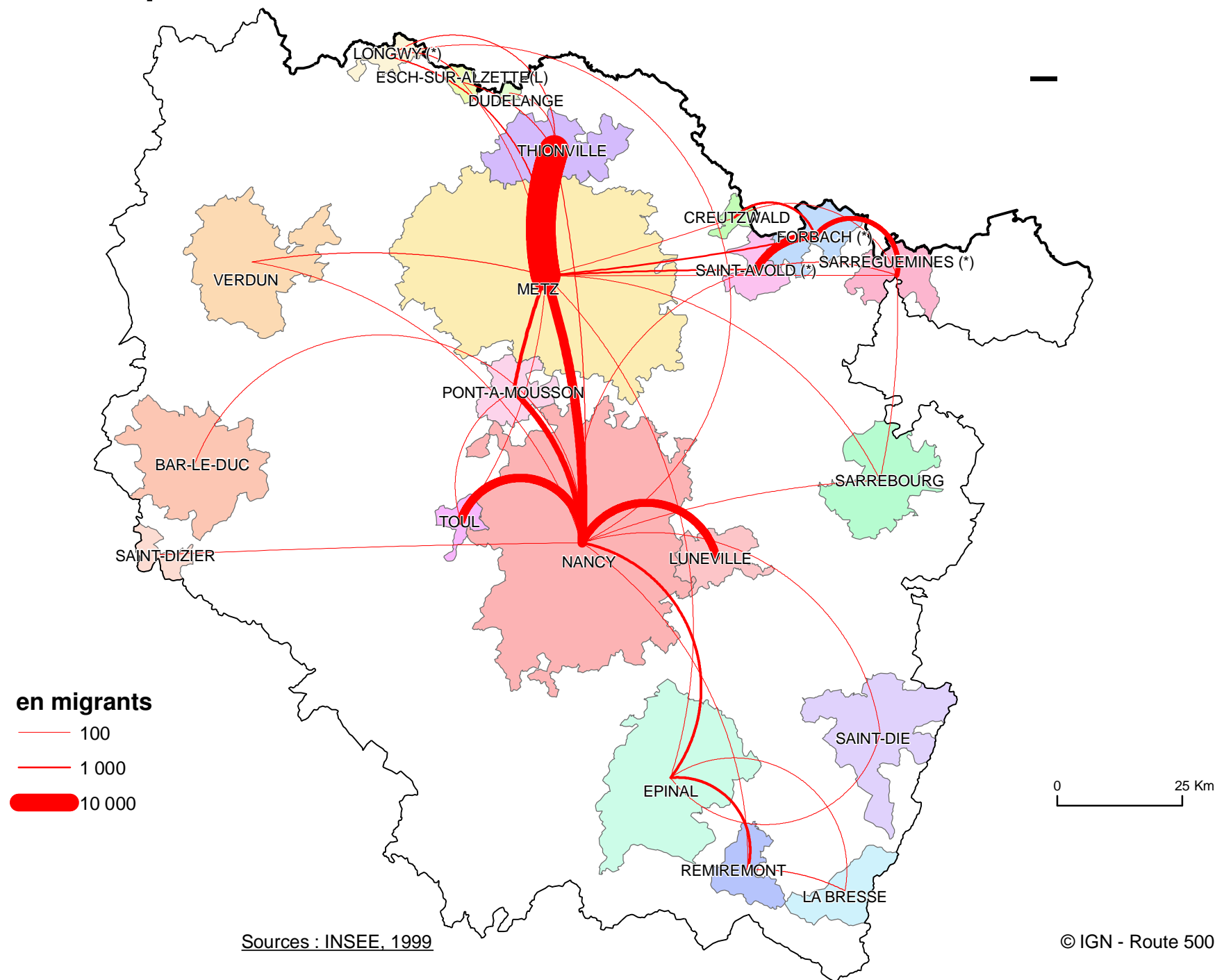
Note:

Cette carte représente le temps de parcours en train entre l'Espace Métropolitain Lorrain et d'autres métropoles Européennes.

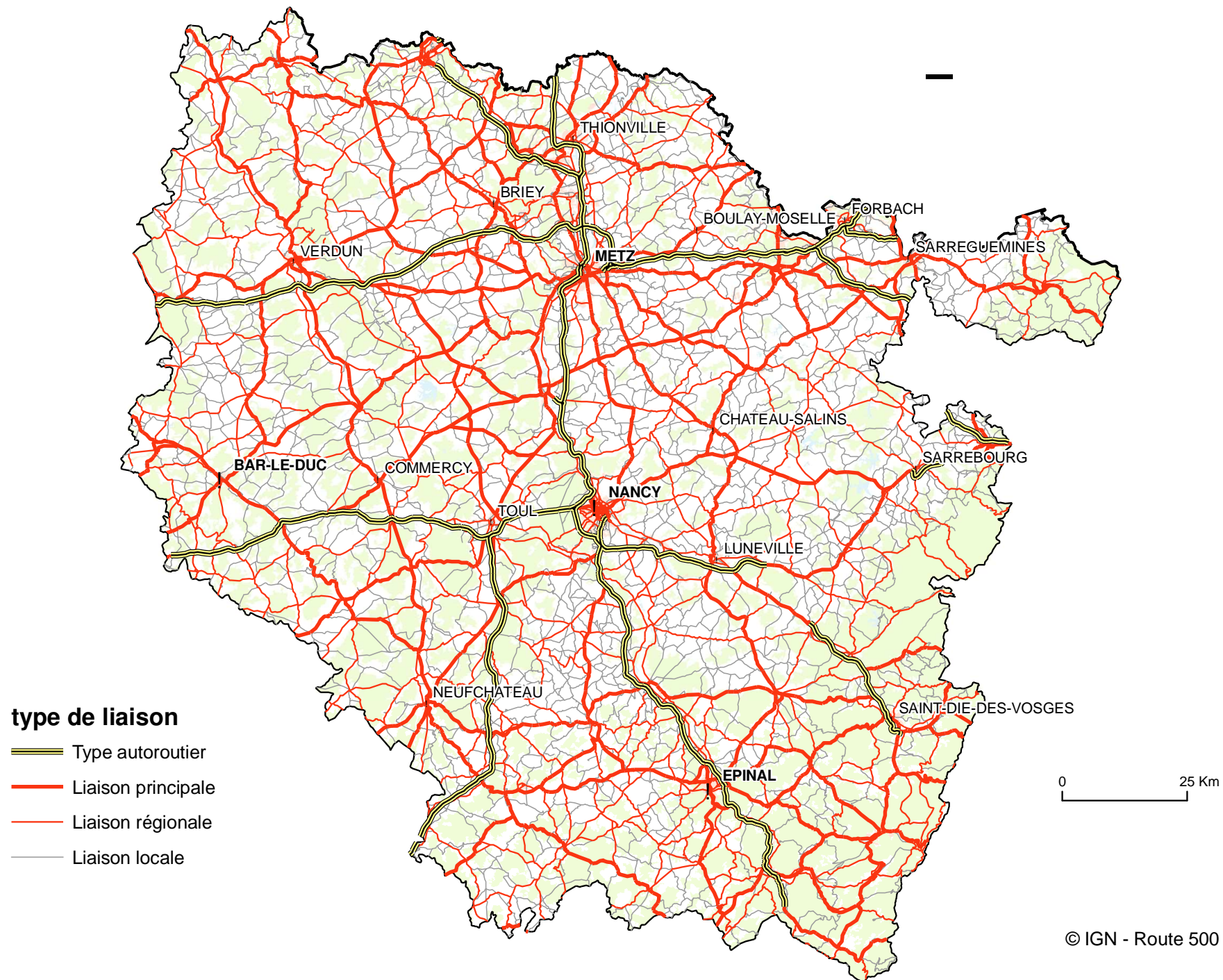


Sources : Calculs personnels

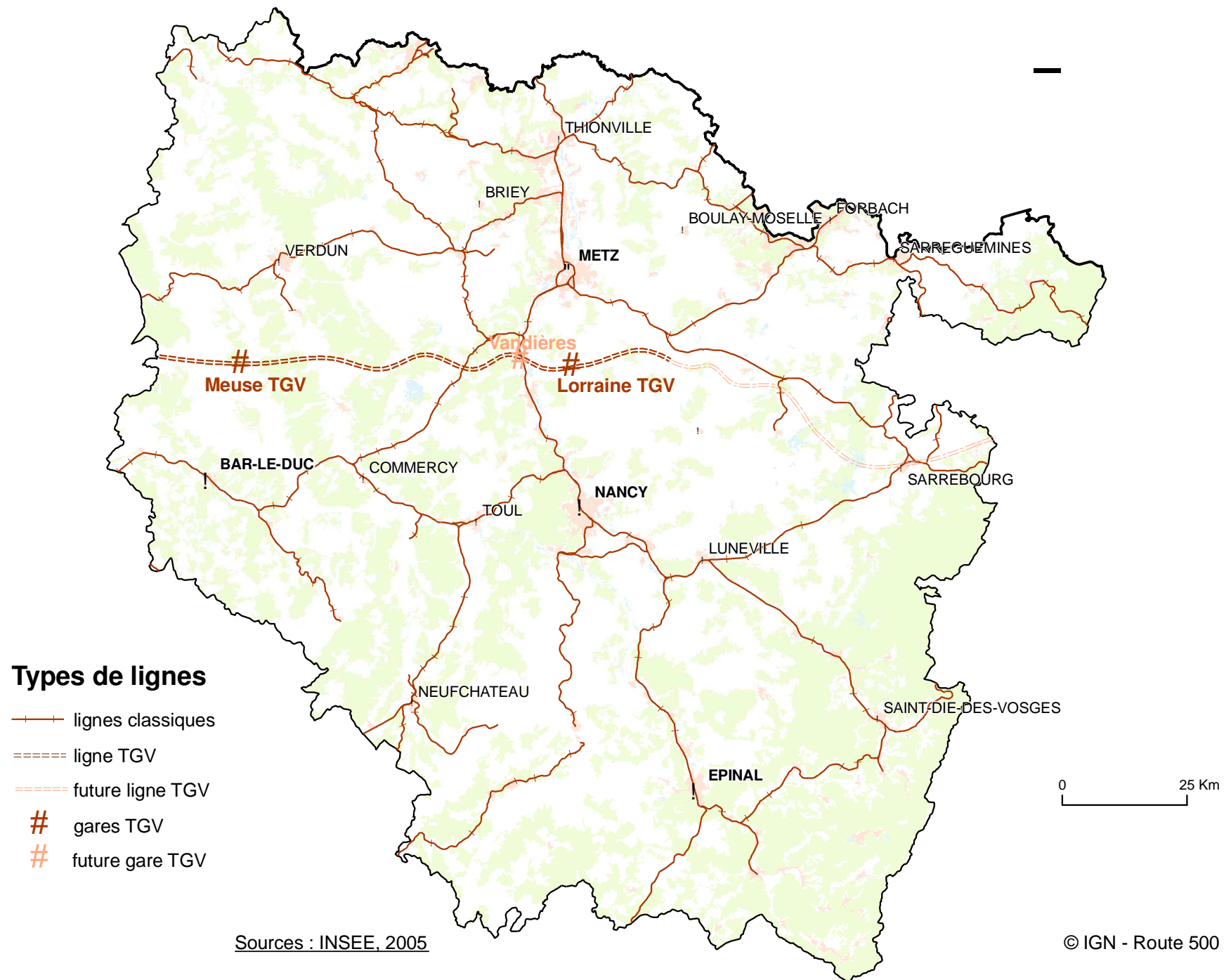
Les déplacements domicile-travail entre aires urbaines Lorraines



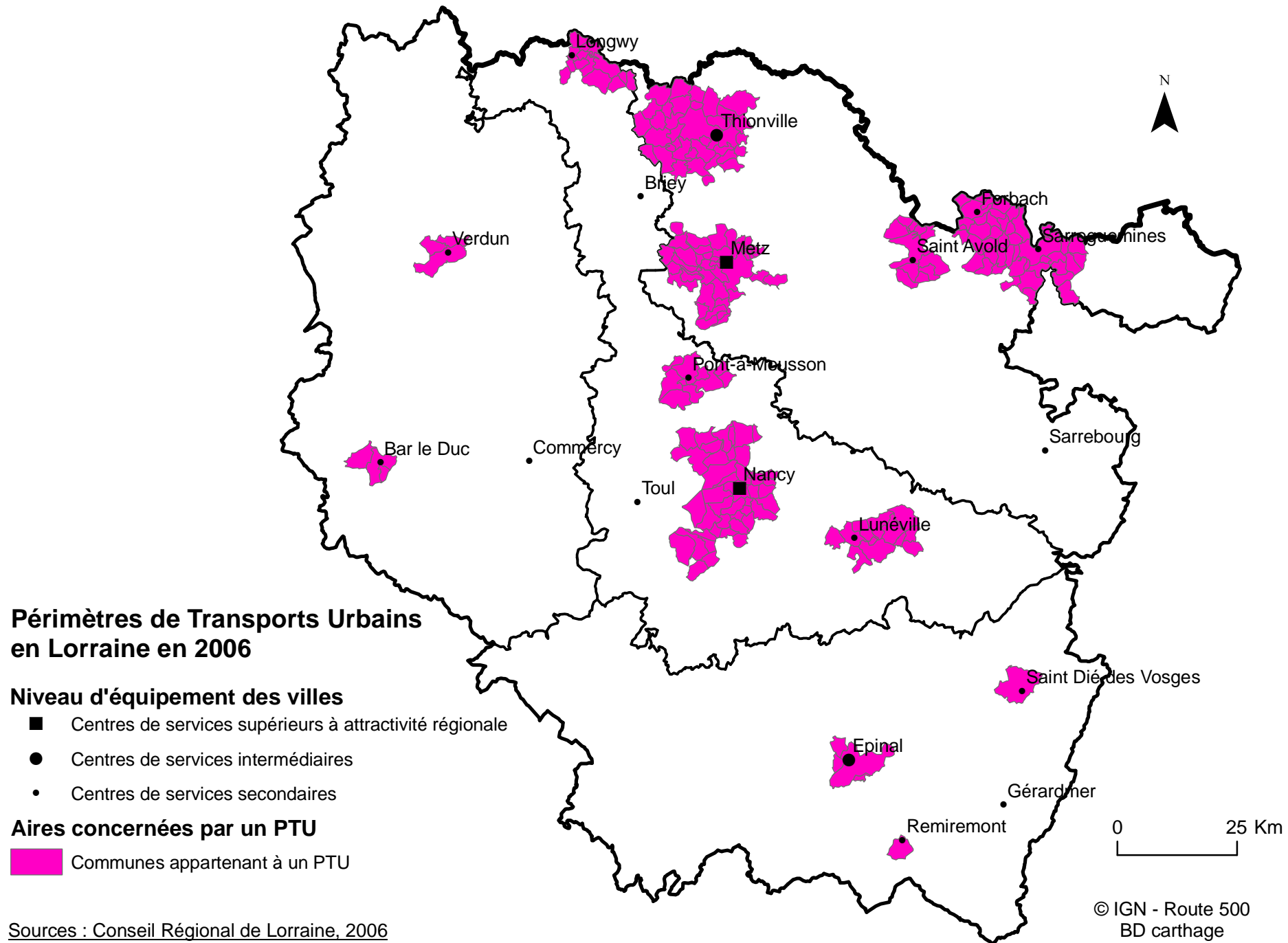
Réseau routier en Lorraine



Réseau ferré en Lorraine



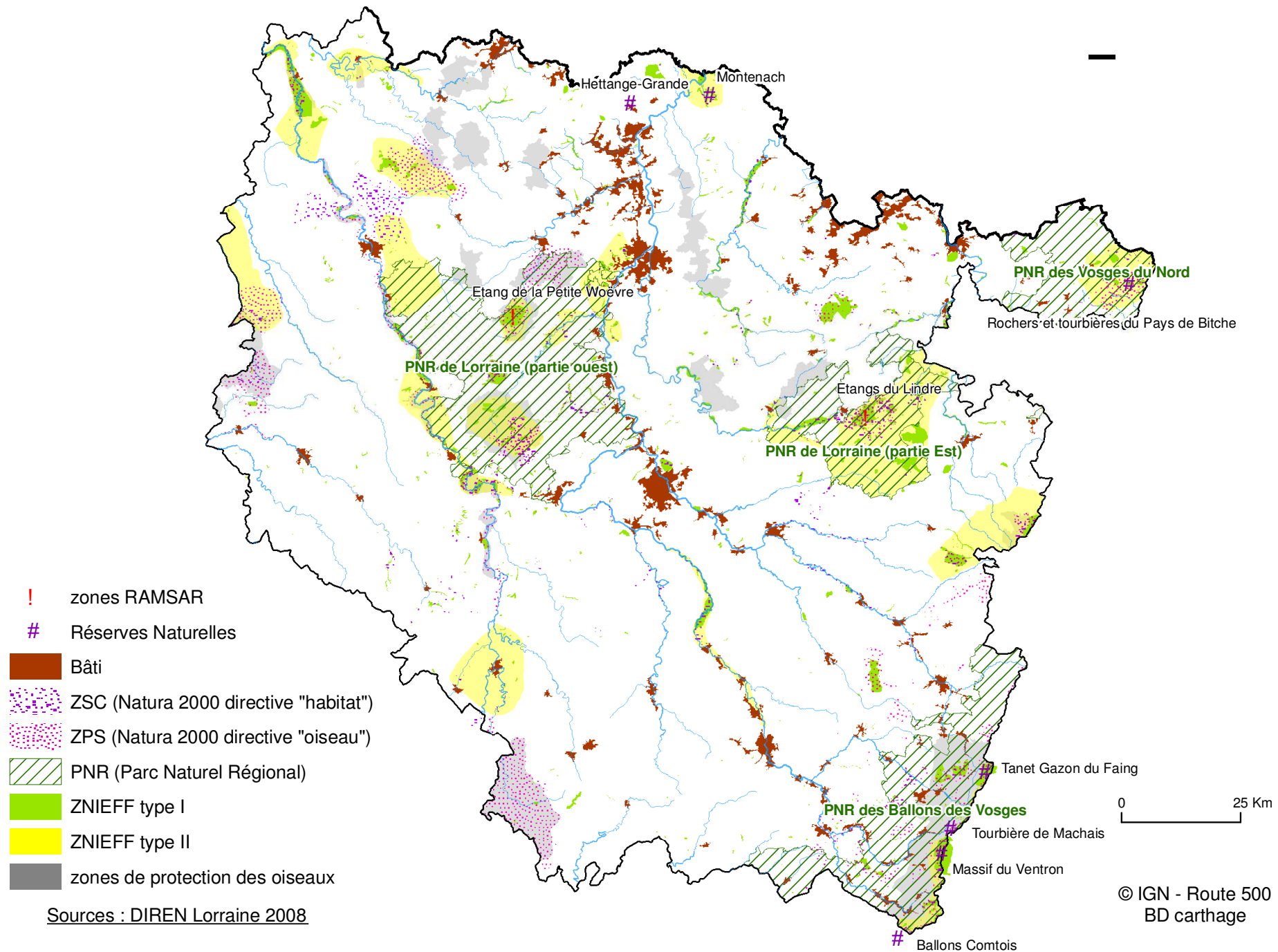
Accessibilité des pôles urbains lorrains



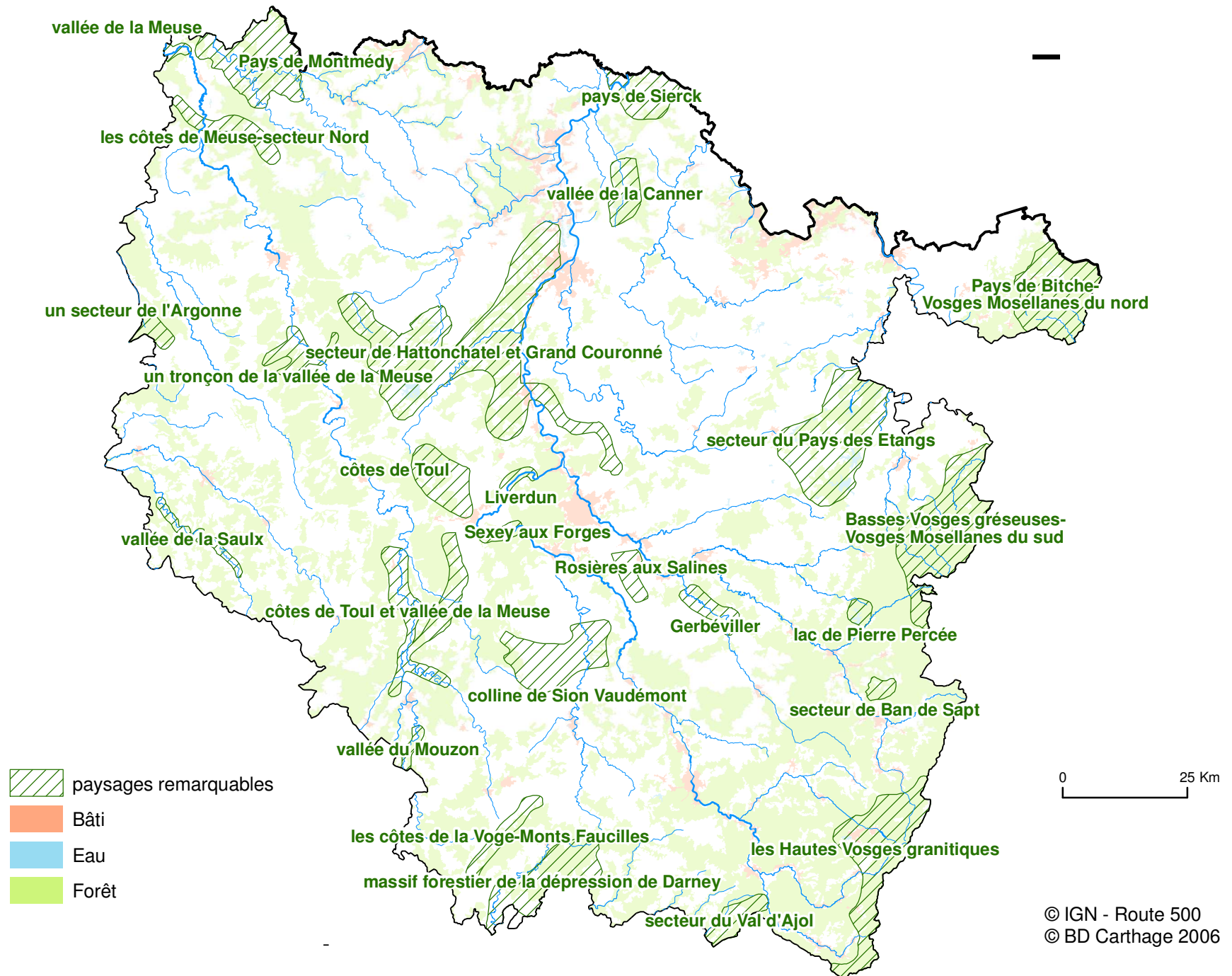
Sources : Conseil Régional de Lorraine, 2006

5. ECOLOGIE TOURISME

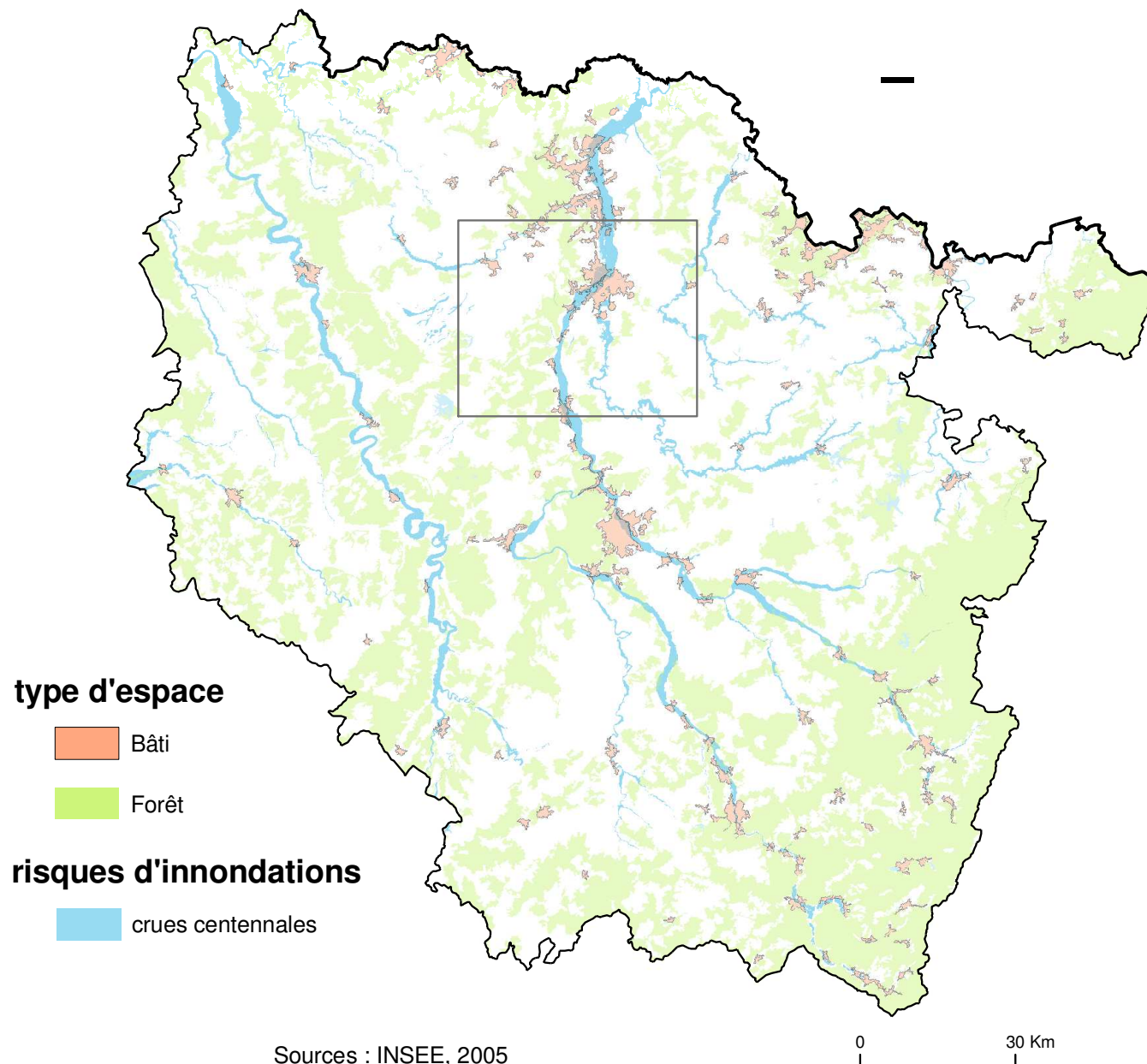
Zones de protection des espaces naturels en Lorraine



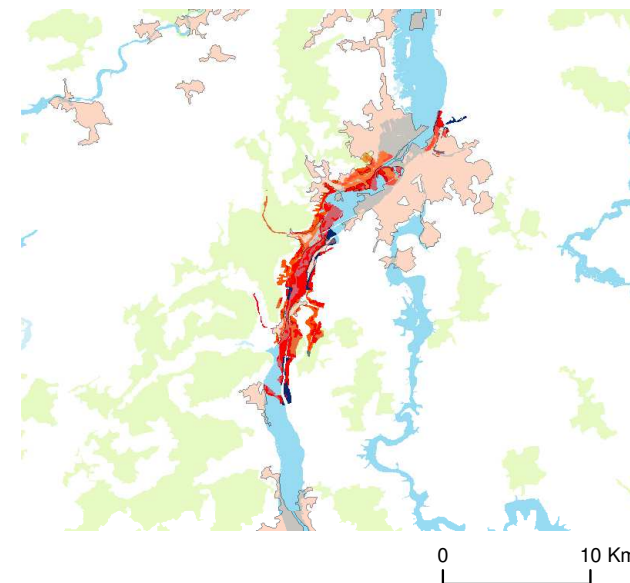
Les paysages remarquables en Lorraine



Les risques en Lorraine



Metz

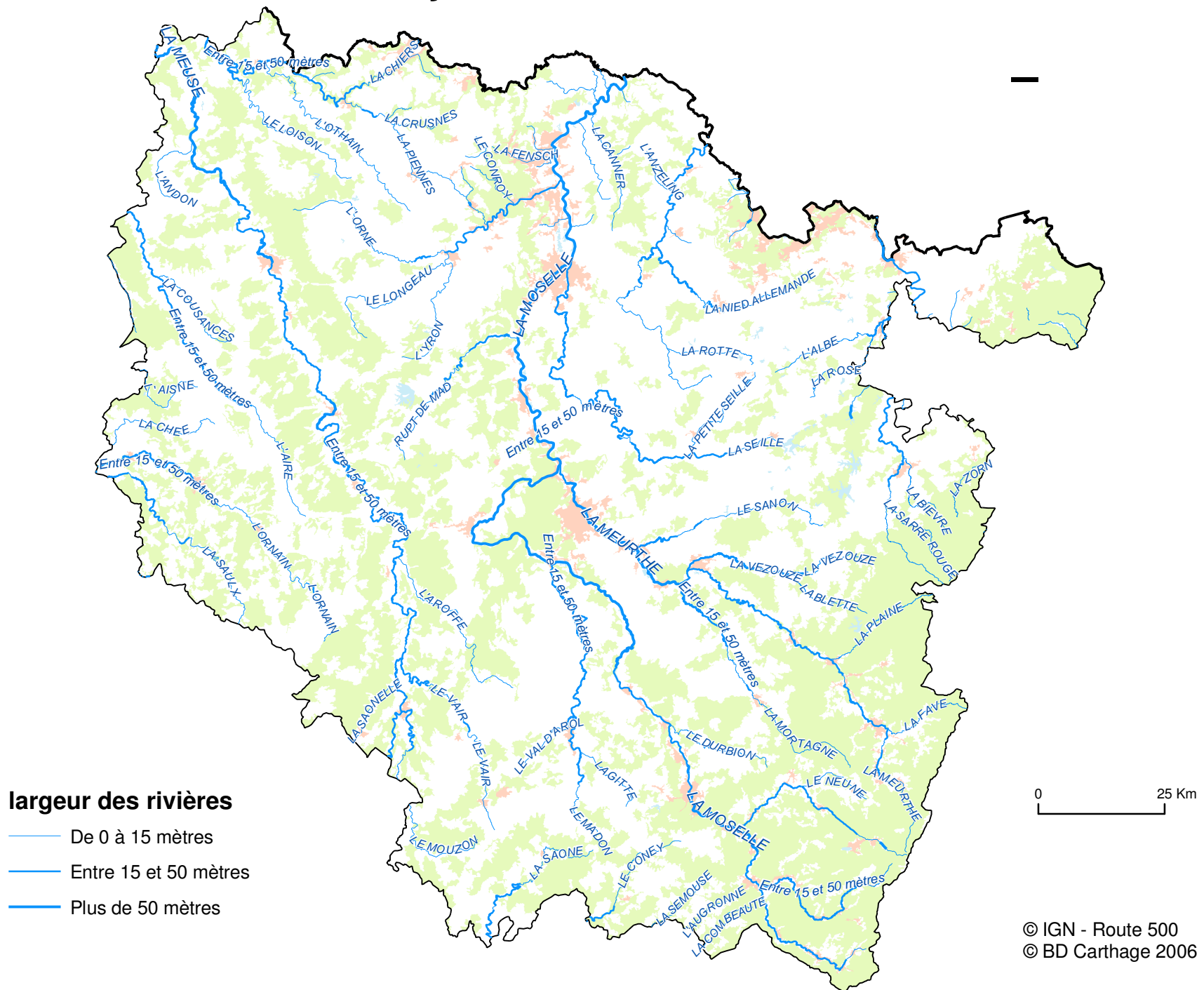


type de risques

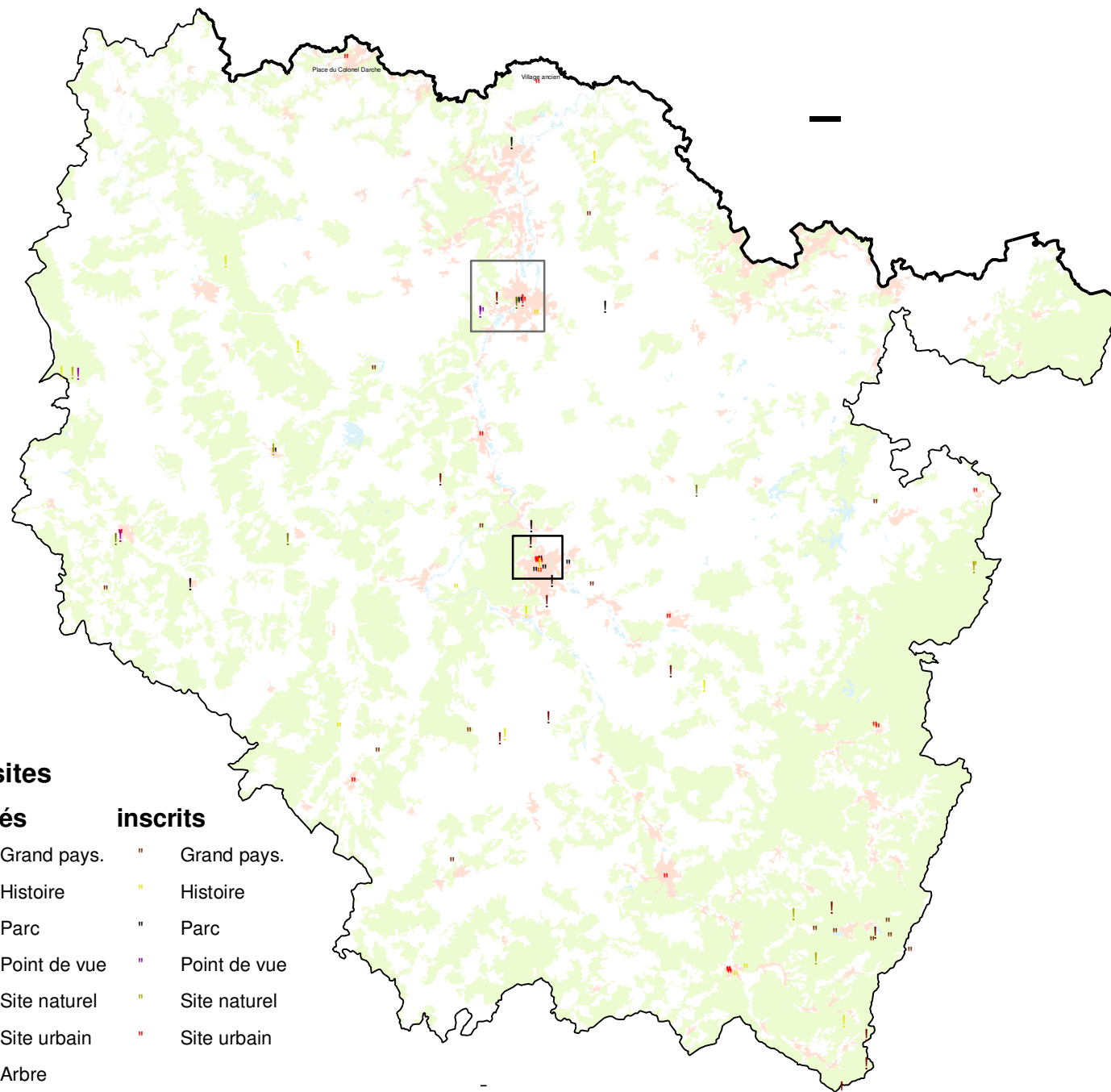


© IGN - Route 500

Le système fluvial Lorrain



Sites classés et inscrits en Lorraine



Les sites

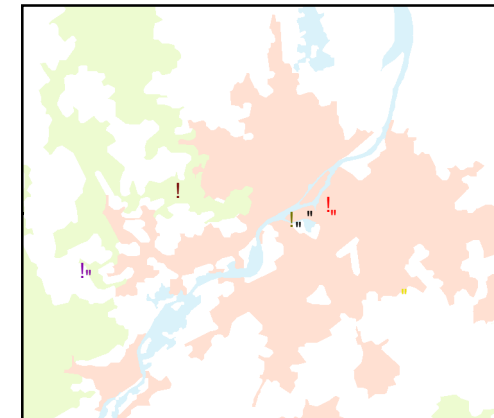
classés

- ! Grand pays.
- ! Histoire
- ! Parc
- ! Point de vue
- ! Site naturel
- ! Site urbain
- ! Arbre

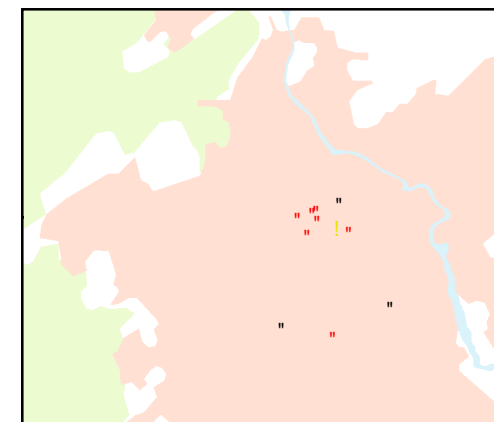
inscrits

- " Grand pays.
- " Histoire
- " Parc
- " Point de vue
- " Site naturel
- " Site urbain

METZ



NANCY



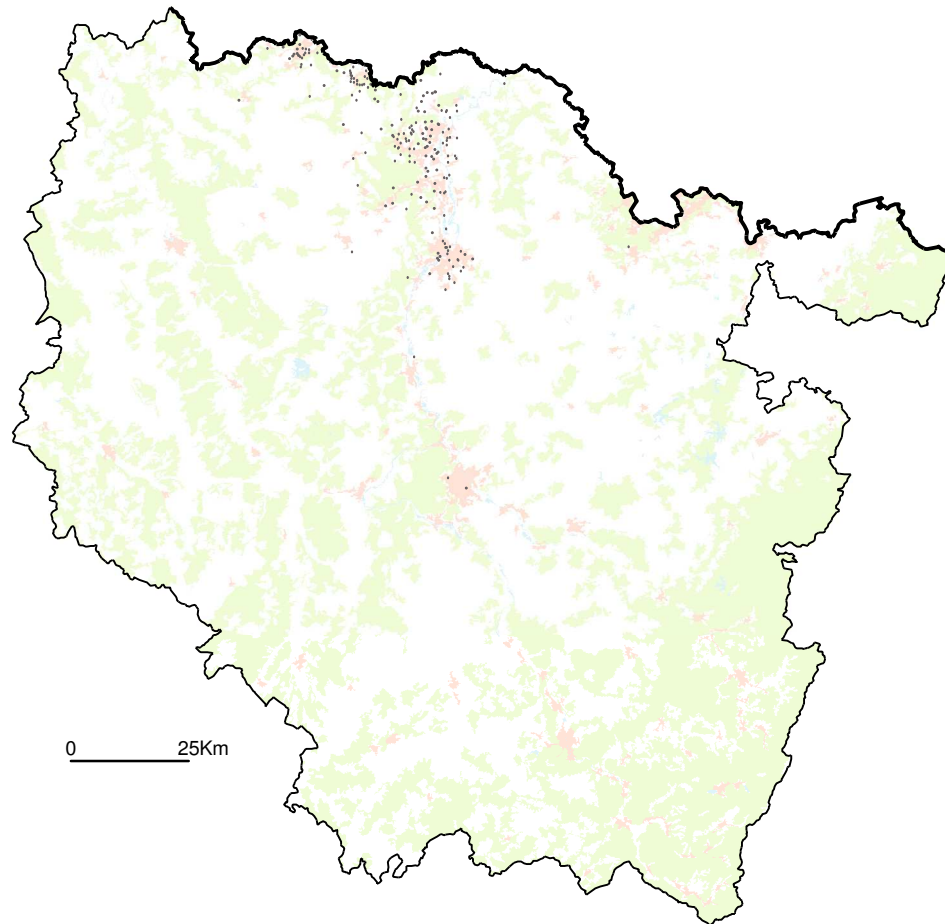
0 25 Km

© IGN - Route 500

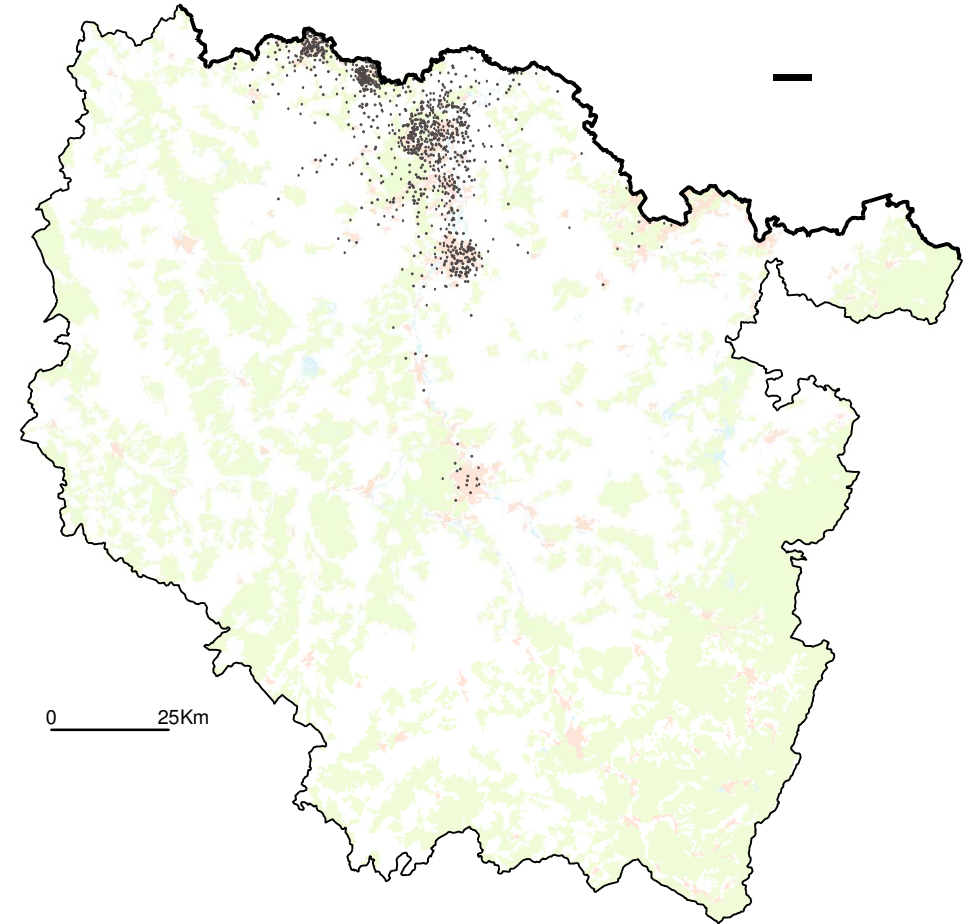
6. TRANSFRONTALIER

Estimation de la répartition des transfrontaliers lorrains travaillant sur le site de Belval

en 2010



en 2030



nombre de travailleurs

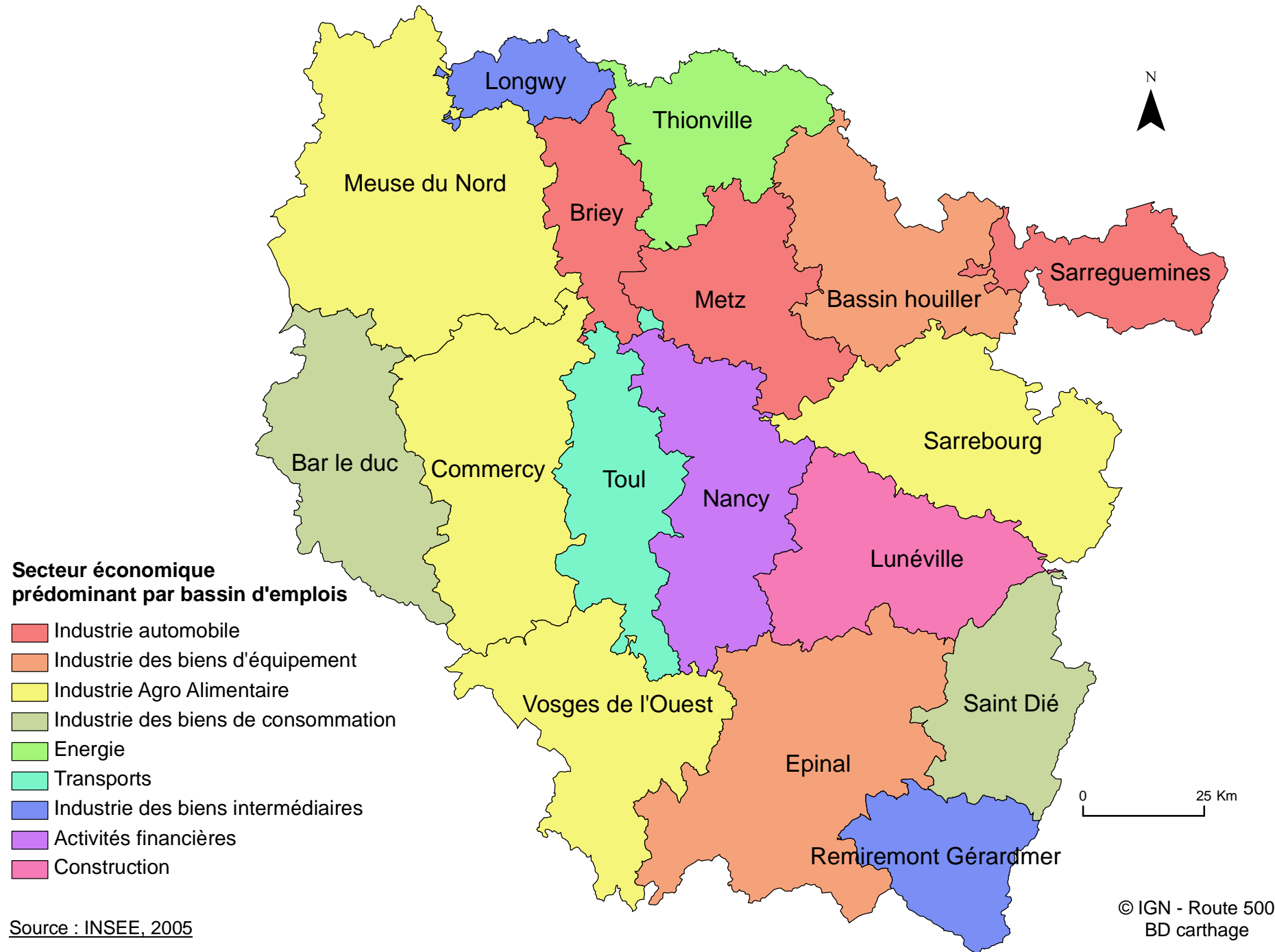
· 1 point pour 5 travailleurs

Sources : projection EFFIA - PERSPECTIVES DE LA DESSERTE FERROVIAIRE DE LA ZONE DE BELVAL version A - Mars 2008

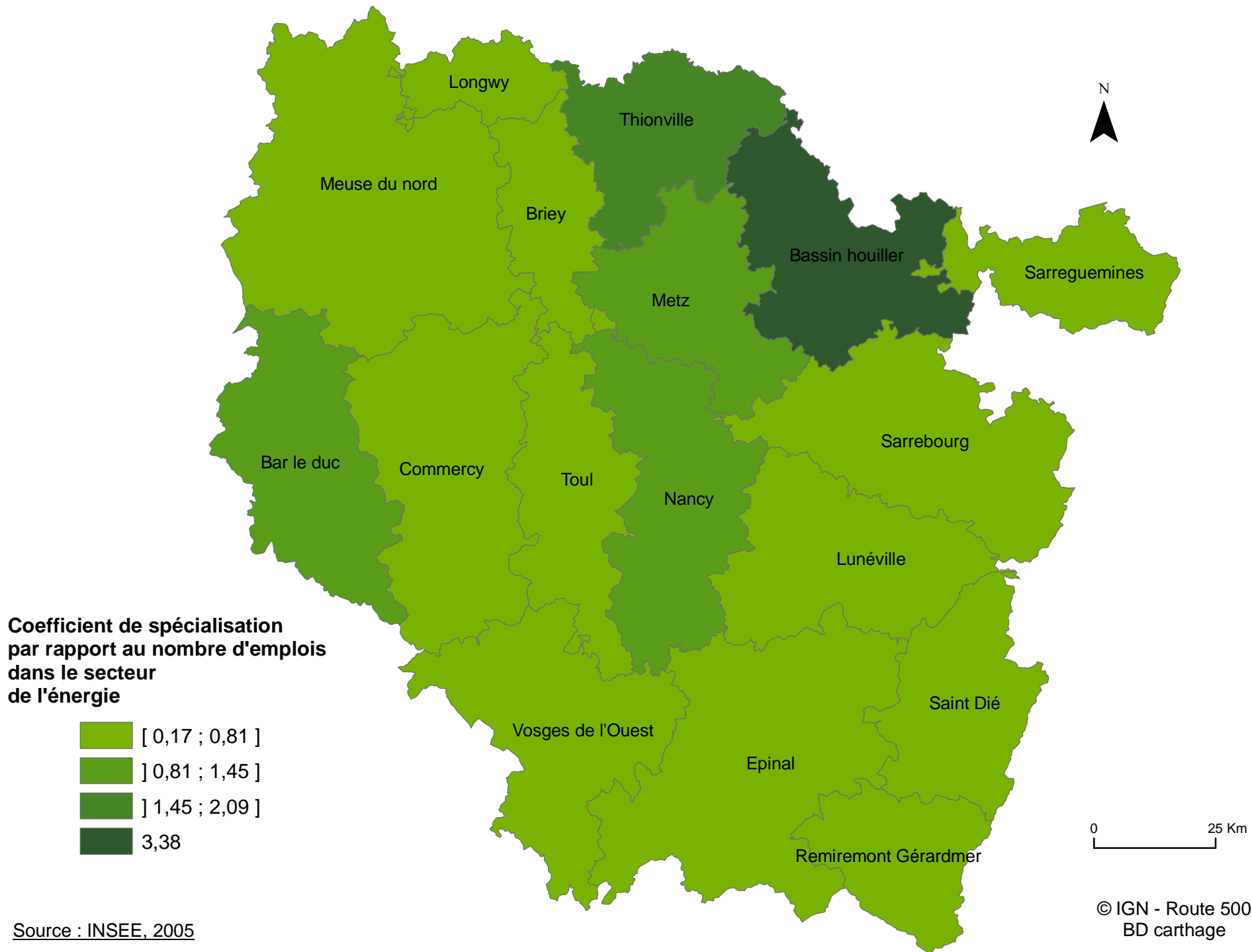
© IGN - Route 500

7. ECONOMIE

Secteurs économiques prédominants en Lorraine en 2005

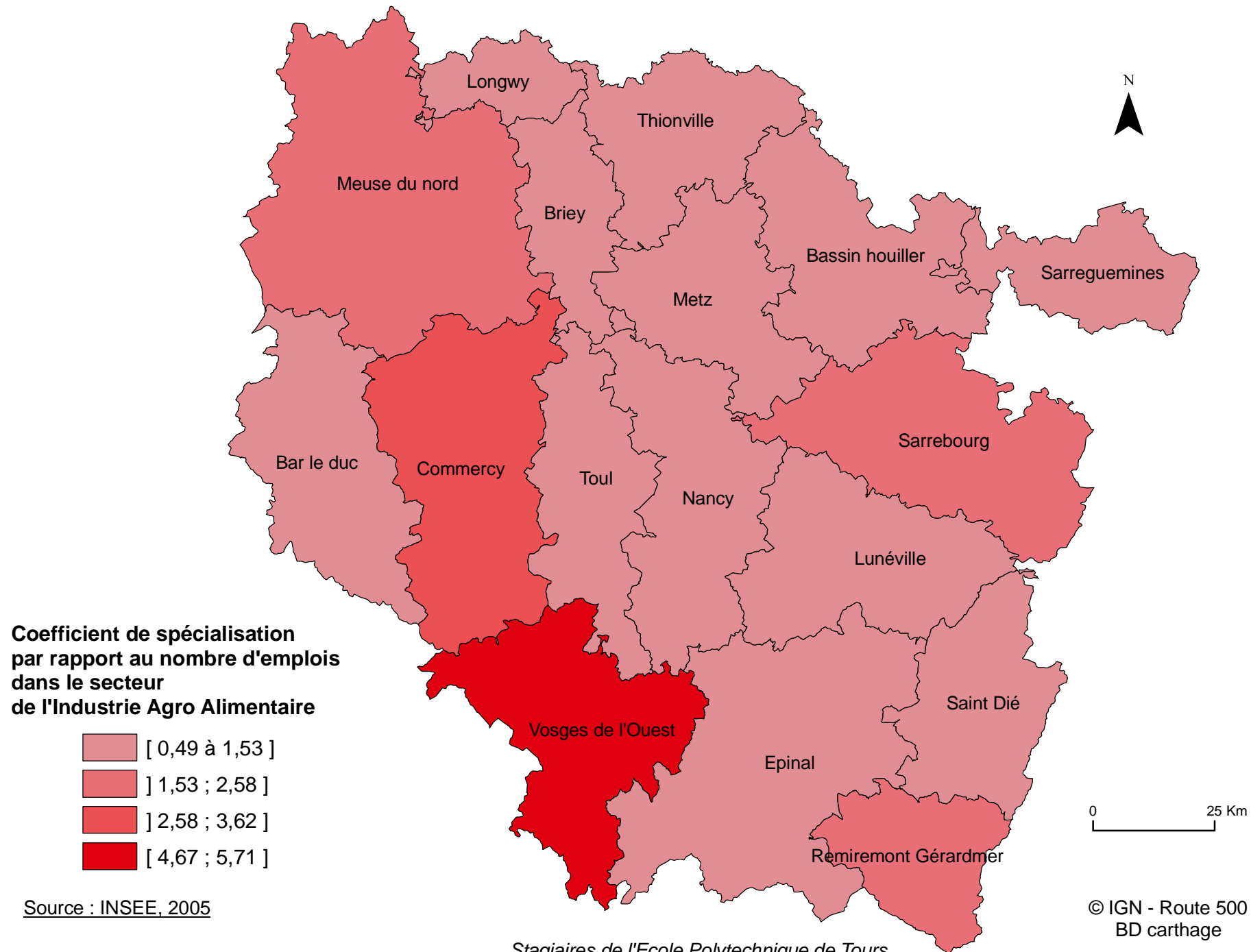


Coefficients de spécialisation des bassins d'emplois lorrains dans le secteur de l'énergie en 2005

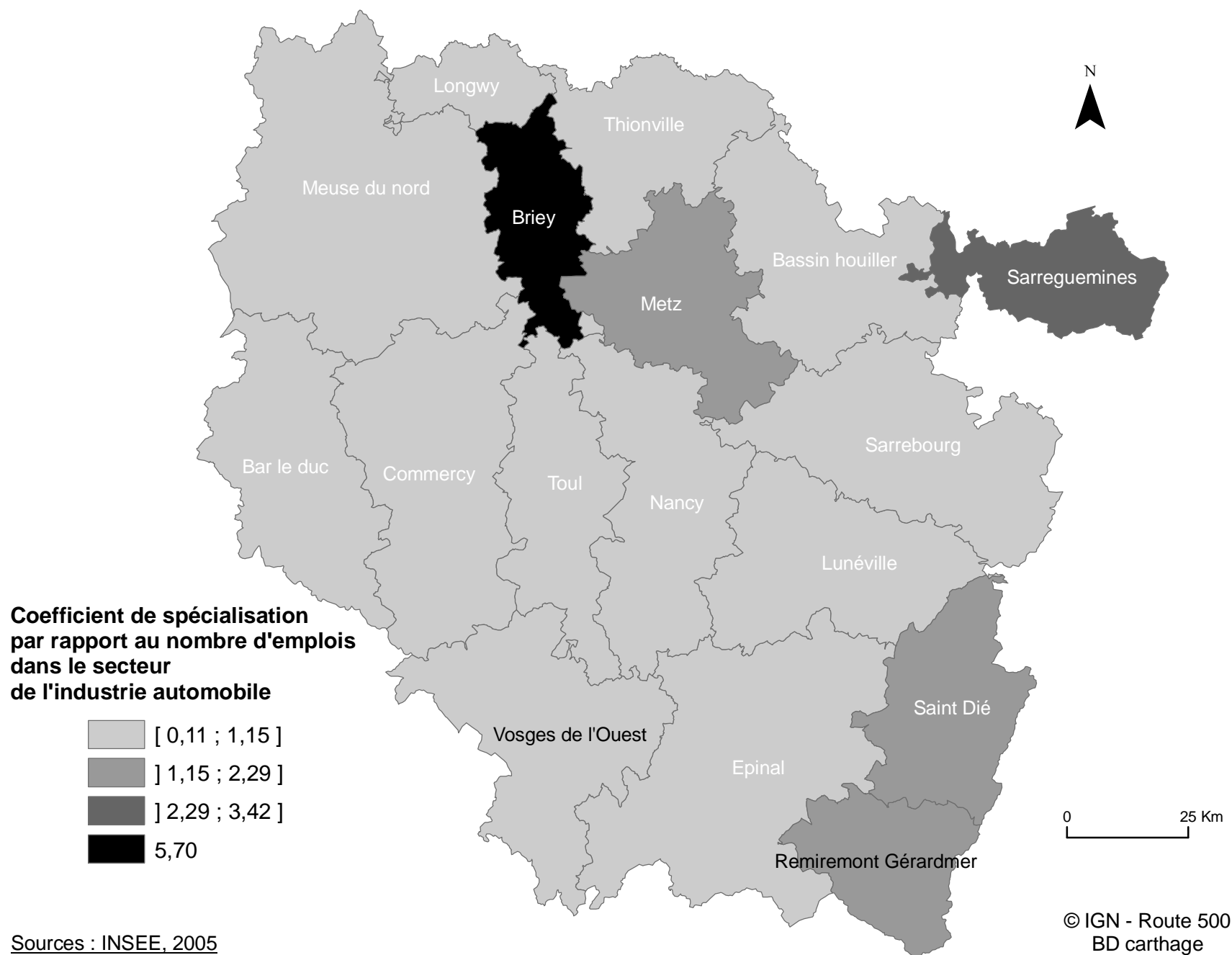


Source : INSEE, 2005

Coefficients de spécialisation des bassins d'emplois lorrains dans le secteur de l'Industrie Agro Alimentaire en 2005

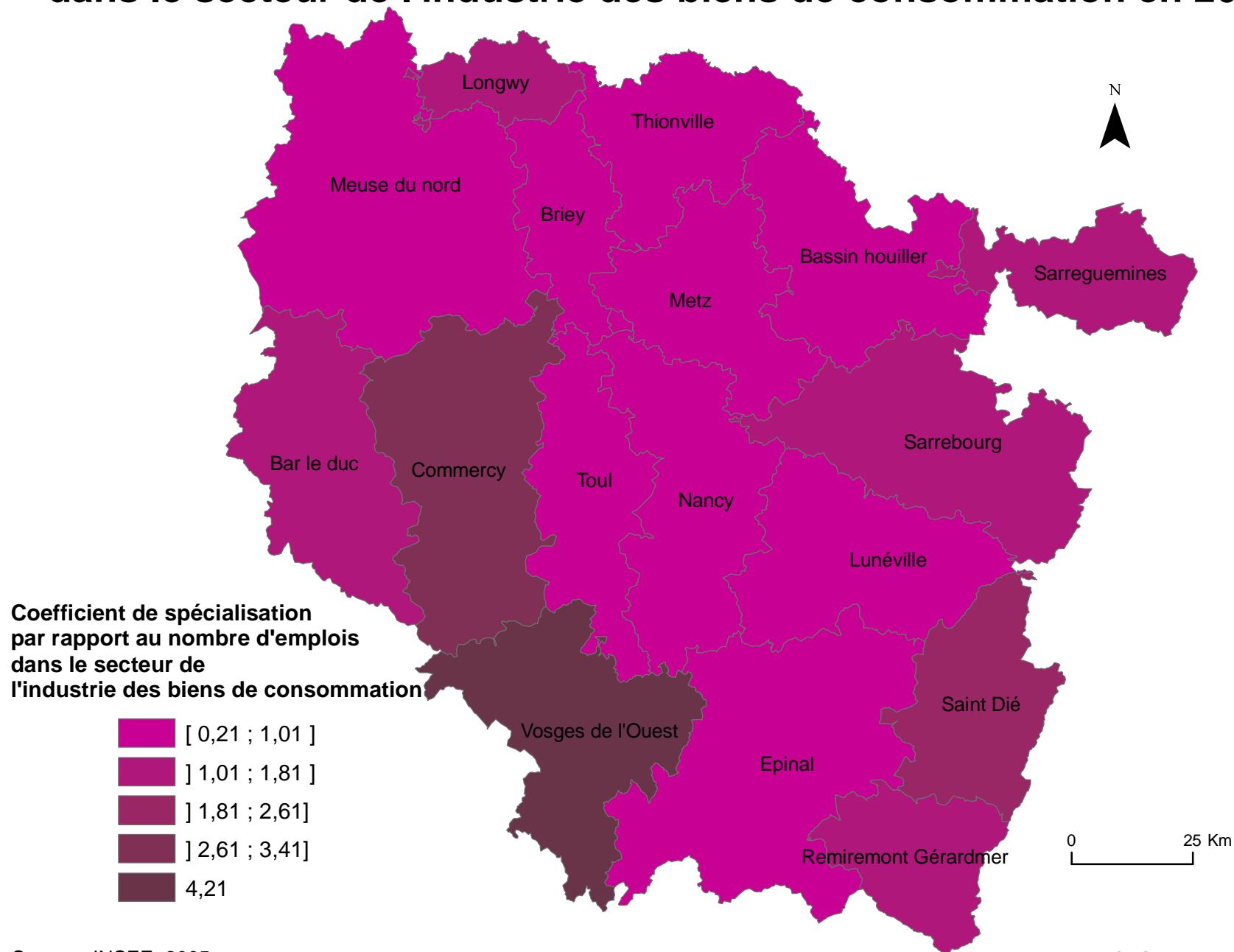


Coefficients de spécialisation des bassins d'emplois lorrains dans le secteur de l'industrie automobile en 2005



Sources : INSEE, 2005

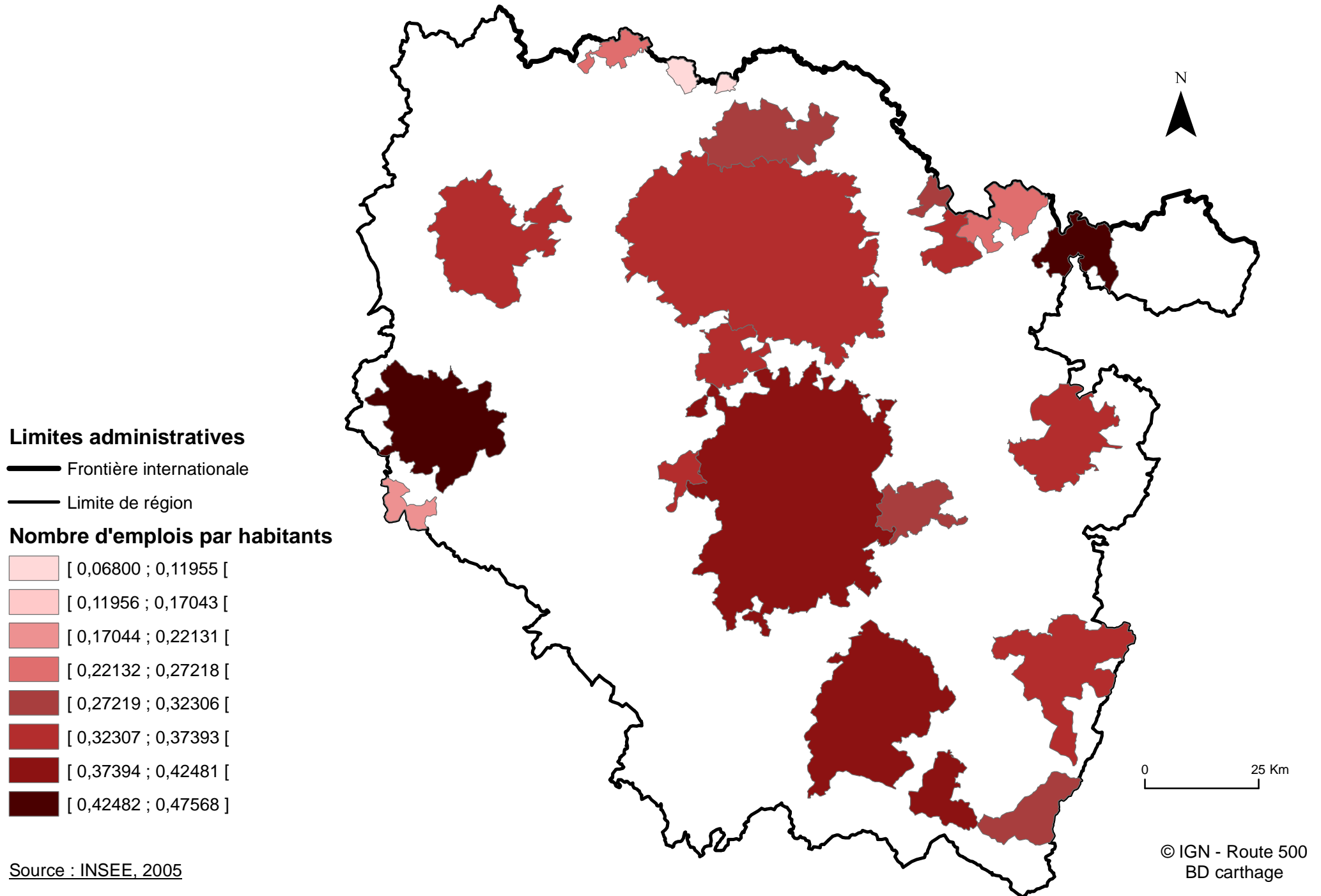
Coefficients de spécialisation des bassins d'emplois lorrains dans le secteur de l'industrie des biens de consommation en 2005



Source : INSEE, 2005

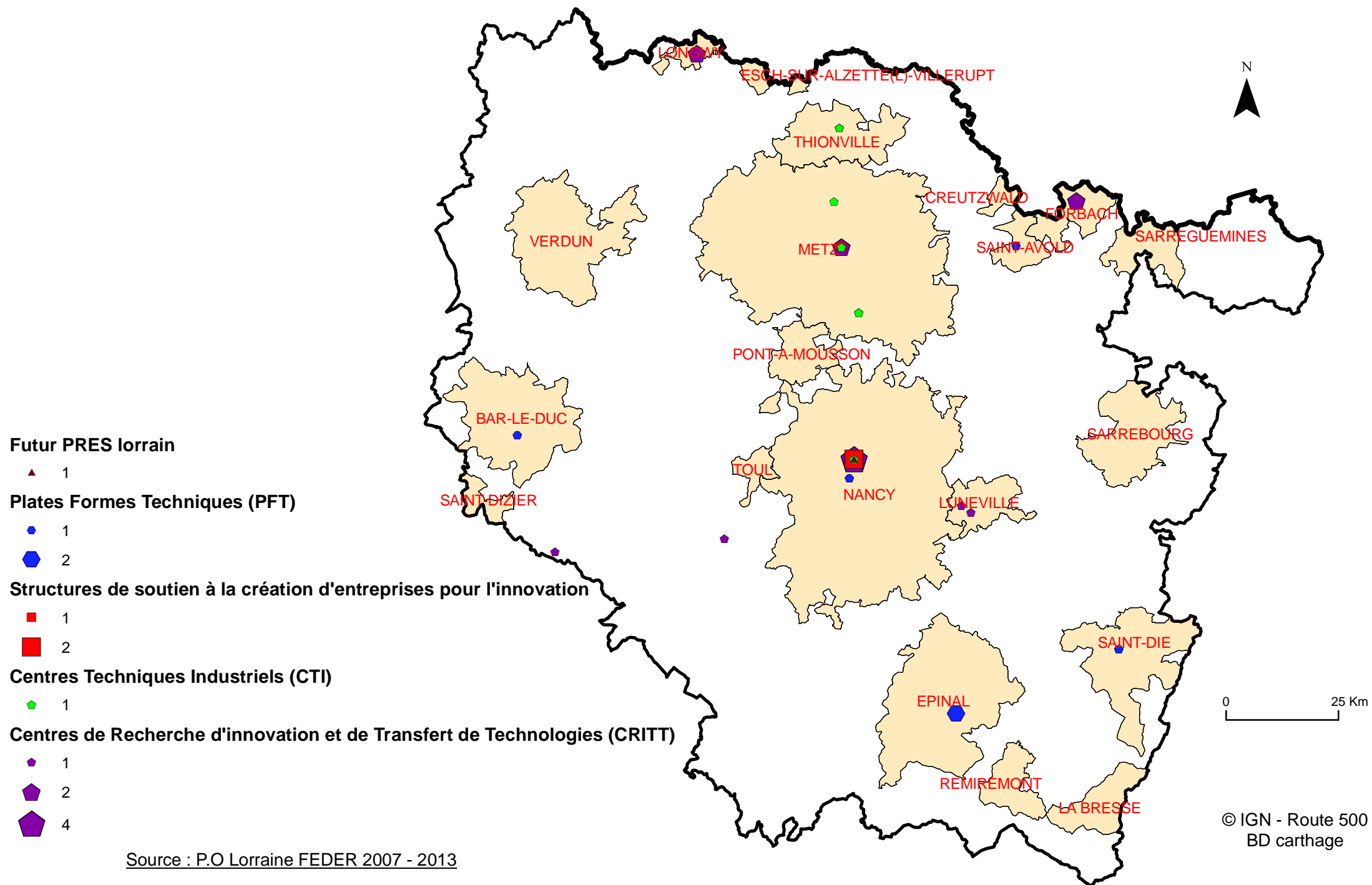
© IGN - Route 500
BD carthage

Nombre d'emplois par habitants par aires urbaines en Lorraine en 2005



Source : INSEE, 2005

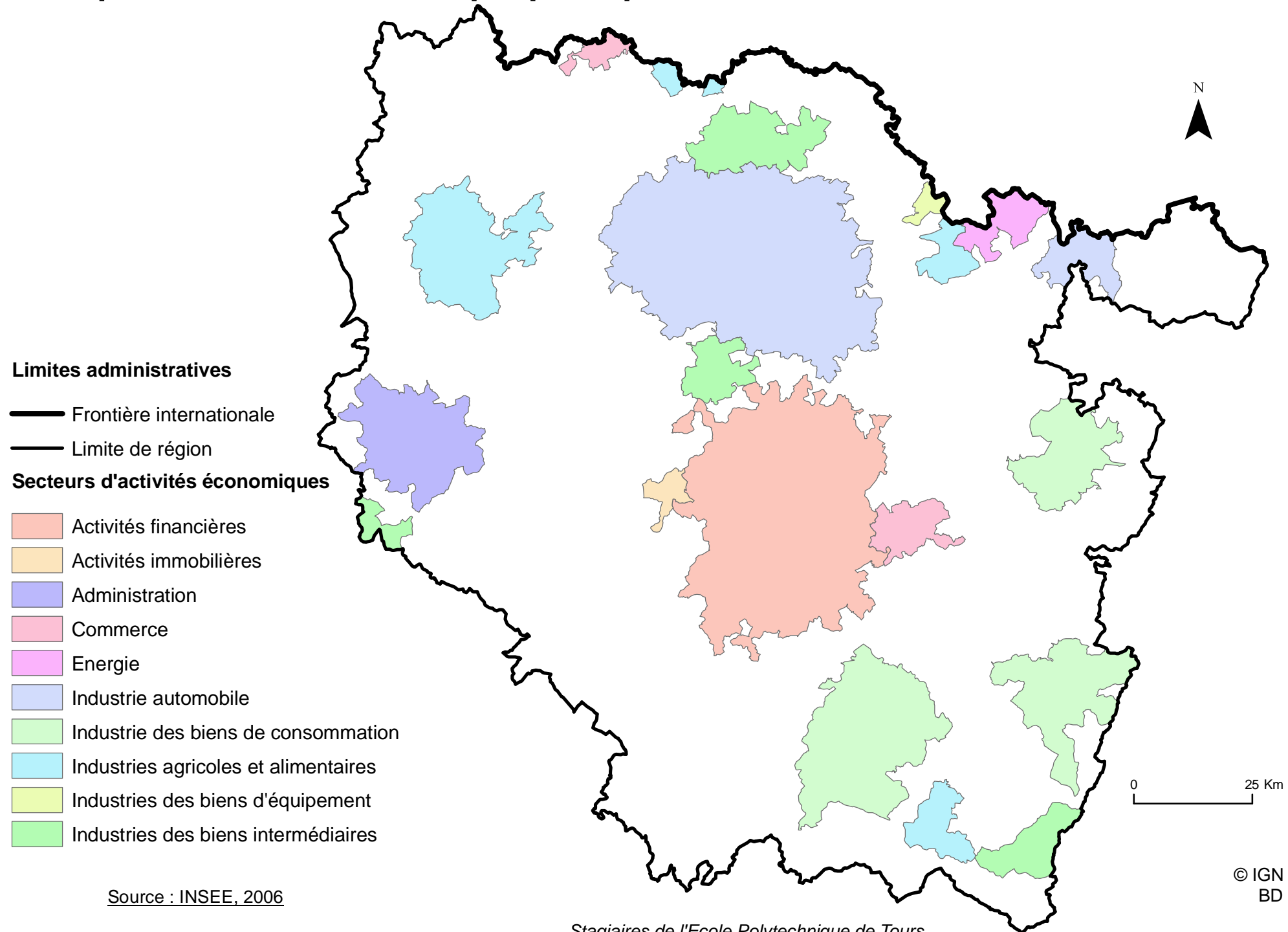
Ressources technologiques pour l'innovation en Lorraine en 2008



Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours

au Département Espaces à Enjeux et Opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

Spécialisation économique principale des aires urbaines lorraines en 2006



Source : INSEE, 2006

© IGN - Route 500
BD carthage

Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à Enjeux et Opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

Jean DURBANO

Clément GERBER

Julie HABERKORN

Mickaël HAGEGE

Marion VILAIN

Katharina WILLEKE

VERS UNE MÉTROPOLE LORRAINE DE RANG EUROPÉEN



SYNTHÈSE

SYNTHÈSE

Le stage que nous avons effectué au Conseil Régional de Lorraine contribue à des réflexions autour de la problématique de la métropolisation en Lorraine, portant notamment sur les grandes orientations d'aménagement territorial à horizon vingt ans. Il s'agissait plus particulièrement de proposer la mise en place de stratégies en vue d'atteindre l'émergence d'un territoire métropolitain de rang européen en Lorraine. Nous avons travaillé sur des sujets très variés comme l'économie, la formation, la recherche, l'habitat, les transports ou encore l'environnement.

Notre travail s'est inscrit dans une problématique ancienne en Lorraine. En effet, elle est ancrée dans les esprits régionaux depuis plus de trente ans, avec le choix de l'Etat de faire de Nancy Metz Thionville une des métropoles d'équilibre française.

Plusieurs dynamiques majeures ont guidé notre travail. Ainsi, nous pouvons citer la reconversion industrielle, qui se poursuit toujours à l'heure actuelle. L'influence du transfrontalier se manifeste également, et constitue une véritable opportunité pour la Lorraine. En effet, l'appartenance de la Lorraine à une entité européenne, la Grande Région, réunissant également le Grand Duché du Luxembourg, deux Länder Allemands et la Wallonie en Belgique ne saurait être vu comme un élément mineur. Par ailleurs, des dynamiques économiques sont à l'œuvre en Lorraine notamment vis-à-vis du Luxembourg, captant massivement des travailleurs lorrains, et influençant le développement de la région, du fait d'un PIB par habitant double et des salaires très avantageux au Luxembourg.

Notre travail comprend des éléments de prospective, dans la mesure où nous avons étudié les grandes tendances à l'œuvre avant de proposer la mise en place d'actions concrètes permettant de soutenir l'émergence du processus de métropolisation en Lorraine. Nous avons également analysé les éventuels blocages qui peuvent freiner les dynamiques métropolitaines régionales.

Ce travail a pu être enrichi par une connaissance des politiques passées en faveur de la métropolisation en Lorraine. En effet, nous nous sommes appuyés sur le SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) Nord métropole Lorraine, adopté en 1970, qui, par des analyses rigoureuses, tentait déjà de comprendre l'émergence d'une métropole en Lorraine.

Notre travail a consisté à trouver des stratégies d'aménagement dans le but de construire un véritable territoire métropolitain en Lorraine. Par ailleurs, nous avons également répondu à des demandes ponctuelles du Conseil Régional ou proposé des aides, notamment quant à la réflexion autour de la mise en place d'un Système d'Information Géographique.

Notre stage s'est déroulé sur une période de trois mois, période au cours de laquelle nous avons planifié et organisé différentes étapes de travail :

SYNTHÈSE



SOMMAIRE

1. La Lorraine et le processus de métropolisation	p 6
1.1 Définition	p 6
1.2 Comment évaluer l'aspect métropolitain de la Lorraine	p 6
1.3 Comparaison de Metz et Nancy à des grandes villes françaises et européennes	p 7
1.4 Etude de l'armature urbaine en Lorraine	p 9
1.5 Bilan des analyses	p 10
1.6 Les espaces à enjeux du Conseil Régional de Lorraine	p 11
2. Les objectifs pour atteindre une métropole cohérente et équilibrée	p 12
2.1 Construire un projet métropolitain fort et rayonnant	p 12
2.1.1 Améliorer l'image métropolitaine	
2.1.2 Tourner la métropole vers le futur grâce à l'innovation	
2.1.3 Connecter la métropole Lorraine aux autres grandes métropoles	

SOMMAIRE

2.2	Organiser le territoire pour une métropole cohérente et équilibrée	p 16
2.2.1	Garantir la qualité de vie au sein de la métropole	
2.2.2	Structurer l'espace métropolitain autour de zones stratégiques d'implantation	
2.2.3	Organiser la diffusion métropolitaine	
2.2.4	Développer les réseaux de villes pour atteindre un poids critique	
2.3	Fédérer les acteurs autour d'un projet commun	p 21
3.	Actions concrètes pour un territoire métropolitain intégré	p 23
4.	Imaginer le futur de la Métropole Lorraine	p 25
4.1	Une métropole bipolaire qui diffuse	p 25
4.2	Une métropole européenne polycentrique et intégrée	p 27
4.3	La prise en compte des ruptures lors de l'élaboration de nos scénarios	p 28
	<i>Conclusion</i>	<i>p 29</i>

1. LA LORRAINE ET LE PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION

1.1 DÉFINITION

Nous avons d'abord essayé de bien caractériser le terme de métropole. Ce n'est qu'ensuite que les manques métropolitains en Lorraine ont pu être soulignés.

Le terme de métropole renvoie à un concept complexe. En effet, il est souvent utilisé dans des contextes non adéquats. Ainsi, il ne renvoie pas seulement aux grands centres mondiaux, mais davantage à une bonne organisation territoriale.

Par ailleurs, la métropole n'est pas à associer uniquement à des concentrations de population élevées.

Il s'agissait de comprendre les principales caractéristiques d'une métropole. Celle-ci rassemble donc :

- Un pôle de commandement régional comprenant des fonctions supérieures à un niveau élevé,
- Ce pôle doit garantir une visibilité internationale,
- Les composantes de la métropole doivent

reposer sur de véritables complémentarités,

- Enfin, un jeu d'attraction et de diffusion doit se mettre en place entre le territoire métropolitain et les pôles secondaires qui l'entourent.

Le territoire métropolitain peut profiter de l'économie tertiaire mondialisée pour soutenir son rayonnement.

Reprécisons enfin que le territoire métropolitain lorrain ne saurait s'organiser uniquement autour d'un pôle fort étouffant les espaces alentours. Constituer une véritable métropole régionale est avant tout une stratégie d'aménagement proposant d'intégrer la majorité des espaces régionaux, en jouant sur leurs spécialités propres.

1.2 COMMENT ÉVALUER L'ASPECT MÉTROPOLITAIN DE LA LORRAINE ?

La Lorraine, et plus particulièrement le Sillon lorrain comprend deux grandes villes françaises, Metz et Nancy. En matière de population, les deux villes réunies se hissent au niveau des plus grandes villes françaises. Il nous a fallu par ail-

leurs raisonner sur d'autres critères, évaluant l'aspect métropolitain de la Lorraine.

Notre diagnostic s'est organisé en deux phases :

- D'abord, nous avons choisi un nombre de critères, relativement restreint, afin de ne pas nous perdre dans les informations. Ces critères ont été choisis de par leur capacité à évaluer certaines caractéristiques d'une métropole. Grâce à eux, nous avons alors considéré Metz et Nancy au sein d'un classement des principales villes européennes reprenant ces critères.
- Par ailleurs, nous avons réalisé une étude de l'armature urbaine en Lorraine. Cette analyse nous a permis de comprendre les dynamiques sur lesquelles il nous est possible de proposer d'influer pour mieux organiser la Métropole Lorraine.

1. LA LORRAINE ET LE PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION

1.3 COMPARAISON DE METZ ET NANCY À DES GRANDES VILLES FRANÇAISES ET EUROPÉENNES

Pour effectuer la comparaison de Metz et Nancy avec les autres villes françaises et européennes, nous avons utilisé deux sources : l'audit urbain d'une part, nous ayant apporté un grand nombre de données, et l'étude menée par Céline Rozenblat et Patricia Cicille (*Les villes européennes, analyse comparative*, 2003).

Nous avons donc retenu quelques critères clés permettant l'évaluation de la capacité à rayonner du territoire, le niveau de la formation supérieure et l'accessibilité globale du bipôle Metz Nancy, cela en comparant leur rang à celui d'autres métropoles françaises et européennes. Les critères que nous avons retenus dans notre analyse sont les suivants :

- la part des emplois supérieurs métropolitains faisant référence aux fonctions dont le contenu décisionnel est élevé, et qui contribuent à la valorisation de l'image de la ville au sein de laquelle elles s'exercent.

- la part de la population étudiante et le niveau de la formation supérieure offerte au sein de la Région
- le temps de parcours au sein de la Région et avec les grandes villes françaises

Les résultats de nos analyses sont les suivants :

	<i>Metz</i>	<i>Nancy</i>
<i>Place vis-à-vis des Emplois Métropolitains Supérieurs</i>	29 ^{ème} place française	14 ^{ème} place française
<i>Part d'étudiants dans la population totale</i>	89 ^{ème} rang européen	27 ^{ème} rang européen

Enfin, vis-à-vis de la connectivité, Metz et Nancy ne sont pas vues comme un ensemble unique et surtout central, mais comme deux lieux de passage. Pourtant les infrastructures existent, et sont performantes (notamment le TGV Est récemment implanté en Lorraine). Le manque d'interconnexion entre les différents modes de transports ne permet donc pas d'optimiser les connexions entre les villes lorraines et les autres métropoles.

1. LA LORRAINE ET LE PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION

Cette carte montre bien l'absence de connexion entre le réseau TER et la ligne TGV, ce qui a un impact sur la qualité de la connectivité aux autres métropoles.

D'autres critères comparatifs peuvent brièvement être cités, mais nous avons choisi de ne pas accumuler les données. Il s'agissait surtout au travers de cette brève analyse de montrer que les deux pôles occupent une position non négligeable en France voire en Europe. Pour autant, un véritable processus de coopération est nécessaire entre les deux villes pour véritablement enclencher la métropolisation.

Cette coopération est pour le moment limitée.

En considérant la métropolisation essentiellement comme une stratégie de développement territorial, nous nous devons d'étudier plus particulièrement les atouts et faiblesses de l'armature urbaine en Lorraine afin de montrer la pertinence de l'émergence de véritables pôles de développement à l'échelle régionale.

Réseau ferré en Lorraine



Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

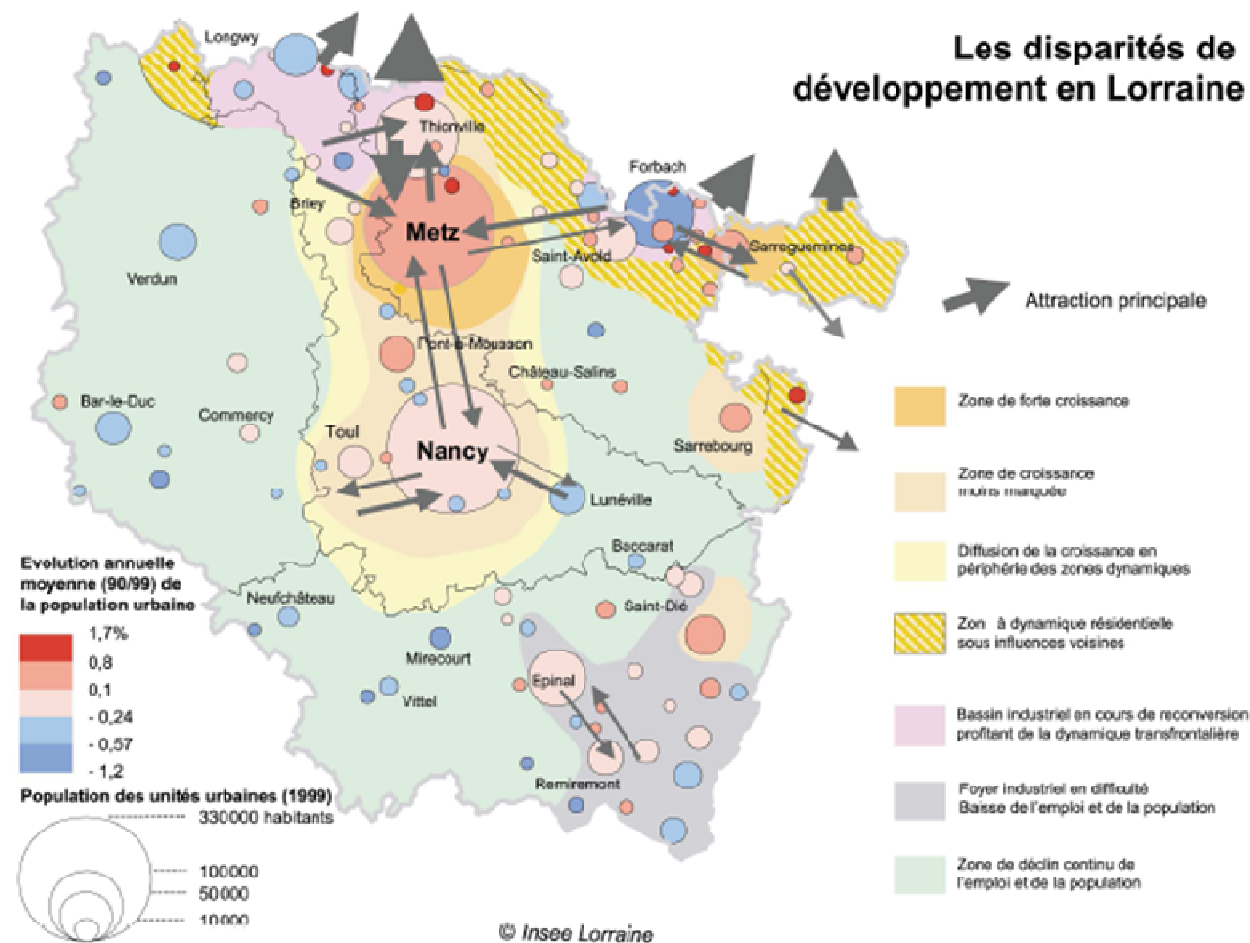
1. LA LORRAINE ET LE PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION

1.4 ETUDE DE L'ARMATURE URBAINE EN LORRAINE

Afin de comprendre l'organisation interne de la région, nous avons à nouveau choisi un certain nombre de critères : population par aire urbaine, prix fonciers, dynamiques économiques de chaque zone, chômage et ressources technologiques au niveau régional.

Globalement, les territoires lorrains présentent de très importantes disparités, autant du point de vue de la population que des activités économiques. Nous avons pu souligner l'existence de plusieurs types d'espaces :

- Le Sillon lorrain, très dynamique, rassemblant la moitié de la population lorraine. Caractérisé par un foncier élevé, un chômage faible et d'importantes ressources technologiques, il est orienté dans une dynamique tertiaire. Seul le pôle d'Epinal semble quelque peu exclu de ce dynamisme.
- Les territoires du Nord et du Nord Est Mosellan sont sous influence transfrontalière. Alors que l'Est a mis en place une véritable coopération permettant le maintien de véritables pôles complémentaires à la ville



Source : La Lorraine face à son avenir, INSEE Lorraine, 2003

1. LA LORRAINE ET LE PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION

1.5 BILAN DES ANALYSES

allemande de Sarrebruck, le Nord présente un développement peu maîtrisé, sous influence du Luxembourg. Ainsi, le Nord encore en reconversion industrielle est surtout attractif pour les personnes travaillant au Luxembourg, au nombre de 70 000 en Lorraine. Les villes frontalières sont caractérisées par un foncier très élevé mais également par une économie encore en difficulté. La perte de véritables centralités au niveau de ces espaces Nord lorrains conduit au développement du mitage.

- L'Ouest et le Sud de la région sont essentiellement caractérisés par un faible dynamisme et un chômage élevé. Ces pôles secondaires se trouvent isolés des dynamiques les plus fortes en Lorraine.

Nos analyses nous ont donc conduits à faire un bilan de la Métropole Lorraine actuelle.

Trois constats majeurs peuvent ressortir de nos analyses :

- **La Lorraine est tout d'abord sujette à d'importants déséquilibres régionaux, en particulier entre le Sillon et le reste du territoire régional.**
- **Les deux principaux pôles présentent une coopération limitée, ce qui conduit parfois à d'importants déséquilibres entre eux.**
- **Enfin, le territoire n'est pas organisé véritablement de manière constructive entre les deux pôles principaux et les autres grandes villes, qui ne constituent ainsi pas des pôles susceptibles de relayer la centralité. Ce constat vaut particulièrement à la frontière luxembourgeoise. Cependant, le constat est différent au niveau de la frontière allemande, en Moselle Est, où une coopération transfrontalière équilibrée a permis l'émergence de centralités de part et d'autre de la frontière, à savoir à Sarrebruck coté allemand et à Forbach, Sarreguemines et Saint-Avold côté français.**

La métropolisation permettrait de mieux intégrer les espaces secondaires à une dynamique régionale, en développant de véritables pôles relais assurant une centralité dans les espaces périphériques.

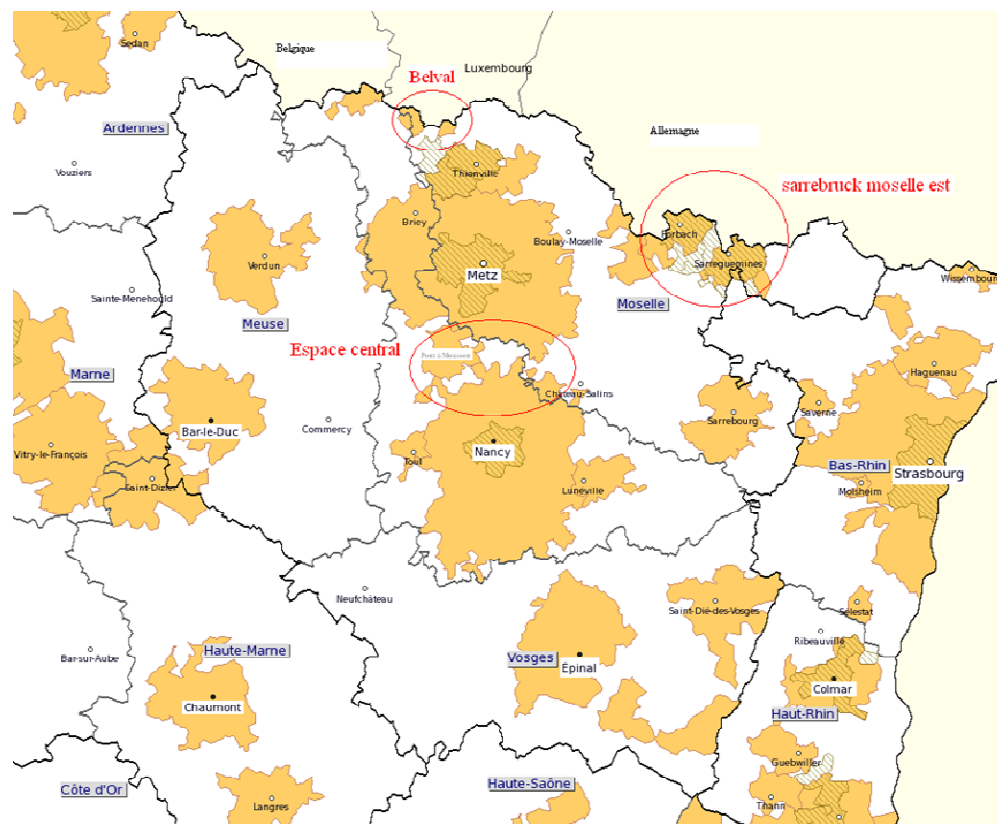
La Métropole Lorraine actuelle dispose de certains atouts mais elle reste malgré tout incomplète. L'absence d'une véritable dynamique régionale (relayée par des coopérations accrues, ne serait-ce qu'entre les deux pôles principaux), la question transfrontalière encore peu planifiée ou encore les importantes disparités économiques sont autant de problématiques phares de la question métropolitaine en Lorraine.

Nos analyses ont essentiellement porté sur trois espaces clés, pouvant se définir comme des liens entre les différentes dynamiques à l'œuvre en Lorraine. Ces territoires sont dits « à enjeux » par le Conseil Régional de Lorraine.

1. LA LORRAINE ET LE PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION

1.6 LES ESPACES À ENJEUX DU CONSEIL RÉGIONAL DE LORRAINE

- A cheval entre les deux départements de Moselle et de Meurthe-et-Moselle, l'Espace Commun (appelé également Espace Central ou Intermédiaire) se situe entre les deux pôles de Metz et Nancy. Il abrite Pont-à-Mousson, comptant 15 000 habitants environ, et siège de l'implantation d'organismes régionaux. L'Espace Commun constitue une articulation, accueillant des équipements clés (comme la gare de Lorraine TGV ou encore l'aéroport Metz-Nancy Lorraine), sans pour autant jouer le rôle d'un véritable pôle. L'enjeu principal pour ce territoire est la création de véritables liens entre les deux pôles de Metz et Nancy.
- L'espace d'Alzette Belval est situé au Nord de la région, à la frontière avec le Grand Duché du Luxembourg. Il est marqué par une dépression économique due à la crise sidérurgique. Côté luxembourgeois, une vaste démarche de reconversion de friches en développant en parallèle des activités à dominante tertiaire a été entreprise. Touchés par des problèmes de pression foncière et de risques de



saturation des réseaux de transport du fait de l'attractivité luxembourgeoise élevée, l'enjeu est de rattacher ces territoires frontaliers au processus métropolitain lorrain, et de développer des stratégies complémentaires au projet luxembourgeois, tout en développant la coopération transfrontalière avec le Grand Duché.

- L'espace de Sarrebruck Moselle Est a développé une coopération transfrontalière efficace avec le pôle allemand de Sarrebruck. Ce territoire est engagé dans de nombreux projets concrets ainsi que dans une logique métropolitaine. L'enjeu est de rattacher les différentes dynamiques métropolitaines présentes en Lorraine.

Les différentes thématiques ainsi que la variété des espaces en jeu nous ont conduits à développer de grands objectifs, qu'il faut percevoir comme des leviers d'action.

2. LES OBJECTIFS POUR ATTEINDRE UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

La construction métropolitaine nécessite d'agir sur des leviers, afin d'atteindre des objectifs. Notre travail porte essentiellement sur le rayonnement de la métropole, sa structure et enfin la gouvernance future de ce territoire.

Ces trois objectifs permettent d'analyser en détail les caractéristiques actuelles de la Lorraine, mais également de raisonner en terme de prospective.

- Le premier objectif, construire un projet métropolitain fort et rayonnant, s'attache particulièrement à développer une image de qualité pour la Métropole Lorraine. Il concerne également les activités présentes en Lorraine, mais aussi les connexions que doit développer le territoire avec les autres grandes métropoles. Il s'agit bien d'ancrer la Métropole Lorraine dans une logique d'innovation, en lien avec de nombreux flux de personnes et de marchandises.
- A travers le deuxième objectif, nous nous intéressons davantage à l'organisation du territoire en vue d'atteindre une Métropole cohérente et équilibrée. Il propose

de s'intéresser davantage aux stratégies territoriales qu'il convient de développer afin de faire participer l'essentiel des territoires lorrains à la stratégie métropolitaine. Il sera alors envisageable d'aller à l'encontre de grandes inégalités territoriales. D'autre part la qualité de vie au sein du territoire métropolitain serait optimisée.

- Enfin, le troisième objectif, fédérer les acteurs autour d'un projet commun, se propose de développer une vision partagée entre tous les acteurs et d'orienter davantage leurs positions vers un intérêt régional.

2.1 CONSTRUIRE UN PROJET MÉTROPO-LITAIN FORT ET RAYONNANT

Le rayonnement est un élément clé pour l'émergence d'un territoire métropolitain. Il s'appuie à la fois sur l'image véhiculée auprès des personnes, notamment vis-à-vis du tourisme, mais également auprès des entreprises, en tant qu'attrait supplémentaire, favorable à leur im-

plantation sur ce territoire. Enfin, cette notion est également liée à l'accessibilité du territoire.

2.1.1 AMÉLIORER ET RENFORCER L'IMAGE MÉTROPOLITAINE

Concernant l'image véhiculée auprès des personnes, nos analyses ont essentiellement porté sur des études relatives au tourisme en Lorraine, mais également sur la représentation du territoire et l'événementiel au sein de la région.

Ainsi, nous avons essentiellement conclu que malgré une offre touristique certaine, notamment du fait du patrimoine des villes de Metz et Nancy (cathédrale de Metz, place Stanislas à Nancy classée au patrimoine mondial de l'humanité UNESCO), la représentation de la région reste parfois peu positive, la Lorraine étant parfois réduite à son passé industriel. Par ailleurs, la région se trouve entourée de territoires attirant davantage le tourisme : citons la ville de Trêves en Allemagne, la ville de Luxembourg ou encore l'Alsace.

La Lorraine peut pourtant s'appuyer sur des opportunités récentes pour valoriser son image

2. LES OBJECTIFS POUR ATTEINDRE UNE MÉTROPOLÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

et attirer davantage de touristes : l'arrivée récente du TGV Est ou encore l'ouverture prochaine d'une antenne du Centre Pompidou à Metz soulignent ces nouvelles dynamiques. L'ouverture d'une branche du célèbre musée parisien est une grande première et constitue ainsi une opportunité importante.

Enfin, la Lorraine pourra s'appuyer sur une diversité touristique. Ainsi, la Lorraine peut profiter de son passé industriel pour développer un tourisme différent, basé sur une découverte du patrimoine industriel comme cela se pratique dans la Ruhr ou dans la Sarre voisine.

Par ailleurs, la Lorraine dispose d'un atout majeur en matière de tourisme : le site d'Amnéville, au Nord de Metz, comprenant un casino important ainsi que la seule piste de ski indoor de France. Ce site, présentant des activités à haute valeur ajoutée, est situé près du Luxembourg.

Nous pensons donc que la Lorraine doit tirer profit de l'arrivée du TGV pour améliorer son image. Il s'agit de trouver des symboles de marque et de poursuivre les dynamiques récemment enclenchées avec le Centre Pompidou, qui ouvrira prochainement ses portes.

Il faudra également compter sur le transfrontalier, en organisant la promotion de la Grande Région. Une telle mesure aurait des répercussions positives au niveau du territoire lorrain.

De véritables stratégies de communication sont à mettre en place pour le territoire lorrain. Mais cette communication devra également s'appuyer sur un véritable dynamisme métropolitain tant culturel, économique que social ou technologique pour que cette stratégie de marketing territoriale réussisse. En parallèle, il convient de développer d'avantage de nouvelles formes de tourisme, en particulier fluvial. Il s'agit également de valoriser l'image régionale industrielle en mettant en place des circuits de découverte du passé.

2.1.2 TOURNER LA MÉTROPOLÉ LORRAINE VERS LE FUTUR GRÂCE À L'INNOVATION

L'innovation est également un élément majeur du rayonnement métropolitain. Dans ce domaine, la Lorraine est la deuxième région en matière de thèses soutenues en France avec 5,8 thèses soutenues pour 100 étudiants de 3ème cycle. Elle présente également de nombreux élèves ingénieurs. Ceux-ci rassemblent en effet 7,57 % des effectifs de l'enseignement supé-

rieur en 2002/2003, contre 4,63 % en France. Ces chiffres révèlent ainsi un potentiel important pour l'innovation.

Cependant, ces chiffres cachent en partie un retard vis-à-vis de la recherche privée par rapport aux autres régions françaises. Dans une certaine mesure, ce fait pourrait nuire à l'image de la Lorraine, apparaissant comme peu tournée vers l'innovation et la recherche des entreprises.

Pour autant, d'importantes ressources technologiques sont disposées sur le territoire lorrain, et les entreprises innovantes se développent de plus en plus.

Ces soutiens à l'innovation restent néanmoins en grande partie localisés dans le Sillon lorrain.

Il est également utile de mentionner les deux pôles de compétitivités présents en Lorraine, le MIPI (Matériaux Innovants et Produits Intelligents) et le pôle Fibres Grand Est dans les Vosges. Ces pôles sont en accord avec les ressources présentes dans la région. Par ailleurs, le procédé de mise en œuvre des matériaux innovants de Champagne Ardenne s'est associé au MIPI visant à former un pôle de compétitivité mondial.

2. LES OBJECTIFS POUR ATTEINDRE UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Du fait de son aspect industriel, la Lorraine pourrait innover en développant de nouvelles techniques industrielles, notamment tournées vers une gestion plus équilibrée des ressources. Ainsi, l'idée d'un projet de station-capture du CO₂ à Florange, au cœur du bassin sidérurgique, permettrait à ce site de devenir une référence mondiale.

Enfin, il convient que la Lorraine affirme la diversité de ses filières en soutenant les industries liées à l'énergie ou encore au bois, ressource dont elle dispose aisément.

L'attractivité Lorraine au niveau des entreprises peut passer par un renforcement des coopérations entre public et privé. Des soutiens à des clusters d'entreprises peuvent également être envisagés.

La recherche publique en Lorraine demeure malgré tout un atout, qu'il convient de renforcer en développant des partenariats forts avec les universités frontalières.

Il convient que dans le cadre de la métropolisation, la Lorraine puisse affirmer sa capacité d'innovation mais également d'adaptation aux nouvelles filières porteuses. Ainsi, une communication forte autour de l'action innovante

en matière de durabilité de certaines entreprises doit être développée. En parallèle, il s'agit de continuer à affirmer un atout industriel combiné à des clusters tournés vers le développement durable (écopôles, ...).

2.1.3 CONNECTER LA MÉTROPOLE LORRAINE AUX AUTRES GRANDES MÉTROPOLES

Les échanges avec les autres métropoles constituent un élément majeur du rayonnement métropolitain. Ainsi, dans une logique mondialisée de compétitivité internationale, le processus de métropolisation lorrain se doit d'améliorer les échanges avec d'autres grands pôles.

Nous avons analysé les temps d'accès aux autres grandes villes françaises via différents moyens de transport.

Comme le montre la carte suivante la Métropole Lorraine est plutôt bien reliée via le train aux autres grandes métropoles, bien qu'il soit possible de constater une liaison plus difficile vers les villes étrangères.

2. LES OBJECTIFS POUR ATTEINDRE UNE MÉTROPOLÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Bien que l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse ait raccourci les distances vers d'autres villes françaises et qu'elle rende le rail compétitif face à la voiture, l'accessibilité globale de la Lorraine reste limitée du fait d'une fréquence de trains peu élevée et d'un accès à la gare TGV (située entre Metz et Nancy) peu facilité.

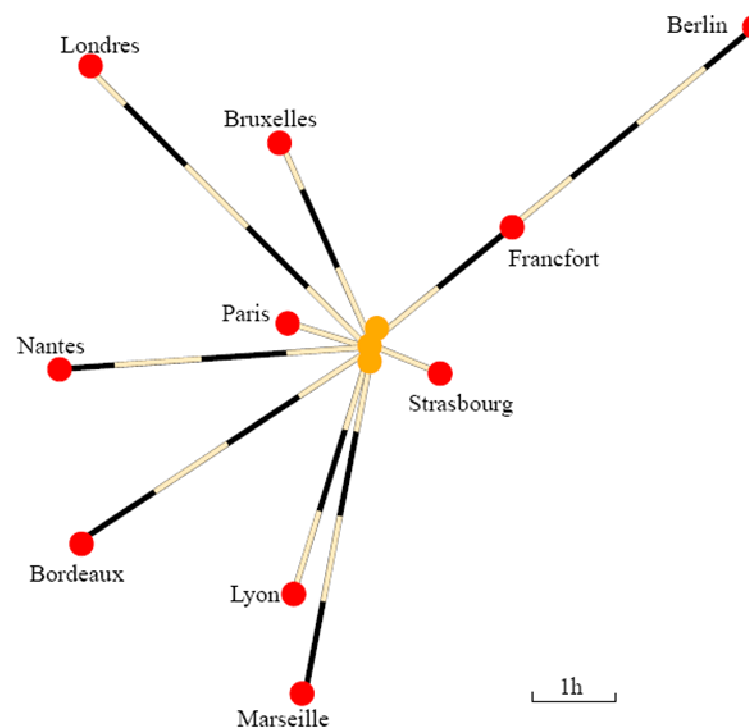
La demande sera probablement accrue avec le développement de l'interconnexion TGV-TER-route après construction de la nouvelle gare à Vandières.

La Lorraine dispose également d'atouts importants vis-à-vis des transports de marchandises. La région profite de sa position géographique privilégiée sur un axe de FRET Nord Sud Européen, allant du Benelux jusqu'au Bassin Méditerranéen. Les besoins en importations se sont multipliés, surtout suite à l'arrêt de l'extraction du fer en Lorraine. La région exporte une grande partie de ses productions céréalières. Au titre de ces activités, la gare ferroviaire de Woippy au cœur du sillon mosellan est le centre de triage la plus important de France. Le transport fluvial de conteneurs est encore inexistant. Le développement de pôles d'échanges multimodaux pourra se révéler

Connexion entre La Lorraine et des grandes villes européennes

Note:

Cette carte représente le temps de parcours en train entre l'espace métropolitain Lorrain et d'autres métropoles Européennes.



Sources : Calculs personnels

Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

2. LES OBJECTIFS POUR ATTEINDRE UNE MÉTROPOLÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

une grande opportunité, dans un contexte de crise du transport ferroviaire de marchandises. Des aménagements sont à prévoir en vue de permettre la d'assurer un transport de conteneurs idéal sur la Moselle, au Sud de Pont-à-Mousson.

En matière de transports et de connectivité, la Lorraine se retrouve confrontée à un paradoxe : en effet, elle se situe à la fois dans une position de carrefour européen et de périphérie française. Ainsi, la région se trouve véritablement en position centrale du point de vue des échanges de marchandises, alors que le transport vers les autres métropoles reste limité, souvent contraint à des correspondances en Ile-de-France.

L'arrivée du TGV est une grande opportunité. Il convient de soutenir le lancement de la deuxième phase du TGV Est reliant la Lorraine à Strasbourg. Par ailleurs, la notion de carrefour, essentielle au processus de métropolisation, pourrait être accentuée avec la mise en place de la gare d'interconnexion entre TGV et TER de Vandières. A plus long terme, une liaison grande vitesse vers le Sud et plus particulièrement vers Dijon et Lyon serait un atout

majeur.

Enfin, le développement de l'intermodalité est fondamental, en particulier au niveau fluvial.

Le transport de conteneurs serait en effet une alternative de taille face au réseau routier régional proche de la saturation.

A travers cet objectif, nous avons souhaité analyser les éléments qui pouvaient permettre un meilleur rayonnement de la Lorraine. Le rayonnement territorial lorrain est en effet indispensable pour que ce territoire ne constitue pas qu'une terre de passage mais un véritable pôle à la fois attracteur et diffuseur, autant pour les personnes que pour les entreprises.

Il est maintenant nécessaire de se pencher davantage sur l'organisation du territoire.

2. 2 ORGANISER LE TERRITOIRE POUR UNE MÉTROPOLÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

La métropolisation a pour objectif d'organiser au mieux le territoire, de le structurer à différentes échelles pour améliorer sa fonctionnalité, cela entre des pôles principaux et des pôles relais. Aujourd'hui, la Lorraine est sujette à d'importantes disparités territoriales. La région

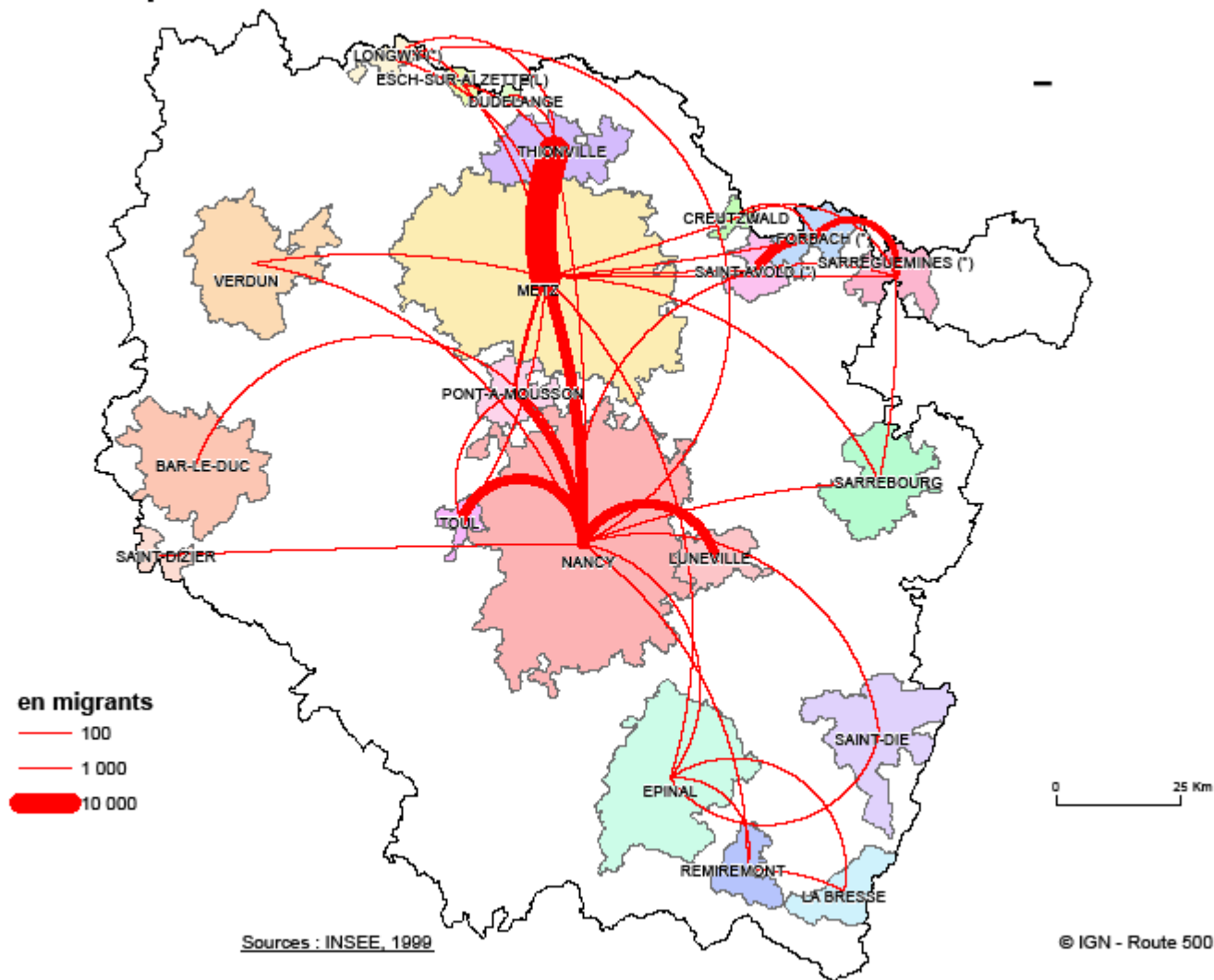
est également soumise à des phénomènes extérieurs de plus en plus marquants comme le travail transfrontalier.

2.2.1 GARANTIR LA QUALITÉ DE VIE AU SEIN DE LA MÉTROPOLÉ

Le processus de métropolisation s'accompagne souvent de phénomènes de pollution accrue. L'organisation du territoire métropolitain lorrain doit garantir le maintien de la qualité de vie de ses citoyens. A l'heure actuelle d'importants problèmes de congestion se posent, notamment entre Metz et Thionville. L'axe autoroutier A31 mais aussi les gares du Sillon sont proches de la saturation.

2. LES OBJECTIFS POUR ATTEINDRE UNE MÉTROPOLE COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Les déplacements domicile-travail entre aires urbaines Lorraines



Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

2. LES OBJECTIFS POUR ATTEINDRE UNE MÉTROPOLÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

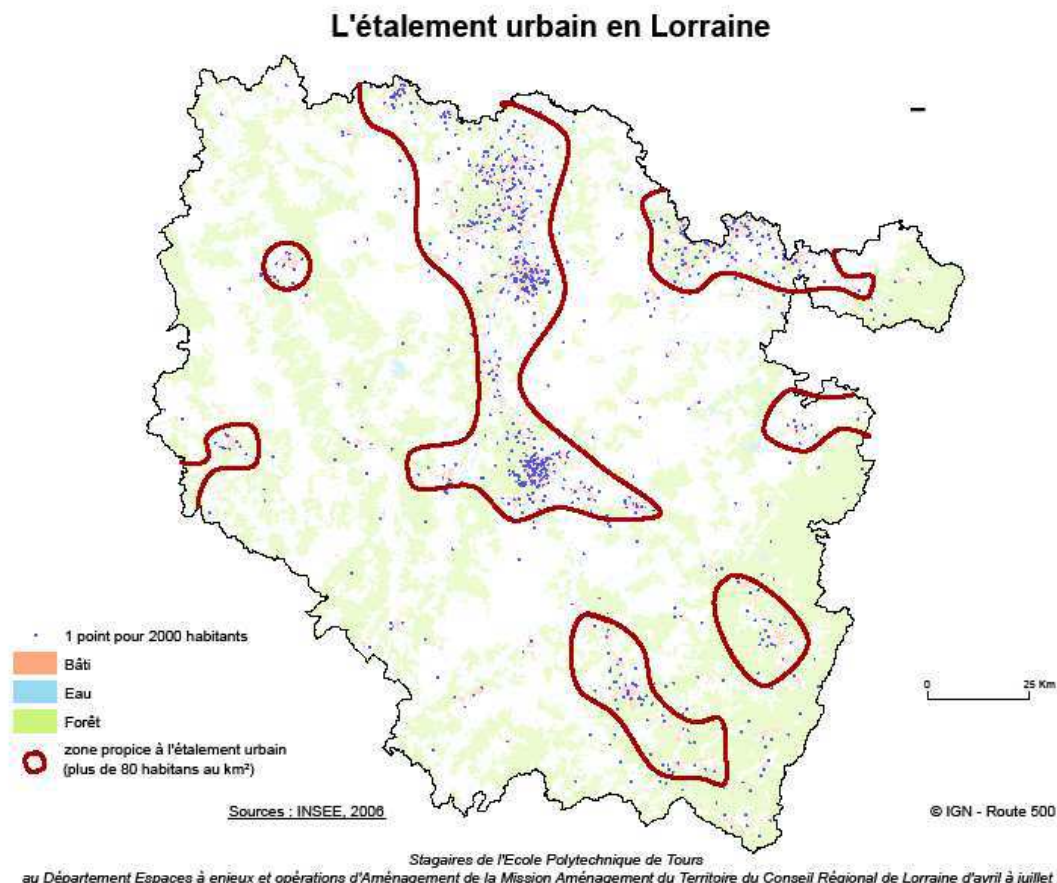
L'objectif consiste à court terme à gérer de façon optimale les déplacements, actuellement à l'origine de la quasi-saturation des réseaux, que ce soit en TER ou sur route. A plus long terme, l'enjeu est véritablement d'organiser l'espace afin de le structurer autour de pôles forts et intermédiaires, permettant de limiter les déséquilibres régionaux. Cela pourra aussi conduire à la diminution des besoins pendulaires.

Le Grand Duché du Luxembourg attire de nombreux travailleurs. Cela a une influence directe sur les transports, mais également sur la qualité urbaine. En effet, des problèmes d'étalement urbain existent, en particulier au Nord de la région.

Cet étalement urbain ne correspond pas à la croissance d'un pôle, mais à une urbanisation peu maîtrisée. De plus, cette urbanisation se fait particulièrement au travers de la construction de logements de type pavillonnaire sensiblement en retrait des centralités existantes. Par ailleurs, au niveau de villes telles que Longwy, il se crée un différentiel en matière de revenus entre les habitants travaillant au Luxembourg et les populations initiales.

En outre, il est important de noter que cette situation a une incidence négative sur l'environnement, du fait de la pollution accrue due aux déplacements pendulaires et des conséquences de l'étalement urbain.

Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours au Département Espaces à Enjeux et Opération d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine



2. LES OBJECTIFS POUR ATTEINDRE UNE MÉTROPOLÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

Ainsi, en matière de transports, il s'agit de mettre en place une véritable gouvernance permettant de coordonner les différentes autorités organisatrices de transports de manière à offrir un service adapté aux pratiques de l'utilisateur. Une réflexion quant à l'adéquation entre lieux de vie et de travail pourrait être menée. A terme, l'idéal serait de rapprocher les habitations des services de transport en commun.

Enfin, la coordination des services de transport pourra être permise par un meilleur développement des PDU (Plans de Déplacements Urbains) dans les différentes aires urbaines.

Il s'agira enfin d'organiser la promotion de ces solutions de déplacements alternatifs.

L'idée sous-jacente à toutes ces propositions reste celle de la reconquête des centralités. Cela passe par la mise en place ou la révision de documents d'urbanisme tels que les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) et SCOT (Schémas de Cohérence Territoriale), qui devront tenir compte de cette idée, en encadrant fortement l'urbanisation périphérique, et en facilitant une redensification des centres ainsi que leur réhabilitation.

La reconquête des centres se fera à deux niveaux. Elle passe d'abord par la mise en place de véritables pôles relais, capables de capter les populations à la fois pour de l'habitat et de l'emploi. Elle passe aussi par des avantages comparatifs des logements centraux par rapport aux habitations plus excentrées. L'offre de services de proximité supérieure, éventuellement l'offre associative, ainsi que l'attractivité supérieure de l'offre en transports collectifs comptent parmi ces atouts.

2.2.2 STRUCTURER L'ESPACE MÉTROPOLITAIN AUTOUR DE ZONES STRATÉGIQUES D'IMPLANTATION

Cette partie s'intéresse à la localisation des activités en fonction des potentialités des territoires concernés. Ainsi, après avoir étudié les spécialisations de chaque territoire, nous avons développé l'idée d'espaces stratégiques susceptibles de constituer des moteurs dans l'Espace Métropolitain Lorrain.

Ainsi, afin de développer de véritables pôles relais au sein de la Métropole Lorraine, nous avons soutenu l'idée de la mise en place d'un écopôle dans l'Espace Commun, qui pourrait regrouper des entreprises traitant des ques-

tions environnementales. Par ailleurs, il est opportun de réfléchir à la constitution d'une ville nouvelle au niveau du site de Belval côté français. Un tel projet permettrait de développer une économie résidentielle en complémentarité du projet luxembourgeois.

Afin de faciliter l'attrait d'entreprises dans ce secteur, il nous a paru intéressant de proposer la mise en place d'une zone expérimentale à régulation fiscale spécifique, assimilable à une zone franche. Un tel projet pourrait voir le jour dans le cadre d'une coopération transfrontalière avec le Luxembourg.

2. LES OBJECTIFS POUR ATTEINDRE UNE MÉTROPOLÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

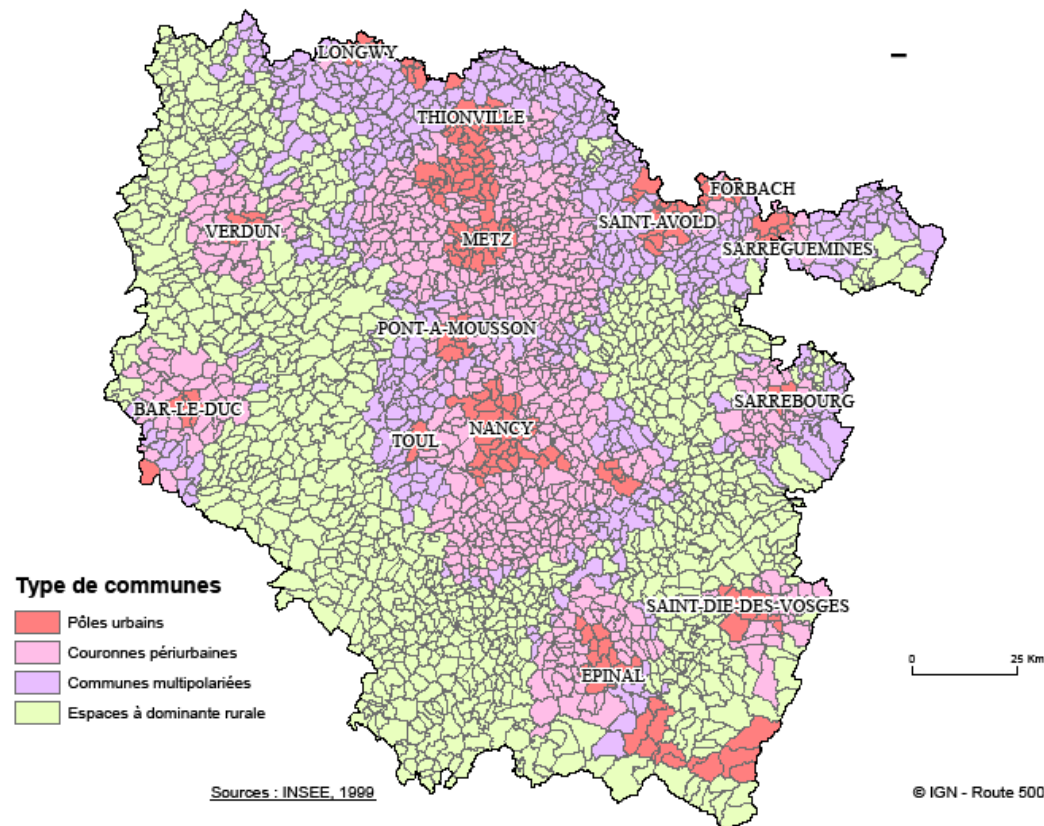
2.2.3 ORGANISER LA DIFFUSION MÉTROPO- LITAINE

A l'heure actuelle subsistent d'importantes inégalités entre les pôles lorrains. Ainsi, la présence assez forte de communes multipolarisées, dont 40 % de la population active travaille dans au moins un pôle urbain, souligne des pertes de centralités de certains pôles, dans la Meuse et les Vosges essentiellement. Ces derniers sont par ailleurs souvent mal reliés au sillon, notamment par le train.

C'est donc une Lorraine à deux vitesses qui se dessine, séparant les espaces susceptibles d'intégrer le processus de métropolisation d'un côté et les territoires voisins de l'autre. Conférer aux territoires une certaine autonomie par rapport à la métropole est un objectif à ne pas omettre.

Ainsi, le développement de l'activité résidentielle, le maintien d'un tissu industriel, le développement du tourisme ou encore la valorisation des potentiels naturels à travers l'agriculture, la sylviculture, ou le développement d'activités liées aux énergies renouvelables, sont autant de pistes à explorer pour faire de ces territoires des lieux plus attractifs. L'objec-

Armature urbaine : les types de communes



Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

tif est essentiel dans la construction d'une métropole. Rappelons que la métropolisation permet d'équilibrer les dynamiques territoriales, en ne concentrant pas les dynamiques au sein d'un pôle unique, étouffant les territoires alentours.

2. LES OBJECTIFS POUR ATTEINDRE UNE MÉTROPOLÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

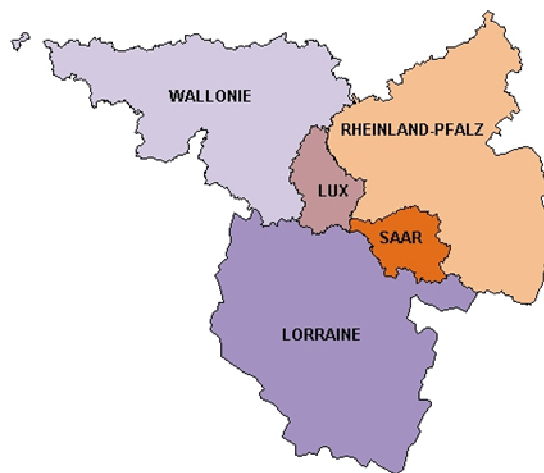
2.2.4 DÉVELOPPER LES RÉSEAUX DE VILLES POUR ATTEINDRE UN POIDS CRITIQUE

Si la Métropole Lorraine doit s'organiser en fonction des différents territoires la composant, elle doit également s'intégrer dans un processus métropolitain émergent à l'échelle de la Grande Région. L'idée est de développer des coopérations fortes entre les principales villes de cette entité, à savoir Luxembourg, Trêves, Sarrebruck, Metz, Nancy voire Arlon. Il s'agit d'encourager le développement des zones frontalières et d'augmenter le poids et la visibilité de chacune des villes.

Plusieurs coopérations ont déjà été mises en place : le développement du pôle transfrontalier de Sarrebruck en est une bonne illustration. Mais il convient de fédérer ces actions afin de soutenir l'émergence d'une véritable Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière.

Les différentes dynamiques inhérentes au territoire lorrain se superposent souvent avec un jeu d'acteurs complexes. Notre troisième grand objectif s'oriente ainsi vers une meilleure coordination entre les différents acteurs du territoire.

Titre : La Grande Région



Source : http://grossregion.saarland.de/cliparts/photos/Cartes/carte_gr_region_portail_couleur.jpg

Les différentes dynamiques inhérentes au territoire lorrain se superposent souvent avec un jeu d'acteurs complexes. Notre troisième grand objectif s'oriente ainsi vers une meilleure coordination entre les différents acteurs du territoire.

2.3 FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

Des rivalités internes subsistent encore entre les deux principaux pôles lorrains, malgré des initiatives récentes en faveur de coopérations.

Cela est surtout à mettre en lien avec le poids de l'histoire. D'autre part, Metz et Nancy, de taille et de poids comparable, distantes de 60 kilomètres seulement, partagent un territoire commun. La situation n'a été jusqu'ici orientée vers des consensus sur le long terme. La localisation de grands équipements au niveau de Pont-à-Mousson pour mettre fin aux litiges entre les deux villes traduit bien ces difficultés.

La mise en place de projets communs, permettant de développer une vision d'avenir commune, ainsi qu'une véritable identité régionale, pourra permettre de dépasser des visions parfois limitées à un département, voire à une commune.

La collectivité Conseil Régional a pour rôle de développer cet esprit commun sur son territoire de compétences, en dépassant les intérêts locaux. Les compétences du Conseil Régional sont davantage tournées vers la planification

2. LES OBJECTIFS POUR ATTEINDRE UNE MÉTROPOLÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

que vers la gestion territoriale concrète, à l'exception des TER et des lycées.

Les compétences de cette collectivité ont actuellement tendance à se voir globalement élargies. Pour l'heure, le Conseil Régional peut déjà proposer la mise en place de documents orientant les stratégies d'aménagement à son échelle de compétences. L'harmonisation nécessaire de certains documents pourra être thématique, portant sur des politiques sectorielles, telle une nouvelle planification des transports, une politique culturelle restructurée,

Le développement d'un SRADT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire) aurait pour but de présenter les grands objectifs à suivre pour la région.

Par ailleurs, il convient d'améliorer la visibilité Lorraine devant le transfrontalier. Pour l'heure se cumulent différentes voies du fait certes de l'organisation des régions en France vis-à-vis de l'Etat, mais les rivalités compliquent également la donne.

Réunir les acteurs passe donc par l'élaboration de projets phares, qu'ils concernent des équipements ou des documents de planification.

Ces trois objectifs nous ont guidé tout au long de notre travail et nous ont permis de raisonner à la fois en matière d'analyse, d'éléments de prospective et de propositions. Plus ciblés sur des éléments précis, ils constituent des leviers d'action.

Nous avons tenté au travers ces trois objectifs de balayer un ensemble relativement exhaustif des problématiques à résoudre lors de la stratégie métropolitaine lorraine.

Afin de détailler nos propositions, nous avons choisi de détailler certaines actions. Ces actions constituent des réponses aux enjeux liés à l'émergence d'une Métropole Lorraine. Nous les avons organisées sous forme de fiches, détaillant leur objectif, les atouts et inconvénients qu'elles présentent, ainsi que l'intérêt procuré vis-à-vis de la métropolisation Lorraine.

3. ACTIONS CONCRÈTES POUR UN TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ

Afin de construire un projet métropolitain fort et rayonnant, nous avons proposé la mise en place d'un pass culturel qui permettrait de mettre en valeur les équipements culturels lorrains. De plus des coopérations entre les principales villes peuvent se développer.

Par ailleurs, pour améliorer l'image de la Lorraine en rendant tournant la Lorraine vers l'innovation, nous avons choisi de proposer la création d'un groupement d'entreprises tournées vers la géothermie. Donner une image « verte » à la région pourra ainsi être permis.

Enfin, nous avons proposé une action en lien avec la connexion de la Métropole avec les autres Métropoles. Ces connexions peuvent être essentiellement assurées par le développement des lignes à Grande Vitesse. Bien que ce type d'actions est long à se mettre en œuvre, il est intéressant d'imaginer la Lorraine comme un véritable carrefour relié à la fois à Paris et Strasbourg mais aussi au Sud avec un raccordement à la Ligne Atlantique à Dijon voire au Nord, où des projets de lignes existent entre Bruxelles et Luxembourg.

Pour favoriser l'émergence d'une métropole cohérente et équilibrée, il fallait avant tout pro-

poser des actions relatives à la gestion des transports, souvent proches de la saturation. Dans cette optique, nous avons proposé une gestion commune des autorités organisatrice des transports sur l'ensemble du territoire métropolitain. Par ailleurs, il nous a semblé pertinent de mettre en place un service de bus, comme alternative à la voiture, au niveau de trajets très empruntés par les usagers.

Le réseau ferroviaire présente lui aussi des difficultés, du fait d'une fréquentation de plus en plus importante chaque année. Plusieurs actions spécifiques sont proposées afin d'éviter la saturation des réseaux.

Enfin, à plus long terme il convient d'organiser de manière efficace le développement des espaces. Ainsi, un travail en commun des agences d'urbanisme, de Metz et Nancy, mais aussi d'autres territoires comme celle du Nord mosellan ou encore l'Agence de Développement du Val de Lorraine, est à encourager.

Une telle initiative permettra une connaissance accrue de l'état actuel de la Métropole.

Il convient enfin de développer des actions relatives à l'implantation des entreprises. Si le service ADIELOR permet au Conseil Régional de sou-

tenir le développement de certaines filières, nous encourageons également la création d'une ville nouvelle dans le Nord lorrain, par souci de complémentarité avec le projet luxembourgeois de Belval. Une telle initiative permettra de développer une économie résidentielle côté français, et donc de retrouver les centralités perdues dans ces zones pourtant prisées par les travailleurs transfrontaliers.

Une maîtrise d'ouvrage efficace de certaines opérations d'aménagement par le Conseil Régional pourra s'effectuer par le développement d'une SEM (Société d'Economie Mixte). Par ailleurs, si le développement de la Métropole Lorraine se tourne davantage vers le transfrontalier, il serait intéressant de considérer la mise en place d'une SEM transfrontalière.

Enfin, afin de fédérer les acteurs, nous avons pensé que l'existence d'un véritable projet régional partagé par tous était indispensable. Ainsi, plusieurs actions comme l'harmonisation des SCOT de Metz et Nancy, le développement d'une DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) au niveau du territoire métropolitain, et surtout la rédaction d'un SRADT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire)

3. ACTIONS CONCRÈTES POUR UN TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ

re) peuvent y contribuer.

Une dernière action, plus transversale, a constitué en une promotion de l'outil SIG (Système d'Information Géographique). Un tel outil pourra permettre d'échanger des informations utiles, notamment avec le transfrontalier, cela dans le cadre de la Métropolisation.

Enfin, suite à ces actions nous avons développé deux scénarios décrivant deux futurs possibles de la Métropole Lorraine. Nous avons également choisi d'imaginer des futurs possibles en tenant compte des ruptures qui pourraient advenir d'ici 20 ans.

4. IMAGINER LE FUTURE DE LA MÉTROPOLE LORRAINE

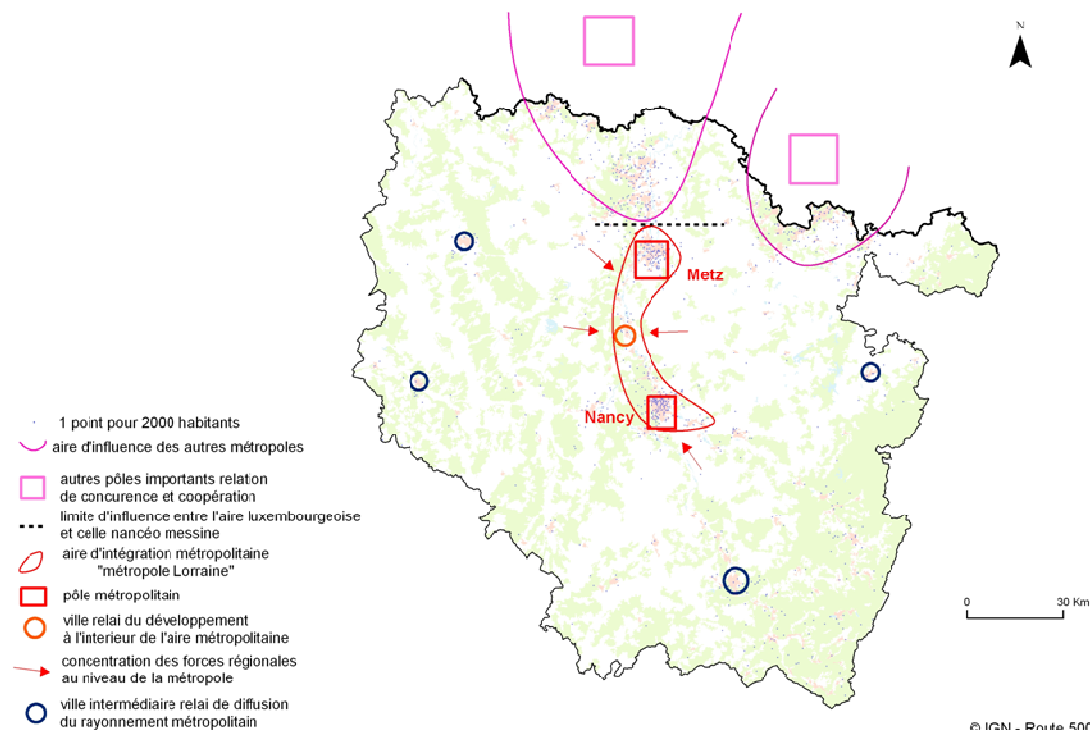
4.1 UNE MÉTROPOLE BIPOLAIRE QUI DIFFUSE

La métropole ainsi décrite repose sur une alliance très forte entre les deux pôles de Metz et Nancy. L'organisation territoriale se caractérise essentiellement comme suit :

- Un sentiment d'appartenance fort au territoire métropolitain, et non plus à chacun des territoires considéré séparément (Nancy et Metz en particulier),
- Des coopérations dans tous les domaines, s'appuyant spécifiquement sur chacun des espaces constitutifs du territoire métropolitain lorrain,
- De très bonnes connexions entre les pôles moteurs,
- Un soutien au développement des espaces interstitiels entre les agglomérations principales de la métropole lorraine,

L'espace interstitiel entre Metz et Nancy constitue le cœur de la forme métropolitaine proposée dans ce scénario. Cet espace accueille les nouvelles infrastructures permettant de mieux « connecter » les deux principaux pôles de la

Une métropole bipolaire qui diffuse



Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

4. IMAGINER LE FUTUR DE LA MÉTROPOLE LORRAINE

Métropole Lorraine. L' "espace commun" est le siège de réserves foncières importantes susceptibles d'être mobilisées pour des extensions futures, notamment en matière de logements. Le "cœur" de la Métropole Lorraine est plutôt à considérer comme un véritable "poumon" vert rassemblant des lieux de détente et de loisirs pour la population.

Globalement, ce scénario décrit l'émergence d'une métropole équilibrée entre les deux principaux pôles.

Pour ce scénario, les orientations politiques privilégiées sont :

- La concentration des forces sur le sillon lorrain et les principales aires urbaines à savoir Metz et Nancy.
- L'émergence d'une Métropole Lorraine en tant qu'entité unique.

4. IMAGINER LE FUTUR DE LA MÉTROPOLÉ LORRAINE

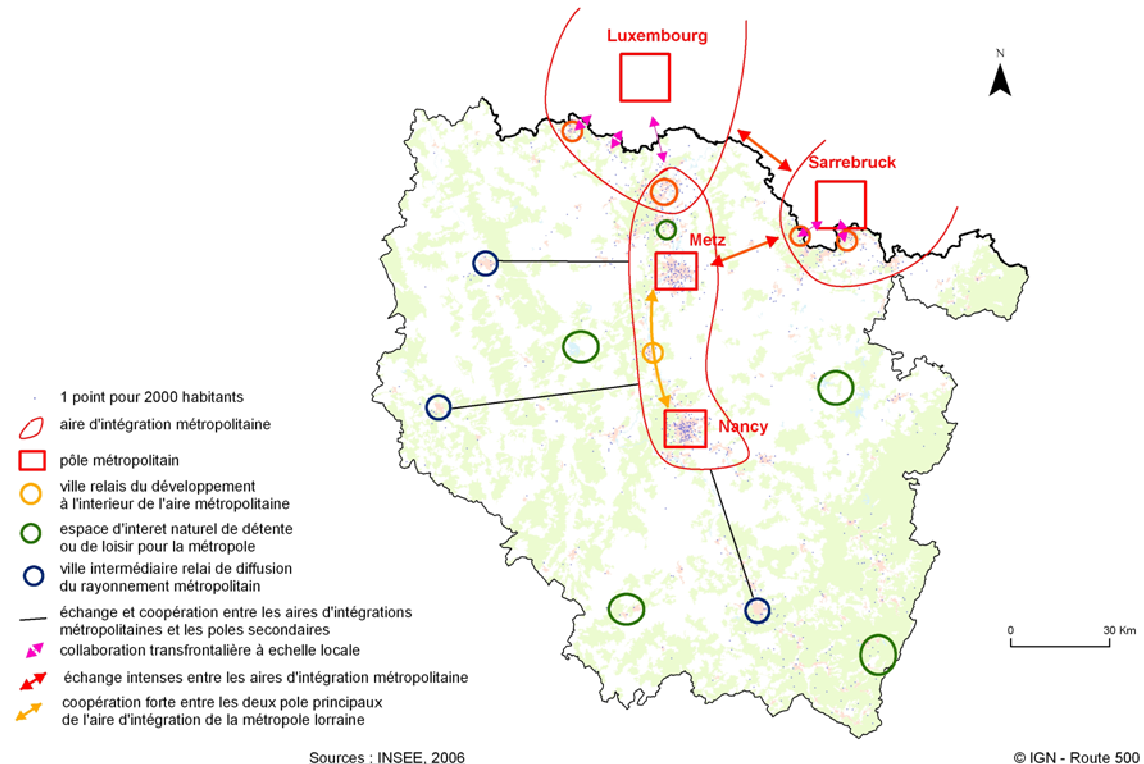
4.2 UNE MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE

POLYCENTRIQUE ET CONNECTÉE

Ce scénario représente en quelque sorte l'idéal métropolitain lorrain dans la poursuite des tendances actuelles. Ces grandes orientations reprennent essentiellement les idées de :

- L'émergence d'une métropole de rang européen en Lorraine,
- Du développement des coopérations transfrontalières intégrant tout ou partie du territoire métropolitain lorrain,
- L'émergence d'une métropole lorraine qui soit réellement polycentrique, et dont le développement repose surtout la capacité à initier de véritables complémentarités entre les pôles,
- La prise en compte des politiques stratégiques actuellement retenues pour les espaces à enjeux en Lorraine.
- Le maintien voire le développement de connexions accrues, que ce soit entre les pôles majeur et les pôles secondaires, ou entre ces mêmes pôles relais.
- La densification des centres, et en parallèle

Une métropole polycentrique et connectée



Stagiaires de l'Ecole Polytechnique de Tours
au Département Espaces à enjeux et opérations d'Aménagement de la Mission Aménagement du Territoire du Conseil Régional de Lorraine d'avril à juillet 2008

la maîtrise de l'étalement urbain au sein de l'Espace Métropolitain lorrain.

La Métropole Lorraine ainsi pensée s'organise autour de trois pôles forts ayant chacun un rayonnement accru : les pôles luxembourgeois, sarrois, et le pôle de Metz-Nancy. Ces pôles entretiennent entre eux des relations fortes et des coopérations se développent entre ces territoires. Les pôles intermédiaires (Epinal, Trèves...) sont bien reliés aux pôles principaux. Les relations transfrontalières sont multiples et importantes pour le développement métropolitain en Lorraine.

4. IMAGINER LE FUTUR DE LA MÉTROPOLE LORRAINE

4.3 LA PRISE EN COMPTE DES RUPTURES LORS DE L'ÉLABORATION DE NOS SCÉNARIOS

Notre travail se projetant à horizon vingt ans, nous avons tenté d'imaginer les grands changements qui pourraient avoir lieu aux vues des tendances actuelles. Deux tendances phares sont ressorties : l'idée de l'émergence d'un temps de l'après-pétrole, modifiant considérablement les modes de développement actuels, toujours essentiellement basés sur la route, et l'idée d'un étouffement complet du Luxembourg, accentuant encore davantage son développement économique.

La première de ces visions conduit à un isolement total des pôles, la deuxième à l'intégration de Metz et du Nord lorrain à une dynamique essentiellement conduite par le Luxembourg.

Ces deux visions constituent essentiellement une ouverture par rapport à notre travail.

CONCLUSION

Notre travail s'est donc construit en plusieurs étapes depuis la récolte d'informations jusqu'à l'élaboration de scénarios.

Nous avons tenté de balayer l'ensemble des problématiques agissant sur le développement du territoire lorrain, et, après analyse lors du détail des objectifs, essayé de développer des propositions et actions capables de répondre à la question métropolitaine en Lorraine.

L'avenir de la Lorraine dépend essentiellement de choix politiques. Nous avons pour autant développé des orientations, qui nous semblent judicieuses, afin de constituer une véritable métropole Lorraine. Les enjeux sont importants, en particulier vis-à-vis du transfrontalier.

Il n'y a pas un avenir unique qui soit le bon, il en existe plusieurs. Mais pour pouvoir influencer sur cet avenir, il faut que l'ensemble des acteurs régionaux partagent une vision commune et avancent dans le même sens. S'il n'y a pas consensus et que chacun possède son propre objectif, personne ne risque de l'atteindre. Avant tout, il faut donc effectuer un travail de concertation et s'accorder sur un futur commun.