



# Appel à coopération **métropolitaine**



Déclaration d'intention du Sillon Lorrain

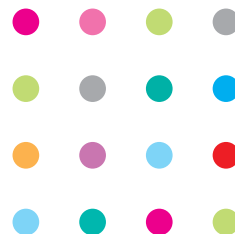


**si** | on lorrain

Thionville  
Metz  
Metz Métropole  
Nancy  
Grand Nancy  
Epinal

15 décembre 2004





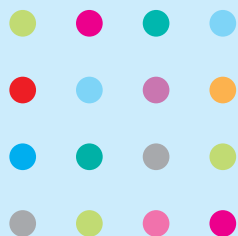
## INTRODUCTION GENERALE

La réponse du réseau de villes du Sillon Lorrain à l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR s'inscrit dans la volonté manifestée par les quatre agglomérations de Thionville, Metz, Nancy et Epinal, d'une recherche de complémentarité et de cohésion de l'action en vue d'une compétitivité et d'un rayonnement accrus de l'ensemble du Sillon Lorrain et de la Lorraine à l'échelle européenne.

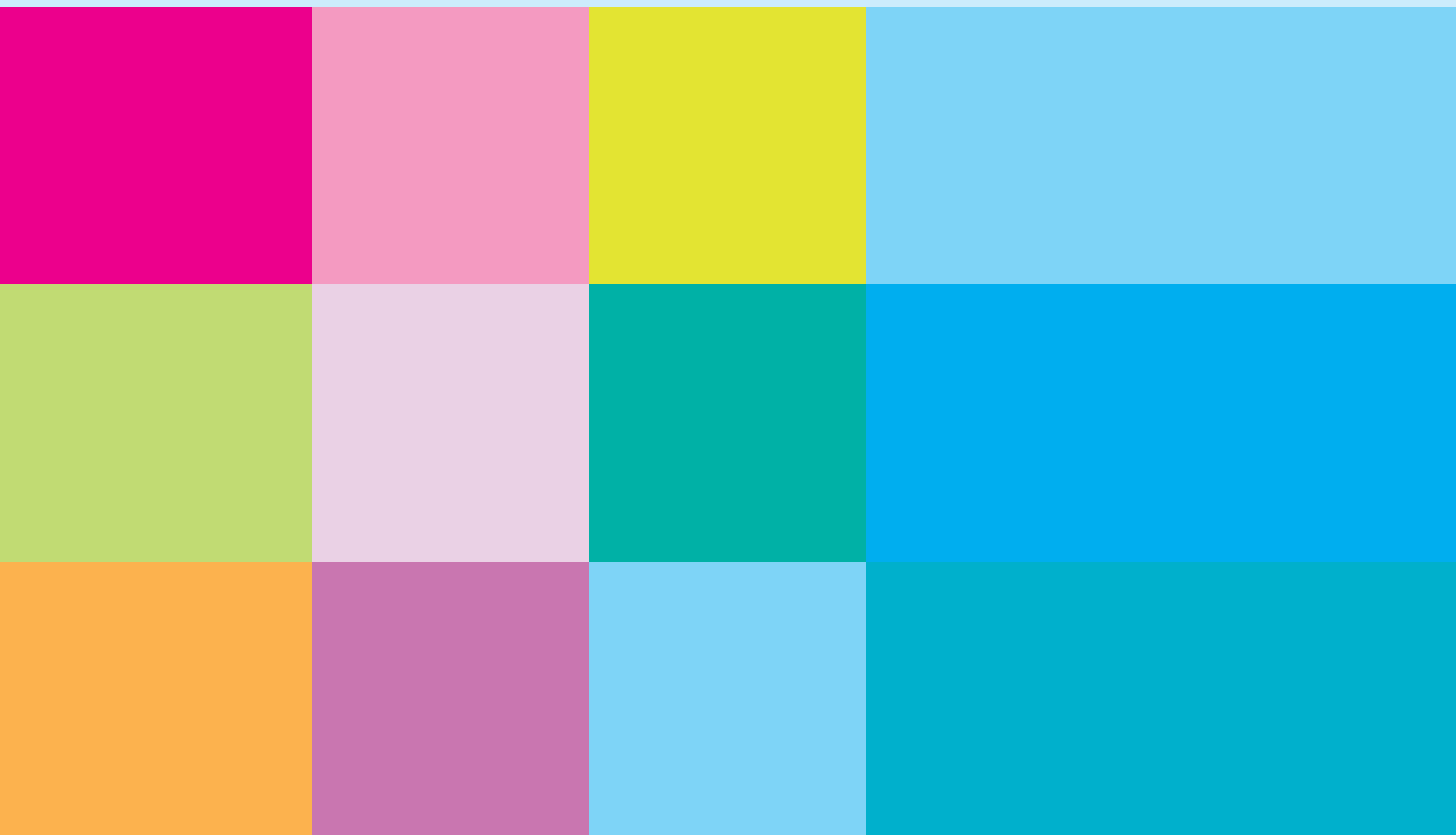
Forte de l'expérience et des acquis partagés de quatre années de travail ayant débouché sur la signature d'une première convention d'objectifs avec l'Etat et la Région, la proposition du réseau de villes prend en compte la complexité des territoires, s'inscrit dans une stratégie d'ajustement progressif permettant à l'ensemble des acteurs de trouver leur juste place dans un projet nécessairement partagé et s'ouvre, dans une démarche souple, progressive et interactive, à l'ensemble des territoires adjacents, régions et pays voisins.

Initiée à la suite du courrier d'intention adressé à la DATAR dès le 13 mai 2004 par les quatre maires et présidents d'agglomérations, cette proposition s'inscrit dans un temps court n'ayant nécessairement donné lieu qu'à une première phase d'information et de dialogue mais débouche à partir des premières perspectives exprimées sur un mode d'organisation, une ouverture territoriale et un jeu d'acteurs révélant la véritable échelle temporelle du projet : celle du temps long qui est nécessairement celle de la montée en puissance culturelle, fonctionnelle et économique d'un projet de cette envergure.

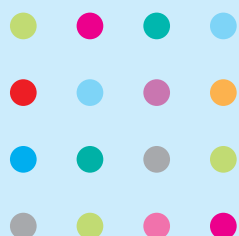
L'ambition vise, dans une organisation politique et technique structurée, à construire de façon pragmatique un véritable projet stratégique qui, sans négliger les phases d'innovation, de créativité, de mobilisation, nécessaires à toute démarche émergente d'une telle ampleur, ne perdra pas de vue l'ensemble des actions structurantes susceptibles de donner du sens et de la lisibilité à la montée en puissance de la compétitivité du Sillon Lorrain.

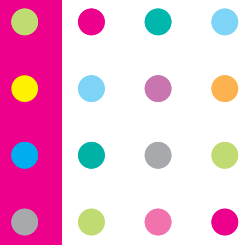


<b>page 1</b>	Cohérence et pertinence du territoire
<b>page 11</b>	Diagnostic métropolitain
<b>page 31</b>	Organisation métropolitaine
<b>page 39</b>	Cadre du travail 2005 - 2006
<b>page 67</b>	Articulation avec les politiques territoriales

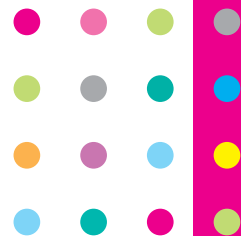


# Cohérence et pertinence du territoire





# 1. Les éléments fondateurs de l'espace métropolitain



La réponse à l'appel à coopération métropolitaine s'appuie en premier lieu sur la cohérence d'un espace répondant à la fois à des logiques géographiques, historiques, socio-économiques et fonctionnelles.

**Sur le plan géographique**, la rivière Moselle constitue, depuis le Luxembourg jusqu'aux contreforts vosgiens, le trait d'union naturel entre les villes de Thionville, Metz, Nancy et Epinal.

Elle organise le territoire selon une structure caractéristique de part et d'autre de la vallée : aux paysages de fronts de côtes succèdent des plateaux calcaires ouverts parsemés de buttes-témoins qui évoquent l'histoire religieuse et militaire de la Lorraine.

La vallée de la Moselle (et ses affluents) a conditionné la concentration des flux et des infrastructures, à l'origine de l'organisation et du développement spatial.

Elle constitue l'axe central autour duquel se concentrent les principales agglomérations lorraines. Celles-ci représentent à elles seules 37% de la population, et un Lorrain sur deux si l'on considère les quatre zones d'emploi de Thionville, Metz, Nancy et Epinal (1 160 000 habitants).

Elle a été le support de richesses sources du développement économique de la Lorraine, terre de vieille tradition industrielle : textile, sel, bois, charbon, fer et acier (c'est l'aciérie de Pompey qui coula les éléments de la tour Eiffel).

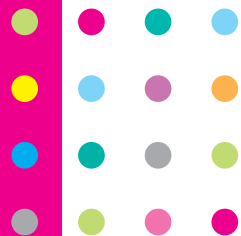
**Sur le plan historique**, l'espace sous-tendant le projet est séculairement partie prenante de l'axe lotharingien et riche de sa double culture romane et alémanique.

Il fonde son histoire contemporaine dans la politique nationale des métropoles d'équilibre du début des années 1970, qui instaure Metz et Nancy comme métropole bicéphale et accompagne la reconversion de leurs territoires par de grands équipements structurants tels que :

- l'autoroute A31 reliée au réseau autoroutier du Benelux,
- une desserte ferroviaire cadencée avec la mise en service du " Métrolor ", l'un des premiers Trains Express Régionaux,



- la Moselle canalisée directement reliées aux ports de la Mer du Nord (Anvers, Rotterdam...). Au delà, des accords de coopération métropolitaine récents concernent la localisation de l'aéroport régional Metz-Nancy Lorraine ou le tracé de la Ligne Grande Vitesse Est.

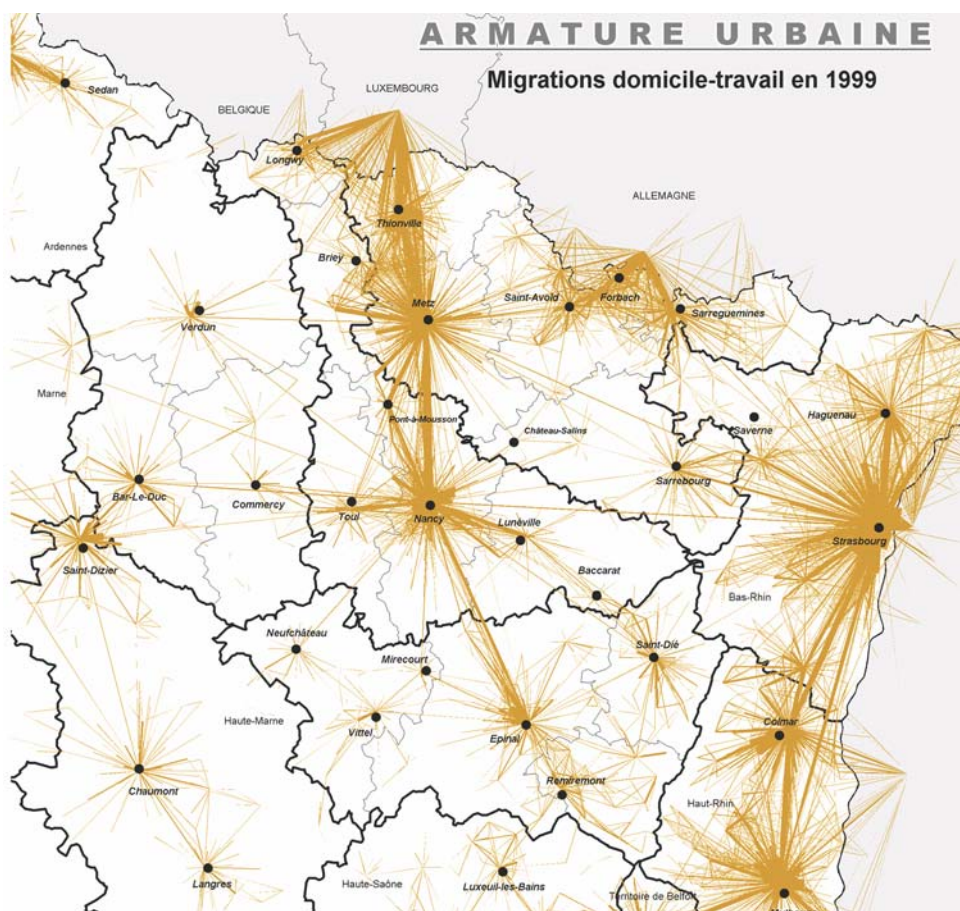


**Sur le plan socio-économique**, cet espace avec 438 000 emplois (soit 54 % des emplois lorrains) constitue tout d'abord la véritable armature économique de la Lorraine, auquel il assure l'essentiel des services aux personnes et aux entreprises.

Toutes les zones d'emploi du Sillon, à des degrés divers, ont vu leur nombre d'emplois salariés augmenter et la qualification des salariés s'accroître. Il concentre ainsi 70 % des emplois métropolitains supérieurs régionaux (correspondant à 27 000 emplois de haut niveau de qualification - cadres, ingénieurs et équivalent).

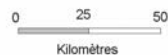
Sa position de carrefour européen favorise en outre l'implantation de la moitié des entreprises à capitaux étrangers de Lorraine ainsi qu'une des plus fortes concentrations commerciales nationales, s'étendant linéairement le long de l'A31 jusqu'au Sud de Nancy.

Cet espace métropolitain de plus de 150 km fonctionne comme un bassin de vie interdépartemental qui fait tous les jours la preuve, par les déplacements domicile-travail, de l'interdépendance de ses aires urbaines.



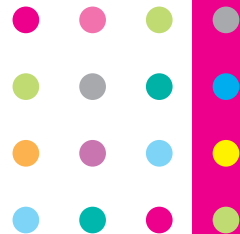
— Limite zone d'emploi de Lorraine  
 — Limite département

Nombre d'entrées (flux supérieur ou égal à 20)



Source : Recensement de la population de 1999



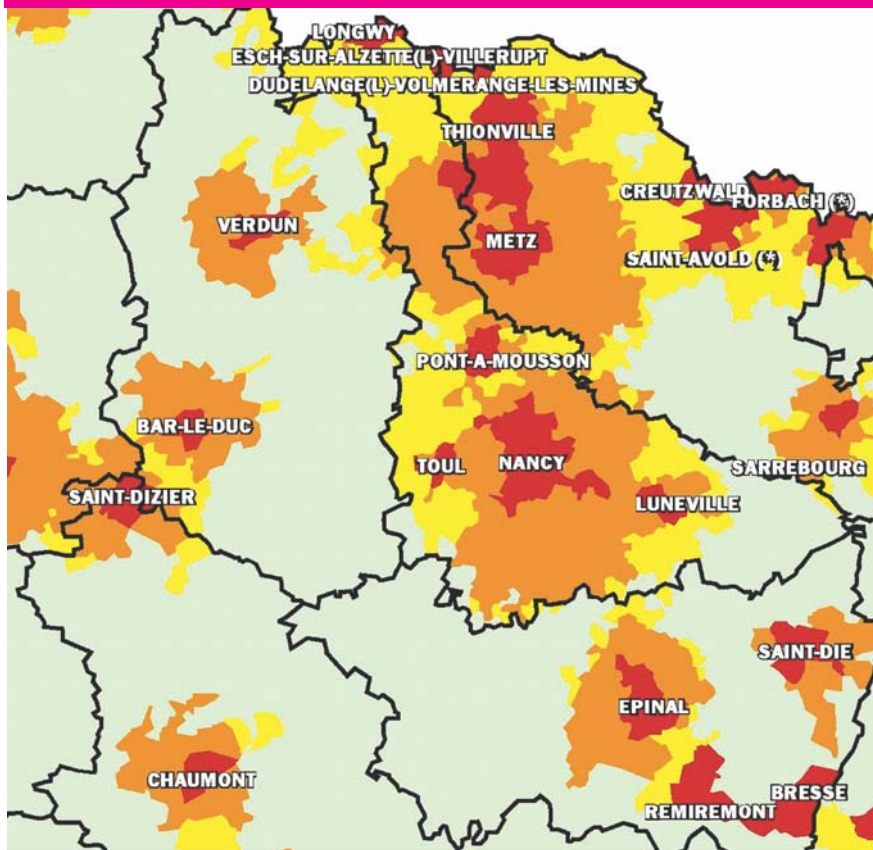


**Sur le plan fonctionnel**, avec l'A31, l'aéroport régional, la future gare d'interconnexion TGV, l'axe ferré Nord-Sud, la Moselle canalisée ou les plates-formes logistiques, cet espace représente le véritable axe structurant de la Lorraine, mais également l'un des espaces européens les mieux innervés.

Entre Paris et Strasbourg, entre la Mer du Nord et la Mer Méditerranée, ce carrefour stratégique d'échelle communautaire est le seul à pouvoir offrir une véritable alternative en matière de services aux populations et aux entreprises.

Cet espace métropolitain, qui voit passer 30 % des marchandises en transit en France, a d'ailleurs été identifié comme un " euroccoridor " par l'Union Européenne. L'arrivée du TGV Est-européen et la desserte prévue des quatre agglomérations de Thionville, Metz, Nancy et Epinal et de l'espace central avec la gare d'inter-connexion Lorraine, contribuera encore à accroître les potentiels.

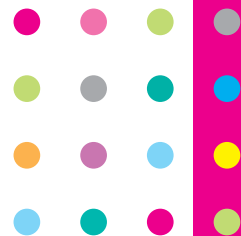
**Les aires urbaines du Sillon Lorrain :  
Thionville, Metz, Pont-à-Mousson, Nancy, Epinal**



- pôle urbain
- couronne périurbaine
- communes multipolarisées
- espace à dominante rurale



# 3. Du réseau de villes à l'aire métropolitaine



**En l'état actuel de la démarche et des partenariats naissants, les perspectives périmétrales de l'espace concerné par la réponse à l'appel à coopération métropolitaine peuvent être décrites à trois échelles, qui devraient progressivement s'interpénétrer.**

## Le territoire d'impulsion

Il s'agit des quatre agglomérations fondatrices du réseau de villes, formant le " noyau dur " du Sillon Lorrain et prenant l'initiative de répondre à l'appel à coopération métropolitaine.

Le réseau des quatre agglomérations qui, après une première phase d'acculturation, étudie la forme la plus adéquate d'organisation juridique (association, GIP, syndicat mixte...) est animé collégalement.

La présidence est annuellement tournante. Elle est assurée en 2004 par Jean-Marie DEMANGE, Député-Maire de Thionville et Président de la communauté " Portes de France-Thionville ". Cette forme de représentation a permis successivement à André ROSSINOT, Maire de Nancy et Président de la Communauté urbaine du Grand Nancy, Jean-Marie RAUSCH, Maire de Metz et Président de la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole et Michel HEINRICH, Député-Maire d'Epinal d'en assurer l'animation.

Le secrétariat et l'animation technique sont confiés à l'ADUAN, l'agence de développement et d'urbanisme de l'aire urbaine nancéienne.

Les services techniques et administratifs des villes et agglomérations viennent compléter l'ossature de l'ingénierie fournie par les agences d'urbanisme de Metz (AGURAM) et Nancy (ADUAN).

## Le territoire de la réflexion

Du Luxembourg à l'amorce des vallées vosgiennes et au-delà des quatre agglomérations, il s'agit de l'ensemble des territoires qui, suivant la définition de l'INSEE, correspondent aux aires urbaines contiguës de Thionville, Metz, Pont-à-Mousson, Nancy et Epinal.

Ces cinq aires urbaines, qui constituent l'espace métropolitain vécu, représentent la moitié des habitants et des emplois de la Lorraine, soit 1 113 021 habitants (48 % de la population régionale) et 433 489 emplois (49 % des emplois régionaux).

Ce territoire concerne de fait tous les espaces intermédiaires situés entre les quatre agglomérations, dont " l'espace central " entre Metz et Nancy (qui accueille l'aéroport régional et demain la future gare Lorraine d'interconnexion avec le TGV).

La convention d'objectifs liant le Sillon Lorrain à l'Etat et à la Région, intégrait déjà le principe de partenariat avec les territoires intermédiaires.

## Les territoires à associer

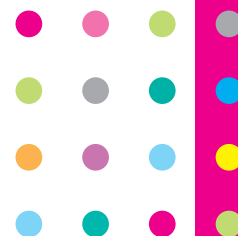
Les analyses et diagnostics récents mettent en évidence que la démarche métropolitaine peut concerner d'autres agglomérations ou villes plus éloignées, y compris frontalières vers le Nord et l'Est (Luxembourg, Allemagne), sur des thématiques de coopérations plus ponctuelles à révéler.

Il pourrait s'agir, par exemple, des villes de Bar-le-Duc en Lorraine, Saint-Dizier et Vitry-le-François en Champagne-Ardenne (qui forment le réseau de villes du Triangle). Les deux premières villes se situent à une heure de route de l'agglomération nancéienne et leur fonctionnement commercial et culturel est fortement impacté par l'offre nancéienne.

Le processus envisagé en 2005 et 2006 pour préparer le projet métropolitain devrait permettre une analyse plus fine et plus méthodique de l'ensemble des relations entre le territoire du Sillon Lorrain et ces territoires associés, des bassins frontaliers jusqu'à Remiremont.

## 4. Les principales étapes du Sillon Lorrain

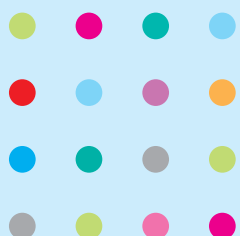
30 juin 1998	Première réunion sur l'axe métropolitain Thionville-Metz-Nancy-Epinal à Metz.
10 juin 1999	Déclaration commune fondatrice avec le Conseil Régional de Lorraine.
1999-2000	Lancement de nouvelles études à l'échelle du Sillon Lorrain : nouvelles technologies de l'information et de la communication, mode de vie des étudiants et produits touristiques communs.
Février 2000	Adhésion au Club National des Réseaux de Villes. Inscription du réseau de villes au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 adopté par le Conseil Régional de Lorraine.
21 février 2000	Lettre d'appui du Préfet de Région Lorraine.
Mars 2000	Adoption et délibération des quatre communes et de la Communauté Urbaine du Grand Nancy pour la constitution et la participation au réseau de villes du Sillon Lorrain.
14 juin 2000	Présentation du Sillon Lorrain au Délégué de la DATAR, M. Jean-Louis Guigou.
6 juillet 2000	Lettre d'appui et de soutien du Président du Conseil Régional de Lorraine.
2001	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribution aux Schémas de Services Collectifs.</li> <li>- Collaboration et ouverture de chantiers avec les Autorités Organisatrices de Transport.</li> <li>- Participation au MIPIM : " Nancy-Metz métropole invite Thionville et Epinal ".</li> <li>- Lancement de la charte d'objectifs du Sillon Lorrain à partir d'un diagnostic partagé entre les cinq collectivités.</li> </ul>
2002	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participation des villes du réseau au MIPIM 2002 au titre du Sillon Lorrain.</li> <li>- Réalisation d'un publi-dossier paru dans le Nouvel Economiste fin janvier.</li> <li>- Travail avec les Offices de Tourisme des 4 agglomérations dans le cadre des produits touristiques communs.</li> <li>- Partage du diagnostic et travail commun sur la charte avec les services de l'Etat et de la Région.</li> </ul>
2003	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Engagement de la réflexion sur la structuration juridique du réseau de villes.</li> <li>- Poursuite des études sur les infrastructures ferroviaires, routières et fluviales.</li> </ul>
31 mars 2003	- Signature de la convention d'objectifs du Sillon Lorrain entre les quatre villes, la Communauté Urbaine du Grand Nancy et la Communauté d'Agglomération de Metz-Métropole, en présence de Nicolas Jacquet, DATAR.



7 avril 2003	- Conférence de presse en mairie de Metz : présentation d'une position commune des quatre agglomérations quant au doublement de l'A31 par l'A32 passant à l'Est du Sillon.
18 décembre 2003	- Signature d'un protocole de partenariat entre le Conseil Régional de Lorraine et les agglomérations du Sillon Lorrain visant à anticiper l'apport économique de la connexion de la Lorraine au réseau TGV-Est.
13 mai 2004	- Suite au comité de pilotage à Thionville, les quatre agglomérations valident l'acte de candidature du Sillon pour " l'appel à coopération métropolitaine ", lancé par la DATAR. - Réalisation d'un publi-dossier paru dans le Nouvel Economiste début juin.
22 septembre 2004	- Suite au comité de pilotage à Thionville, les quatre agglomérations valident la présentation commune " appel à coopération métropolitaine " et " pôles de compétitivité ".
23 septembre 2004	- Rencontre entre les élus du Sillon Lorrain et le Préfet de Région, à la Préfecture de Région
11 octobre 2004	- Rencontre entre les élus du Sillon Lorrain et le Président de Région, à l'Hôtel de Région
14 octobre 2004	- Réunion d'information (institutions, " forces vives ") sur l'appel à coopération métropolitaine par Vincent Fouchier, Conseiller à la DATAR (Musée des Beaux-Arts de Nancy)
18 octobre 2004	- Réunion de travail entre les services du Sillon Lorrain et ceux de l'Etat (SESGAR, Pont-à-Mousson)
02 novembre 2004	- Réunion de travail entre les services du Sillon Lorrain et ceux de la Région Lorraine (Conseil Régional, Metz)
15 novembre 2004	- Conférence nationale sur la gouvernance des projets métropolitains (grands salons de l'Hôtel de Ville de Nancy)
16 novembre 2004	- Journée d'échanges à Nancy sur le Sillon Lorrain avec les acteurs institutionnels (Collectivités du Sillon, Etat, Région).
9 décembre 2004	- Suite au comité de pilotage à Thionville, les quatre agglomérations approuvent le dossier de candidature du Sillon Lorrain.
15 décembre 2004	- Envoi du dossier de candidature à la DATAR portant sur " l'appel à coopération métropolitaine "



# Diagnostic métropolitain



# 1. Les grandes caractéristiques du territoire

## a. Les paysages du Sillon

Les grandes séquences paysagères du Sillon résultent de la superposition de paysages naturels et agraires traditionnels, de l'impact de la révolution industrielle, des traces laissées par l'histoire militaire et des évolutions urbaines récentes.

### Un paysage de côtes et de plateaux organisé par la rivière Moselle

Les régions paysagères des plateaux calcaires, situées à l'Ouest de la vallée de la Moselle à hauteur d'Epinal et entre Nancy et Metz, succèdent au paysage caractéristique de fronts de côtes. Le revers de côtes est boisé, entaillé de vallées étroites (Rupt de Mad, Orne, Fensch) où s'est historiquement épanouie l'activité industrielle.

Après la présence historique de l'armée (place forte de Metz, ligne de forts autour d'Epinal), c'est la révolution industrielle qui a posé sa marque sur l'ancienne trame des paysages lorrains. Du Luxembourg au Nord de Metz, le paysage du Sillon est ainsi remodelé par l'activité sidérurgique, et la moyenne vallée de la Moselle autour d'Epinal par le développement de l'industrie textile. La région de Nancy est pour sa part remaniée suite aux changements liés à l'exploitation du fer (bassin de Neuves-Maisons au Sud, bassin de Pompey au Nord) et du sel (bassin de Dombasle/Varangéville à l'Est).

L'environnement naturel (eau, forêt) et agricole garde une place importante à haute valeur patrimoniale et économique (agro-industrie, loisirs, tourisme).

### Un patrimoine urbain d'une variété et d'une richesse considérables.

Jouissant d'une situation géographique enviable au carrefour des grandes voies de communication, les villes du Sillon Lorrain possèdent l'héritage de 3000 ans d'histoire. Chaque grande période a laissé son empreinte (aqueduc de Jouy-aux-Arches, basilique Saint Pierre-aux-Nonnains à Metz, la tour aux Puces à Thionville, la place Stanislas à Nancy, la basilique de Saint-Nicolas de Port, la basilique Saint-Maurice à Epinal...).

### Un système urbain polycentrique

L'ensemble de l'espace Sillon Lorrain se caractérise par un système urbain polycentrique reposant sur deux centres régionaux principaux, Nancy (aire urbaine de 400 000 habitants) et Metz (aire urbaine de 270 000 habitants).

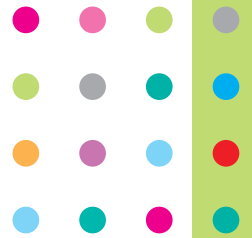
L'armature urbaine est complétée par les villes moyennes de Thionville (aire urbaine de 156 000 habitants) et Epinal (aire urbaine de 90 000 habitants), puis par un grand nombre de petites villes de 5 000 à 10 000 habitants, qui rayonnent sur des territoires plus petits.

D'une part, le Nord du Sillon est, comme le Nord de la Lorraine (bassins miniers de Longwy, Villerupt), complètement intégré dans un système urbain transfrontalier avec Arlon, centre urbain principal de la partie wallonne, et Esch-sur-Alzette, deuxième ville du Grand-Duché du Luxembourg ; il forme un tissu urbain quasi continu et en pleine restructuration<sup>1</sup>.

D'autre part, si Nancy et Metz peuvent être considérées comme les pôles lorrains rayonnant au niveau national, il n'existe pas encore de métropole de niveau européen (pas de fonction majeure, dispersion des fonctions de haut niveau), moteur du développement régional.

Le Sillon Lorrain est à la fois favorisé et tributaire de cette géographie : le système de côtes, vallées et plateaux amène une concentration extrême des infrastructures et de l'urbanisation, et le Nord de l'armature urbaine est soumis à une attraction frontalière croissante.

<sup>1</sup> Initiative Interreg III-A Wallonie, Lorraine, Luxembourg - programme opérationnel 2000-2006 - décembre 2000



## b. La démographie

Assimilé au périmètre des quatre zones d'emploi de Thionville, Metz, Nancy et Epinal, le Sillon Lorrain est un espace de 6 000 km<sup>2</sup> orienté Nord-Sud qui accueille près de 1 160 000 habitants, soit la moitié de la population régionale.

Le territoire des quatre agglomérations (unités urbaines au sens INSEE) représente la partie la plus urbanisée du Sillon. Un peu plus d'un habitant sur trois réside dans l'espace urbain de ces agglomérations qui ne couvrent que 16 % de la Lorraine (957 km<sup>2</sup>).

### Une dynamique démographique urbaine modérée qui profite d'abord à l'espace périurbain

Depuis 1962, le poids relatif de la population des quatre zones d'emploi du Sillon Lorrain n'a cessé de croître, passant progressivement de 45,6 % en 1962 à 49,5 % en 1990 et à 50,1 % aujourd'hui.

Le poids relatif des agglomérations au sens INSEE 1999, d'Epinal, de Nancy, de Metz et de Thionville (dans leur composition actuelle) en Lorraine connaît une évolution différente.

D'une manière générale, la dynamique démographique du Sillon favorise depuis 1975 l'espace périurbain des grandes agglomérations du Sillon (+24 000 dans les quatre zones d'emploi) plutôt que les agglomérations elles-mêmes (-22 000 habitants). Dans un contexte global de croissance démographique, l'espace périurbain est le principal réceptacle des mouvements de population.

### Des disparités importantes au sein du Sillon

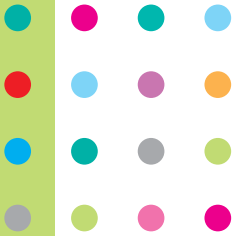
De façon schématique, l'ampleur des évolutions est plus marquée dans la partie Nord du Sillon qu'au Sud, et l'évolution est positive au centre alors qu'elle est négative aux deux extrémités sur la dernière période.

Les évolutions contrastées montrent que la dynamique démographique du Sillon (+ 24 000) est stimulée par l'espace central métropolitain (Nancy-Metz). Mais la réduction importante du déficit migratoire (- 32 %) entre 1990 et 1999 qui touche l'ensemble du Sillon, à l'exception de la zone de Nancy (phénomène lié en grande partie à la présence importante des étudiants), est sans doute le mouvement le plus significatif constaté au dernier recensement.

### Les évolutions démographiques entre 1990 et 1999

	Unité urbaine Thionville	UU Metz	UU Nancy	UU Epinal	Sillon Lorrain	Région Lorraine
Population 1999	130 480	322 526	331 363	62 504	846 873	2 310 376
Part de la population lorraine (%)	5,6	14,0	14,3	2,7	36,6	100
Variation annuelle 1990-1999 (%)	- 0,16	+ 0,26	+ 0,06	- 0,06	+ 0,09	+ 0,02

Source : INSEE - RGP 1990 et 1999 - Population sans double compte



### Une population jeune, active et formée

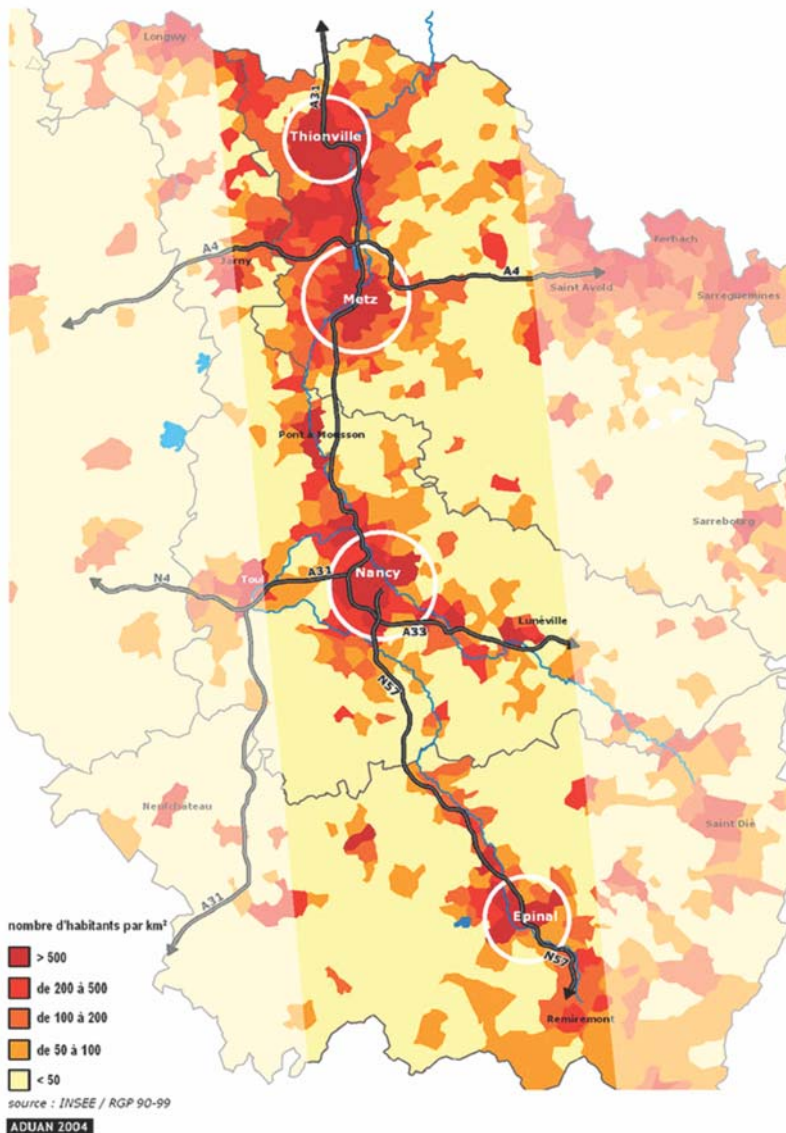
La population du Sillon est plus jeune que la moyenne nationale avec une sur-représentation des 20-39 ans, notamment des femmes actives ayant un emploi. La Lorraine reste une région où les actifs sont plus jeunes que la moyenne française. Ainsi les actifs de plus de 55 ans sont-ils fortement sous-représentés en Lorraine.

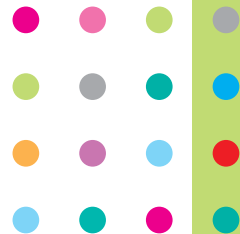
Cette tendance est confortée d'une part par la concentration du phénomène étudiant en milieu urbain et d'autre part par l'atténuation

du déficit migratoire due à une réduction des départs et à une augmentation des arrivées : le Sillon, bénéficiant de la démographie la plus dynamique, témoigne d'un regain d'attractivité de la Lorraine, en particulier pour les jeunes actifs.

En outre, la population du Sillon présente des niveaux de formation plus élevés qu'à l'échelle régionale. Le Sillon localise ainsi 2/3 des diplômés de l'enseignement supérieur.

### Densité de la population du Sillon Lorrain





## c. Les flux et les trafics

Véritable épine dorsale de la Lorraine, les infrastructures de transport du Sillon irriguent une métropole bipolaire composée des agglomérations de Metz et Nancy dont la proximité physique renforce chaque jour les liens et multiplie les échanges, mais génère aussi des problèmes d'environnement et de nuisances.

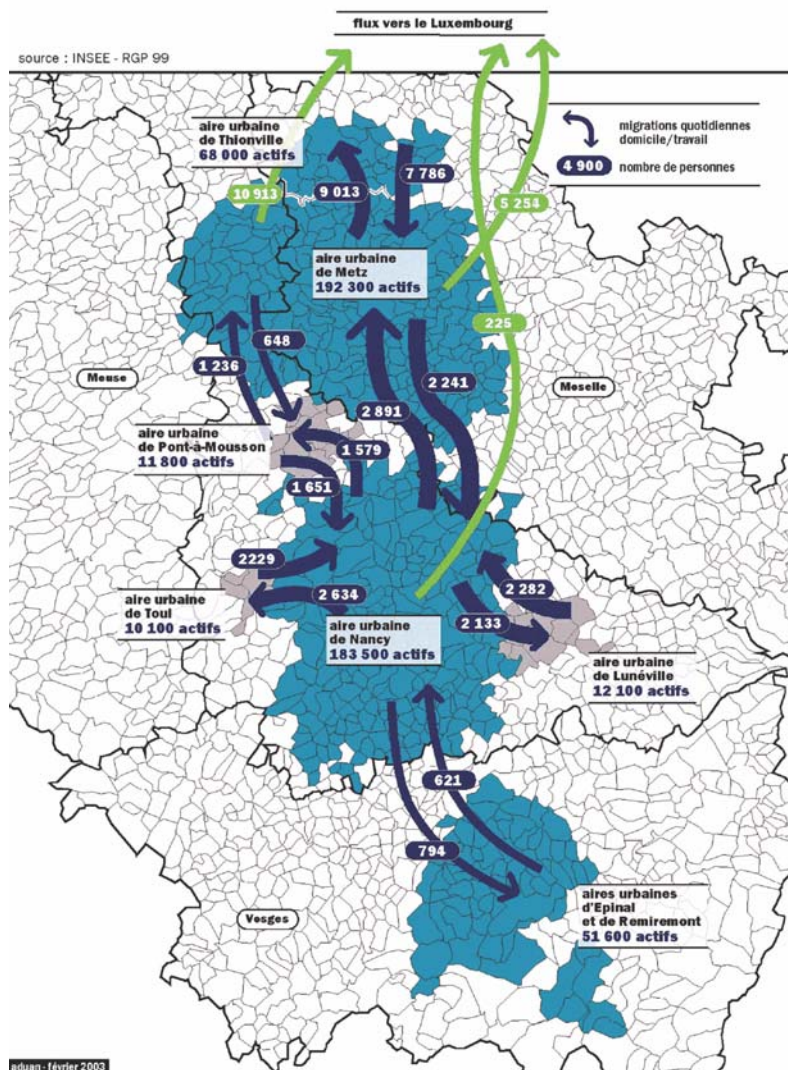
agglomérations principales créent des besoins spécifiques de déplacements, qui se caractérisent notamment par l'importance de la charge en heures de pointe sur des liaisons interurbaines.

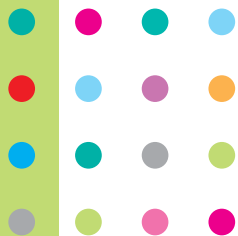
Ces liaisons de centre à centre s'additionnent aux flux de liaisons entre espaces intermédiaires et métropoles régionales et aux flux de transit sur l'axe du Sillon Lorrain renforçant le caractère stratégique du Sillon pour l'ensemble de la Lorraine.

### L'importance du barreau central

La quasi-continuité des aires urbaines, assurée notamment par les espaces intermédiaires, et l'attraction mutuelle qui s'exerce entre les deux

### Les migrations quotidiennes domicile / travail entre aires urbaines

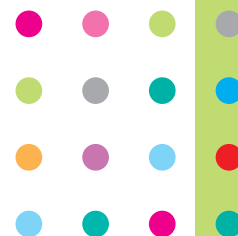




### Des échanges de plus en plus nombreux du Nord au Sud

Les zones d'emploi de Metz et Nancy, qui comptent plus d'emplois que d'actifs, bénéficient d'un taux d'emploi positif, et attirent un nombre croissant de travailleurs.

Zones d'emplois	Emplois offerts	Nombre de migrants entrant	Nombre de migrants sortant	Principales zones en échange
Thionville	90 500	16 600	46 000	Metz, Briey, Luxembourg
Metz	121 500	31 500	20 800	Thionville, Nancy, Briey, Bassin houiller (Forbach)
Nancy	167 700	25 000	19 700	Toul, Lunéville, Metz
Epinal	58 500	7 300	8 900	Remiremont, Saint-Dié, Vosges de l'Ouest



## d. L'économie et l'emploi

### Un emploi en croissance sur le barreau central

Les zones d'emploi des agglomérations du Sillon Lorrain représentent, avec 438 000 emplois, 54 % des emplois régionaux.

Toutes les zones d'emploi du Sillon, à des degrés divers, ont vu leur nombre d'emplois salariés augmenter. Parallèlement, le poids relatif de la population des quatre zones d'emploi du Sillon en Lorraine n'a cessé de croître depuis plus de 40 ans.

Le poids économique du Sillon a en effet augmenté au sein de la Lorraine au cours de ces trente dernières années suite à la mutation du tissu économique et à une concentration du dynamisme économique sur le barreau Nancy-Metz.

### Une économie diversifiée

L'économie s'est diversifiée et tertiaisée ; le poids des cadres et des professions intermédiaires s'est fortement accru : près des ¾ des actifs du Sillon travaillent ainsi dans le secteur des services.

L'emploi salarié des zones de Metz et Nancy est naturellement davantage concerné par les services (80 %), celui des zones de Thionville et Epinal étant davantage tourné vers l'emploi industriel (25 %).

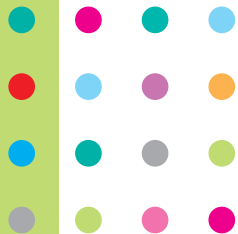
### Une concentration des emplois métropolitains

Le Sillon Lorrain concentre surtout 70 % des emplois métropolitains supérieurs (EMS) de la Lorraine, correspondant à près de 27 000 emplois de haut niveau de qualification - cadres, ingénieurs et équivalent.

### Les emplois métropolitains supérieurs

Territoire	Emploi total (1999)	EMS (1999)	Spécialisations	% des EMS
Région Lorraine	816 272	38 037	Service aux entreprises Recherche Commerce	22,0 19,7 12,0
Aire urbaine de Thionville	52 113	2 089	Gestion industrielle Service aux entreprises Recherche	20,9 19,3 14,7
Aire urbaine de Metz	168 038	9 794	Service aux entreprises Recherche Commerce	24,9 17,3 11,6
Aire urbaine de Nancy	164 246	13 158	Recherche Service aux entreprises Commerce	31,0 22,5 9,1
Aire urbaine d'Epinal	38 906	1 653	Service aux entreprises Banque-assurance Recherche	26,0 12,3 11,4
<b>Total Aires urbaines Sillon Lorrain</b>	<b>423 303</b>	<b>26 694</b>		

Source : Rapport FNAU - L'offre métropolitaine française, Novembre 2003



### Une concentration commerciale dopée par l'effet transfrontalier

Les principales agglomérations du Sillon ont développé une offre commerciale de 1,5 millions de m<sup>2</sup> de plancher commercial (soit 2/3 de la surface de vente régionale et des points de vente de plus de 300 m<sup>2</sup>, hors automobile). Chaque agglomération rayonne sur une large aire de chalandise, dépassant les frontières régionales.

Elles connaissent globalement de faibles taux d'évasion hors Sillon et sont dopées par l'effet transfrontalier, le Nord du Sillon constituant une porte ouverte sur la clientèle luxembourgeoise et belge. Entre Metz et Thionville, une armature commerciale linéaire et d'archipel se développe le long de l'A31, suivant ainsi la continuité de la densité de population.

### Une intensification de l'emploi transfrontalier

Les relations transfrontalières sont traditionnellement plus ancrées dans le Nord du Sillon, avec notamment la zone d'emploi de Thionville. Elles ont par ailleurs tendance à s'intensifier avec l'intégration économique et du marché du travail de plus en plus grande de cette région transfrontalière.

Ainsi 40 000 travailleurs du Sillon Lorrain sont transfrontaliers (soit 45 % des 90 000 frontaliers lorrains au 31 décembre 2002).

Dans la zone d'emploi de Thionville, en 1999, ce sont plus de 24 000 actifs qui franchissent quotidiennement la frontière (dont plus de 90 % à destination des emplois luxembourgeois), soit trois fois plus qu'il y a dix ans.

Le phénomène s'amplifie également dans la zone d'emploi de Metz et concerne 4 000 travailleurs frontaliers en 1999, soit six fois plus qu'il y a dix ans.

### L'activité industrielle et la présence de l'armée demeurent prégnantes

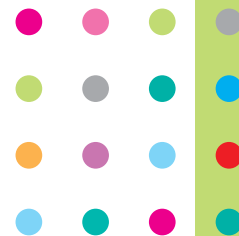
L'axe Thionville-Epinal est encore marqué à la fois par son passé industriel et par le maintien d'un fort potentiel foncier et humain de l'armée en Lorraine, en particulier à Metz (8800 personnels) et à Epinal (1250 personnels).

Les mutations industrielles se sont en effet traduites dans l'espace par une politique volontaire de la Région Lorraine et de l'Etat au travers des contrats de plan. L'action conjuguée des pouvoirs publics a abouti à une reconversion rapide des sites industriels, parfois spectaculaire (pôle de loisirs à Amnéville, parc Walibi à Hagondange, développement de l'industrie automobile, diversification des activités à Pompey-Frouard). Dans les vallées sidérurgiques, l'impact de l'industrie dans le paysage est atténué par une politique publique d'aménagement volontaire et la reconquête par la forêt.

Par ailleurs, le CES Lorraine note dans son rapport<sup>2</sup>, que si l'armée, conformément à la loi de programmation militaire 1997-2002 prévoyant un resserrement du format de ses forces, a procédé à l'abandon de certaines emprises foncières, il n'en demeure pas moins que le Ministère de la Défense reste l'un des plus importants propriétaires fonciers et immobiliers de la Lorraine.

<sup>2</sup> Les Armées en Lorraine, impacts économiques, sociaux et territoriaux - une histoire en devenir - mai 2004

## 2. Un véritable potentiel métropolitain



Le Sillon Lorrain a jusqu'à présent fondé son essor sur des atouts légués par l'histoire, la géographie, l'économie, mais également par son caractère réactif forgé dans la crise et la reconversion des activités d'une grande partie de son territoire.

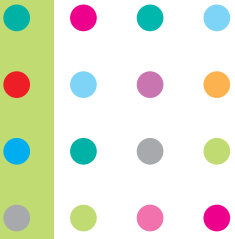
Si d'autres régions françaises ou européennes bénéficient d'atouts naturels et métropolitains indéniables, le Sillon Lorrain est également en mesure de présenter une offre territoriale spécifique, sans compter que l'évolution politique et économique du contexte européen le replace en position privilégiée.

Le Sillon Lorrain a en effet l'avantage d'être bien placé par rapport à deux orientations

majeures du SDEC (Schéma de Développement de l'Espace Communautaire) :

- le positionnement dans un espace susceptible de bénéficier d'une certaine déconcentration des grandes régions urbaines européennes voisines (Bruxelles, la région Rhin/Main, la région parisienne, le triangle Lyon-Saint-Etienne-Grenoble) ;
- le travail en réseau. L'orientation en est rappelée à de multiples reprises au sein du SDEC. L'existence de deux réseaux, Sillon Lorrain et QuattroPole (Metz, Luxembourg, Trèves et Sarrebruck) montre la volonté d'ouverture européenne qui doit s'affirmer sur quelques grandes thématiques.





## a. Un positionnement stratégique sur les échanges européens

Le Sillon Lorrain est d'abord, à l'échelle européenne, un espace de liaison entre le Benelux et le Sillon Rhodanien au sein de l'aire métropolitaine du Nord-Ouest définie par l'Union Européenne.

Le Sillon s'inscrit historiquement (avec l'axe lotharingien) dans l'eurocorridor Nord-Sud qui traverse la Lorraine, organisant une grande partie des échanges entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, entre le Benelux et la vallée du Rhône, permettant des ouvertures vers la Suisse et l'Italie du Nord.

La vallée de la Moselle concentre les flux Nord-Sud qui relient les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, la Lorraine et la vallée du Rhône (et le Sud de l'Europe) mais aussi les échanges interrégionaux et régionaux.

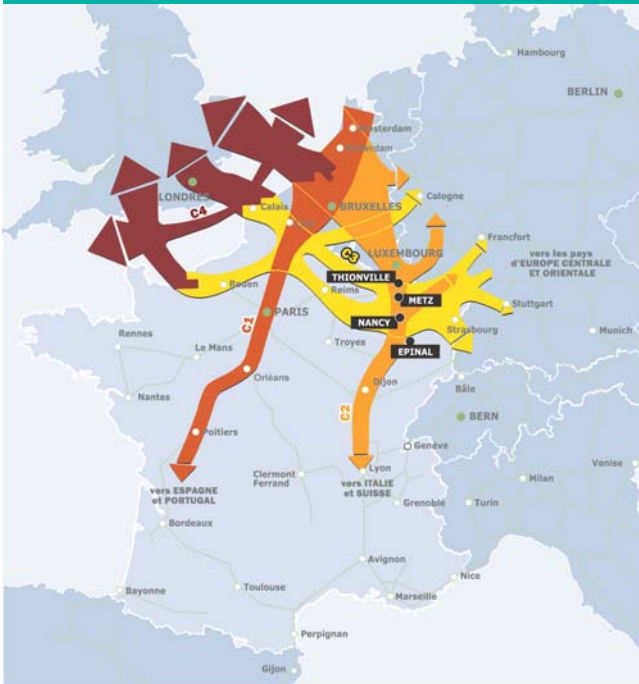
Ainsi plus de 1,2 milliard de tonnes de marchandises sont transportées chaque année dans ce corridor (87% transitent par la route) et les trafics vont s'y développer fortement avec 1,9 milliard de tonnes attendues en 2020.

Grâce à ses infrastructures de communication de premier ordre et à une situation géographique transfrontalière comprenant 24 millions de consommateurs européens dans un rayon de seulement 200 km, le Sillon Lorrain est une terre d'accueil recherchée des entreprises.

Le Sillon concentre déjà la moitié des entreprises étrangères installées en Lorraine et constitue le premier grand axe logistique de la Lorraine, elle-même située à l'épicentre de la richesse européenne : 30 % des marchandises en transit en France passent par le Sillon Lorrain.

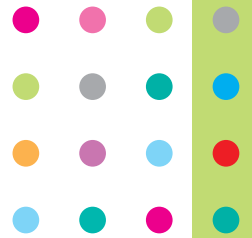
Enfin, 2/3 des touristes transfrontaliers de la France passent par le Sillon Lorrain.

### Le Sillon Lorrain sur l'Eurocorridor Rotterdam-Dijon



- C1** : corridor nord-sud articulé autour du "corridor nord", depuis Rotterdam et Amsterdam, Bruxelles, la métropole lilloise jusqu'au Bassin Parisien et la région Centre ;
- C2** : corridor nord-sud allant des Pays-Bas via l'Allemagne du Nord et la Belgique jusqu'au Luxembourg, la Lorraine, Dijon et au-delà ;
- C3** : corridor est-ouest spatialement plus diffus et portant sur un territoire plus large, ayant pour origine le littoral, comportant plusieurs branches ayant pour origines l'Angleterre de Londres et au-delà (Tunnel-Dunkerque), et Le Havre-Rouen, et aboutissant en Europe Centrale ou en Allemagne, via le nord-est de la France et la Belgique ;
- C4** : relations maritimes interportuaires en Manche - Mer du Nord

source : Union Européenne  
ADUAN - AGURAM 2004



## b. Des coopérations européennes déjà engagées

Partie intégrante de la Grande Région, héritière de l'espace transfrontalier SAAR-LOR-LUX regroupant cinq territoires et 11 millions d'habitants, les composantes du Sillon développent naturellement, depuis des décennies, des relations de toute nature : institutionnelles, économiques, universitaires, culturelles, sportives, etc.

C'est certainement dans le **domaine universitaire** que les coopérations sont les plus fécondes :

Les Universités lorraines sont diversement positionnées. Metz tire parti de son effet de proximité avec 23 coopérations (dont 6 pour l'ISFATES) ; l'Université Henri Poincaré a mis en œuvre 8 coopérations dont 2 bénéficient d'une reconnaissance internationale. Nancy II présente un spectre assez large de coopération d'ampleur diverse. L'INPL compte 3 coopérations de niveau supérieur sur les 5. La coopération est aussi le fait de l'ENIM, de l'ENSAM de l'Ecole des Beaux Arts de Nancy et de l'ESITC de Metz.

Dans le secteur de la physique, des matériaux et de la chimie, la coopération se structure autour d'un axe Nancy-Sarrebruck avec notamment la création d'un laboratoire transfrontalier sans mur entre la Lorraine, la Sarre et le Luxembourg.

L'informatique associe essentiellement le LORIA (Nancy) avec le Max Planck Institut (Sarrebruck) ainsi que les formations de l'ISFATES (Institut Supérieur Franco-Allemand de Techniques, d'Économie et de Sciences, basé à Metz et Sarrebruck).

Les sciences de l'ingénieur constituent le domaine le plus complet qui associe :

- L'INPL (au titre de l'Ecole Européenne d'Ingénieurs en Génie des Matériaux, de l'Ecole Nationale Supérieure des Industries Chimiques et de l'Ecole Nationale Supérieure en Génie des Systèmes Industriels)
- L'ENSAM qui renforce son partenariat franco-allemand,
- Trois filières de l'ISFATES
- L'ENSGSI avec Kaiserslautern

- L'EEIGM avec Sarrebruck
- L'ENIM avec Kaiserslautern
- L'Ecole Supérieure d'Ingénieurs des Travaux de la Construction en phase de définition d'un partenariat avec Kaiserslautern.

En gestion, administration, management et logistique, on recense de nombreux accords de coopération dont certains connaissent des formes diverses. Les formations dispensées dans le cadre de l'ISFATES et celles qui associent Nancy II et la Chambre Luxembourgeoise des Employés Privés enregistrent la meilleure fréquentation.

Le SCEFAT (second cycle d'études franco-allemandes transfrontalières entre Metz et Sarrebruck) et la coopération Metz-Luxembourg pour la philosophie, constituent les éléments phare de la coopération universitaire dans les sciences humaines où les initiatives sont multiples.

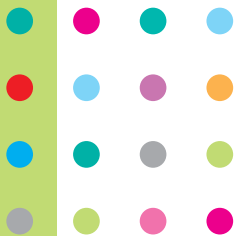
Dans le domaine de la **biologie-médecine-santé**, la coopération principale associe les facultés de médecine de Nancy et de la Sarre. S'y ajoutent plusieurs projets de recherche, notamment dans les spécialités de la synthèse organique, de la virologie et de la recherche cardio-vasculaire.

**L'art et la culture** sont présents dans la coopération transfrontalière par les thèmes du verre (Ecole des Beaux-Arts de Nancy, de Sarrebruck et Centres de Meisenthal et Vannes-le-Châtel) et du cinéma (Fimbüro et Centre Audiovisuel de l'Université de Metz)

Dans le domaine de **l'économie**, le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie a pris l'habitude de se concerter au plan transfrontalier. Des projets en sont nés. Des synergies entre entreprises ont été créées. Des opérations innovantes ont été initiées par les Chambres de Métiers dans le domaine de l'artisanat d'art.

Epinal souhaite par ailleurs développer les collaborations scientifiques et économiques à partir de 2005 grâce au pôle fibres.

**Les Technologies de l'Information et de la Communication** constituent l'axe principal du QuattroPole.



## c. Des foyers de rayonnement dans le Grand Est

Situé au cœur du Grand Est, le Sillon Lorrain fait la preuve de son attractivité et de son rayonnement dans les échanges de ses pôles d'excellence, en particulier universitaire, hospitalier, de recherche.

### L'enseignement supérieur et la recherche

Avec 70 000 étudiants inscrits dans les quatre universités et les grandes écoles de l'académie Nancy-Metz, le Sillon Lorrain est un pôle universitaire de tout premier ordre, ouvert sur le monde, dans lequel les collectivités locales se sont fortement impliquées.

Espace pluridisciplinaire de formations, de recherche et de développement, le Sillon Lorrain se caractérise par des enseignements d'excellence dans le domaine de l'informatique et des mathématiques, du génie des matériaux, des sciences du vivant et de la santé, de l'eau et de l'environnement.

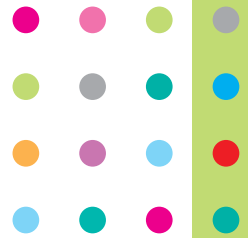
Universités et écoles d'ingénieurs génèrent un potentiel de recherche et d'appui technologique riche renforcé par la présence de grands organismes nationaux (CNRS, INRA, INSERM...) qui côtoient les laboratoires privés.

Cependant, l'appareil de formation supérieure et de recherche publique n'a pas encore acquis une notoriété et une lisibilité suffisante dans le concert européen. S'il offre de réelles possibilités de développement de services supérieurs dans l'interface industrie-recherche, il reste encore trop tributaire de la conjoncture et d'un manque de valorisation économique des résultats de la recherche.

Une fédération des universités et établissements d'enseignement supérieur de Lorraine s'est déjà constituée en 1993 en un Pôle universitaire européen chargé de renforcer leur attractivité au plan européen.

Plus récemment, les quatre universités lorraines se sont unies en 2004 pour présenter un programme de formation coordonné.

De solides complémentarités sont également recherchées avec la future université internationale du Grand Duché de Luxembourg.



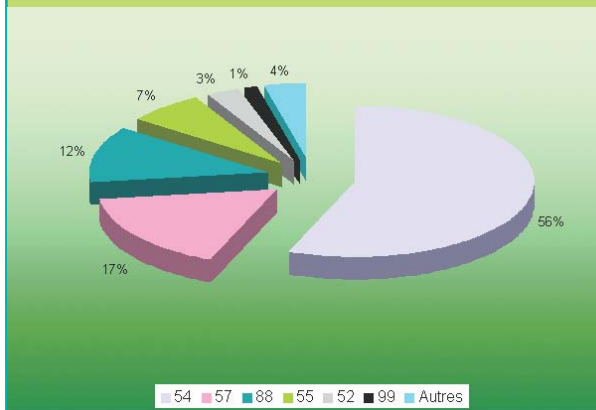
## La santé

L'offre sanitaire et médicale, tant publique que privée, rayonne autant sur le Grand Est que sur les pays limitrophes, comme le montre le graphique suivant du Centre Hospitalier Universitaire de Nancy, l'établissement hospitalo-universitaire de référence en Lorraine.

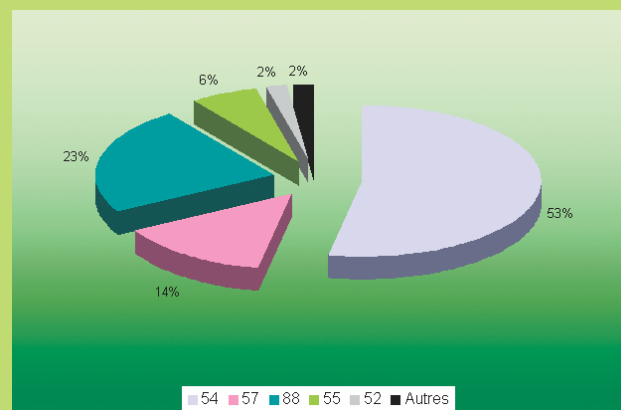
Précisons que le CHU de Nancy accueille un grand nombre de patients originaires du Grand-Duché de Luxembourg et que Metz reçoit les grands brûlés. Le flux en direction de la Lorraine est de 1300 (contre 800 en sens inverse).

### Répartition des séjours selon le département d'origine des patients (> 1%)

CMD 1 à 23, 25 à 27 et CM24 hors séances



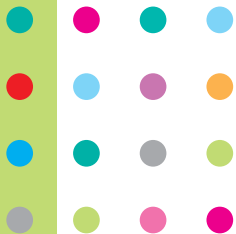
Nombre de séances CM 24



Le pôle santé nancéien est le centre de projets structurants dans le Grand Est ; il développe des coopérations avec d'autres établissements de pointe, en particulier dans le cadre de la lutte contre le cancer, où sont mobilisés le centre régional Alexis Vautrin, le Petscan et le Cyclotron, le Cancéropôle prévu en 2007. L'Établissement Français du Sang Lorraine-Champagne va réaliser, quant à lui, une nouvelle construction intitulée " Maison

du Don " qui accueillera l'administration générale du siège régional et un plateau technique.

Recherche clinique et en santé publique, nouvelles technologies, matériaux, génie des matériaux ou encore industries alimentaires attirent de nombreux symposiums internationaux.



### Une offre immobilière tertiaire de haute qualité

Outre le potentiel du Sillon Lorrain en matière d'emplois métropolitains supérieurs, la grande force des agglomérations du Sillon Lorrain, comparées à d'autres entre Paris et Strasbourg, est de disposer d'espaces mutables, en plein centre ville, immédiatement reliés à la gare.

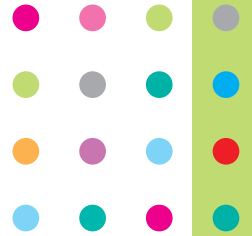
Avec un trafic en hausse de 70 à 90 % selon les projections en gare, une proximité nouvelle avec l'Ile-de-France, et surtout avec la 2<sup>ème</sup> plate-forme aérienne d'Europe à Roissy, le marché immobilier du Sillon attire déjà des investisseurs pierre-papier intéressés par ces perspectives de développement.

Avec des prix de bureaux moyens (110 €/m<sup>2</sup>/an) deux fois moins chers que ceux rencontrés à Marne-la-Vallée (220 €/m<sup>2</sup>/an), inférieurs d'un tiers à Strasbourg (150 €/m<sup>2</sup>/an), et une place centrale dans le Grand Est, le Sillon Lorrain constitue une véritable offre alternative à 1h10 de Roissy-Charles de Gaulle, pour servir de base aux entreprises sur le quart Nord-Est de la France avec une ouverture sur les marchés limitrophes.

Enfin, l'espace central situé entre Metz et Nancy, qui accueille déjà l'A31, la Moselle canalisée à grand gabarit, l'aéroport Metz-Nancy Lorraine, et bientôt la gare d'interconnexion de la LGV Est-européenne, présente l'opportunité d'aménager un potentiel foncier de plus de 1 000 ha.

" Une piste de développement orientée vers le fret express et la logistique pourrait être exploitée, afin de fixer la valeur ajoutée liée aux flux transitant par la Lorraine. Ces activités s'inscriraient alors comme un support au développement de nouvelles technologies de la communication ou encore au traitement intelligent des flux et de l'information ", note ADIELOR / ISIS<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville - rapport de la phase 2 - novembre 2004.



## d. Une offre territoriale spécifique

Freins inéluctables du développement régional pendant longtemps, l'éclatement des pôles économiques et les polarités urbaines, qui confèrent un maillage urbain faiblement structuré, se révèlent aujourd'hui un atout considérable. En effet, l'augmentation de la mobilité et l'extension des zones de chalandise, dans une tendance à l'intégration des régions européennes, modifient la géographie des territoires.

Le polycentrisme devient aujourd'hui un atout plus qu'un inconvénient au regard de l'évolution de la mobilité par la route, de l'amélioration de l'offre en transports en commun et des disponibilités foncières. Le Sillon Lorrain peut s'appuyer sur un maillage de villes secondaires, de villes et bourgs relais pour élargir son offre résidentielle sur plus de 800 communes rurales distantes de moins de 30 minutes d'un centre de services agglomérés ou à 15 minutes d'un échangeur.

Le barreau moteur du Sillon Lorrain se prolonge au Nord dans une dynamique essentiellement résidentielle, avec développement du travail frontalier et implantation de résidents belges et luxembourgeois.

Ce phénomène frontalier peut être considéré comme une opportunité s'il implique une orientation maîtrisée des choix résidentiels, d'organisation des transports, d'adaptation du potentiel de formation.

Il s'ouvre au Sud sur le massif vosgien avec Epinal, Remiremont, inscrites dans un cercle " vertueux " de croissance de l'emploi et de la population. Ces villes moyennes constituent l'armature du piémont vosgien lorrain, sur laquelle repose notamment l'économie résidentielle (commerces et services à la population).

# 3. Risques et opportunités

## a. Les menaces

**Le rayonnement national et européen du tissu économique régional est confronté à trois risques de décrochage majeurs :**

### Une démographie préoccupante

Selon l'INSEE<sup>4</sup>, la Lorraine se trouve depuis quinze ans dans le groupe des régions à faible croissance démographique. L'excédent naturel ne compense plus suffisamment le déficit migratoire.

La situation est moins défavorable dans les départements urbanisés et dans le Sillon Lorrain qui, profitant du resserrement démographique, voit sa population augmenter depuis 40 ans.

Cependant, selon les projections de l'INSEE en 2020, la Lorraine serait l'une des régions qui perdraient le plus d'habitants (- 2%) et à l'intérieur du Sillon Lorrain, seule la zone d'emploi de Metz connaîtrait une évolution positive (comme Toul, Sarreguemines et Sarrebourg en Lorraine).

<sup>4</sup> La Lorraine face à son avenir - INSEE/IL2E - juin 2003

### Des disparités économiques croissantes

Par ailleurs, le tissu économique n'est pas homogène sur l'ensemble du Sillon, de Thionville à Epinal, mais également de manière transversale dans l'ensemble du territoire régional.

A l'échelle nationale, l'image économique de la Lorraine est encore globalement celle d'une région industrielle. Si le Nord et le Sud de la région ont gardé le profil industriel des régions du Grand Est, la reconversion économique engagée il y a plusieurs décennies a considérablement diversifié le tissu économique des agglomérations. La promotion commune des forces lorraines et d'une image économique novatrice a été engagée depuis plusieurs années (par exemple à travers la participation commune à des salons professionnels comme le SECA ou le MIPIM) mais elle demande à être renforcée.

A l'échelle régionale, le Sillon Lorrain est placé entre une zone économique transfrontalière site " de hautes pressions économiques " et une autre zone méridionale composée de territoires peu dynamiques. Ces attractions centrifuges constituent, toujours selon l'INSEE, un risque majeur pour la région. " Ce risque est d'autant

plus grand que le positionnement de Metz et de Nancy est ambivalent, au regard de leurs fonctions supérieures qui sont complémentaires et non concurrentes, et de leur dynamisme en termes de population et d'emploi, qui pourrait susciter un jeu de compétition ".

### Le retard dans la mise à niveau européen des infrastructures de desserte, matérielles et immatérielles.

**Aux liaisons routières** interurbaines de centre à centre s'additionnent les flux de liaisons entre espaces intermédiaires et métropoles régionales. Les flux de transit sur l'axe du Sillon Lorrain renforcent les circulations en particulier sur l'A31, autoroute gratuite entre la frontière luxembourgeoise et le Sud de Nancy. La saturation de cet axe vital est prévue entre 2006 et 2010 ; elle pose à court terme des problèmes graves de sécurité des personnes et de fluidité des échanges.

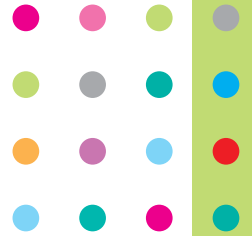
Le Sillon Lorrain forme aussi un **carrefour d'échanges ferré** avec l'axe Ouest-Est Paris-Strasbourg.

Les liaisons actuelles voyageurs et fret au Sud du Sillon (Epinal/Franche-Comté/Alsace/Suisse) sont handicapées par l'absence de franchissement aisé des Vosges et Epinal se trouve en position d'évitement sur les liaisons nationales qui utilisent l'axe Toul-Dijon.

Les rames du TGV Est-Europe, annoncé en Lorraine en 2007, emprunteront quant à elles les voies du Sillon pour rejoindre Metz, Nancy, le Luxembourg et les Vosges, accroissant le trafic sur cet axe déjà extrêmement chargé.

Si le principe de la localisation de la gare d'interconnexion semble acquis, il reste à aménager l'espace central situé entre Vandières et Louvigny permettant une articulation optimale entre le TGV, l'autoroute A 31 et l'aéroport régional.

De plus, il s'agira de préserver voire d'améliorer encore la qualité de la desserte (horaires, cadencements, liaisons) que ce soit depuis Paris ou en direction de l'Allemagne et de l'Europe Centrale.



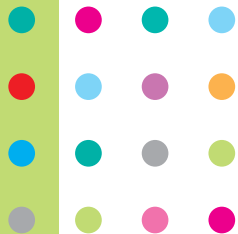
**La Moselle canalisée** qui permet des relations vers les grands ports de la Mer du Nord constitue un autre atout indéniable pour le Sillon Lorrain, car elle assure des liaisons peu coûteuses et très fiables pour le transport de pondéreux et de plus en plus de conteneurs.

La voie d'eau contribue en Lorraine plus que la moyenne nationale au transport de marchandises mais elle ne bénéficie pas de toute la synergie d'une intégration dans un réseau européen de voies à grand gabarit. Il manque en effet une relation vers le Sud (liaison Moselle/Saône qui permettrait de relier les ports de la Mer du Nord et ceux de la Méditerranée par la vallée du Rhône) et vers l'Ile-de-France (Seine-Est).

**La desserte aérienne du Sillon Lorrain** s'est dégradée ces dernières années, avec la baisse du niveau de service (départ de l'opérateur historique voyageur, réduction des liaisons d'Air France, baisse du fret aérien avec le départ de DHL et de la Poste) et une stagnation du nombre de voyageurs transportés (environ 0,3 M par an). En outre, la zone aéroportuaire n'a pas capitalisé toutes les opportunités de développement.

Enfin, les initiatives concernant **l'aménagement numérique du territoire** en haut débit sont nombreuses en Lorraine. Elles manquent toutefois de cohérence et de continuité entre villes du Sillon. Pour demeurer compétitives à l'échelle internationale, les agglomérations du Sillon demandent également à être alimentées par le très haut débit, en particulier leurs entreprises, leurs établissements d'enseignement supérieur, de santé et de recherche.

En l'absence d'un effort très conséquent pour mettre à niveau européen ses infrastructures, le Sillon Lorrain et, avec lui, l'ensemble de la Région, risquent de se trouver placés en situation d'évitement par les grands flux, alors qu'il constitue un axe naturel de liaison entre la Mer du Nord et la Méditerranée.



## b. Les chances à saisir

### Tirer profit de l'arrivée du TGV Est-Européen

L'arrivée du TGV Est-Européen en 2007 constitue une véritable opportunité, en particulier pour le développement des centre-agglomérations.

La grande force des agglomérations du Sillon Lorrain, comparées à d'autres, est de disposer d'espaces mutables, en plein centre ville, immédiatement reliés à la gare. Le marché immobilier du Sillon attire déjà des investisseurs pierre-papier intéressés par ces perspectives de développement.

L'arrivée du TGV a accéléré la tertiarisation du quartier de la gare de Nancy, où figure déjà le centre d'affaires de la Tour Thiers. Ainsi les 5 500 m<sup>2</sup> de bureaux de l'opération Saint-Léon livrés en 2000 sont-ils déjà tous occupés ; les 6000 m<sup>2</sup> de l'immeuble République à livrer en 2007 devraient rencontrer le même succès de commercialisation.

Le centre-ville messin bénéficiera bientôt de la restructuration de l'ancien Tri Postal (2 400 m<sup>2</sup>), et à plus long terme des 50 000 m<sup>2</sup> envisagés sur le nouveau quartier de l'Amphithéâtre à proximité de la gare.

Enfin, la position privilégiée du Sillon Lorrain au croisement des deux principaux eurocorridors de transports de marchandises doit encore être optimisée par le renforcement de l'accueil d'activités logistiques d'intérêt européen.

### Renforcer les dynamiques universitaires, économiques, commerciales et culturelles

Ce renforcement concerne aussi bien la France que les pays frontaliers du Sillon, en particulier le Luxembourg (future université d'Esch-Belval), prolongement naturel du Sillon Lorrain.

Il existe déjà une quarantaine de réseaux de coopération universitaire au sein de la Grande Région mais ils sont souvent mal connus ; ils ont surtout besoin d'un soutien clairement affiché.

La création de l'Université de Luxembourg est une opportunité ; elle n'est pas la seule ; l'ouverture sur le monde germanique avec l'appui de l'Université franco-allemande, dont le siège est à Sarrebruck, constitue un appui à rechercher systématiquement.

De plus, en accueillant des milliers d'étudiants et de chercheurs étrangers de tous les continents, les universités et grandes écoles du Sillon contribuent à former de nombreux décideurs économiques, administratifs, universitaires ou culturels de ces pays.

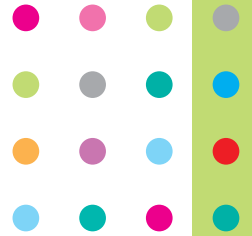
Le Sillon Lorrain se distingue par ailleurs par l'excellence de son offre sanitaire et médicale, tant publique que privée, maillée au sein du Sillon et rayonnant sur le Grand Est et les pays limitrophes.

Le développement des coopérations à l'échelle du Grand Est marque le début d'un mouvement de concertation plus intense entre organisations sanitaires, gage d'une plus grande sécurité sanitaire et d'une meilleure garantie d'accès aux soins.

Le Sillon Lorrain, au travers de ses agglomérations, présente enfin une qualité et une diversité de choix culturels assez remarquable en région.

Plusieurs grands évènements d'envergure nationale et internationale font fructifier l'image culturelle des grandes villes du Sillon (cf. l'exposition " les guerriers de l'éternité " à Metz, la manifestation " Nancy 2005, le temps des Lumières " ; Nancy célébrera en 2005 le 250e anniversaire de la Place Stanislas, symbole de la ville dans le monde entier, classée " patrimoine mondial de l'humanité " par l'UNESCO).

Sans être une destination touristique par essence, le Sillon Lorrain dispose d'un potentiel important qui repose d'abord sur un tourisme urbain et de courts séjours. Les différents territoires du Sillon sont plutôt complémentaires en terme d'offre,



même si les logiques de promotion touristique demeurent encore trop individuelles. En dehors du tourisme local, Nancy et Metz sont davantage concernées par le tourisme urbain, de congrès et les grands événements, saisonniers ou de caractère exceptionnel.

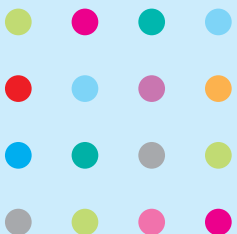
A cet égard, " Luxembourg et Grande Région capitale européenne de la culture " en 2007 est une occasion à saisir.

Enfin, l'identité composite du Sillon Lorrain incite le réseau de villes à promouvoir le Sillon de façon cohérente de manière à renforcer sa lisibilité et son unité.

Le travail en commun sur un espace européen de proximité ne doit pas conduire à négliger les opportunités de collaboration dans un cadre interrégional ou transnational élargi (le Sillon est situé sur le corridor C2). La capacité de maîtrise d'ouvrage de projets européens complexes doit être recherchée à l'image de ce que d'autres régions françaises ont déjà accompli.



# Organisation métropolitaine



# L'organisation métropolitaine : un processus en trois temps

**L'organisation politique et technique portée par le Sillon Lorrain s'inscrit dans une démarche qui se décline en trois temps :**

- Le temps court de la réponse à l'appel à coopération par le réseau de villes (2004)
- Le temps intermédiaire de la co-élaboration du projet métropolitain (2005-2006)
- Le temps long de la gestion du projet, après signature du contrat métropolitain (à partir de 2007)

Chacune des phases correspond à une étape de maturation politique, technique et administrative, qui doit renforcer l'identité du territoire, et conduire vers des stratégies de rayonnement et d'attractivité nouvelles au profit de l'aire métropolitaine.

Cette démarche progressive est fondée sur le partenariat, l'échange et l'animation.

L'organisation politique et technique doit faire preuve tout au long de la démarche d'une capacité d'adaptation et de réactivité répondant aux enjeux poursuivis.

En se fondant sur un fonctionnement souple, il s'agit, graduellement, d'adjoindre, dans le respect de leurs responsabilités et compétences, l'ensemble des acteurs concernés par le projet global du territoire métropolitain, en particulier les " forces vives " de l'aire métropolitaine.

Il s'agit, de fait, d'une approche tout à la fois ambitieuse et pragmatique.

## 1. Le pilotage informel du réseau de villes (1998- 2004)

Le mode de fonctionnement actuel du Sillon Lorrain est le fruit d'une volonté politique des quatre agglomérations fondatrices visant d'une part à partager de grands enjeux communs de développement, d'autre part à faire reconnaître ceux-ci ainsi que les spécificités de leurs territoires, par les autres acteurs du développement régional tels que l'Etat et la Région.

De fait, il n'a pas été souhaité l'instauration d'une organisation lourde et contrainte, évitant ainsi la tentation de création d'une entité supra-collectivités et permettant de disposer du maximum de souplesse et de réactivité dans l'action ainsi que d'une large liberté d'expression.

**L'animation actuelle du réseau de villes s'articule autour de trois instances :**

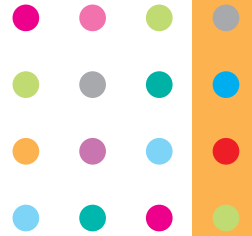
- Un comité de pilotage du Sillon Lorrain, regroupant les représentants des exécutifs des collectivités sur la base d'un principe de présidence tournante ; le secrétariat permanent est assuré par la collectivité assurant la Présidence.
- Un comité technique du Sillon Lorrain, composé des directions des services des collectivités ; le secrétariat technique permanent est assuré par l'ADUAN.

- Une animation technique confiée par le Sillon Lorrain à l'ADUAN, qui réalise par ailleurs les études conjointement avec l'AGURAM.

Ce mode de fonctionnement a permis jusqu'à présent de forger une culture commune, de partager des connaissances sur un même territoire, d'exprimer une volonté concertée de développement, de formaliser des premiers projets partagés et de faire reconnaître le fait métropolitain au travers d'une contractualisation tant avec l'Etat qu'avec la Région.

Ainsi, le Sillon dispose d'une habitude de méthode de travail opérationnelle permettant de répondre, dans sa première session, aux attentes exprimées par l'appel à projet. Dès lors, l'ensemble des partenaires de l'espace métropolitain, après une concertation avec l'ensemble des services de l'Etat concernés et le Conseil Régional, a choisi de conserver dans la phase de réponse à l'appel à projet sa méthode de fonctionnement actuel, tout en créant les conditions de son évolution par l'association d'autres partenaires publics et socio-économiques.

## 2. Un pilotage nouveau pour élaborer le projet métropolitain (2005-2006)



L'objectif d'élaborer une stratégie de développement commune, durant ces deux années, pour permettre la signature d'un contrat métropolitain, amène bien entendu à reconsidérer le mode d'organisation politique et d'ingénierie territoriale du Sillon Lorrain.

Cette phase intermédiaire de maturation du projet métropolitain est une phase créatrice, expérimentale et ouverte.

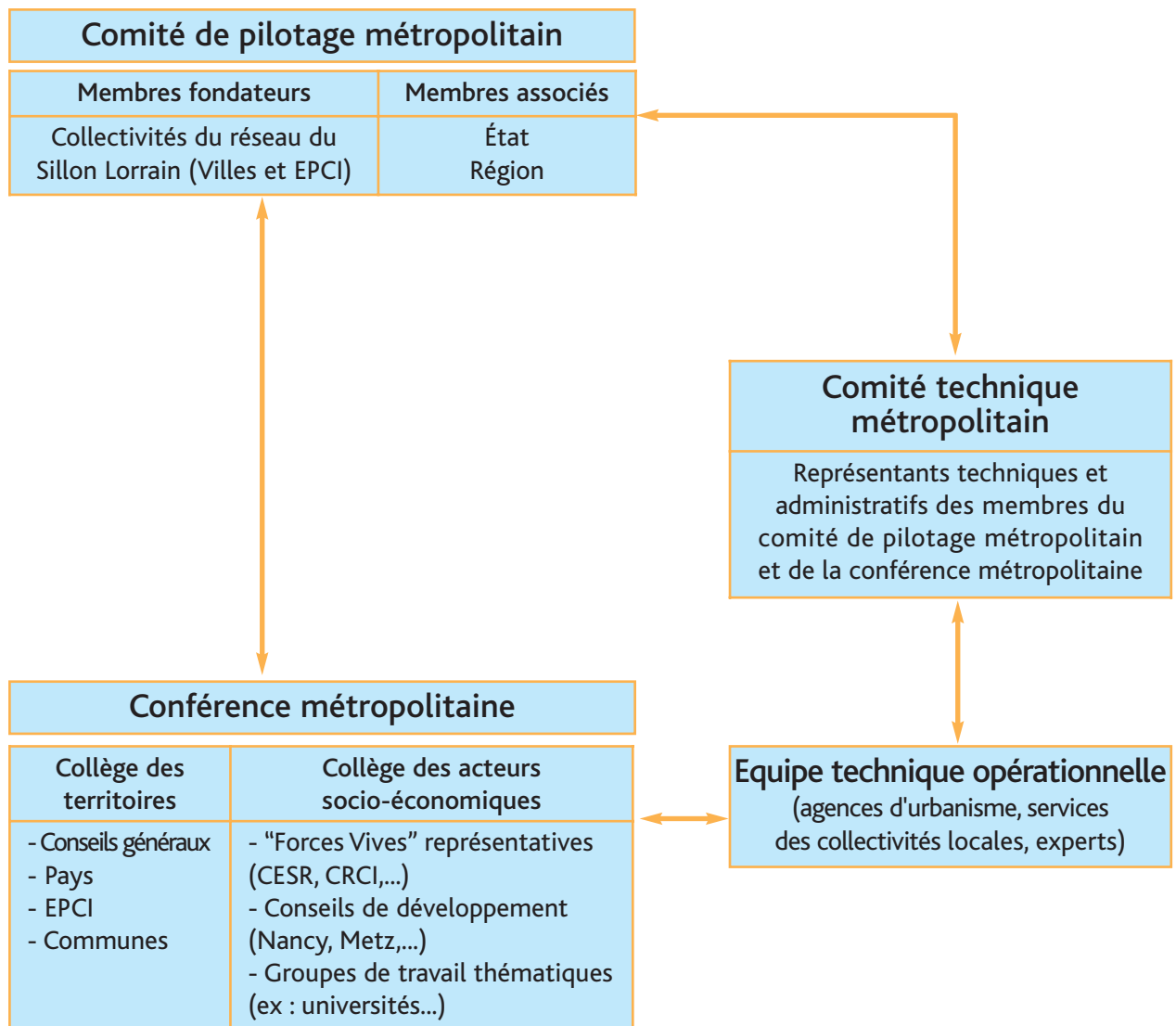
- **Créatrice** parce qu'il s'agit de faire appel à tous les champs thématiques et à toutes les forces disciplinaires pour enrichir, de façon itérative, le projet ;
- **Expérimentale** parce qu'il s'agit de consolider une organisation d'agglomérations par une organisation à l'échelle métropolitaine ;

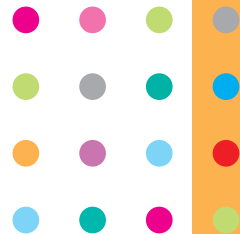
- **Ouverte** parce qu'il s'agit d'associer l'ensemble des acteurs de son développement qu'ils soient propres au réseau des villes du Sillon ou qu'ils participent de sa dynamique par une proximité territoriale.

Cette étape de formalisation du projet commun, grâce à l'élargissement et la fédération des partenaires, doit par ailleurs être à même de définir les modes de pilotage aptes à répondre aux défis ultérieurs de mise en œuvre opérationnelle de la stratégie ainsi formalisée.

De fait, il est proposé, pour la durée de l'élaboration du projet métropolitain, d'organiser le pilotage politique et technique autour de deux espaces politiques et d'un dispositif technique.

# Organisation métropolitaine





## a. Les instances chargées du pilotage politique

Sous l'autorité du Président en exercice du réseau de villes du Sillon Lorrain :

### Un comité de pilotage métropolitain

Il est l'organe d'impulsion et de décision privilégié.

Il est composé :

- des membres fondateurs du réseau de villes : collectivités représentatives des territoires de Thionville, Metz, Nancy, Epinal ;
- des membres associés : Etat et Conseil Régional.

Il a pour objet :

- d'arrêter les actions structurantes qui composeront le projet métropolitain,
- de suivre l'état d'avancement de la démarche et la gestion des moyens qui y sont affectés,
- d'approuver la réalisation d'études ou diagnostics permettant d'enrichir les réflexions menées,
- de mandater en tant que de besoin l'équipe technique opérationnelle en charge de la gestion du projet pour la réalisation de travaux spécifiques (analyses, animation, colloques, séminaires, conférences...) nécessaires au bon déroulement du projet,
- d'élaborer un projet de mode de gouvernance du projet métropolitain applicable dès sa mise en œuvre opérationnelle à partir de 2007.

### Une Conférence métropolitaine

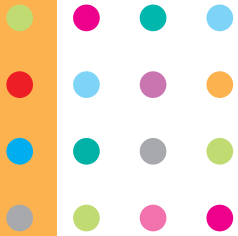
La conférence métropolitaine est l'organe de débat et d'association privilégié.

Elle est composée de deux collèges :

- un collège des territoires, organe privilégié de l'association des territoires participant soit de l'identité du projet métropolitain, soit de son rayonnement régional (départements, pays, communautés de communes, communes...).
- un collège des acteurs socio-économiques, organe privilégié de l'implication des " forces vives " concernées : fédérations socioprofessionnelles représentatives de l'espace métropolitain, chambres consulaires, Conseil Economique et Social de Lorraine, conseils de développement des agglomérations ou des Pays, universités, etc.

Elle a pour objet :

- de participer et d'enrichir la réflexion prospective
- d'exprimer les attentes des territoires et des acteurs socio-économiques au sein d'un projet métropolitain,
- d'émettre un avis sur les synthèses des travaux menés et les propositions concernant les actions structurantes du projet métropolitain,
- de proposer au comité de pilotage des études ou des expertises complémentaires, contribuant à l'élaboration du projet métropolitain,
- d'enrichir le projet de mode de gouvernance du projet métropolitain applicable dès sa mise en œuvre opérationnelle à partir de 2007.



## b. L'instance chargée de l'organisation technique

**Sous l'autorité du Président en exercice du réseau de villes du Sillon Lorrain :**

### Un comité technique métropolitain

**C'est l'organe privilégié de garantie de la qualité technique des travaux et de la bonne organisation de l'ingénierie technique** (travaux réalisés en interne, appel à la sous-traitance...).

**Il est composé** des représentants techniques et administratifs :

- des membres du comité de pilotage métropolitain (directions des services de l'Etat, de la Région, des Agglomérations du Sillon avec leurs agences d'urbanisme et de développement)
- des membres de la conférence métropolitaine.

### Une équipe technique opérationnelle

Le comité technique métropolitain s'appuie dans sa mission sur une équipe technique composée des Agences d'Urbanisme et des services des collectivités locales, le cas échéant sur des experts extérieurs. Ces experts, choisis au niveau national au regard de leurs expériences y compris européennes, seront en charge d'apporter une vision comparative et stratégique.

**L'équipe technique assure les fonctions de :**

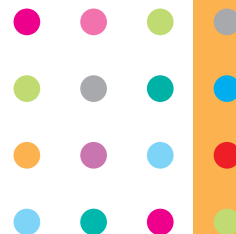
- préparation technique des réunions du comité de pilotage métropolitain,
- suivi et bonne exécution des travaux engagés,
- proposition de commandes d'expertises complémentaires exogènes au territoire métropolitain.

**Le portage financier des missions d'études ou d'expertises de l'équipe technique pourrait être assuré :**

- par des fonds en provenance de l'Etat, notamment de la DATAR,
- par une contribution en moyens humains des quatre agglomérations, à parité financière des fonds engagés par l'Etat,
- par des financements issus de collectivités territoriales régionales.

**Les sommes sollicitées auprès de la DATAR dans le cadre de l'élaboration du projet métropolitain (2005-2006), s'élèvent à 0,4 millions d'euros à répartir sur deux ans.**

# 3. Un pilotage de mise en œuvre du contrat métropolitain (à partir de 2007)



Au-delà de la formalisation proprement dite du projet métropolitain, la question de la mise en œuvre du contrat entre les partenaires, l'Etat et la Région, et en conséquence de sa gouvernance, apparaît fondamentale.

Il s'agira ainsi, à la lumière des modes de gouvernance passés du Sillon Lorrain, et à partir de l'expérience des modalités de pilotage de l'élaboration proprement dite du projet métropolitain, de procéder aux ajustements de la future gouvernance qu'il conviendra de mettre en œuvre dès 2007, au moment du commencement de la phase opérationnelle.

L'organisation du pilotage proposée pour la phase d'élaboration, pourra constituer un premier socle de réflexion pour la formalisation de la gouvernance de cette nouvelle étape.

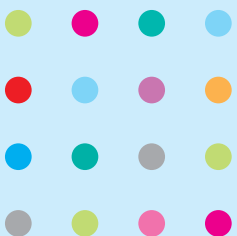
## **Cette gouvernance doit :**

- mettre en œuvre et suivre le contrat métropolitain ;
- poursuivre le dialogue et la réflexion partagée ;
- contribuer au renforcement de la culture métropolitaine ;
- assurer la communication.

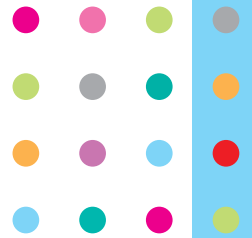
Elle devra s'attacher à intégrer les nombreuses dynamiques territoriales engagées, qu'elles soient d'impulsions nationales, régionales ou relevant de l'Etat en Région (SCOT, pôles de compétitivité, Pays, travaux prospectifs et de planification, comité de bassin d'emplois, comité emplois/formations...).



# Cadre du travail pour 2005-2006







**A** travers le diagnostic partagé du réseau de villes réalisé en 2003 préalablement à la signature du contrat d'objectifs, mais aussi à travers le diagnostic régional de l'INSEE élaboré dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, ou encore via les exercices de prospective ou de planification en cours, le réseau de villes du Sillon Lorrain dispose déjà de travaux de fond conséquents.

L'importance de ces travaux a permis aux équipes en charge de la réponse à l'appel à projet une réactivité immédiate. Un ensemble de pistes susceptibles d'ouvrir, au cours des deux prochaines années et au-delà, un ensemble de travaux sur des " accélérateurs de métropolisation " crédibles et mobilisateurs, a ainsi pu être rapidement mis à plat.

Regroupés en trois familles - **Développement, Accessibilité, Rayonnement/Attractivité** - dix axes thématiques ont été définis.

Au-delà des premiers échanges d'ores et déjà engagés entre juillet et décembre avec institutions et forces vives métropolitaines, ces axes permettent d'évoquer les principaux enjeux et fils conducteurs du projet pour les deux années à venir, ainsi que l'ensemble des chantiers qu'il sera nécessaire de conduire dans la prochaine décennie pour atteindre un seuil de compétitivité significatif.

Les axes de travail relayeront également les grands dossiers d'intérêt national ou d'ambition métropolitaine déjà programmés et financés tels la LGV-Est, l'antenne Beaubourg à Metz, ARTEM à Nancy ou les importantes réflexions en cours autour, par exemple, de la saturation de l'A 31. Le programme de travail s'inscrit également dans les perspectives aujourd'hui offertes par les chantiers ouverts autour des " Pôles de compétitivité ", du processus universitaire " LMD ", etc.

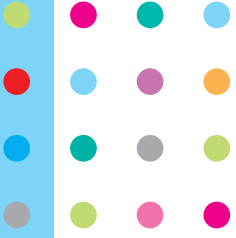
Dans un souci tout à la fois didactique et méthodologique, l'ensemble des axes de travail est présenté de façon homogène.

Chaque fiche descriptive reprend ainsi :

- La problématique émergente
- Les enjeux et l'impact régional attendu
- Les orientations
- Les partenariats spécifiques nécessaires (l'ensemble des acteurs siégeant au titre de la conférence métropolitaine est systématiquement associé à l'ensemble des travaux. Ils ne figurent pas de ce fait sur chaque fiche au chapitre des partenaires ou responsables de chaque axe d'investigation).
- Les missions et tâches à engager (il s'agit des actions immatérielles s'inscrivant dans le cadre de l'appel à coopération, mais également de tous les travaux qui, à l'initiative de l'un ou l'autre des partenaires, devraient accompagner ces deux années de montée en puissance du concept métropolitain)

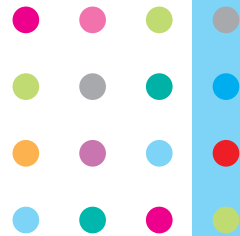
Cet ensemble de pistes d'actions n'a pas vocation à être exhaustif. Il donne cependant aux partenaires intéressés l'importance du travail à réaliser y compris au-delà des premières échéances. Il cerne au mieux et illustre à travers son affichage global et systématique la transversalité et la complémentarité de toutes les entrées du projet. En un mot, il fournit un cadre de référence en termes d'orientation, d'ambition et de partenariat dont il conviendra de préciser et d'orienter le contenu de façon à disposer, fin 2006, d'un projet " partagé par les partenaires, dont les actions structurantes composeront le contrat signé par les partenaires avec l'Etat et la Région " <sup>1</sup>

<sup>1</sup>Pour un rayonnement européen des métropoles françaises, Appel à coopération Métropolitaine, DATAR, juin 2004



Premier axe stratégique :

# Développement



## PÔLES SERVICES TGV

### PROBLEMATIQUE

Un dispositif structurel comme le TGV Est-Européen, qui desservira les gares du Sillon Lorrain à l'été 2007, ne peut être mis en valeur que par une dynamique de proposition. Le TGV est un instrument incontournable et nécessaire au développement du Sillon mais pas suffisant. Une politique affirmée doit accompagner son arrivée, notamment une politique foncière et une politique de services. Pour tirer un profit maximum du TGV, le Sillon Lorrain ne doit pas être seulement un axe de passage entre Paris et Strasbourg, ou l'Allemagne, mais doit s'affirmer comme une destination à part entière.

Pour cela, il faut encourager l'émergence d'un pôle métropolitain intellectuel, culturel, tertiaire, commercial attractif. La création de pôles services TGV a été anticipée. Les investisseurs immobiliers ont ainsi déjà intégré le raccourcissement de la distance-temps vers les centres de décision et les marchés émetteurs touristiques, de même que les collectivités locales qui réaménagent les gares et leur environnement comme des portes d'entrée d'agglomération.

L'arrivée du TGV constitue une occasion unique de dynamisation des activités tertiaires à proximité des agglomérations desservies par ce nouveau mode de transport. C'est aussi, par le potentiel supplémentaire de desserte induit par l'arrivée du TGV, l'occasion unique pour " l'espace central " de conforter l'excellence de son positionnement et de ses dessertes plurimodales lui permettant, au delà des capacités foncières disponibles, un véritable ancrage dans le développement de la métropole lorraine.

### ENJEUX ET IMPACT REGIONAL

#### L'enjeu métropolitain est double :

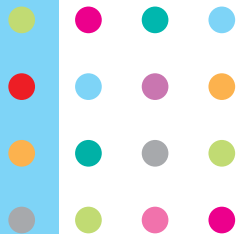
- amplifier les effets de ce puissant levier économique en identifiant les composantes de cette valorisation, en termes d'accueil d'entreprises, de services supérieurs, d'offre sportive et culturelle, d'intégration de l'espace ferroviaire aux projets urbains qui lui sont associés...
- structurer une offre de services adaptée au marché TGV et d'assurer la complémentarité de l'offre entre les sites du Sillon Lorrain.

L'impact sur la région lorraine dans son ensemble se fera par le biais du développement économique, engendré par ces pôles services TGV, qui profitera à tous.

### ORIENTATIONS

#### Les chantiers à ouvrir portent sur la nature de ces composantes à identifier et sur la politique foncière à mener :

- Favoriser l'essor de nouveaux quartiers d'affaires (réalisation de centres tertiaires d'envergure)
- Définir la localisation de grands projets urbains (équipements publics et privés)
- Organiser et développer l'intermodalité
- Renforcer les fonctions d'accueil de congrès, salons et foires à destination du tourisme d'affaires.
- Étudier les spécificités de l'offre métropolitaine de l'espace central.



## PARTENARIAT

- Le Pays du Val de Lorraine
- Les chambres Consulaires
- Les SEM d'aménagement
- La SNCF
- Réseau Ferré de France
- Les autorités organisatrices de transport et, le cas échéant les exploitants des réseaux de transport...

## MISSIONS À ENGAGER

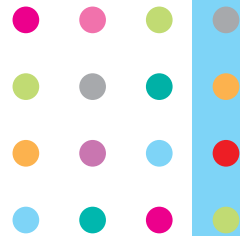
### **Etude sur l'intermodalité TGV-TER-Tram-bus à l'échelle du Sillon et au sein de l'espace central :**

- Evaluation de la demande
- Evaluation des possibilités au niveau de l'offre.

### **Elargissement à la complémentarité de l'offre de services au sein du Sillon.**

#### **Et, plus précisément :**

- Finalisation et mise en valeur des Grands projets urbains sous-tendant les pôles services TGV
- Mise en place de programmes sur les espaces gares : complémentarité - offre -spécificité - configuration - échelle - surfaces concernées
- Identification des jeux d'acteurs et les partenariats possibles (notamment publics-privés)
- Engagement et négociation des réserves foncières nécessaires
- Mise en œuvre des conditions d'engagement des premières dizaines de milliers de mètres carrés de locaux à usage d'activité à construire
- Définition et lancement du chantier des équipements phare ponctuant les projets urbains.
- Mise en œuvre d'un schéma d'aménagement de l'espace central.



## ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, RECHERCHE ET INNOVATION

### PROBLEMATIQUE

Le Sillon Lorrain possède une profonde tradition dans ce domaine, comme en témoignent le nombre d'étudiants (le Sillon Lorrain concentre 70 000 étudiants) et de chercheurs du secteur public, l'existence de nombreuses universités et écoles dont certaines sont spécifiques au Sillon. Cependant, à l'heure où la compétition entre les établissements se trouve renforcée par l'harmonisation des diplômes au niveau européen introduite par le système LMD et où la démographie est moins favorable, il faut veiller à conserver ce potentiel.

#### **Une politique de rayonnement européen doit être encouragée :**

- en poursuivant les démarches entreprises pour mettre en place une offre de formation concurrentielle, telles que le projet ARTEM à Nancy (alliance entre l'Ecole des Mines de Nancy, l'Ecole des Beaux-Arts et l'Institut de Commerce de Nancy pour former un nouveau type d'ingénieur),
- en développant une politique de formation coordonnée à l'échelle du Sillon et une politique de communication commune.

Pour s'affirmer comme pôle européen, il est nécessaire également de développer plus encore les pôles de recherche du Sillon, avec pour objectif l'innovation et la création d'activités nouvelles. Le renforcement des liens entreprises/enseignement supérieur/recherche est nécessaire (ex : CIRAM à Metz associant les Grandes Ecoles). Il s'agit aussi de concentrer l'effort sur certains pôles d'excellence comme les matériaux ou la santé.

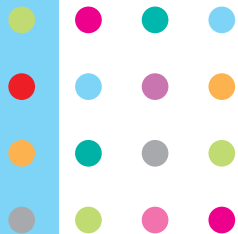
### ENJEUX ET IMPACT REGIONAL

Le contexte de concentration des pôles de recherche sur le territoire rend d'autant plus urgent l'affirmation de la position du Sillon et le développement de pôles performants à l'échelle européenne. De tels pôles de recherche, porteurs d'innovation, et de création d'activités auront un impact positif sur l'ensemble de la Lorraine et renforceront son attractivité.

### ORIENTATIONS

#### **Les chantiers à ouvrir portent sur :**

- la lisibilité de l'offre universitaire du Sillon : il s'agit d'accroître les facteurs d'identification par une simplification des structures
- le développement des actions de promotion, de mutualisation des équipements et des projets de recherche-développement (en lien avec l'appel à projet DATAR des " pôles de compétitivité ")
- l'intensification des coopérations avec les universités de la Grande Région, et notamment le Luxembourg
- l'amélioration de l'accueil des étudiants étrangers (facteur de rayonnement) et des services aux étudiants (ex : campus)
- le renforcement des plates-formes technologiques dans les domaines des matériaux, de la santé, de l'informatique, de la finance...

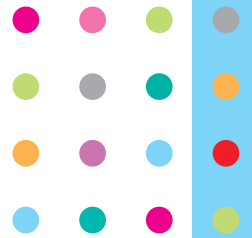


## PARTENARIAT

- Les établissements d'enseignement supérieur et les Grandes Ecoles
- Le Pôle Universitaire Européen de Lorraine
- Les établissements publics scientifiques et techniques
- Le réseau de diffusion technologique (plates-formes, accompagnement, transfert)
- Les partenaires du développement économique...

## MISSIONS À ENGAGER

- Etude de la démographie étudiante en Lorraine, en comparaison avec d'autres sites ; étude de la mobilité des étudiants étrangers, et évaluation du nombre d'étudiants étrangers susceptibles de venir étudier au sein du Sillon Lorrain, afin de mettre en place une politique de promotion adaptée
- Etude du potentiel de développement de la formation professionnelle et de la formation continue dans les quatre villes du Sillon
- Expertise extérieure pour définir quels pôles de compétence sont les plus porteurs et donc prioritaires
- Expertise sur le montant du financement des pôles d'excellence (matériaux, santé, pôle urbain...)
- Etude sur les capacités de développement d'activités nouvelles à partir de l'innovation technologique et sur les outils et l'ingénierie à mettre en œuvre pour que ce développement soit plus efficace
- Travail spécifique sur les conditions d'accueil des étudiants (logement, loisirs...)



## LES SERVICES METROPOLITAINS SUPERIEURS

### PROBLEMATIQUE

Les emplois métropolitains supérieurs (EMS) sont considérés comme un indicateur privilégié des dynamiques et richesses d'un territoire, autant que la condition du développement d'une métropole, bien plus, aujourd'hui, que les emplois de type primaire ou secondaire. Ces emplois métropolitains supérieurs participent également de l'image et de l'attractivité du territoire concerné. En Lorraine, 70 % des emplois métropolitains supérieurs se situent dans les villes du Sillon, notamment sur les technopôles de Nancy et Metz. A Nancy, les EMS représentent entre 7.5% et 10% de l'emploi total, à Metz, entre 5% et 7.5%, à Thionville et Epinal entre 2% et 5%.

La problématique est donc d'encourager encore le positionnement de ces EMS sur le territoire métropolitain, de maintenir et perfectionner le caractère administratif des villes du Sillon et le niveau du service public tout en développant plus encore les services privés haut de gamme aux particuliers et aux entreprises.

### ENJEUX ET IMPACT REGIONAL

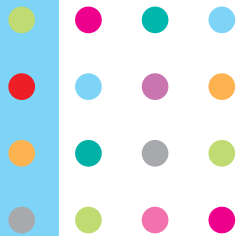
**L'enjeu métropolitain est double :**

- développer les implantations d'emplois à haute valeur ajoutée entraînant l'émergence de services haut de gamme aux particuliers et aux entreprises
- proposer des formes nouvelles d'accès aux services au public, coordonnées à l'échelle du Sillon

### ORIENTATIONS

**Les chantiers à ouvrir portent sur :**

- la réflexion sur les services les plus pertinents à développer, et l'identification des secteurs (la banque-assurance, la gestion, l'information, l'informatique, la recherche, les services aux entreprises, les télécommunications, les transports...) susceptibles, sur le territoire du Sillon Lorrain, d'engendrer des créations d'emplois métropolitains supérieurs
- le renforcement des fonctions tertiaires supérieures des villes du Sillon génératrices d'implantations d'emplois publics et privés puis de services induits
- de nouvelles modalités concernant la métropolisation des services publics, notamment municipaux et intercommunaux.



## PARTENARIAT

- L'INSEE
- La CRCI et les Chambres de Commerce et d'Industrie
- SEM, clubs et associations des technopôles
- Les partenaires du développement économique

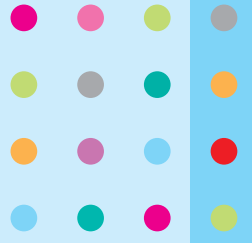
## MISSIONS À ENGAGER

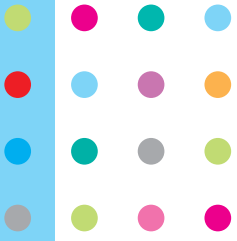
- Au-delà de l'étude réalisée par la DATAR et par la FNAU sur " l'offre métropolitaine française vue par les emplois métropolitains supérieurs ", engager **une étude socio-économique** en liaison avec la politique de pôles d'excellence sur les secteurs potentiellement porteurs d'emplois métropolitains supérieurs au sein du Sillon, et sur les déficits actuels, en comparaison avec l'offre en emplois métropolitains supérieurs des grandes villes proches et des espaces transfrontaliers.

- **Elaboration d'une stratégie de coordination portant sur l'accueil des EMS au sein du Sillon, prenant notamment en compte :**

- \* La stratégie gouvernementale de redéploiement des emplois publics
- \* L'inscription nécessaire dans la stratégie d'ouverture et de promotion internationales

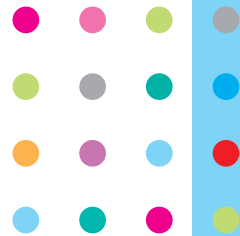
Au regard de la typologie locale, et compte tenu du contexte actuel de concentration et de délocalisation de certaines structures, il s'agit d'identifier celles que le Sillon Lorrain est susceptible d'accueillir.





Deuxième axe stratégique :

# Accessibilité



## LES GRANDS RESEAUX D'ECHANGES

### PROBLEMATIQUE

Le renforcement de l'accessibilité du Sillon Lorrain est le pendant de l'affirmation du Sillon comme carrefour européen incontournable. La Lorraine, seule région à disposer de trois frontières, a souvent invoqué l'importance de sa situation géographique pour développer la fonction logistique. Comme axe essentiel de connexion, à la croisée des deux grands axes Nord-Sud et Ouest-Est, elle doit jouer un rôle déterminant dans les réseaux d'échanges européens. Il s'agit donc d'organiser et de renforcer le carrefour lorrain en connectant durablement le Sillon Lorrain aux pôles majeurs et aux espaces européens dynamiques. L'axe Nord-Sud joue d'ailleurs déjà un rôle majeur dans les échanges de l'Europe de l'Ouest comme l'ont montré les études " Eurocorridors ".

L'accessibilité mérite d'être consolidée dans les domaines aérien, routier, ferroviaire et fluvial pour permettre au Sillon, avec les outils nouveaux (TGV, autoroutes, voies navigables à grand gabarit, haut débit), de retrouver l'excellence de desserte qui fut la sienne pendant un siècle.

### ENJEUX ET IMPACT REGIONAL

- **Dans le domaine ferroviaire**, il faudra veiller à la préservation de la qualité de la desserte (horaires, fréquences, liaisons) voire à son amélioration, que ce soit vers Paris ou vers l'Allemagne et l'Europe Centrale où la question se pose avec d'autant plus d'acuité que l'on sait que la Lorraine va perdre l'avantage de ses fréquences actuelles de connexion par Metz avec Francfort et par Nancy avec Munich et Vienne. Il faut également veiller à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire Nord-Sud. L'offre doit être cohérente avec les ambitions du Sillon Lorrain.

- **Le domaine aérien** connaît des difficultés de fonctionnement : la tarification élevée et le niveau de la desserte ont pour conséquence un problème de fréquentation. Il faut réfléchir à l'avenir de l'aéroport, compte tenu de l'arrivée du TGV (concurrence et/ou complémentarité), des compagnies low-cost et des projets de privatisation actuellement en marche sur le territoire national.

- **Dans le domaine routier**, au-delà des choix qui auront été faits concernant l'amélioration de l'A31 et son éventuel doublement, et la localisation de la gare d'interconnexion, l'enjeu est de voir mener à son terme l'accessibilité par voie express et autoroutière :

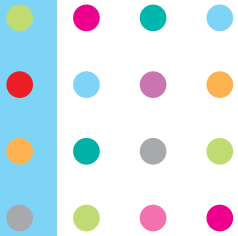
\* sur l'axe Nord-Sud, la saturation est proche, notamment en ce qui concerne l'A31, et particulièrement sur les sections urbaines

\* sur l'axe Est-Ouest, la N4 n'est toujours pas à 2x2 voies sur l'ensemble du parcours entre Strasbourg et Paris

\* pour le Sud du Sillon, le massif vosgien demeure encore un obstacle difficilement contournable (N57 et N59).

- **Enfin, dans le domaine fluvial**, la Moselle à grand gabarit offre une liaison vers l'Allemagne, le Benelux et sa façade maritime, la Suisse et vers l'Europe de l'Est jusqu'à la Mer Noire depuis l'ouverture de la liaison Rhin-Main-Danube. Le Contrat de Plan Etat-Région prévoit le rehaussement des ponts sur la Moselle entre la frontière luxembourgeoise et Metz, ce qui ouvre de nouvelles perspectives d'optimisation des chargements de conteneurs. Mais la Moselle canalisée à grand gabarit s'interrompt au sud de Nancy, à Neuves-Maisons ; l'enjeu est le prolongement des infrastructures existantes par le canal Saône-Moselle.

Le renforcement de ces infrastructures, dans une approche multimodale est la clé d'une meilleure accessibilité pour le Sillon et de son affirmation comme carrefour européen majeur. L'accessibilité du territoire, la visibilité et le rôle de carrefour européen profitent à l'ensemble de la région Lorraine ; loin de ne faire que subir les flux, il s'agit d'en tirer un réel profit en les définissant, en les orientant, en les encourageant.



## ORIENTATIONS

### Les chantiers à ouvrir portent sur :

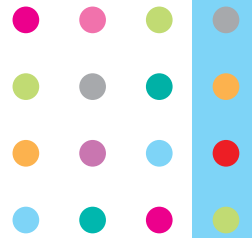
- l'avenir de la desserte aérienne et de la zone aéroportuaire de Metz-Nancy-Lorraine et son accessibilité :
  - \* question du fret
  - \* question des low-cost
  - \* les complémentarités entre les installations de Metz-Nancy-Lorraine, Nancy-Essey et Epinal-Mirecourt
  - \* dans le cadre d'une réflexion transfrontalière, le fonctionnement en réseau avec les aéroports français et européens limitrophes
- l'amélioration rapide de la fluidité sur l'A31
- l'utilisation optimisée de la Moselle :
  - \* liaison à grand gabarit Moselle-Saône. Une étude exploratoire du maillage Nord-Sud à grand gabarit entre la mer du Nord et la Méditerranée a été lancée à l'automne 2004 au titre du contrat de Plan Etat-Région. Cette première phase " socio-économie-transport " doit permettre une approche de l'utilité et/ou la nécessité d'une telle liaison à long terme, à travers les perspectives d'évolution des flux de transports sur l'ensemble des modes, dans le corridor, au niveau européen.

## PARTENARIAT

- Voies Navigables de France
- SNCF
- RFF
- Aéroport Metz-Nancy Lorraine
- Compagnies aériennes
- La CRCI et les Chambres de Commerce et d'Industrie

## MISSIONS À ENGAGER

- Présence et implication des agglomérations dans l'ensemble des dossiers et études en cours tant au niveau de l'Etat que de la Région
- Avec l'aide de la Région et de l'Etat, interpellation des nouvelles logiques de gestion de l'espace aérien et d'évolution des aéroports
- Avec l'aide de la Région et de l'Etat, réouverture du dialogue avec les compagnies low-cost
- Proposition d'ouverture d'un chantier commun sur la complémentarité de l'aéroport et de la gare d'interconnexion
- Contribution à l'élaboration d'un schéma coordonné d'utilisation du potentiel de l'ensemble des aéroports lorrains



## DEPLACEMENTS

### PROBLEMATIQUE

L'amélioration des infrastructures de transport et la facilitation des déplacements au sein du Sillon sont des axes majeurs du processus de métropolisation. L'effectivité et l'efficacité d'un marché du travail à l'échelle du Sillon passe en effet par des modes de déplacement irréprochables, en termes de commodité et de régularité. De même, les déplacements familiaux, ludiques, touristiques, ou commerciaux devraient être facilités au point que la métropole soit vécue comme telle, c'est-à-dire comme une cité.

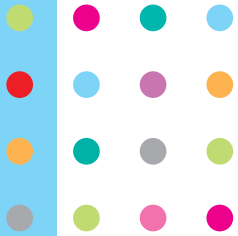
A l'heure où la Région s'engage, à la suite de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, dans un nouveau schéma régional des infrastructures et transports, il est nécessaire que le Sillon participe activement à ce schéma multimodal. La cohérence des modes de transport et la réussite de ce schéma passent en effet par une fluidité des transports renforcée sur le territoire du sillon, soit, longitudinalement, de Thionville à Epinal, environ 160 kilomètres.

C'est d'ailleurs l'importance des flux sur cet axe Nord-Sud et des échanges de population qui fait du Sillon un espace intensément fréquenté, une véritable unité géographique vivante. La fluidité des déplacements à l'intérieur du Sillon Lorrain est d'autant plus cruciale, qu'au-delà des déplacements internes générés par les agglomérations entre elles, des flux nationaux et internationaux utilisent les mêmes infrastructures. Cette superposition de la nature des flux peut engendrer une limitation des échanges internes au Sillon par effet de saturation des infrastructures.

Pour unifier encore plus avant le Sillon, ces différents modes de transport au sein du Sillon devront être encouragés en améliorant et en développant les infrastructures existantes pour mieux les coordonner à une demande sans cesse plus importante.

### ENJEUX ET IMPACT REGIONAL

- L'enjeu métropolitain est d'optimiser c'est-à-dire de multiplier et de faciliter les échanges de tous ordres, économiques, familiaux et culturels à l'intérieur du Sillon Lorrain par l'amélioration, la coordination et la fluidification de tous les modes de transport afin de rapprocher les Lorrains au sein d'une identité métropolitaine.
- Ces nouveaux mouvements générés par le phénomène métropolitain rendent nécessaires le redéploiement des modes de transports, le perfectionnement des transports en commun et la définition du niveau de performance que l'on veut se donner sans détériorer les paysages.
- L'impact régional sera à la fois la fluidification des transports bénéficiant à tous, et la préservation de l'environnement.



## ORIENTATIONS

### Les chantiers à ouvrir portent sur :

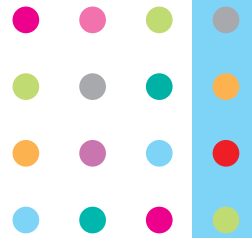
- l'interconnexion de l'aéroport régional avec les réseaux ferrés
- la desserte de la gare lorraine
- l'amélioration des conditions d'usage du TER (cadencement, intermodalité, tarification, information, billettique, pertinence d'une liaison Epinal-Thionville sans changement...)
- une réflexion inter-PDU pouvant aboutir dans le cadre du schéma régional des transports
- les aménagements pour garantir la sécurité de la circulation des usagers (mise aux normes des ouvrages, échangeurs...) sur l'A31
- les aménagements pour améliorer le réseau secondaire (ex : D1, D 913, D 955...)
- une étude sur la mise en place d'une liaison rapide ferroviaire dans l'axe Nord-Sud

## PARTENARIAT

- Etat et Conseil Régional dans le cadre du Contrat de Plan
- Conseils Généraux dans le cadre des schémas départementaux

## MISSIONS À ENGAGER

- En collaboration avec la Région, poursuivre l'action d'optimisation du TER (cadencement, confort...)
- Coordonner la desserte TER/TGV au sein du Sillon : agglomérations et espace central
- Demander la réouverture du dossier global d'amélioration des déplacements Nord-Sud que ce soit le projet de " troisième voie " ou un projet de mise en place d'un nouveau mode de transport en site propre reliant Nancy et Metz en passant par l'aéroport et la gare TGV
- Aider financièrement des études et mettre en œuvre la coordination des onze autorités organisatrices de transport gérant les différents réseaux (point accueil, billettique, coordination des horaires...) pour valoriser une vraie utilisation des transports en commun.
- Favoriser les transports en commun par la mise en œuvre conjointe d'événementiels et d'offres de transport adaptées.



## LE TRES HAUT DEBIT

### PROBLEMATIQUE

Le Sillon Lorrain est maillé de façon discontinue par le très haut débit. Si les infrastructures Est-Ouest à très haut débit et dans le nord du Sillon vers le Luxembourg sont satisfaisantes, il existe cependant une rupture numérique entre Nancy et le Sud du Sillon Lorrain, déficitaire en liaisons.

En termes d'infrastructures, il existe un réseau régional à haut débit, celui des universités lorraines, et plusieurs réseaux nationaux qui traversent la région, notamment ceux de Telecom Développement, de Level 3, de LDCOM, et de Viatel.

Par ailleurs, le défi de l'utilisation maximale des infrastructures et de l'optimisation du service qu'elles apportent reste encore largement à relever. En effet, quand les infrastructures existent le long des grandes voies de communication, elles ne sont pas toujours activées. Ce défi est d'autant plus crucial que le coût des infrastructures est très élevé dans ce domaine. Une difficulté supplémentaire provient de la détention par un organisme extérieur de la maîtrise d'ouvrage des grandes infrastructures.

Pour aménager numériquement le territoire, plusieurs initiatives ont pourtant été engagées par les collectivités locales : le Conseil Général de Moselle déploie son plan Fibre Moselle, les Conseils Généraux de Meuse, Vosges et Meurthe-et-Moselle ont signé avec France Télécom la charte " département innovant " (haut débit avec l'ADSL), la Communauté urbaine du Grand Nancy et la ville de Metz ont été pionnières l'une avec le Réseau Métropolitain de Télécommunication (RMT), l'autre avec le réseau métropolitain de Metz. Enfin, la Ville de Metz a développé un réseau de villes numérique avec Luxembourg, Sarrebruck et Trèves (le QuattroPole).

### ENJEUX ET IMPACT REGIONAL

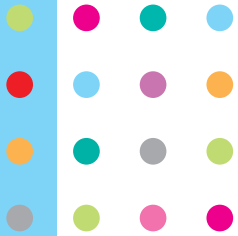
**L'enjeu métropolitain est triple :**

- permettre au Sillon Lorrain de disposer d'une infrastructure à très haut débit en faveur des collectivités territoriales, des établissements d'enseignement supérieur, des établissements de santé et des acteurs économiques
- étendre les liaisons vers l'extérieur de la Lorraine, en particulier vers la Grande Région
- positionner le Sillon sur les grandes autoroutes de communication à l'échelle mondiale.

### ORIENTATIONS

**Les chantiers à ouvrir portent sur :**

- Le choix technique et technologique du très haut débit en relation avec les usages
- La sensibilisation du monde de l'entreprise
- La sensibilisation des collectivités en responsabilité de compétences
- Les conditions juridiques d'ouverture des réseaux
- La maîtrise d'ouvrage de nouveaux réseaux
- Le partenariat financier et la question du partenariat public-privé...

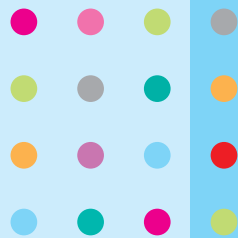


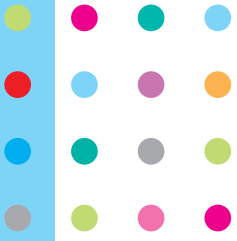
## **PARTENARIAT**

- DRIRE
- Etablissements d'enseignement supérieur, de santé, laboratoires de recherche, etc.
- Le réseau de diffusion technologique (plates-formes, accompagnement, transfert)
- Les partenaires du développement économique...

## **MISSIONS À ENGAGER**

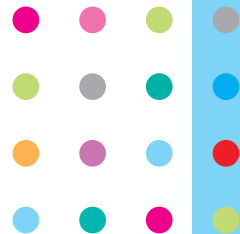
- Expertise d'un organisme indépendant sur les conditions juridiques d'ouverture des réseaux.
- Recensement des différents besoins (entreprises, collectivités, institutions publiques, particuliers) et analyse de l'offre disponible, éventuellement par la commande d'une étude technico-économique établissant un état des lieux dans ce domaine et s'appuyant sur les études existantes.
- Ensuite, définition d'une stratégie territoriale à l'échelle du Sillon :
  - \* Infrastructures
  - \* Gestion
  - \* Promotion.
- Recherche de partenariats financiers, notamment publics-privés.





Troisième axe stratégique :

# Attractivité Rayonnement



## LA SANTE

### PROBLEMATIQUE

L'accès aux soins, la qualité des prestations de santé et de l'accompagnement médical sont des critères d'implantation de population. Le Sillon Lorrain concentre des pôles d'excellence dans le domaine de la santé, en particulier le CHRU de Nancy (enseignement, formation, spécialités...) qui capitalise autour de lui des plates-formes interrégionales (cancer, sang, etc.) et le pôle de Mercy, futur pôle médical de l'agglomération messine. Avec un pôle privé et public performant, Nancy et son agglomération disposent d'un atout important. Les établissements du Sillon, de renommée nationale, rayonnent bien au-delà de la Lorraine, jusque dans la Grande Région.

De plus, la filière Santé emploie plusieurs dizaines de milliers de personnes (19 000 pour la seule agglomération nancéienne).

Elle doit toutefois faire face, pour diverses raisons parmi lesquelles l'attractivité insuffisante des formations aux professions de santé, l'héliotropisme structurel des professions médicales ou encore l'attraction exercée par le Luxembourg, à un manque de personnel qualifié.

De surcroît, il convient de relever l'existence d'une opposition Nord-Sud dans l'offre de soins de proximité sous-tendue par les disparités entre territoires du Sillon, notamment entre pôles urbains et zones rurales dans le domaine épidémiologique ou dans celui de l'accès aux soins. Cet état de fait pose le problème de l'égalité territoriale dans le domaine de la santé publique.

### ENJEUX ET IMPACT REGIONAL

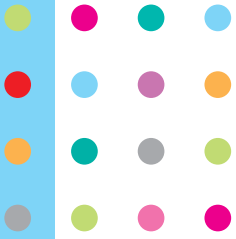
**L'enjeu métropolitain est de :**

- consolider l'atout Santé actuel notamment en favorisant l'accès des étudiants aux professions de santé
- renforcer le rayonnement du secteur médical lorrain en soutenant la recherche sans préjudice de l'égalité des territoires en matière d'accès aux soins, que ce soit à l'intérieur du Sillon ou dans le reste de la région.

### ORIENTATIONS

**En adéquation avec le Schéma Régional d'Organisation Sanitaire, les chantiers à ouvrir portent sur :**

- la consolidation des équipements, des équipes, des projets, des formations, pour optimiser les pôles d'excellence à rayonnement national, notamment en matière de cancérologie
- la mise en réseau des établissements à l'échelle interrégionale pour constituer des pôles de dimension européenne
- le renforcement de la cohésion entre les universités et les centres de recherches, notamment les centres hospitaliers
- le développement de services communs entre établissements pour garantir l'égalité d'accès aux soins (ex : maillage territorial de télémédecine).

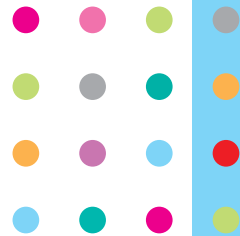


### **PARTENARIAT**

- Agence Régionale d'Hospitalisation
- DRASS et DDASS
- CHRU de Nancy et CHR de Metz-Thionville
- Etablissements publics hospitaliers, établissements privés

### **MISSIONS À ENGAGER**

- Poursuivre avec les hôpitaux des réflexions sur les plans de restructuration avec leur interface urbanisme, stationnement, emploi, lien avec la recherche.
- Faire une investigation sur les axes de développement économique et de création d'entreprises permettant de rentabiliser la dimension d'excellence de la santé sur nos territoires.
- En liaison avec le CHRU, les CHR, l'ARH, lancer un débat stratégique en termes de compétitivité européenne sur un positionnement " commercial " vis-à-vis des pays voisins.



## LE DEVELOPPEMENT DES PRATIQUES CULTURELLES ET SPORTIVES

### PROBLEMATIQUE

Les réseaux de villes développent tous une action culturelle commune pour valoriser l'image de leur territoire et attirer le tourisme urbain féru de culture. Les villes du Sillon Lorrain organisent toutes des manifestations renommées et des grands événements pour accroître leur audience. Elles se dotent de grands équipements tels que la Cité de l'Image à Epinal, l'Arsenal et l'implantation en 2007 de la première décentralisation du Centre Pompidou à Metz, le développement du Centre régional des musiques actuelles et le projet ARTEM, alliance pluridisciplinaire d'universités, à Nancy, le Musée de la Résistance et de la Déportation à Thionville.

Dans le domaine du sport, le Sillon Lorrain rayonne aujourd'hui par ses sports phare pratiqués par des équipes situées au premier plan national et disposant de grands équipements structurants à l'échelle des agglomérations : le football à Metz, le basket-ball à Nancy, le hockey sur glace à Epinal. Au-delà de ces institutions lorraines, les villes et agglomérations du Sillon organisent des événements sportifs réguliers dont le renom couvre toute la région : tennis à Metz, athlétisme à Nancy.

Parallèlement à ces actions de forte renommée, le mouvement sportif en Lorraine comporte plus de 150 000 licenciés. Il convient de signaler l'accent significatif placé sur des disciplines sportives émergentes ou des pratiques nouvelles ainsi qu'en témoignent la place nationale d'Epinal en matière de course d'orientation ou la construction d'une piste de ski artificielle à Amnéville-les-Thermes.

Culture et sport contribuent également à développer les relations entre les populations et l'intégration sociale. Ils permettent l'implication et la participation active des plus jeunes dans l'émergence d'un sentiment régional ou métropolitain.

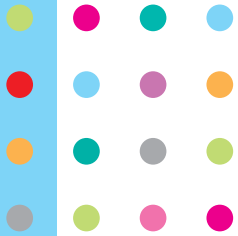
### ENJEUX ET IMPACT REGIONAL

L'enjeu métropolitain est de donner une place et une dimension suffisantes à la pratique culturelle et sportive pour que la culture et le sport, facteurs éminents de cohésion sociale et d'épanouissement individuel, soient également un support d'attractivité, d'identité et donc, in fine, de développement à l'échelle du Sillon et de toute la région.

### ORIENTATIONS

**Les chantiers à ouvrir portent sur :**

- un bilan précis de l'offre actuelle, artistique, scientifique et technique à l'échelle du Sillon et des outils d'information permettant une meilleure connaissance de cette offre
- la diffusion et la mise en réseau de la programmation culturelle à l'intérieur de la région
- l'élaboration et la diffusion d'une offre événementielle spécifique au Sillon Lorrain et propre à y développer significativement le tourisme urbain
- le soutien à la création culturelle, à des programmes interdisciplinaires
- les conditions facilitant l'accès à la culture pour tous (tarification, promotion commune, transports)
- Le financement ou complément de financement pour les grands équipements culturels structurants de rayonnements transfrontalier et européen.
- l'offre et la promotion des disciplines sportives existantes et la prise en compte des disciplines sportives émergentes, synonymes d'attractivité.

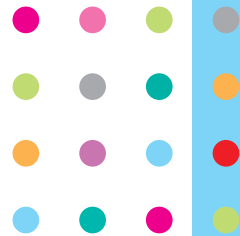


## PARTENARIAT

- CRT, CDT, OT
- Associations sportives (ligues, comités) et culturelles

## MISSIONS À ENGAGER

- Mettre en perspective les effets induits et les potentialités offertes par les structures existantes et les projets en cours : partie art du projet ARTEM à Nancy, Centre Pompidou - Metz, Centre régional des musiques actuelles, palais des congrès, réhabilitations muséographiques...
- Tirer profit de la dynamique événementielle, en termes d'attractivité notamment, et étudier les modalités de promotion adéquates, intégrant un marketing européen
- Analyser comment les programmes en cours pourraient être complétés et développés pour devenir des vrais vecteurs de développement.
- Promouvoir des projets supports de culture scientifique et technique.
- Mobiliser les offices de tourisme en vue d'un renouvellement et d'une coordination pérenne de l'offre touristique.
- Expertiser la possibilité d'accueillir de grands événements internationaux culturels ou sportifs.
- Développer des processus de création commune à partir de structures originales, comme le Ballet de Lorraine, le Centre dramatique régional, l'Arsenal...



## L'OUVERTURE INTERNATIONALE

### PROBLEMATIQUE

Le Sillon Lorrain occupe une position bien particulière sur l'échiquier national, puisqu'il est en relation directe avec trois pays différents. Situé au cœur du Grand Est, il fait preuve de son attractivité et de son rayonnement dans les échanges de ses pôles d'excellence, en particulier culturel, universitaire, hospitalier, de recherche.

Les villes sont riches d'approches internationales : relations transfrontalières de proximité et ancrées historiquement à Thionville (40 000 travailleurs frontaliers pour l'ensemble du Sillon), transfrontalier de réseau avec Metz (le Quattropole), ou international sélectif avec les collaborations d'universités (notamment les universités nancéiennes), les réseaux de recherche, les réseaux de villes thématiques (développement urbain, hydraulique...). Le tissu économique se caractérise lui aussi par une ouverture internationale significative (230 entreprises à capitaux étrangers employant plus de 30 000 personnes).

Pour autant, l'image de la Lorraine à l'international reste encore faible en raison de son histoire, notamment industrielle. Cette situation est pourtant en décalage avec une tradition plus ancienne d'accueil, de lumières et de création. Quoi qu'il en soit, les atouts du Sillon Lorrain - recherche, enseignement, patrimoine culturel, patrimoine naturel - nécessitent un effort accru de promotion.

En outre, la concurrence croissante entre régions européennes pour l'attraction d'étudiants et de chercheurs étrangers (cf. la création de l'université d'Esch au Luxembourg) mais aussi pour l'attraction d'entreprises nécessite une réponse appropriée.

Pour gagner en puissance, être visibles et performantes à l'échelle européenne, les actions parfois limitées, parce que trop ponctuelles et indépendantes, menées par chacune des agglomérations doivent être coordonnées dans une politique commune. Avec le soutien de la Région et de l'Etat, le Sillon, qui bénéficie d'une situation exceptionnelle, doit réussir à asseoir sa place au cœur du Grand Est.

### ENJEUX ET IMPACT REGIONAL

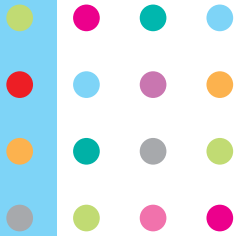
**L'enjeu métropolitain est de sortir de l'action ponctuelle et d'entrer dans une autre étape :**

celle d'une vraie stratégie globale où l'Etat, la Région et les agglomérations joueraient leur juste rôle. Il est nécessaire de redéfinir la place du Sillon et les moyens dont il peut user dans un cadre interrégional et transnational élargi.

### ORIENTATIONS

**Les chantiers à ouvrir portent sur :**

- un bilan et une connaissance précise des actions développées tant par les agglomérations que par l'Etat et la Région
- la capitalisation des liens existants (universitaires, institutionnels comme le Quattropole, Nancy et Liège, etc.) du réseau de villes en particulier avec le reste de la Grande Région dans des domaines ciblés
- la définition d'une politique européenne et internationale du Sillon, suivant un principe de subsidiarité, construite sur des thèmes clés (solidarité, culture, économie, etc.), adressée à des aires privilégiées de " mission " (pays d'Europe centrale et orientale, monde méditerranéen) et relayée par des outils et des dispositifs pour partie déjà existants
- l'association aux politiques et événements des pays limitrophes, comme par exemple l'intégration dans "Luxembourg et Grande Région, capitale européenne de la culture 2007"
- le développement d'une politique commune de promotion, et d'accueil des entreprises.



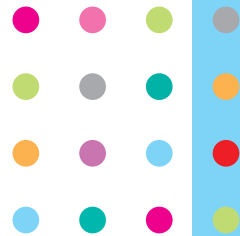
## **PARTENARIAT**

- Les établissements d'enseignement supérieur
- Les offices de tourisme
- Les Chambres consulaires
- Les Réseaux de villes (Eurocités, AFCCRE)

## **MISSIONS À ENGAGER**

Au-delà de l'organisation d'un séminaire de sciences politiques et juridiques sur les modalités de dialogue politique entre collectivités locales, réseaux de villes, Etats comme le Luxembourg, Länder allemands (...) et ayant pour objectif d'assurer la position d'interlocuteur du Sillon (au sein notamment de la Grande région selon un principe vrai de subsidiarité), il s'agit :

- D'analyser les actions à l'international de chacune des institutions
- De mesurer les offres périphériques concurrentes et redéfinir en fonction une offre territoriale compétitive
- D'élaborer un marketing territorial ciblé à destination de l'étranger. Ces orientations doivent être différenciées selon la géographie-cible : Grande Région, PECO, Japon (à travers le centre Pompidou à Metz) et selon le public visé : touristes, étudiants, ou entreprises internationales.



## L'IDENTITE METROPOLITAINE

### PROBLEMATIQUE

L'essence même du projet métropolitain est de s'inscrire dans la durée. Dans un premier temps, la candidature au contrat métropolitain peut être le catalyseur de l'émergence d'une conscience commune au sein du Sillon, mais par la suite, c'est la conscience d'une identité commune qui permettra à la métropole d'être telle, un organisme vivant.

Aujourd'hui, malgré la cohérence géographique et historique de son territoire, le Sillon Lorrain apparaît encore comme un puzzle : il souffre d'un déficit d'image, de culture commune, d'identité. Pourtant, le Sillon Lorrain est bel et bien devenu un espace vécu, traversé, habité, pratiqué, comme le montrent les échanges quotidiens qu'ils soient professionnels, ludiques, familiaux, ou commerciaux.

Mais la conscience d'une appartenance commune ne se décrète pas. Il faut donc suivre les processus de mutation en cours au sein de la société du Sillon, échanger encore davantage, accroître les brassages du Nord au Sud permettant des fiertés partagées et, ainsi, par une maïeutique, encourager l'émergence d'une conscience et d'une image commune.

### ENJEUX ET IMPACT REGIONAL

Prenant en compte les deux dimensions de l'identité métropolitaine, singulière et collective, l'enjeu est la prise de conscience d'une d'identité commune. C'est la condition de réussite, dans la durée, du projet métropolitain, car c'est le symbole même de l'existence d'une métropole autonome.

### ORIENTATIONS

#### Les chantiers à ouvrir sont :

- poursuivre l'impulsion donnée par la rédaction de l'Atlas du Sillon Lorrain comme premier élément de capitalisation
- développer des actions concertées, dans le secteur du tourisme par exemple, permettant d'accroître le rayonnement du Sillon (utilisation de stratégie de communication commune, de supports communs, d'un logo commun...)
- organiser des chantiers communs, comme les marches Nancy-Metz, Thionville-Metz, Nancy-Epinal, susceptibles d'impliquer les " forces vives " et la population lorraine.
- Etudier la possibilité de partager des services spécifiques entre les quatre agglomérations

### PARTENARIAT

- cabinets et chargés de communication des collectivités du Sillon,
- appuyés par des consultants experts dans les problématiques d'identités métropolitaines,
- agences d'urbanisme et de développement.

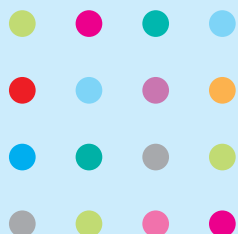
### MISSIONS À ENGAGER

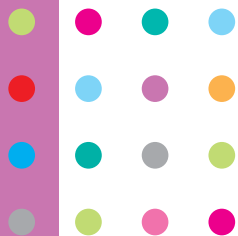
- actions coordonnées découlant des aspects identitaires contenus dans l'ensemble des fiches précédemment évoquées.



# Articulation avec les politiques territoriales

en cours ou à venir





**Les quatre agglomérations du Sillon sont directement concernées par l'ensemble des démarches contractuelles et des stratégies de planification en cours.**

En effet, si les villes sont globalement interpellées dans leur environnement proche par la loi relative au "renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale", elles le sont de façon plus sélective quand il s'agit de la "loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire" et des périmètres de Pays. Elles le sont également fortement avec la loi "Solidarité et Renouvellement Urbains" et sa déclinaison spatiale intercommunale, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT).

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, le Sillon Lorrain a par ailleurs proposé à la Région d'être le lieu d'une réflexion structurée et un espace représentatif pour une contribution des agglomérations. Le réseau de villes a, à ce titre, participé à la partie diagnostic du SRADT, élaborée en 2003.

### Intercommunalités et contractualisation

L'ensemble des collectivités du Sillon s'est fortement structuré dans l'intercommunalité de projet.

Dans le cadre contractuel offert actuellement par l'Etat et la Région aux agglomérations, chacune d'entre elles, nourrie par ses projets territoriaux, présente une spécificité :

- Le Grand Nancy avec un contrat d'agglomération signé le 13 juin 2003,
- Metz avec un contrat d'agglomération approuvé par le Conseil de Communauté le 29 novembre 2004,
- Epinal avec un contrat de ville - chef lieu (2003-2006) signé en décembre 2003,
- Thionville avec un contrat d'agglomération en phase de signature.

A travers ces exercices de contractualisation, sont aujourd'hui en voie de financement :

- **pour le Grand Nancy** : 54 actions pour un montant global de 93 M€ sur la période 2003/2006 et réparties en 3 volets : développement économique, cohésion sociale et territoriale, aménagement durable du territoire.

A ce jour, au-delà des opérations lancées au titre des crédits ANRU ou contrat de ville, plus de la moitié du budget (54 M€) a été engagée. On citera parmi les principales opérations lancées :

==> en développement économique : le projet ARTEM, la requalification des zones d'activités première génération (notamment le technopôle de Brabois),

==> en cohésion sociale et territoriale : la création d'un Centre Régional des Musiques Actuelles, la rénovation du Musée Lorrain, la création d'un pôle espoirs canoë-kayak, ...

==> aménagement durable du territoire : le canal de jonction des Boucles de la Moselle, le traitement des friches urbaines (carrières Solvay nord), ...

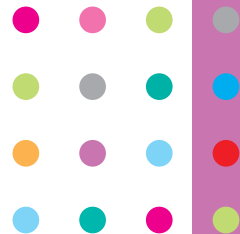
- **pour Metz**, les projets territoriaux sont regroupés au sein d'un contrat cadre, prévoyant une déclinaison annuelle des financements, lors de l'approbation de la programmation.

Les principales opérations recensées concernent :

==> des investissements structurants pour l'agglomération : implantation du Centre Pompidou Metz, réalisation de l'avenue de la Seille (VR 413), desserrement du site universitaire du Saulcy, aménagement de transports en commun en site propre, développement de zones d'activités sur le site de Mercy et dans le quartier de l'Amphithéâtre,

==> des schémas de développement (plan marketing territorial, schéma de développement commercial) et des études de faisabilité de projets (centre d'innovation et de production numérique, mission locale communautaire) ou de définition d'intérêt communautaire (voiries d'agglomération, grands équipements sportifs, politique touristique).

- **pour Epinal**, un Centre de Congrès, le réaménagement du centre-ville et la restructuration du marché couvert, ou encore, en terme de cohésion sociale, un travail sur l'Aménagement du Temps de l'Enfant, ... pour un budget de 3 M€.



- **pour Thionville** : une quinzaine d'actions, principalement tournées vers le développement économique, pour un budget de près de 9 M€.

### Les Schémas de Cohérence Territoriale

Riche des expériences menées sur les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme, la démarche des SCOT a pu trouver, grâce aux échanges entre agglomérations instaurés à travers le Sillon Lorrain, matière à proposer un périmètre pertinent.

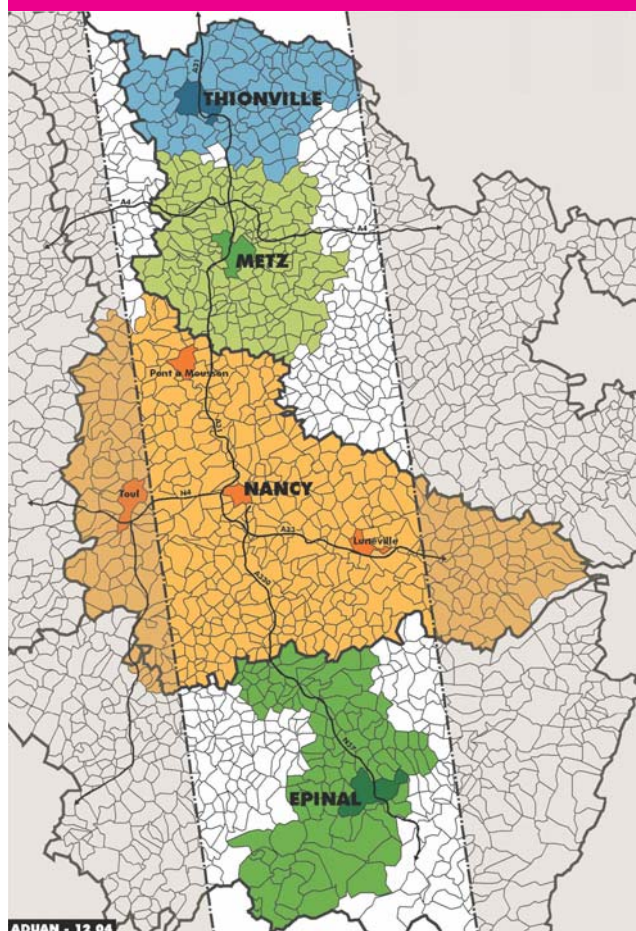
Avec des périmètres de SCOT couvrant jusqu'à plusieurs centaines de communes urbaines et rurales, le Sillon Lorrain a participé à la mise en place d'un ensemble territorial continu. A l'exception du territoire de Charmes entre Nancy et Epinal, la juxtaposition des SCOT doit permettre, du Luxembourg à Remiremont, d'offrir la vision d'un projet global et de ses déclinaisons thématiques en matière d'infrastructures, d'habitat, de sites d'activités, ... L'ensemble de ces enjeux partagés seront plus spécifiquement déclinés au sein des Projets d'Aménagement et de Développement Durable des Schémas.

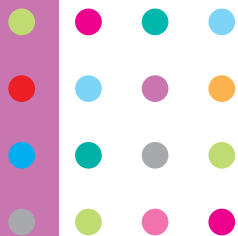
#### Etat d'avancement des SCOT du Sillon Lorrain :

- SCOT du Sud Meurthe-et-Moselle
  - \* 468 communes (périmètre arrêté le 30 juin 2003),
  - \* un Syndicat Mixte en cours de constitution
- SCOT de l'agglomération messine
  - \* 148 communes (périmètre arrêté le 31 décembre 2002)
  - \* un EPCI en cours de constitution
- SCOT des Vosges Centrales
  - \* 102 communes
  - \* un Syndicat Mixte constitué fin 2003
- SCOT de l'agglomération de Thionville
  - \* 97 communes
  - \* une structuration en cours de réflexion

Conduits sur 2005, 2006 et 2007 et, de fait, menés sur un périmètre sensiblement identique à celui proposé dans la démarche métropolitaine, les SCOT devraient permettre d'alimenter les axes de travail proposés.

### Les périmètres de SCOT dans le Sillon Lorrain





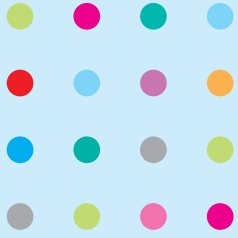
## Les Pays

Dans le cadre de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) du 25 juin 1999, les agglomérations du Sillon Lorrain sont d'emblée concernées par la constitution des pays puisqu'elles se trouvent au cœur d'espaces permettant des complémentarités entre les territoires urbains et ruraux. Elles ont le potentiel requis pour développer des programmes d'aménagement fondés sur la solidarité.

Des quatre agglomérations, seule Epinal appartient à un pays constaté : le pays des Vosges Centrales. Visant à développer et conforter les dynamiques de partenariat entre la ville et la campagne, la Charte de Pays a été rédigée en 2004 conjointement à la mise en place du Conseil de Développement du Pays.

Le Sillon Lorrain est par ailleurs plus collectivement concerné par le Pays du Val de Lorraine, partie prenante de l'espace central entre Metz et Nancy et dont le contrat a été signé en juin 2003. Livre Blanc et Charte produits sur ce territoire ont d'ores et déjà été versés aux éléments de connaissance de l'espace métropolitain.





ville de  
**Nancy.**

