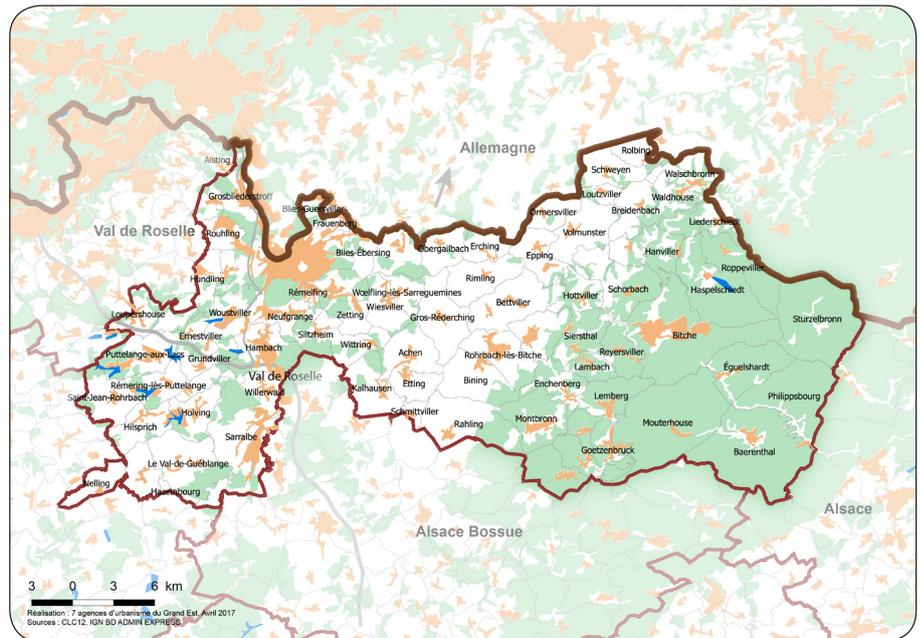


13 SCoT de l'Arrondissement de Sarreguemines

CHIFFRES CLÉS

- **2** EPCI
- **84** communes couvertes par les orientations du SCoT
- **100 625** habitants en 2013
- **36 764** emplois en 2013
- **936** km²
- **95** km² urbanisés



PRÉALABLES

D'une manière générale, les éléments sont extraits des documents. Ils sont parfois résumés voire reformulés par souci de concision mais en conservant le vocabulaire significatif utilisé dans les documents.

- **État d'avancement de la procédure :** SCoT Grenelle approuvé le 23/01/2014
- **Étapes de la vie du SCoT :** 1ère approbation : 23/01/2014. Pas de mise en révision, pas de changement de périmètre
- **Structure porteuse :** Syndicat Mixte de l'Arrondissement de Sarreguemines
Périmètre arrêté le 20/01/2003 / Date de création du syndicat mixte : décembre 2007
Délibération de prescription de l'élaboration : octobre 2008 / Date de prise en charge du SCoT : décembre 2009
- **Moyens humains pour la mise en oeuvre :**
Un directeur du Syndicat Mixte, un chargé de mission, un administrateur SIG (Total 1,5 ETP)
- **Axes privilégiés pour le suivi/la mise en oeuvre :**
Compatibilité des documents locaux d'urbanisme avec le SCOT, observatoire (SCOT, PLU, PLH) foncier/habitat
- **Période de validité de la prospective SCOT :** 2014-2034 (20 années)

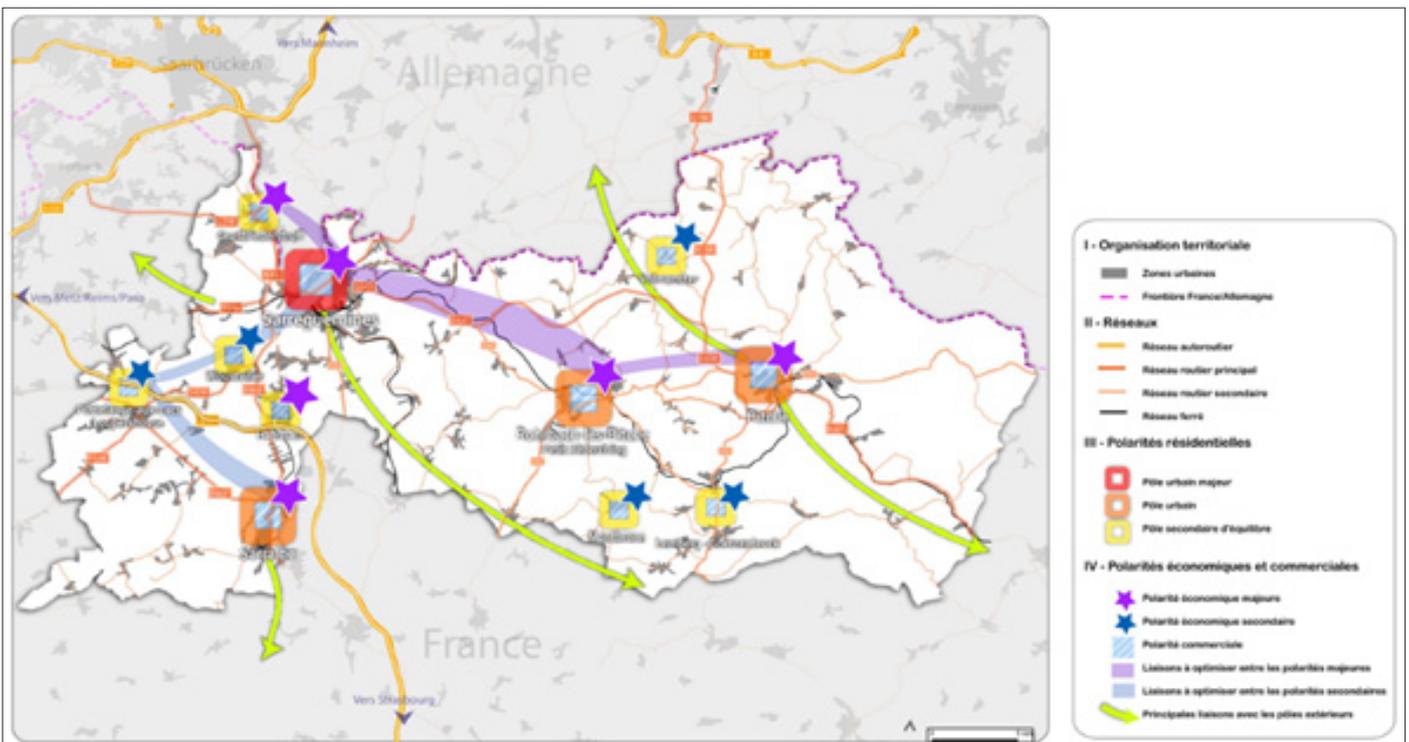
ARMATURE URBAINE

> Ce que dit le PADD

- Non renseigné

> Orientations/Objectifs du DOO

- L'armature urbaine est composée de 11 polarités urbaines et de 71 villages. Les polarités urbaines assurent des fonctions résidentielles, économiques et commerciales
- Au sein de ces polarités urbaines, on distingue 1 pôle urbain majeur (Sarreguemines), 3 pôles urbains (Bitche, Rohrbach-l-B./Petit-Réderching, Sarralbe) et 7 pôles secondaires d'équilibre
- Le pôle urbain majeur, conformément à la DTA, doit assurer des fonctions et services de niveau supérieur utiles à tout le SCOT et tient un rôle majeur dans l'organisation multipolaire régionale et transfrontalière par l'offre de transports, équipements,...
- Les pôles urbains maintiennent au plus près des habitants des pôles de services de proximité encore diversifiés. Ils sont complémentaires au pôle urbain majeur
- Les pôles secondaires d'équilibre organisent la proximité des services de base quotidiens et contribuent au développement des espaces ruraux



DÉMOGRAPHIE

> Ce que dit le PADD

- Avoir pour perspective une croissance démographique de 0,20 %/an sur 20 ans, soit + 4100 habitants
- Maintenir sur place les jeunes actifs et les militaires, et s'adapter au vieillissement de la population

> Orientations/Objectifs du DOO

- Toutes les dispositions du SCOTAS doivent concourir à cet objectif en renforçant directement ou indirectement l'attractivité du territoire, notamment celles concernant le logement ou le développement des activités économiques

LOGEMENTS

> Ce que dit le PADD

- Produire de l'ordre de 12000 logements (600/an x 20 ans)
- Réduire la vacance et lutter contre l'habitat indigne
- Diversifier la typologie des logements, renforcer la mixité sociale dans l'offre et produire des logements pour les publics spécifiques

> Orientations/Objectifs du DOO

- La production en nombre de même qu'en typologie (taille des logements) et en statut locatif aidé est orientée selon le positionnement dans l'armature urbaine
- Une démarche spécifique (définition d'objectifs chiffrés en termes de constructions neuves, de réhabilitation et de démolition de logements, définition d'une politique et de moyens adaptés afin de trouver un nouvel équilibre en termes de mixité sociale, de diversité de l'offre résidentielle) devra ou pourra être mise en œuvre dans les secteurs en difficulté
- La mise en place de PLH est encouragée pour préciser la mise en œuvre de la programmation en logements

Niveaux de l'armature urbaine	Densités (logements/ha) moyennes minimales	Objectifs de production de logements neufs (/an)
Pôle urbain majeur (1)	40	75
Pôle urbains (3)	30	120 (30 ouest et 90 est)
Pôles urbains secondaires d'équilibre (7)	20 (30 pour les secteurs gare)	160 (80 ouest et 80 est)
Territoires ruraux (73)	14 (30 pour les secteurs gare)	245 (138 ouest et 107 est)

ÉCONOMIE

> Ce que dit le PADD

- Confirmer le dynamisme économique du SCOTAS à l'échelle transrégionale
- Maintenir et développer les activités et les emplois sur l'ensemble du territoire du SCOTAS et élever le niveau de qualification de ces emplois. Créer 4000 emplois en 20 ans, répartis sur le territoire
- Développer le tissu des entreprises artisanales, accompagner le développement de l'économie résidentielle, développer le tourisme, soutenir les activités agricoles et agro-alimentaires, encourager la création d'une filière bois énergie et construction
- Conforter et organiser l'offre commerciale sur le territoire

> Orientations/Objectifs du DOO

- L'accueil de tout type d'activité économique doit être autorisé dans les polarités économiques identifiées par le SCoT. Les polarités économiques majeures ont vocation à accueillir des activités d'industrie lourde et de logistique, les pôles économiques secondaires ont vocation à répondre à des besoins locaux de PME/PMI, d'entreprises artisanales et commerciales. Le développement des zones d'activités est conditionné à un développement prioritaire de la desserte internet très haut débit
- Le développement de l'économie touristique repose pour une large part sur les orientations de valorisation paysagère et environnementale du territoire (sites à préserver, sites à valoriser en vue d'une ouverture au public). Il s'appuie également sur un renforcement de l'offre en hébergement
- Les activités agricoles sont soutenues par diverses dispositions des PLU (association, protection des espaces,...)
- Pour le développement commercial, le SCOT priorise le renforcement des sites de centralités urbaines, les grandes surfaces devant être hors centralités dans des ZACOM fléchées par le SCOT

GRANDS PROJETS D'ÉQUIPEMENTS

> Ce que dit le PADD

- Hormis la réalisation de quelques infrastructures routières dont le but est d'améliorer les connexions vers les axes routiers principaux, le SCOT n'identifie pas de grands projets en tant que tel

> Orientations/Objectifs du DOO

- Les grands projets d'amélioration des infrastructures routières inscrites dans le SCOT sont :
 - la déviation Sud de Sarreguemines
 - le contournement de Woustville
 - le créneau de dépassement à Eguelshardt

FONCIER

> Ce que dit le PADD

- Programmer une offre foncière suffisante et adaptée sur l'ensemble du territoire pour accueillir de nouvelles activités et créer de nouveaux emplois.
- Répondre aux besoins en habitat et en activités par une offre moins consommatrice de foncier en :
 - favorisant le renouvellement urbain
 - réhabilitant le parc de logements
 - densifiant les nouvelles opérations
 - optimisant l'occupation des zones d'activités existantes
 - optimisant l'occupation des espaces commerciaux
 - donnant plus d'urbanité aux secteurs bien desservis par les transports collectifs

> Orientations/Objectifs du DOO

- Deux axes sont retenus par le SCOT :

1. Optimiser les enveloppes urbaines existantes en étudiant les potentialités de développement internes à ces enveloppes, en encourageant le renouvellement urbain (reconquête des friches) et en résorbant la vacance. La programmation des 600 logements prévus annuellement devra se faire à 46 % par densification du tissu urbain, renouvellement et restructuration du parc et résorption de la vacance. 54 % pourront être réalisés par extension de l'urbanisation. Les documents d'urbanisme doivent évaluer les densités existantes et rechercher des densités supérieures dans les nouvelles opérations. Celles-ci sont pondérées en fonction de l'armature urbaine

2. Organiser le développement résidentiel pour qu'il soit plus économe en foncier. Pour cela, les extensions urbaines sont réalisées en continuité avec les structures urbaines existantes et sous condition que le potentiel de l'enveloppe urbaine soit saturées ou que tout soit mis en œuvre pour l'exploiter. Les PLU doivent produire une part d'habitat intermédiaire dans les opérations supérieures à 1 ha, en fonction de leur place dans l'armature urbaine

- Les besoins en foncier ainsi identifiés pour l'habitat sont de 420 ha en 20 ans, de 63 ha pour les équipements et infrastructures et de 293 ha pour les activités économiques et commerciales

- Pour les activités économiques, les priorités sont mises sur l'accueil des activités dans le tissu urbain, la reconquête de friches urbaines, la densification des zones d'activités existantes

Le rythme de consommation foncière des 10 années précédant l'approbation est évalué à 92 ha/an

	Consommation foncière actuelle (nb ha/an)	Consommation foncière projetée (nb ha/an)	Potentiel foncier existant (friches, dents creuses, renouvellement urbain ...)
Habitat	92	21	80 ha de friches sont recensés dont un potentiel d'accueil de l'ordre de 55 ha sur les friches urbaines qui ne sont pas encore concernées par un projet de reconversion
Activités		15	
équipements		3	
Total		39	

TRANSPORTS ET MOBILITÉS

> Ce que dit le PADD

- S'appuyer sur les infrastructures majeures pour améliorer les relations avec les pôles extérieurs : faciliter l'accès à l'A4 à partir de tous les secteurs, améliorer la liaison Rorbach-lès-Bitche - Nancy, améliorer les connexions du Pays de Bitche vers l'extérieur
- Optimiser les TC : organiser et améliorer le rabattement de Sarreguemines vers la LGV (via le Tram-Train vers Sarrebruck et la liaison Sarreguemines - Forbach), pérenniser la liaison ferrée Sarrebruck - Strasbourg, améliorer les connexions du Pays de Bitche avec la Rhénanie - Palatinat, assurer une continuité Sarreguemines-Bitche-Haguenau

> Orientations/Objectifs du DOO

- Le SCOT organise le développement de nouvelles centralités urbaines autour des pôles gares/haltes ferroviaires

- Les communes devront réserver les emprises existantes nécessaires à la réalisation des projets optimisant les axes ferroviaires et fluviaux existants. Elles doivent prévoir et améliorer les infrastructures pour le bus et les liaisons communales et intercommunales en modes doux

- Le SCOT encourage la concertation avec les AOT pour la préservation, l'amélioration et la restauration de lignes de transports collectifs, notamment ferroviaires

- L'amélioration de la desserte routière passe par le renforcement de voiries (cf grands projets), l'organisation du covoiturage et le déploiement d'infrastructures de charge des véhicules hybrides et électriques

TRAME VERTE ET BLEUE

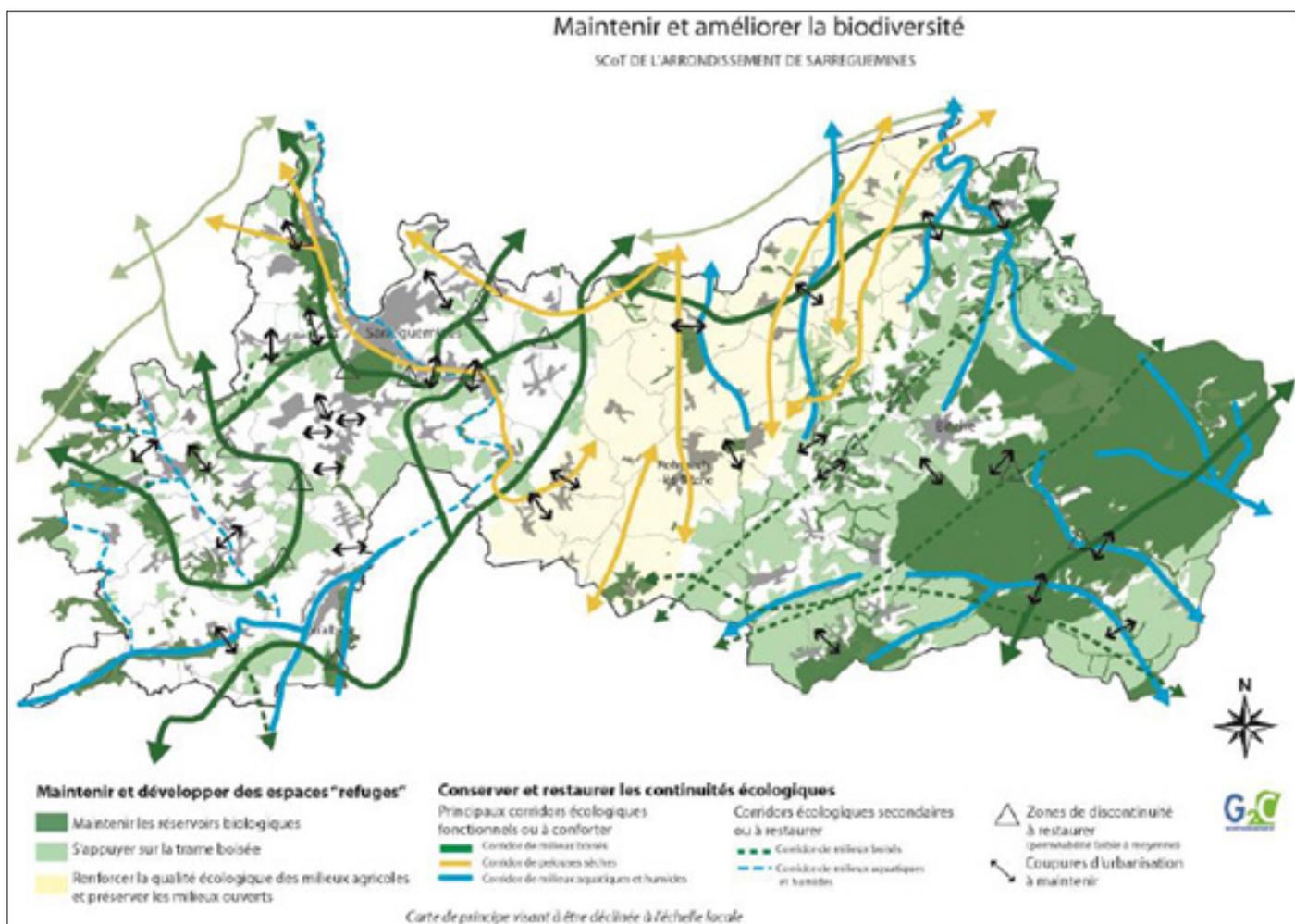
> Ce que dit le PADD

- Maintenir les qualités biologiques pour assurer la pérennité et le développement des échanges d'espèces entre les principaux noyaux d'habitats naturels au sein du territoire, en prolongement et continuités des trames verte et bleue des espaces voisins

> Orientations/Objectifs du DOO

Le maintien et la restauration de la TVB se base sur les principes suivants :

- Préserver les milieux structurants et naturels déjà inventoriés comme réservoirs de biodiversité
- Le SCOT identifie les continuités à restaurer et donne la priorité à une continuité plutôt qu'une autre pour la mise en œuvre des actions
- Les documents communaux doivent identifier les massifs boisés et leurs corridors de liaison, les préserver et y interdire toute coupure artificielle
- Le SCOT localise des faisceaux dans lesquels les documents d'urbanisme doivent identifier et préserver les espaces de pelouses sèches remarquables
- Les communes devront appliquer les mêmes principes d'identification et de protection sur la trame bleue en se basant sur le SDAGE et les inventaires de la RBT (Réserve Biologique Transfrontalière). De plus, ces principes doivent également être appliqués aux « milieux complémentaires », plus ordinaires
- Préserver les ensembles agricoles remarquables (notamment les vergers) autour des villages et dans les vallées comme milieux complémentaires à la TVB
- Favoriser la nature en ville
- Limiter la création de nouveaux points de discontinuité écologique
- Favoriser la non aggravation et la restauration des points de discontinuité écologique



CLIMAT AIR ÉNERGIE

> Ce que dit le PADD

- Faire évoluer la trame urbaine en vue de réduire les obligations de déplacements.
- Faciliter les déplacements « durables » au sein du territoire (intermodalité, TC, covoiturage, moteur électrique, canal des Houillères de la Sarre).
- Diversifier les sources de production énergétique (bois, solaire, éolien, géothermie, hydroélectricité).
- Améliorer la performance énergétique de l'habitat.

> Orientations/Objectifs du DOO

- Les mesures prises relativement à l'organisation du territoire et aux déplacements viseront à limiter leurs incidences négatives sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, conformément aux orientations définies dans le cadre du SCoT
- Les PLU doivent développer une stratégie d'urbanisation et des transports incitant à densifier et favoriser l'utilisation du train
- Les opérations d'aménagement permettent de promouvoir un urbanisme minimisant son impact sur les ressources naturelles : tendre vers une meilleure performance énergétique de l'urbanisation
- Les maîtres d'ouvrage seront incités :
 - à valoriser le recours aux énergies renouvelables dans l'habitat
 - à favoriser l'urbanisation des zones où des possibilités de raccordement à des projets de réseau de chaleur sont possibles ou envisageables
 - et à prévoir les aménagements permettant ces raccordements
- Les PLU doivent favoriser l'implantation de panneaux solaires sur les toitures et autoriser les implantations de parcs photovoltaïques sous condition et encourager le développement de la production énergétique issue du bois et de la biomasse
- Le SCoT autorise l'implantation d'éoliennes dans les zones préférentielles identifiées dans le SRE

RISQUES

> Ce que dit le PADD

- Développer un habitat préservé des risques et nuisances potentiels présents sur le territoire

> Orientations/Objectifs du DOO

- Dans les secteurs soumis aux aléas inondation, le principe général poursuivi est la limitation de l'urbanisation et la préservation à l'état naturel des secteurs d'expansion, conformément aux dispositions du SDAGE et des PPRi
- En raison de la présence de sous-sols aux horizons salifères rendant les secteurs Ouest et Centre du territoire du SCoT particulièrement vulnérables aux affaissements dans le cas de la réalisation de travaux impactant le sous-sol, le SCoT recommande la plus grande vigilance des communes quant à la réalisation de travaux en sous-sol sur ces secteurs (ouvrages géothermiques notamment)
- Pour les autres risques, le SCoT renvoie aux PPR et autres documents réglementaires existants ou à venir

Ce qu'il faut retenir du projet de territoire et de ses interactions avec d'autres SCOT

Quels sont les points forts de votre SCOT ?

- *Le premier point fort du SCOTAS est sa situation entre les deux pôles d'attractivité majeurs que sont l'Allemagne et l'Alsace. Le SCOT est le prolongement du projet de Pays. Il y a donc une longue habitude de travailler ensemble sur le terrain et « l'ambiance » sur le SCOT est perçue comme un point fort. Le PNRVN quant à lui facilite les liens avec l'Alsace.*
- *Lors des travaux d'élaboration du SCOT, l'agriculture et le tourisme se sont révélés être de réels points forts pour le SCOT, dont les acteurs n'avaient pas toujours conscience auparavant.*
- *Les objectifs du SCOT, déterminés dans la dynamique Smart, paraissent a posteriori très ambitieux, sur la population et les emplois, donc sur les logements, les zones d'activités, le foncier... Tous ces points doivent aujourd'hui être relativisés au regard de la conjoncture économique.*
- *La mobilité représente un enjeu fort à plusieurs points de vue : d'une manière générale la desserte des zones rurales est très compliquée, c'est pourquoi le SCOT insiste sur le covoiturage.*
- *La liaison vers Forbach constitue un enjeu majeur (voir plus loin) mais la liaison Bitche – Haguenau est aussi à faire émerger. La liaison Sarrebruck-Sarreguemines-Strasbourg est particulièrement structurante et doit être maintenue. Il s'agit d'un enjeu primordial pour l'économie de Sarreguemines et du sud-est du SCOTAS. Par ailleurs, le SCOT avait comme armature la liaison Sarreguemines – Bitche, ligne aujourd'hui déclassée, ce peut poser problème quant à l'interprétation des objectifs du SCOT dans les communes longeant ce parcours.
Au point de vue autoroutier, il manque par ailleurs un demi-échangeur vers Strasbourg à Loupershouse qui permettrait de desservir l'ouest de l'arrondissement.*

POINTS FORTS ET PRINCIPAUX ENJEUX COMMUNS AUX SCOTVDR ET SCOTAS :

- *La proximité de Sarrebruck et la culture transfrontalière sont des atouts indéniables sur lesquels misent les deux SCOT pour assurer leur développement.*
- *Une liaison ferrée Forbach – Sarreguemines est nécessaire pour, d'une part, permettre au Val de Rosselle d'accéder à Sarreguemines au train vers Strasbourg et, d'autre part, permettre aux Sarregueminois d'accéder au TGV et au bassin d'emplois de Forbach. Cette liaison (15 km à vol d'oiseau, voie existante) est réellement le chaînon manquant entre le réseau centré sur Metz (et Paris) et le réseau centré sur Strasbourg. Elle représente un enjeu majeur pour les deux territoires.*
- *Les inondations (SCOTAS) et remontées de nappe (SCOTVDR) représentent les principales contraintes d'aménagement du territoire. Les SCOT peuvent sensibiliser sur ces questions mais ce sera plutôt aux PLUI d'aller plus loin. A l'échelle supérieure existe le SDAGE.*

L'analyse fait-elle ressortir des questions, thématiques, ou dynamiques territoriales que le SCOT n'a pas abordées et pour lesquelles le SRADDET pourrait apporter une valeur ajoutée ?

Les éléments listés ci-dessous sont partagés par les deux SCOT même s'ils sont parfois mis en avant plus par un SCOT que par l'autre. Les raisons qui justifient le portage de ces thématiques par le SRADDET sont multiples. On peut retenir essentiellement les questions d'échelle de travail (problématiques dépassant géographiquement les limites des SCOT), de compétences régionales et d'ingénierie. En effet, les SCOT notamment ruraux pourraient ainsi bénéficier d'une ingénierie spécialisée sur des thématiques particulières, quitte à ensuite décliner localement ces thématiques.

- **TRANSPORTS EN COMMUN :**
*Le SRADDET est la bonne échelle pour identifier les axes de transports, appuyer leur développement et promouvoir les AOT pertinentes (AOT unique).
Il est à noter que les liaisons de chacun des deux SCOT vers l'extérieur intéressent l'autre SCOT : la liaison Forbach – Metz (TGV) intéresse le SCOTAS et la liaison Sarrebruck-Sarreguemines-Strasbourg intéresse le SCOTVDR.*
- **ÉCOMOBILITÉ :** *Comment l'anticiper ? Comment adapter les infrastructures et équipements à l'échelle locale et régionale ?*
- **ÉNERGIES RENOUVELABLES :** *Que ce soit l'éolien, la méthanisation ou l'hydraulique, ce sont des thématiques fortes mais difficiles à appréhender à l'échelle d'un SCOT.*
- **ÉCONOMIE :** *La formation, les questions de bilinguisme et les schémas d'accueil des activités économiques doivent être abordés à une échelle supra-SCOT. Le but est de rendre les territoires complémentaires plutôt que concurrents.*
- **SANTÉ :** *Il faut une réflexion globale en termes de complémentarité sur les équipements structurants, surtout sur des territoires vieillissants. Il faut aussi une réflexion transfrontalière. Une ZOAST (Zone Organisée d'Accès aux Soins Transfrontaliers) est à l'étude mais les caisses d'assurance maladie freinent. Actuellement, une convention a été signée entre Unisanté (pôle Forbach / Hôpital Marie-Madeleine) et le centre de cardiologie de Völklingen. Des soins sont donnés par des médecins allemands à Forbach et les Français reçoivent certains soins en Allemagne. Il existe également une coopération en matière de psychiatrie. C'est le GECT (Eurodistrict) qui est à l'origine de ces partenariats.*

- **RECONQUETE DES CENTRES BOURGS :** Les opérateurs immobiliers ne vont plus partout, notamment dans les bourgs trop ruraux. Les programmes financiers tels que OPAH ne sont pas ciblés sur les zones rurales de l'Est Mosellan. Pour réduire la vacance, il manque d'outils, de financements et de méthodes qui soient planifiés à une échelle beaucoup plus large que les SCOT.
- **AGRICULTURE :** Pour avoir un impact sur l'agriculture il faut pouvoir travailler à l'échelle de la filière, donc bien au-delà des SCOT, même quand on est sur les circuits courts. L'enjeu est de conserver une agriculture en accord avec chaque territoire (paysage, développement économique, attractivité du territoire) mais inscrite dans des filières qui ont besoins de travailler sur plusieurs territoires. Sarreguemines dispose d'un abattoir qui souhaite mieux travailler avec les exploitants locaux : le dialogue est à renforcer.
- **TOURISME :**
 - Le tourisme est par nature un domaine qui dépasse les limites d'un SCOT. Ainsi, Bitche est à 1 heure de Strasbourg. Le tourisme doit de toute évidence être géré à cette échelle.
 - Les pôles d'attraction touristique existent et sont même relativement nombreux mais il manque des infrastructures de logements, notamment de logements de groupes. Il faudrait mailler le territoire avec ce type de logements en accord avec les attentes des clientèles (qualité, diversité, de l'offre de service...) mais cela doit être réfléchi à une échelle supérieure. De même, il faudrait une stratégie commune sur l'habitat touristique insolite pour éviter que les opérateurs ne jouent des failles des SCOT au lieu de réfléchir à des localisations et des projets qui peuvent devenir intéressants s'ils sont raisonnés.
 - Il faut absolument relier les sites emblématiques figurant sous l'appellation de « la route du feu », à savoir notamment Völklinger Hütte, le musée de la mine, le musée de la faïence et la verrerie de Meisenthal dans le contexte d'un tourisme industriel d'envergure régionale.
 - La question des campings qui proposent une offre de résidences principales importante pourrait également bénéficier d'une réflexion globale car chaque SCOT ne doit pas être obligé de réinventer des solutions.
 - Les UTN (Unités Touristiques Nouvelles) doivent être prévues par les SCOT et les PLU(I) mais il est évident que la réflexion doit se faire à l'échelle du massif vosgien.

**Le contenu du SCoT traduit-il une approche des thématiques convergente avec les approches des SCoT voisins ?
Le SCoT d'identifie-t-il des problématiques et des enjeux partagés par d'autres SCoT ? Lesquels ?**

- Les thématiques énoncées ci-dessus à partir du paragraphe « Commun aux deux SCOT » sont peu ou prou convergentes aux deux SCoT.
- Il faut signaler, outre les relations fortes entre ces deux SCOT et avec l'Allemagne, des relations particulières qu'a le SCOTAS avec l'Alsace Bossue (SCOTAB / SCoT de l'Alsace Bossue, correspondant à l'arrondissement de Saverne) et le secteur d'Haguenau (SCOTAN / SCoT de l'Alsace du Nord / région de Haguenau).
- Avec le SCOTAB, il y a de nombreuses relations domicile – travail. Il y a aussi un sentiment partagé de faire partie de la frange/poumon vert des métropoles. Les relations touristiques sont également nombreuses, des sites d'intérêts se trouvant sur l'un et l'autre SCOT.
- Avec le SCOTAN, le secteur de Bitche entretient des relations fonctionnelles notamment concernant les services de santé et le bassin d'emploi.

Le contenu du SCoT fait-il ressortir des territoires pertinents porteurs d'enjeux régionaux partagés (logiques d'axes, de bassin de vie, ...) ?

- Les territoires suivants sont identifiés :
 - AXE FREYMING – FORBACH - SARREGUEMINES : largement évoqué ci-dessus. Signalons le projet B'est de Farébersviller qui maille un peu plus encore cet axe.
 - ESPACE URBANISE AUTOUR DU WARNDT : cet espace « d'axe circulaire » est transfrontalier. Les équipements sont disposés de part et d'autre de la frontière (ex. : Warndtpark Creutzwald en France et terminal d'Uberherrn côté allemand).
 - UN AXE SCOTAS – ALSACE DU NORD (SCOTAB/SCOTAN) : pour les thématiques les plus rurales et relatives à la montagne. Le PNRVN fait le trait d'union entre ces deux territoires. Sans que cela ait été dit en réunion, il s'agit vraisemblablement de l'extrémité septentrionale d'un axe « Massif Vosgien ».
 - LE GECT : territoire transfrontalier incluant Forbach/Sarreguemines/Sarrebruck mais aussi plus largement Bitche et Zweibrücken-Pirmasens. Il est marqué en termes de relations domicile/travail, de services et de culture.
 - Enfin, sur un plan touristique, le Canal de la Sarre constitue un axe important et bien équipé. Il est plus difficile d'en évaluer les retombées économiques réelles.

Synthèse réalisée par : L'Agence d'Urbanisme d'agglomérations de Moselle, Immeuble Ecotech, 3, rue Marconi, 57070 METZ / 03 87 21 99 00
avril 2017

Analyse et rédaction : Bernard Demonty / bdemonty@aguram.org / 03 87 21 92 86

Chef de projet : Emmanuel VIAU / eviau@aguram.org / 03 87 21 99 13

Toute reproduction autorisée avec mentions précises de la source et la référence exacte.