

Principales évolutions du SRADET

Après deux ans de co-construction le projet de SRADET a été arrêté le 14 décembre 2018. En 2019, s'est déroulé la consultation réglementaire, c'est-à-dire la consultation des personnes publiques associées et des pays voisins, ainsi que l'enquête publique. Le SRADET adopté le 22 novembre 2019 a été ajusté pour tenir compte des avis.

→ Ce feuillet présente les principaux ajustements du SRADET entre la version arrêtée et la version adoptée.



Objectif 1 : Région à énergie positive et bas carbone

Cet objectif nécessite **deux dynamiques indissociables** : la **réduction de 55% de la consommation énergétique** et la multiplication par 3,2 de la **production des énergies renouvelables et de récupération**.

Evolutions : A titre indicatif, des **précisions sur le scénario climat-air-énergie** ont été apportées et le scénario détaillé a été annexé au diagnostic climat-air-énergie (annexe 4). De plus, la place de la **filière nucléaire** qui relève de choix nationaux a été précisée dans ce scénario qui en est indépendant. Enfin, une mesure d'accompagnement a été ajoutée pour mieux développer et diffuser la **connaissance** des données climat-air-énergie territorialisées.



Objectif 6 et règle 5 : Développer les énergies renouvelables

Le développement des énergies renouvelables est essentiel pour atteindre l'objectifs « région à énergie positive et bas carbone ». Toutefois, ce développement doit se faire dans une logique de respect des potentiels et des paysages.

Evolutions : La **protection des paysages** a été renforcée dans l'ensemble du document notamment dans le cadre du développement éolien. L'enjeu est d'offrir un cadre de vie agréable qui contribue à une image attractive du territoire. Ainsi, la notion de « paysages emblématiques » a été remplacée par « préservation de la qualité paysagère » ce qui permet d'avoir une approche plus large des paysages et de leur protection.



Règle 8 : Préserver et restaurer la trame verte et bleue

La trame verte et bleue du SRADET est issue de la compilation des trames vertes et bleues des trois anciens SRCE qui avaient fait l'objet d'une concertation intense lors de leur élaboration juste avant celle du SRADET. Sur cette base, des corridors traversant le territoire régional ont été identifiés et qualifiés d'intérêt régional. Ces corridors ont donc été reportés sur la carte au 1/150 000^{ème} du SRADET.

Evolutions : La notion de « corridors écologiques d'intérêt régional » a été supprimée, car pouvant être interprétée comme une hiérarchisation des corridors. Elle est remplacée par la notion de « **corridors transnationaux et transrégionaux** » ce qui permet de reconnaître leur particularité fonctionnelle.



Règle 16 : Sobriété foncière (règles 16)

Face au rythme important de consommation foncière en Grand Est et à ses conséquences sur les espaces naturels et agricoles, la biodiversité, le cadre de vie, l'environnement et l'armature urbaine, la Région a souhaité maintenir son ambition sur la réduction de la consommation foncière.

Evolutions : La règle 16 demande aux SCoT (à défaut aux PLU(i)) une réduction de la consommation foncière de 50% en 2030 et de tendre vers 75% en 2050. Les principales évolutions ont consisté à :

- supprimer la **période de référence** 2003-2012 pour la remplacer par une période de 10 ans définie par et dans chaque document d'urbanisme ;
- exclure de la comptabilité foncière les zones d'activités, équipements et infrastructures d'intérêt régional et d'apporter une définition de la **notion d'intérêt régional** ;
- supprimer la dérogation offerte aux **démarches inter-SCoT** leur permettant de fixer eux-mêmes leurs objectifs de réduction de la consommation foncière.



Règle 17 : Optimisation du potentiel foncier mobilisable

Un des moyens permettant de réduire la consommation de foncier est de valoriser les espaces disponibles compris dans les espaces urbanisés.

Evolution : L'écriture de la règle 17 a été clarifiée en demandant aux documents d'urbanisme de **démontrer la mobilisation de leur potentiel foncier** avant toute extension urbaine.



Règle 25 : Imperméabilisation des sols

L'urbanisation perturbe le cycle de l'eau en limitant l'infiltration et en augmentant le ruissellement et la vitesse d'écoulement. Pour limiter ces phénomènes, il est nécessaire de préserver des espaces non imperméabilisés, voire de désimperméabiliser certaines surfaces.

Evolution : L'écriture de la règle a été clarifiée afin de mieux intégrer la séquence « éviter-réduire-compenser ». Ainsi, la règle demande d'abord d'**éviter** l'imperméabilisation des sols et de **favoriser l'infiltration des eaux pluviales in situ**, puis de **réduire** celle-ci et de prévoir la **compensation** (à hauteur de 100% en milieu rural et de 150% en milieu urbain) des surfaces imperméabilisées. La compensation peut s'effectuer en rendant perméable des surfaces imperméabilisées ou en les déconnectant des réseaux de collecte via des dispositifs d'infiltration végétalisée.



Objectifs 13 et 21 et règle 20 : Armature urbaine et les ruralités

Le SRADDET est soucieux de **l'équilibre entre les territoires**. Il recherche les réciprocitys entre les territoires en lien étroit avec le renforcement de l'armature urbaine fonctionnelle.

Evolutions : La **place des ruralités est renforcée** dans le SRADDET avec l'ajout :

- de précisions sur le rôle des territoires ruraux et les notions d'interdépendances avec les polarités ;
- de la notion de « polarités rurales locales » à identifier par les territoires en complément de l'armature urbaine régionale ;
- d'éléments permettant une meilleure intégration des solutions de mobilités en milieu rural ;
- d'éléments sur le développement de l'innovation et des coopérations entre territoires.

L'armature urbaine fonctionnelle évolue pour trois polarités :

- Afin de tenir compte du rôle européen de Strasbourg une nouvelle typologie a été créée « centre urbain à fonctions métropolitaines et européennes » ;
- Charleville-Mézières devient « centre urbain à fonctions métropolitaines » ;
- Saint-Louis devient « pôle territorial ».



Objectif 22 et Règles 29 : Infrastructures de transport routier et ferroviaire

Conformément à la loi, le **réseau routier d'intérêt régional (RRIR)** a été identifié en partenariat avec les départements, l'Etat, les territoires et les régions voisines. Ce réseau est constitué d'autoroutes, de routes nationales et départementales en cohérence avec l'armature urbaine fonctionnelle.

Evolutions : Un **maillage des services ferroviaires** a été ajouté à l'objectif 22.

De plus, plusieurs **connexions routières** ont été ajoutées au RRIR :

- entre Saint-Dizier et Bar-le-Duc via la RD635 ;
- entre Sélestat et l'Allemagne via la RD424 ;
- l'A35 et l'Allemagne par Gombsheim via la RD2.