

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE MODIFICATION DU SRADDET
Avis PPA reçu au 4 juillet 2025
DEPARTEMENTS

- CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'AUBE
- CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA MARNE (courrier et délibération)
- CONSEIL DEPARTEMENTAL DE MEURTHE ET MOSELLE

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA MODIFICATION DU SRADDET

AVIS PPA reçus

DEPARTEMENTS

- CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'AUBE
- CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA MARNE
- CONSEIL DEPARTEMENTAL DE MEURTHE ET MOSELLE
- CONSEIL DEPARTEMENTAL DE MOSELLE

Troyes, le 26 MAI 2025

POLE PATRIMOINE ET
ENVIRONNEMENT

Direction de la transition
écologique, des mobilités et de
l'aménagement



28/05/2025

Monsieur Franck LEROY
Président de la Région Grand Est
1 Place Adrien Zeller
BP 91006
67070 STRASBOURG CEDEX

Affaire suivie par : Séverin ROELLY - ☎ 03 25 42 70 33
Severin.roelly@aube.fr
Vos réf. : Correspondance du 28 février 2025
Nos réf. : PPE/DTEMA/MB/SR/2025-134

Objet : Modification du SRADDET : consultation des Personnes Publiques Associées
Avis du Département de l'Aube

Monsieur le Président, *Franck*,

Par correspondance du 28 février 2025, vous m'avez fait part du projet du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) modifié, qui a été porté à la connaissance de l'assemblée régionale le 12 décembre 2024, et pour lequel vous sollicitez l'avis du Département de l'Aube en qualité de Personne Publique Associée, en application de l'article L. 4251-9 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Certains éléments de ce projet de modification du SRADDET soulèvent des interrogations, principalement concernant la méthode appliquée pour les objectifs Zéro Artificialisation Nette (ZAN), dont les indicateurs ne permettent pas une répartition équitable de l'effort attendu, et qui impacte les enjeux structurants du territoire départemental ; ils me conduisent à émettre, dans ces conditions, un avis défavorable.

Ce projet fera l'objet d'une présentation à la Commission permanente du Conseil départemental de l'Aube qui se réunira le 16 juin prochain, et qui, selon toute vraisemblance, devrait recueillir un avis similaire. Je vous transmettrai la délibération correspondante après la séance.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma parfaite considération.

Amities

Le Président du Conseil départemental,

Philippe PICHERY

Pôle Bâtiments et Territoires
Service du développement territorial
et de l'environnement

Monsieur Franck LEROY
Président de la Région Grand Est
1 place Adrien Zeller
BP 91006
67070 STRASBOURG Cedex

Châlons-en-Champagne, le **10 JUIN 2025**

Monsieur le Président,



Afin de prendre en compte certaines évolutions législatives, la Région Grand Est a décidé d'engager fin 2021, la modification du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), adopté en 2019. Au cours de ces dernières années, vous avez travaillé à l'élaboration d'un nouveau projet. Aujourd'hui, vous sollicitez l'avis des personnes publiques associées et notamment du Département de la Marne, sur ce document.

Compte tenu des enjeux que représentent l'adoption de ce schéma pour l'avenir et le développement de notre territoire, j'ai décidé de le présenter à l'examen de la Commission Permanente, lors de sa réunion du 23 mai dernier.

Le projet de SRADDET a été étudié au regard des compétences exercées par notre collectivité, à savoir l'impact des modifications liées à la mise en œuvre de la trajectoire Zéro Artificialisation Nette sur le déploiement potentiel de la plateforme aéroportuaire de Vatry, les modifications portant sur l'adaptation au changement climatique et la thématique Climat-Air-Energie, enfin les modifications liées au volet Transport et Mobilité.

Après un examen attentif, le Département de la Marne a émis un avis défavorable sur cette nouvelle version du Schéma. Il considère que l'adoption du projet de SRADDET en l'état est prématurée au vu des évolutions législatives en débat sur la loi Climat et Résilience. Vous trouverez le détail des observations formulées dans la délibération jointe à ce courrier.

D'une manière générale, la Commission Permanente a considéré que, pour gagner en efficacité et en lisibilité, le SRADDET doit être à la fois, plus concis et plus précis sur certains points. En effet, ce document a vocation à envisager l'aménagement d'un territoire à long terme. Il doit conserver une approche souple et pragmatique pour permettre aux différents acteurs concernés de s'adapter et de trouver ensemble un équilibre entre facteurs humains, économiques, sociaux et environnementaux.

Enfin, s'agissant du ZAN et de son application sur la plateforme aéroportuaire de Vatry, les conseillers départementaux demandent que l'ensemble de la ZAC n°3 de 362 ha, d'une part, et que la réserve foncière de 220 ha, d'autre part, soient reconnues comme projet d'envergure régionale ou nationale. A ce jour, seul le projet de production de carburant pour aviation durable d'Haffner figure en annexe II de l'arrêté du 31 mai 2024 relatif à la mutualisation nationale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers des projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de vous l'indiquer dans mon courrier du 28 mars 2024, il n'est pas concevable, tant pour des raisons économiques que pour des raisons environnementales, de fractionner l'aménagement de la ZAC n°3.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces observations, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pien et si.

Le Président du Conseil départemental

Jean-Marc ROZE

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA MARNE

COMMISSION PERMANENTE DU VENDREDI 23 MAI 2025

RAPPORTEUR : ROZE JEAN-MARC

EXTRAIT du **PROCÈS-VERBAL DES DÉLIBÉRATIONS**

OBJET : Avis du Département de la Marne sur le projet de modifications du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

L'an deux mille vingt-cinq, le 23 mai, la Commission Permanente s'est réunie à l'Hôtel du département sous la Présidence de Monsieur Jean-Marc ROZE pour examiner les rapports inscrits à l'ordre du jour.

NOMBRE DE CONSEILLERS DÉPARTEMENTAUX EN EXERCICE : 46

QUORUM : 24

SOUS LA PRÉSIDENTE DE : JEAN-MARC ROZE, PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

VICE-PRÉSIDENTS : Monique DORGUEILLE, Jean-Pierre FORTUNE, Annie COULON, Mario ROSSI, Marie DEPAQUY, Vincent VERSTRAETE, Danielle BERAT, Julien VALENTIN, Sylvie GERARD-MAIZIERES, Maryline VUIBLET, Raphaël BLANCHARD.

AUTRES MEMBRES : Christian BRUYEN, Thierry BUSSY, Cécile CONREAU, Amélie DA FONTE, Charles DE COURSON, Kim DUNTZE, Christine FRANZIN, Marie-Noëlle GABET, Claude GACHET, Sabine GALICHER, Charles GERMAIN, Brigitte HANSE, Guy JANSON, Eric KARIGER, Stéphane LANG, Cyril LAURENT, Fanny LEVY, Florence LOISELET, Jean MARX, Sébastien MIRGODIN, Benoît MOITTIE, Rudy NAMUR, Marie-Thérèse PICOT, Jonathan RODRIGUES, Véronique RONDELLI-LUC, Philippe SALMON, Frédérique SCHULTHESS, Alphonse SCHWEIN, Juliette SYGUT, Khira TAAM.

MEMBRES ABSENTS EXCUSÉS ET REPRÉSENTÉS : Martine BOUTILLAT, Pascal DESAUTELS.

MEMBRES ABSENTS EXCUSÉS ET NON REPRÉSENTÉS : Valérie MORAND, Marie-Thérèse SIMONET.

LA COMMISSION PERMANENTE,

Vu la délibération SE23_11_I_05 du 6 novembre 2023 relative à la délégation qui lui a été donnée,

Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L.4251-1 et suivants,

Vu l'ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), des schémas régionaux sectoriels,

Vu le décret n°2016-1071 du 3 août 2016 relatif au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires,

Vu le budget voté au titre de l'exercice 2025,

Vu le rapport de Monsieur le Président du Conseil départemental,

Considérant le projet de modification du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Grand Est transmis pour avis au Département de la Marne en mars 2025,

Après en avoir délibéré,

EMET un avis défavorable au SRADDET de la région Grand-Est, sous sa rédaction actuelle, compte tenu des éléments ci-dessous mentionnés et dans l'attente de la modification en cours de la loi Climat et Résilience :

- **Modifications liées au ZAN et à son application :**

Le Département, dans ses échanges avec la Région Grand Est, a toujours appuyé pour que la spécificité de la plateforme aéroportuaire de Vatry soit reconnue et inscrite dans le SRADET. Comme vous le savez, ce site d'une superficie globale de 1 416 ha est actuellement constitué d'un domaine aéronautique désormais dénommé « aéroport de Vatry » et non plus « Paris-Vatry » comme cela est mentionné dans le document, d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC 1) de 265 ha, créée en novembre 1997 et d'une ZAC 2 de 157 ha, implantée en 2000. Ces parcs d'activités accueillent actuellement une trentaine d'entreprises, ce qui représente environ 1 300 emplois (aéroport compris). Le Département a pour ambition, dans les années à venir, de réaliser la ZAC 3, d'une surface supplémentaire de 362 ha. A cela s'ajoute une réserve foncière de 220 ha. Cette plateforme multimodale combinant à la fois l'air, le fer et la route dispose, notamment par sa situation, de nombreux atouts et d'un potentiel de développement notable qui mérite d'être préservé par le SRADET.

Dans son diagnostic territorial, le SRADET semble confirmer la reconnaissance de la plateforme de Vatry comme site d'envergure régionale (page 137). Cette mention doit apparaître de façon plus explicite, la rédaction n'est donc pas acceptable en l'état. Il est indispensable que les surfaces de la ZAC 3 d'une part, et de la réserve foncière d'autre part, apparaissent comme étant exclues des contingents de surface imposés par la trajectoire ZAN. Ainsi, il conviendra de lister expressément les projets actuellement reconnus d'envergure régionale avec leur potentiel de développement (surfaces associées), parmi lesquels, la plateforme aéroportuaire de Vatry.

Dans le fascicule des règles (règle 16), la Région prévoit d'instituer une enveloppe d'équité territoriale de 1 000 ha, déduite de la territorialisation des objectifs de consommation d'ENAF et d'artificialisation, pour les projets d'aménagements, d'infrastructures et d'équipements publics ou d'activités économiques reconnus d'envergure régionale. Auquel cas, la plateforme aéroportuaire de Vatry serait donc sortie des modalités classiques prévues pour la mise en œuvre du ZAN. Toutefois, le dimensionnement de cette réserve consacrée aux projets d'intérêt régional n'est pas acceptable dans la mesure où elle paraît extrêmement restreinte au regard de son échelle spatiale (le Grand Est), temporelle (horizon 2050) et du nombre imprécis de projets entrant dans cette catégorie.

- **Modifications liées au fil rouge « Adaptation au changement climatique » et Climat Air Energie**

La Région a souhaité enrichir le SRADET avec la notion de Paysages qui n'était jusqu'à présent pas abordée. Ainsi, le nouveau projet encourage les documents d'aménagement et d'urbanisme à traiter systématiquement cette notion. Tout comme la Région, le Département a bien conscience de la nécessité de préserver les différents paysages qui font toutes les caractéristiques de notre territoire. C'est la raison pour laquelle, au cours des années 2023 et 2024, nous avons mené conjointement avec la Direction Départementale des Territoires, la démarche Paysages et Energies de la Marne. Nourrie par les élus locaux marnais, elle a notamment abouti à la réalisation d'un atlas et offre aux collectivités, des outils concrets pour assurer une meilleure intégration paysagère des installations ENR dans leur commune.

- **Modifications liées au volet Transports et Mobilité :**

En tant que gestionnaire de voirie, le Département accorde une attention particulière au volet Transports et Mobilités. Les dispositions du SRADET ont été actualisées avec l'entrée en vigueur de la loi LOM et la création des Autorités Organisatrices de Transport. Ainsi, le SRADET modifié va au-delà de la question des seules infrastructures de transport et des principes d'aménagement durable dans ce domaine. Il promeut désormais le développement des mobilités alternatives à la voiture, en intégrant la marche, le vélo et les transports en commun. Le Département n'a pas d'observation particulière à formuler en lien avec ses compétences en matière de routes départementales et de véloroutes et voies vertes. Par ailleurs, le Département est favorable à l'orientation prise par le SRADET en matière de fret. Elle vise en effet à renforcer et optimiser les plateformes logistiques en les dotant d'un accès bi- voire tri-modal mais également à réduire la part du routier dans la distribution de marchandises, au profit des dessertes ferrées ou fluviales. C'est dans cet esprit que le Département cherche à optimiser la multimodalité de la plateforme aéroportuaire de Vatry et participe actuellement au maintien des lignes capillaires de fret ferroviaire dans la Marne.

PRECISE que d'une manière générale, pour gagner en efficacité et en lisibilité, le SRADET doit impérativement être à la fois plus concis et plus précis sur certains points. Ce document a vocation à envisager l'aménagement d'un territoire à long terme. Dans ces conditions, il est indispensable qu'il conserve une approche suffisamment souple et pragmatique pour permettre aux différents acteurs concernés de s'adapter et de trouver ensemble un équilibre entre facteurs humains, économiques, sociaux et environnementaux. Toutefois, il est indispensable que les projets

reconnus, à ce jour, d'envergure régionale soient expressément listés, avec leur potentiel de développement. Cette inscription permettra ainsi de sécuriser l'avenir de l'aéroport de Vatry.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Le Président du Conseil départemental,

Signé

Jean-Marc ROZE



Nancy, le 16 juin 2025

Monsieur Franck LEROY
Président du Conseil régional Grand-
Est
1 place Adrien Zeller
BP91006
67070 STRASBOURG CEDEX

*Dossier suivi par Estelle YUNG
Directrice Générale Adjointe Territoires
Tel : 06 48 36 38 30
Courriel : eyung@departement54.fr
www.meurthe-et-moselle.fr*

Monsieur le Président,

Cher Franck,

Vous sollicitez le Département de Meurthe-et-Moselle en sa qualité de personne publique associée pour la modification du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). J'ai le plaisir de vous informer que j'émetts **un avis favorable** à cette modification, dont vous trouverez les motivations ci-après.

La modification du SRADDET a été lancée pour répondre notamment à la loi Climat et résilience, la loi d'Orientation des Mobilités, la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC), et la loi portant sur l'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique. Les principaux objectifs de cette modification sont plus ou moins proches des compétences du Département. Ainsi la gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation des sols, la réduction de la consommation foncière et l'absence d'artificialisation nette à l'horizon 2050 (objectif ZAN) renvoient à la stratégie foncière du Département mais aussi aux choix que son assemblée peut faire lorsqu'elle soutient les territoires au travers de dispositifs d'aide à l'investissement. L'intermodalité et le développement des transports, visant à améliorer les infrastructures pour les personnes et les marchandises, en favorisant les modes de déplacement durables, est au cœur des préoccupations du Département, par exemple en développant les aires de co-voiturage ou les mobilités actives, mais aussi relativement aux interventions auxquelles il consent pour les mobilités décarbonées. Vous ajoutez à la version initiale du SRADDET, rapport partie 2/3 stratégie, objectif 22 « moderniser les infrastructures de transport tous modes et désenclaver les territoires », quelques éléments sur la stratégie aéroportuaire qui semblent en lien avec la récente évaluation de la politique de soutien aux aéroports du Grand Est par la chambre régionale des comptes que vous avez sollicitée. Le Département n'est pas compétent dans ce domaine mais demeure attentif à des solutions de mobilités environnementalement sobres, même s'il partage l'objectif de désenclavement. Par ailleurs, la prévention et la gestion des déchets consistant à mettre à jour les objectifs en matière de gestion des déchets conformément à la loi AGECE, est un enjeu désormais plus éloigné du Département eu égard aux compétences transférées des départements aux régions.

Il n'en demeure pas moins producteur de déchets et veille à réduire ceux-ci et à tout le moins à assurer leur réemploi (ex : équipements informatique). Enfin, l'objectif de préservation de la biodiversité consistant à renforcer les mesures de protection des espaces naturels et des écosystèmes est sans doute le plus prégnant pour le Département.

En premier lieu, le SRADDET est l'occasion de mieux articuler les actions de la Région avec celle des départements dans les domaines liés à l'environnement. Le Département de Meurthe-et-Moselle en particulier rejoint les enjeux de la modification du SRADDET dans les domaines de **la biodiversité, de l'eau et des forêts**, comme en attestent les trois stratégies départementales présentées ci-après, qui seront prochainement complétées par un plan herbe (la mesure 8.1 est à cet égard particulièrement pertinente : « ajout d'outils fonciers en faveur des prairies permanentes, mobilisation des PAT en faveur du lait et de la viande à l'herbe, etc. »).

Le Département de Meurthe-et-Moselle s'engage ainsi activement dans **la préservation de la biodiversité**. Dans le cadre de son projet départemental 2022-2028, il a défini une stratégie ambitieuse axée sur le développement des aires protégées et la gestion durable des écosystèmes. Cette stratégie vise à renforcer la protection des espaces naturels sensibles (5,5 % de la superficie du territoire départemental), pour les soumettre à une protection forte, à développer sa maîtrise foncière de ces espaces, à structurer leur gestion pour optimiser la coordination des interventions, et à déployer un réseau d'aires protégées impliquant les décideurs et la société civile. Le Département met également en place des dispositifs de protection de la faune et de la flore, tout en développant des pratiques agricoles et forestières durables. En outre, il s'efforce de sensibiliser et de mobiliser les citoyens à travers des actions éducatives et participatives en s'appuyant sur son équipement phare, la cité des paysages. Cette approche intégrée permet de préserver la biodiversité tout en assurant la cohérence des politiques publiques à différentes échelles du territoire.

Le Département de Meurthe-et-Moselle s'engage aussi à **assurer une gestion durable des ressources en eau**, à protéger les écosystèmes aquatiques, promouvoir l'efficacité de l'utilisation de l'eau et prévenir les risques liés à l'eau tels que les inondations et la pollution. Le Département souhaite également intensifier la protection et la valorisation de la trame verte et bleue, renforcer la protection et la gestion des Espaces Naturels Sensibles, et améliorer la qualité des masses d'eau du territoire. Enfin, conscient de la nécessité de sensibiliser et d'éduquer la population aux enjeux liés à la ressource en eau, il propose également des actions à des publics ciblés. Aussi, la modification du SRADDET, règle n°9 : « Préserver les zones humides », est intéressante puisqu'elle conforte la préservation et la renaturation des cours d'eau et zones humides. Les départements sont toutefois oubliés dans l'information alors que les inventaires qu'ils détiennent peuvent contribuer à la réflexion.

Le Département de Meurthe-et-Moselle s'engage enfin en matière **d'arbres et de forêts**. Il entend renforcer le patrimoine naturel, lutter contre le changement climatique et impliquer les citoyens dans une démarche collective. Sa stratégie vise à gérer durablement le patrimoine forestier et arboré, en prenant en compte la biodiversité, la qualité de l'eau, les intérêts paysagers et l'accueil du public. Les forêts de Meurthe-et-Moselle permettent le maintien d'une biodiversité dont le rôle est crucial pour le bon fonctionnement des sols, la stabilité du climat et la qualité de l'air et de l'eau. La forêt joue un rôle environnemental et sociétal (intérêts paysagers, accueil du public, ...) qui se conjugue avec sa fonction productive.

Le Département va pour exemple développer les Echange et Cession d'Immeubles Forestiers afin de permettre le regroupement des parcelles et faciliter une meilleure gestion.

Le Département s'engage également pour la préservation des arbres champêtres et des haies, qui jouent un rôle crucial dans les écosystèmes ruraux (Depuis 1950, 70 % des haies ont disparu). Le Département encourage la plantation d'arbres et la création de haies via son plan paysage et de plantations. Des actions de sensibilisation en direction des agriculteurs et des habitants soulignent l'importance des arbres et des haies pour l'environnement et l'agriculture durable. Le Département collabore avec divers partenaires pour soutenir des projets innovants et valoriser le patrimoine forestier.

En second lieu, même si je comprends que le SRADDET ne peut être régulièrement révisé et que cette modification est ciblée, je regrette qu'une partie des données soit obsolète. Dans un champ qui concerne particulièrement le Département, le nombre de travailleurs frontaliers a considérablement évolué depuis 2017, comme les éléments relatifs à la démographie, à la densité médicale, aux revenus de la population, aux données touristiques. De ce fait, la lecture du schéma questionne parfois sur l'adéquation entre les objectifs fixés et l'état réel des besoins. **L'espace transfrontalier franco-luxembourgeois** constitue désormais un véritable bassin de vie tant les questions de mobilité, d'emploi, d'accès aux services et équipements en particulier dans le domaine de la santé, de l'éducation et de la formation, de la préservation de l'environnement et des paysages, etc. sont prégnantes et dépassent la frontière. Le Département regrette ainsi l'absence d'un véritable volet transfrontalier au SRADDET tant la dynamique luxembourgeoise impacte les territoires, et alors que le Grand-Duché dispose désormais de ses stratégies de transition écologique (« Luxembourg in Transition ») et d'aménagement du territoire (« programme directeur d'aménagement du territoire ») qui comprennent une dimension transfrontalière. Cette absence de volet transfrontalier dédié est d'autant plus regrettable qu'il est fait mention dans le document, à juste titre, de l'incapacité budgétaire des communes frontalières à financer équipements et services. La participation du Luxembourg a vocation à dépasser la simple question des infrastructures de mobilité.

En dernier lieu, je souhaite en particulier signaler que l'assemblée départementale est attachée à la décarbonation des mobilités et s'engage avec détermination dans le soutien, aux côtés de la Région, des projets ferroviaires. Ainsi, le Département finance le capillaire fret et la liaison de la Lorraine au sud de la France avec la liaison Nancy – Lyon. Concernant cette dernière, le Département souhaite l'augmentation du cadencement et sera vigilant à la sécurisation du financement par l'Etat lors du passage en train d'équilibre du territoire. Outre la nécessité de renforcer les lignes ferrivières de proximité, notamment dans le Nord Lorrain, le Département est également attentif au déploiement du service express régional métropolitain Lorraine – Luxembourg. Pour autant et à l'instar du SERM, le transport ferroviaire n'est pas économiquement et techniquement possible en tous points du territoire, aussi, il est important pour le Département que **la liaison A30/Belval soit prolongée**, comme le prévoit la présente modification du SRADDET. S'inscrivant dans un contexte transfrontalier spécifique et explicité plus haut, la route de désenclavement du bassin de l'Alzette poursuit l'objectif de création d'une liaison routière performante entre le bassin de mobilité recouvrant les agglomérations de Villerupt, Audun-le-Tiche et Russange sur le versant français et l'autoroute Esch-sur-Alzette-Luxembourg sur le versant luxembourgeois. Elle vise ainsi à permettre aux navetteurs lorrains venant travailler chaque jour au Grand-Duché d'approcher le secteur de Belval en pleine expansion et la Ville de Luxembourg et sa périphérie par un axe rapide et sûr en capacité de supporter le trafic routier existant.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération.

Analyse

La Présidente



Chaynesse Khirouni

Modification du SRADDET

Avis du Département de la Moselle

juin 2025



SOMMAIRE

Préambule	3
1. Modifications liées au Zéro Artificialisation Nette (ZAN) et à son application	4
Propositions du Département à intégrer dans le SRADDET	5
2. Modifications liées au fil rouge Adaptation au changement climatique et Climat-Air-Energie	9
Propositions du Département à intégrer dans le SRADDET	10
3. Modifications liées au volet Déchets et actualisation du PRPDG	11
4. Modifications liées au volet Transports et Mobilité	12
Propositions du Département à intégrer dans le SRADDET	13
5. Modifications liées au volet Trame Verte et Bleue, Paysage et Eau	18
Propositions du Département à intégrer dans le SRADDET	19
6. Modifications liées à l'évolution et l'enrichissement du document (Zones d'activités économiques, etc.)	21
Propositions du Département à intégrer dans le SRADDET	23
Conclusion	
.....	24

Préambule

Le premier schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Grand Est a été adopté par la Région en décembre 2019 et approuvé par le Préfet de Région en février 2020. Une procédure de modification a été engagée en décembre 2021, notamment pour tenir compte des nouvelles dispositions introduites par la loi Climat & résilience. Depuis lors, des rendez-vous de travail, ateliers thématiques et séminaires territoriaux ont été organisés dans différents secteurs du Grand Est tout au long de la procédure, afin de recueillir les contributions des territoires. Le projet de SRADDET modifié a été examiné par le Conseil Régional en séance plénière le 13 décembre 2024.

Le Département de la Moselle est consulté en qualité de Personne Publique Associée à sa modification.

Pour répondre aux exigences de forme de la Région Grand Est, et dans une recherche d'efficacité, le dossier est présenté par thématiques, d'après les six items retenus par la Région, et respecte la forme suivante :

Thème des modifications
<u>Règles modifiées</u>
<u>Contenu des modifications</u>
<u>Propositions du Département à intégrer dans le SRADDET</u>

Le SRADDET modifié formalise une vision du Grand Est traduite en 30 objectifs et 30 règles principales (R).

Des mesures d'accompagnement (MA) viennent compléter certaines règles, pour approfondir un sujet ou encourager les bonnes pratiques.

Règlementairement, seules les règles (R) ont un caractère prescriptif pour les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU), les plans de mobilité, les chartes des Parcs Naturels Régionaux, les Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET) et les acteurs de la gestion des déchets.

1. Modifications liées au **Zéro Artificialisation Nette (ZAN)** et à son application

Règles modifiées

R16 : Réduire la consommation foncière

R16-1 : Réduire la consommation d'ENAF de 50 % au niveau régional sur la décennie 2021-2030

R16-2 : Réduire l'artificialisation à partir de 2031 pour atteindre la zéro artificialisation nette en 2050

R16-3 : Enveloppe d'équité territoriale

R17 : Optimiser le potentiel foncier mobilisable

Contenu des modifications

R16 :

- La traduction de la loi Climat et Résilience est effective et quasi-littérale, avec une trajectoire Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à 2050, des cibles de consommation d'Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF) 2021-2030 et d'artificialisation 2031-2050.
- Les cibles de consommation d'Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF) définies dans le SRADDET conduisent à une réduction au niveau régional de 54,5 % par rapport à la consommation d'ENAF observée sur la décennie de référence 2011-2021, définie au moyen des données de la Base de Données de l'Occupation des Sols Grande Echelle du Grand Est (BD OCS-GE2), et compte tenu des Projets d'Envergure Nationale et Européenne (PENE) déterminés par arrêté ministériel.

La BD OCS-GE Grand Est sert de référence pour le SRADDET.

- La consommation d'ENAF régionale de référence est déterminée à l'aide de la BD OCS-GE. À cette enveloppe, il est soustrait la contribution de la Région à l'enveloppe des PENE, ce qui implique un effort supplémentaire de 4,5%. Au total, la consommation régionale de référence est de 10 041 ha, soit 45,5% de la consommation passée.
- La définition de la « consommation foncière » retenue est celle de la loi n° 2021-1104, article 194, III, 5°), complétée par décret : « La consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers est entendue comme la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné ».
- Des cibles de consommation d'ENAF sur la période 2021-2030 sont définis pour les 36 SCoT et 24 EPCI (non couvert par un SCoT) du Grand Est.
- La méthodologie appliquée pour définir les cibles de chaque territoire s'appuie sur les 4 critères suivants :

Emploi et Réindustrialisation (45%), Besoins en logements (35%), Développement urbain : équipements et services (15%), Efficacité foncière (5%)

MA (Mesure d'Accompagnement) 16.3 : Faciliter le suivi de la trajectoire ZAN

- Présence d'un tableau informatif recensant les cibles d'artificialisation territorialisées rapportées à une « marge d'appréciation » de plus ou moins 20%.

R16.3 :

- **Introduction d'une enveloppe de 1 000 ha d'équité territoriale pour les projets d'envergure régionale**

R16

>Le Département demande que la méthodologie soit précisée, en toute transparence et soit revue afin de répondre aux remarques suivantes :

- La méthode appliquée pour définir les cibles de chaque territoire pose encore des questions, notamment au regard des critères retenus. Chaque SCoT, chaque EPCI devrait pouvoir consulter le détail de chacun des 4 postes/critères.

>Mettre à disposition le détail de chacun des 4 postes/critères pour chaque territoire

- La BD OCS GE2 comprend des erreurs d'interprétation inhérentes à l'exercice. Si certaines ont été corrigées depuis la diffusion des données, d'autres persistent : Sont parfois identifiés comme artificialisés des tas de fumier en zone rurale, des bords d'étangs, des espaces verts (CCB3F), etc. Ces biais existent mais restent difficiles à quantifier. Pourtant, ils peuvent fausser l'enveloppe de référence (2011-2021) et donc l'effort à porter par les territoires (SCoT et EPCI).

>Tenir compte des erreurs d'interprétation dans les analyses de compatibilité avec les SCoT et PLUI

- Le cumul des enveloppes foncières des 36 SCoT et 24 EPCI représentent 8 652 hectares, portée à 9 652 ha en y ajoutant l'enveloppe d'équité territoriale. Il est difficile de retrouver l'enveloppe de départ et la réduction de 54,5 %. La BDOCS GE2 indique une consommation régionale d'ENAF de 24 272 ha entre 2010 et 2021. On ne retrouve pas le détail du calcul, ce qui soulève des interrogations sur la fiabilité de la méthode, d'autant plus que le SRADDET ne comporte pas de partie justificative.

>Expliciter clairement la méthode du calcul justifiant la réduction à 54,5% et indiquer l'enveloppe de départ.

- Les EPCI mosellans non couverts par un SCoT ne disposent pas de PLU intercommunal. De nombreuses communes n'ont pas de document d'urbanisme (RNU) : Ils ne seront donc pas concernés par les règles du SRADDET.

>Préciser en absence de compétence partagée, qui fera la répartition du droit à construire dans ces EPCI.

- Les chiffres inscrits dans la règle 16 doivent être robustes et partagés, car cela peut être une source de contentieux pour le SRADDET. Dans la mesure où les SCoT et PLUI devront justifier tout écart avec ce chiffre, la pertinence de l'objectif chiffré inscrit dans le SRADDET devra être démontrée. Dans le cas contraire, les risques de contentieux pourraient se multiplier également pour les SCoT et PLUI et entraver les projets.

>Clarifier et rendre lisible la méthode utilisée pour éviter les risques de contentieux

- Le projet de modification prévoit l'introduction d'une enveloppe « d'équité territoriale » (R16.3) qui ouvre des possibilités supplémentaires pour le développement économique et résidentiel, la prise en compte de la pression immobilière subie par certains territoires transfrontaliers. Le Nord mosellan et l'agglomération messine pourraient être concernés par cette possibilité en raison de leur imbrication dans les dynamiques transfrontalières.

>Préciser les modalités de saisine de cette enveloppe

R17

- Le SCoT ne peut /doit pas définir les enveloppes urbaines. Cela relève de l'échelle locale qui peut fixer des règles à la parcelle. Il peut cependant fixer les contours de l'outil, à l'aide d'une définition partagée. Attention à ne pas aller au-delà de ce qu'un SCoT peut contenir, notamment en matière de prescriptions des règles. Le SCoT ne fixe que des orientations et des objectifs.

>Respecter le contenu du code de l'urbanisme

Les cibles de consommation d'Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF) fixées dans le projet de modification du SRADDET

- Pour les territoires de la Moselle, les cibles de consommation d'ENAF sont les suivants :

	Enveloppe R16 (en ha) 2021-2030	Conso ENAF OCSGE2 (en ha) 2011-2021	Effort de réduction
SCOT DE L'AGGLOMERATION THIONVILLOISE	338	921	63%
SCOT DE L'AGGLOMERATION MESSINE	523	1 326	61%
SCOT DE L'ARRONDISSEMENT DE SARREBOURG	102	557	82%
SCOT DE L'ARRONDISSEMENT DE SARREGUEMINES	149	446	67%
SCOT VAL DE ROSSELLE	186	242	23%
CC du District Urbain de Faulquemont (DUF)	42	149	72%
CC du Saulnois	128	329	61%
Total Moselle	1 468	3 969	63%

- Les efforts de réduction demandés aux territoires mosellans sont bien supérieurs à celui calculé à l'échelle régionale (43%), à l'exception du SCoT Val de Rosselle. Certains pourcentages interrogent et renforcent la nécessité de fournir le détail de chacun des quatre postes/critères de la méthode appliquée à chaque SCoT, chaque EPCI.
- Tous les territoires ne sont pas traités à l'identique : ceux visés par les SCOT de Thionville et Sarreguemines actuellement en cours de révision devront davantage intégrer des économies de foncier que les autres.

>Préciser pourquoi les efforts de réduction demandés aux territoires mosellans sont aussi élevés.

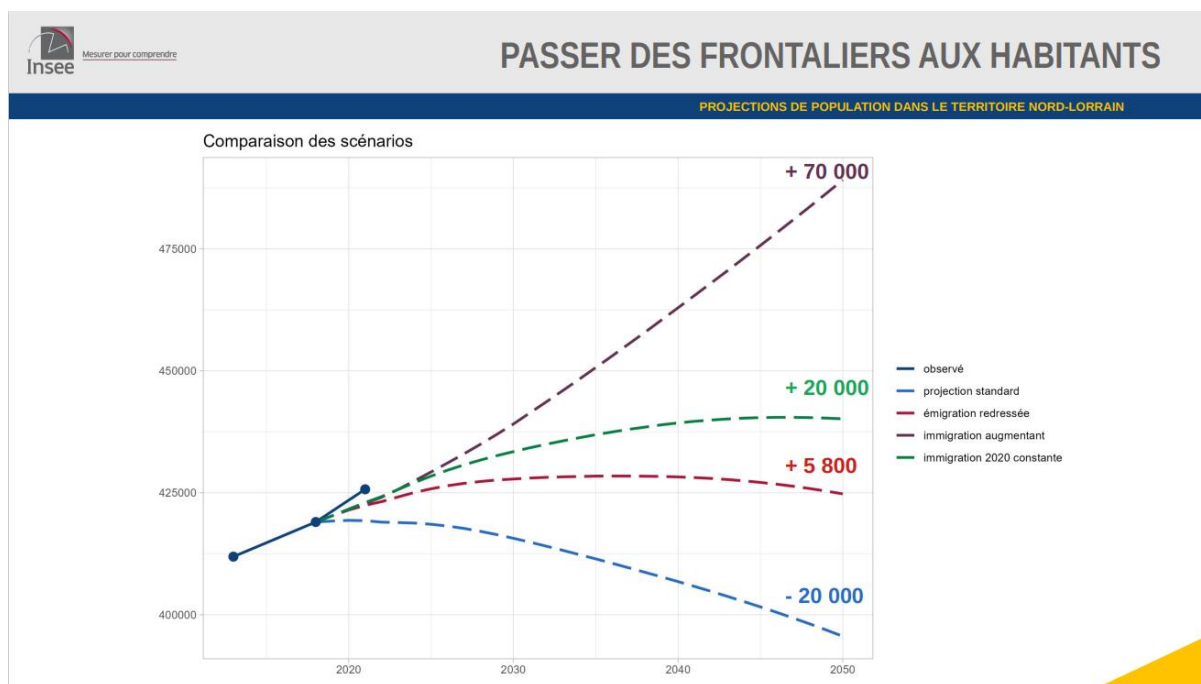
Être attentif au devenir du projet de loi TRACE

- Des évolutions législatives seront à prévoir à la suite des débats parlementaires sur le [projet de loi sénatoriale TRACE](#) dès le mois de juin 2025. Ce texte prévoit notamment la disparition de la notion d'artificialisation au bénéfice des seuls ENAF, d'abroger l'objectif intermédiaire de -50% à l'échelle nationale sur la décennie 2021-2031, et de repousser les dates de mise en compatibilité des documents d'urbanisme à 2031 (SCoT) et à 2036 (PLU).

>Intégrer les évolutions législatives dans la rédaction du projet de modification dès le second semestre 2025.

Focus sur la méthodologie de territorialisation pour les territoires mosellans

- Le phénomène transfrontalier Moselle/Luxembourg n'est pas pris en compte dans les modèles OTELO et OMPHALE et plus globalement dans la méthodologie retenue par la Région. Les 16 EPCI de l'espace Nord-lorrain regroupent 112 300 travailleurs frontaliers vers le Luxembourg dont une grande partie en Moselle (84 250).
- Le choix du critère des besoins en logement est basé sur le modèle OMPHALE via OTELO, qui comporte un biais reconnu par l'INSEE qui ignore les spécificités sur la bande frontalière au bénéfice d'un modèle national. Les migrations résidentielles des actifs luxembourgeois ne sont pas considérées, ce qui engendre une projection minorée de 25 800 habitants dans le territoire Nord Lorrain.
- Lors du séminaire ZAN organisé par la Région Grand Est le 19 juin 2024 à Metz, plusieurs élus du SCoT de l'agglomération thionvilloise ont interpellé la Région sur le décalage existant entre les projections démographiques « classiques » de l'INSEE (modèle OMPHALE) et le travail de redressement mené par l'INSEE en avril 2024 sur le périmètre du SCoTAT et du SCoT Nord 54).



- Pour résumer, là où la projection standard évoque -20.000 habitants à horizon 2050, le modèle « immigration constante 2020 » projette +20.000 habitants à horizon 2050. Le graphique ci-dessus montre la difficulté de « se projeter ». Si le scénario à +5.800 est un moindre mal, il apparaît déjà peu crédible au regard de ce qui est observé. Le scénario à +20.000 habitants conduit à un écart de 4,5% par rapport aux projections actuelles de l'AGAPE. Le scénario à +70.000 serait un scénario non souhaitable car peu soutenable au regard des dysfonctionnements déjà observés sur la Lorraine Nord (mobilité, étalement urbain, etc.), mais il n'est toutefois pas impossible au regard des difficultés structurelles et de la crise de l'aménagement transfrontalier générée par le Luxembourg.

- Pour en revenir au SRADDET et à la situation du SCoTAT, la principale inquiétude réside dans le fait que la Région semble définir les enveloppes dédiées au SCoTAT au regard des projections « classiques » de l'INSEE. Cela génère donc une sous-estimation des besoins fonciers, que le Département ne peut évaluer en l'absence de chiffres précis issus de la méthode de territorialisation.
- A cela s'ajoute le fait que la Région Grand Est estime les besoins en logements par territoire sur la base de l'outil OTELO. Cet outil s'appuie sur le modèle OMPHALE « classique » de l'INSEE et conduit à sous-estimer de près de 10.000 unités les besoins en logements sur le SCoTAT. Ce décalage entraînerait des conséquences très négatives pour équilibrer l'offre en logement localement (sous calibrage de l'offre par rapport au besoin).
- La méthodologie retenue pour le SRADDET est donc, a priori, très pénalisante pour les territoires frontaliers, pour lesquels le contexte démographique évolue rapidement (évolution du solde migratoire qui est le moteur démographique du territoire). OTELO et OMPHALE passent à côté de ce phénomène car l'accélération n'est pas prise en compte, parce que ces outils sont lourds à actualiser à chaque recensement de la population.
- L'usage de la statistique « emploi au lieu de travail » pénalise également les territoires mosellans. Ce choix de critère dans la méthodologie réduit les besoins théoriques des territoires frontaliers. En Moselle, 24% des actifs occupés travaillent quotidiennement au Luxembourg ou en Allemagne. Il fausse ainsi les critères « emploi et réindustrialisation » et « efficacité foncière », qui comptent pour 50% dans la méthode régionale.
- Le choix de prioriser le poids industriel peut sembler réducteur compte tenu du tissu productif ou des choix de stratégie économique des territoires (logistique, services, etc.). Ce choix fausse également le critère « Emploi et Réindustrialisation » et pénalise les territoires mosellans qui accueillent des emplois publics, étant donné leur statut de ville Préfecture ou sous-préfecture, ce qui augmente la base du ratio.

> Revoir le mode de calcul en intégrant les spécificités liées à la proximité de la bande frontalière et tenir compte du tissu économique réel des territoires mosellans

2. Modifications liées au fil rouge **Adaptation au changement climatique et Climat-Air-Energie**

Règles modifiées

R1 : Atténuer et s'adapter au changement climatique

R2 : Intégrer les enjeux climat-air-énergie dans l'aménagement, la construction et la rénovation

R3 : Améliorer le bâti existant et l'adapter au changement climatique

R4 : Rechercher l'efficacité énergétique des entreprises

R5 : Développer les énergies renouvelables et de récupération

R6 : Améliorer la qualité de l'air

Contenu des modifications

R1

- La Région met en avant les enjeux d'adaptation et d'atténuation au changement climatique et incite les territoires à anticiper et changer de modèle : éviter la mal-adaptation ; analyse de la vulnérabilité d'un territoire, identification des leviers d'atténuation et d'adaptation au changement climatique.
- Ces deux enjeux devront être intégrés et conciliés de manière complémentaire dans toutes les politiques publiques.

MA1.1 : Développer et diffuser la connaissance et les données territorialisées

- Pour la mise en œuvre de ces politiques publiques, la Région fait référence à [l'Observatoire Régional Climat Air Energie du Grand Est](#) et au [Groupe Régional des acteurs de l'adaptation au changement climatique](#)

R2

- La modification apporte des compléments pour promouvoir des aménagements, une architecture, adaptés au changement climatique (îlot de chaleur urbain, volet énergie, risques etc.) et une traduction dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) des PLU(i).

R3

- La modification met l'accent sur le principe de priorité aux réductions de consommation, avant d'envisager la production d'énergies renouvelables (EnR). Les qualités patrimoniales et architecturales du bâti et les qualités paysagères des sites sont désormais reconnues comme devant être respectées dans les projets d'amélioration énergétique et environnementale des bâtiments.

R5

- Le développement de l'ensemble des énergies renouvelables est encouragé et des préconisations sont données pour huit d'entre elles.
- Pour le solaire photovoltaïque, la règle rappelle que l'implantation de centrales au sol sur des espaces agricoles, naturels ou forestiers doit être exceptionnelle ou ne devra pas concurrencer ou se faire au détriment des usages agricoles et des fonctions écosystémiques des espaces forestiers, naturels et agricoles.
- Pour le biogaz, un complément est apporté pour la préservation des fonctionnalités écologiques des milieux, en particulier dans les zones vulnérables sensibles ou les captages en eau potable.

Propositions du Département à intégrer dans le SRADDET

R6

- Le sujet de l'hydrogène n'est pas abordé, sans distinction de son origine naturelle ou industrielle, alors même qu'un important gisement d'hydrogène blanc, dit natif, vient d'être découvert en Moselle-Est à Folschviller.
>Un paragraphe consacré à cette énergie décarbonée doit figurer dans le fascicule du SRADDET.

- Le Département souhaiterait rappeler quelques actions qu'il mène déjà en ce sens :
 - Des actions de rénovation énergétique du parc de bâtiments du Département, soit plus d'un million de m².
 - Un programme déjà engagé de désimpermeabilisation et de verdissement des cours de collèges.
 - La création en 2025 d'une pépinière forestière d'essences adaptées au changement climatique (Jardins Fruitières de Laquenexy).

- Le Département s'affirme comme un territoire producteur d'énergie :
 - Lobbying actif à la conversion au biogaz de la centrale Émile Huchet (Saint-Avold / Carling),
 - Appui à l'implantation d'Holosolis, l'usine de cellules photovoltaïques à Hambach,
 - Développement de centrales photovoltaïques au sol sur les deux MOSLPARCS du Département (Illange et Farébersviller),
 - Méthanisation agricole raisonnée en lien avec les résidus de l'agriculture, avec l'ambition d'assurer l'autonomie énergétique de l'exploitation.
 - Pratique d'un agrivoltaïsme mesuré, en favorisant plutôt les implantations sur les bâtiments (agricoles ou autres) et mise en place de trackers solaires,
 - Le Département suivra avec attention le potentiel d'exploitation du gisement d'hydrogène blanc de Folschviller et appuiera la valorisation future de celui-ci. Ce gisement pourrait contenir jusqu'à 46 millions de tonnes d'hydrogène blanc. Cette quantité représente plus de la moitié de la production mondiale annuelle actuelle d'hydrogène gris.

- **Le SRADDET devra intégrer le potentiel en énergies renouvelables de la Moselle et notamment le gisement important d'hydrogène blanc natif, qui se situe dans le sous-sol de la Moselle-Est.**

3. Modifications liées au volet **Déchets et actualisation du PRPDG**

Règles modifiées

R12 à16 : Déchets et actualisation PRPDG

Ce contenu n'a volontairement pas été traité. Le Département n'est plus compétent en matière de planification et de prévention des déchets depuis la loi NOTRe de 2015.

4. Modifications liées au volet **Transports et Mobilité**

Règles modifiées

R26 : Articuler les réseaux de mobilité, localement, régionalement et au-delà

R27 : Développer les pôles d'échanges et leurs alentours, apaiser les pôles générateurs de déplacements

R28 : Renforcer et optimiser les plateformes logistiques multimodales

R29 : Identifier et intégrer les réseaux routiers d'infrastructures cyclables et routiers d'intérêt régional

R30 : Améliorer la voirie, donner les moyens de décarboner les mobilités

Contenu des modifications

R26 à 30

- La modification des règles traitant des questions de mobilités a pour objet d'actualiser les dispositions du SRADDET à la suite de la loi LOM et la création des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). L'objectif est de répondre aux ambitions jugées trop faibles lors du bilan en matière de développement des mobilités alternatives.
- Ce volet a ainsi bénéficié d'une réécriture complète. Le SRADDET ne se limite plus à rappeler les principes généraux de l'aménagement durable en matière de transports. Il propose désormais une politique globale en faveur du développement des mobilités alternatives à la voiture.
- Le rapport du SRADDET porte notamment sur les objectifs ciblés suivants :
 - Développer l'intermodalité et favoriser l'usage des mobilités bas carbone au quotidien ;
 - Moderniser les infrastructures de transport tous modes et désenclaver les territoires ;
 - Soutenir l'essor des mobilités bas carbone et viser une réduction des consommations de 45% d'ici 2050 du secteur des transports dans une logique de sobriété, d'efficacité, d'amélioration de la qualité de l'air et de passage aux énergies renouvelables ;
- L'accent est également mis sur des ambitions en termes de meilleures gouvernance et coordination entre acteurs en charge des mobilités.

R26

- La règle a été entièrement réécrite pour être actualisée à la suite de la loi LOM. Elle a pour ambition de faciliter l'accès de l'usager à des mobilités bas carbone.

R27

- La règle est complétée pour intégrer les abords des pôles d'échanges et l'ensemble des pôles générateurs de déplacements (collèges, centre-bourgs). La règle insiste sur les enjeux piétons et sur la sécurisation des alentours de ces lieux.

R28

- Le principe de la règle est complété pour prendre en compte l'impact du changement climatique sur les infrastructures de transport, particulièrement les voies d'eau.

R29

- Cette règle vise à identifier les réseaux d'infrastructures d'intérêt régional et leurs équipements magistraux :
 - Les réseaux routiers d'intérêt régional (RRIR),
 - Le réseau cyclable d'intérêt régional.

R30

- La règle 30 consistait à développer la mobilité durable des salariés dans l'ancienne version du SRADDET. Elle a donc été intégralement réécrite.
La règle comporte 3 principes pour diminuer l'usage individuel de la voiture :
 - Recenser les itinéraires et services de mobilité, pour développer l'information et les haltes de repos à l'attention des piétons et cyclistes.
 - Soutenir la réalisation des Plans De Mobilité Employeurs (PDME) ou Plans de Déplacements Établissement Scolaire (PDES).
 - Identifier les plans, schémas ou démarches d'aménagement et de mobilité (voirie, stationnement, cheminements cyclables et piétons) pour modifier ou créer les aménagements nécessaires, améliorer la sécurité, favoriser la mise en accessibilité.
- La règle demande d'identifier les axes routiers qui présentent les conditions de sécurité (faible trafic, largeur, etc.) permettant d'envisager l'ouverture aux vélos, par mise en partage sécurisée de la voirie.

Propositions du Département à intégrer dans le SRADDET

R26

- Il est possible de s'interroger sur la réduction des consommations d'énergie fossile de 45% évoquée en introduction du chapitre transport et mobilité, car celle-ci ne précise pas les données de référence sur lesquelles se baser.
>Apporter des précisions sur ce point.
- Pour ce qui concerne la gouvernance, les AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité), n'ont pas la compétence de desservir les territoires situés en dehors de leur ressort territorial. La Région, du fait de sa posture de cheffe de file, doit assumer son rôle d'ensemblier afin de mettre en œuvre cette gouvernance (via les Bassins de Mobilité) et d'assurer ainsi les connexions entre les différents réseaux, grâce à un travail étroit avec les AOM, Départements, etc.
- La règle rappelle que les Bassins de mobilité sont le support géographique des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) et des Plan d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS). Malheureusement, il n'y a aucune préconisation, aucune indication sur la manière dont la Région va organiser cela, donc aucune information pour que les territoires s'y préparent. De plus, il n'est pas possible pour les cibles concernées, faute de compétences des collectivités, de définir des prescriptions en la matière (billettique, gouvernance, conseil et accompagnement individualisé, etc.).
>La Région doit assumer son rôle d'ensemblier, de coordinateur en matière de transport et doit assurer les connexions entre les différents réseaux, chacun dans son champ de compétences.

- Le document présente cependant des exemples de déclinaisons. La Région semble ici se donner des objectifs à elle-même :
 - Mettre en œuvre une stratégie globale,
 - Optimiser le cadencement horaire (alors que les TER et cars Fluo sont de la compétence de la Région, et que les cibles concernées ne peuvent rien exprimer à ce sujet).
 - Participer à la communication autour de l'application Fluo.

>Ces objectifs qui concernent avant tout la Région ne devraient pas figurer dans le fascicule des règles du SRADET.

- **La nouvelle version du SRADET a fait disparaître un paragraphe intitulé « Création de voies réservées pour les transports collectifs interurbains ».** Ce paragraphe mettait en avant la création de voies en site propre pour prioriser la circulation des bus sur un réseau congestionné. L'ancienne version insistait sur ce levier d'amélioration du niveau de service des transports collectifs. Ce point, très important pour le Département, devra être rétabli, dans la mesure où il porte de tels projets sur trois routes départementales :
 - RD653 entre Hettange-Grande et Évrange – voies dédiées bus et vélo – dossier de DUP en cours -10 km
 - RD15 entre Hettange-Grande et Volmerange-les-Mines - 8 km
 - RD1 entre Cattenom et Mondorf-les-Bains - 12 km

>Réintégrer le paragraphe mettant en avant la création de voies en site propre, pour prioriser la circulation des bus sur un réseau congestionné.

R28

- Le Département en tant que gestionnaire de voiries attire l'attention sur l'accélération de la dégradation des infrastructures routières, notamment des ouvrages d'art et des chaussées, en raison de l'impact du changement climatique.

R29

- Il est regrettable qu'afin d'identifier les réseaux d'intérêt régional routier et cyclable, la Région ne propose pas une cartographie de ces réseaux dans le fascicule des règles. Celle du vélo est illisible ou pas à la bonne échelle pour être exploitable.
- Il est rappelé que le Département dispose d'un Schéma Départemental des Mobilités Alternatives (SDMA), afin d'assurer également des connexions vers le Luxembourg et l'Allemagne et les départements limitrophes.

>Ajouter une carte du Réseau Routier d'Intérêt Régional dans le fascicule des règles et intégrer des cartes plus précises permettant de vérifier la bonne adéquation entre le SDMA et les itinéraires vélo d'intérêt régional.

R30

- Il est assez surprenant qu'aucune référence ne soit faite directement aux voiries départementales alors même que 80 % de la mobilité des Mosellans est effectuée par la route.
- Le SRADET pourrait intégrer un volet prospectif pour le Contrat de Plan État-Région (CPER) et proposer une vision claire des réseaux prioritaires pour l'avenir.

- Dans le cadre du SDMA, le Département s'attache, quant à lui, à financer des pistes cyclables en site propre pour des raisons de sécurité assurant les liaisons hors agglomérations et les connexions entre les réseaux afin d'en renforcer l'attractivité pour les usagers du vélo.

>Le contenu de cette règle est difficile à s'appropriier et mériterait une réécriture plus synthétique, focalisée sur la mise en œuvre envisagée pour développer les mobilités piétonnes et cyclables.

Focus sur les enjeux de mobilité en Moselle

- Le développement du territoire repose essentiellement sur la mobilité. Les services publics, l'activité économique, les secteurs d'habitats se développeront là où la mobilité sera la meilleure. Il est donc important, pour mener une réelle politique d'aménagement du territoire, de ne pas concentrer les réponses là où il y a déjà des saturations. Développer la population où elle est déjà dense risque de complexifier l'aménagement du territoire. Il ne semble pas pertinent de continuer à densifier les territoires où les réseaux sont déjà saturés.
- L'objectif ne doit donc pas être de répondre aux difficultés actuelles et de s'arrêter à l'étude des flux constatés. Il convient de se projeter dans l'avenir, notamment au regard des perspectives démographiques. Il existe un risque de paupérisation de la population sur certains territoires de Moselle qu'il faut absolument désenclaver en renforçant les mobilités et l'attractivité notamment grâce à une offre de transports collectifs plus importante. Ceci vaut particulièrement pour les territoires situés en dehors du sillon mosellan.
- Par ailleurs, les coûts de l'immobilier entraînent une croissance de la population sur certains territoires ruraux, territoires qui sans ces phénomènes viendraient à perdre de la population. **Afin de protéger les territoires des émissions de gaz à effet de serre (GES), le Département prône la solution ferroviaire.** Celle-ci est quasi inexistante pour les relations Est/Ouest. Il s'agit là de soutenir des démarches écologique, sociale et de développement du territoire. La réouverture d'infrastructures ferroviaires au transport de voyageurs est donc indispensable pour la Moselle, notamment sur les axes :
 - Fontoy - Audun le Tiche – Esch sur Alzette
 - Forbach - Bouzonville - Thionville
 - Sarreguemines - Bitche – Niederbronn
- Les questions de mobilité, notamment transfrontalière avec le Luxembourg et l'Allemagne, sont cruciales pour la Moselle.
- **Le SRADDET devra intégrer pour les territoires de la Moselle dans une approche non exclusivement centrée sur le sillon mosellan mais visant également le développement de liaisons Est-Ouest :**
 - L'aménagement des lignes de bus en voies réservées (mise à 2x3 voies de l'A31 et création d'une 3^{ème} voie sur les 3 routes départementales précitées entre l'agglomération de Thionville et le Luxembourg).
 - Le SERM et l'urbanisation autour des gares (axe Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg),

- Le renforcement des lignes ferroviaires majeures existantes (axe Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg et axe Metz – Saint Avold – Sarreguemines), sans oublier la réactivation au transport de voyageurs de certaines lignes secondaires (Sarreguemines-Bitche-Niederbronn, Fontoy-Audun-Le-Tiche, et en priorité Forbach-Bouzonville-Thionville),
- Les plateformes logistiques mosellanes, Europort, port de Metz, Eurotransit,
- La poursuite de la mise en œuvre des 1 250 Km de pistes cyclables du Schéma Départemental des Mobilités Actives (SDMA) en lien avec les EPCI.
- Outre les liaisons avec le Luxembourg, il s'avère important de ne pas négliger celles avec l'Allemagne (Sarre et Rhénanie-Palatinat).

>La modification du SRADDET doit intégrer les besoins spécifiques du Département en matière d'infrastructures de transport, de développement des mobilités douces et d'intermodalité.

- Le Département est en attente de la réalisation de l'A31bis. Alors que la Région est devenue récemment gestionnaire de l'infrastructure de l'A31 (à titre expérimental), le projet n'est pas évoqué dans le SRADDET.

>Intégrer la réalisation de l'A31bis dans le fascicule du SRADDET

- En matière de mobilité routière, le financement de plusieurs itinéraires structurants est attendu, notamment la voie transférée dans le cadre de la Loi 3DS au Département de la Moselle (VR 52 devenue RD 652) pour la réalisation de la 3ème phase, ainsi que le raccordement au pôle touristique d'Amnéville.

>Intégrer la réalisation de la dernière phase de la VR52 dans le fascicule du SRADDET

- Gestionnaire de 525 kilomètres de routes nationales et autoroutes depuis le 1^{er} janvier 2025, la Région Grand Est a annoncé le déploiement de son système d'écotaxe pour les poids lourds. Sa mise en œuvre pour la RN4, l'A31, l'A30 et l'A33 cible le trafic de transit. **Pour autant, aucune règle du SRADDET n'aborde ce sujet important. Le Département attire l'attention sur les possibles reports d'opportunité sur le réseau départemental de certains acteurs du transport, qu'il faudra anticiper, limiter, voire compenser l'extrême usure des chaussées.**
- Le SRADDET ne **mentionne pas le transport aérien** et notamment l'aéroport régional Metz Nancy Lorraine. Le Département reste attentif au devenir de cette infrastructure déterminante en matière d'aménagement du territoire. Il rappelle son engagement pour être partie prenante dans la gouvernance de l'aéroport. La Moselle et plus globalement le sillon lorrain ont intérêt à ce que cet équipement aéroportuaire perdure :
 - Cette infrastructure est un facteur d'attractivité du territoire et de développement du territoire, tant pour les liaisons touristiques que celles liées à des activités économiques ou familiales.
 - Cette infrastructure est intermodale puisqu'elle se situe à proximité de la gare Lorraine TGV (ligne Nantes-Bratislava Est-Ouest) et de l'Autoroute A31(Nord-Sud), contribue à l'aménagement du territoire et à l'attractivité de la Moselle et plus largement de la Lorraine.
 - Les deux autres aéroports du Grand Est ont des fonctions complémentaires mais différentes : Vatry se positionne plus sur le fret et la valorisation de son foncier et Strasbourg-Entzheim gardera son statut privilégié avec l'État comme actionnaire principal.

- En cas de nouvelle pandémie, l'infrastructure pourra jouer à nouveau son rôle de hub aérien d'urgence pour assurer les évacuations ou l'accueil des patients malades mais aussi la distribution des matériels et médicaments vers les hôpitaux du sillon lorrain.
- Enfin, en cas de conflit ou de crise géopolitique, cet aéroport pourra également jouer un rôle stratégique majeur notamment depuis la fermeture de la Base aérienne 128 de Frescaty.

>Inscrire dans le fascicule du SRADDET, l'importance du rôle de l'aéroport régional Metz-Nancy Lorraine en matière d'aménagement du territoire et s'engager pour son maintien.

5. Modifications liées au volet **Trame Verte et Bleue, Paysage et Eau**

Règles modifiées

R7 : Décliner localement la Trame verte et bleue

R8 : Préserver et restaurer la Trame verte et bleue

R9 : Préserver les zones humides inventoriées

R10 : Réduire les pollutions diffuses sur les aires d'alimentation de captage

R11 : Réduire les prélèvements d'eau

R19 : Préserver les zones d'expansion des crues

R24 : Développer la nature en ville

Contenu des modifications

R7 à 11, R19 et R24

- La règle 7 concernant la Trame Verte et Bleue (TVB), a été revue selon une méthodologie régionale harmonisée. La précédente carte se limitait à assembler les anciens Schémas Régionaux de Cohérence Écologique et les zones de perméabilité. La nouvelle cartographie, plus fine, identifie de nouveaux réservoirs de biodiversité et corridors écologiques.
- La règle 11 relative aux prélèvements en eau a été réécrite pour être plus opérationnelle, l'objectif est de vérifier la disponibilité de la ressource en eau préalablement à tout projet.

R8

- La modification introduit la notion de déclinaison locale de la TVB : Préserver et restaurer la trame verte et bleue déclinée localement, notamment dans les projets de renouvellement urbain, d'extension urbaine ou d'infrastructure de transport (nouvelle ou en réhabilitation).
- Il est également demandé de porter une attention particulière sur la connaissance et la préservation des haies et de mettre en œuvre les orientations, prescriptions et actions nécessaires à leur protection.
- Un autre ajout stipule que, lors des opérations de restauration, la prise en compte des effets du changement climatique visera à s'assurer de la pérennité des choix effectués en privilégiant une diversité d'essences, si possibles des végétaux locaux.

R9

- Le principe de la règle est de préserver ces milieux humides, en contribuant à l'amélioration de la qualité de l'eau, à la lutte contre les inondations, et en confortant les continuités écologiques.
- La règle demande d'identifier les zones humides présentes ou potentiellement présentes dans les zones à urbaniser (AU) ainsi que dans tout secteur prévu pour accueillir des aménagements sur des espaces naturels et/ou agricoles.

R10

- Le principe de la règle met l'accent sur l'accès à l'eau potable en quantité et qualité suffisante, comme un enjeu majeur de l'aménagement du territoire.
- Afin de préserver la qualité des eaux servant notamment à la production d'eau potable et de concourir à la réduction des pollutions diffuses et ponctuelles de l'eau – en cohérence avec les SDAGE -, le SRADDET demande de définir les règles d'occupation du sol en tenant compte des aires d'alimentation de captage identifiées et disponibles sur la plateforme [Deaumin'eau](#) (site d'informations).

R11

- Tout comme la règle n°10, celle-ci part du principe que l'accès à l'eau potable en quantité et qualité suffisante est un enjeu majeur de l'aménagement du territoire.
- La nouvelle rédaction de la règle indique que les SCoT, ou à défaut les PLU(i) et cartes communales, s'assurent que le projet de développement qu'ils portent soit en adéquation avec la ressource en eau disponible. Pour les territoires définis comme en tension quantitative, ces derniers doivent s'assurer de l'adéquation entre les développements projetés et la ressource en eau disponible. Ils devront justifier de cette disponibilité en intégrant les impacts attendus du changement climatique. Ainsi, les SCoT doivent questionner la disponibilité des ressources en eau au regard de leur projet de développement.

R19

- Le seul complément de la règle porte sur la nécessité de prendre en compte l'évolution du climat et ses conséquences sur l'évolution des risques naturels, en particulier dans le cadre des Stratégies Locales de Gestion du Risque d'Inondation (SLGRI) et les secteurs couverts par un atlas inondation.

R24

- La règle vise à préserver et accroître la nature en ville :
 - En privilégiant si possible les espèces locales adaptées aux évolutions climatiques probables.
 - En visant, autant que possible, et dans le respect de la protection de la nature, l'accessibilité au public des îlots de fraîcheur végétalisés, en particulier en période de forte chaleur.

Propositions du Département à intégrer dans le SRADDET

R7

- Le Département a identifié 249 Espaces Naturels Sensibles (ENS) en Moselle qu'il conviendrait d'intégrer à la cartographie des espaces naturels d'intérêt, dans la logique de la Stratégie Nationale des Aires Protégées.

> Intégrer les ENS à la cartographie.

- Il semble important que le SRADDET ne viennent pas empêcher le **développement de la viticulture dans les communes situées dans le périmètre de l'AOC Moselle** et permette de reconquérir et de redynamiser les anciens coteaux viticoles ou d'anciens vergers, en déprise agricole voire enfrichés.

A ce titre, le Département a élaboré une charte pour la prise en compte de l'environnement dans la procédure d'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental (AFAFE). Il porte également le Périmètre de Protection Agricole et Naturel (PAEN) qui couvre **100 hectares** sur les côtes de Moselle.

>La rédaction des règles du SRADDET ne doit pas entraver le développement de l'AOC Moselle.

R11

- A priori, seul le nord mosellan est considéré comme un territoire où s'exerce une pression significative sur la ressource en eau à l'échelle du Département. [La carte](#) des bassins en tension ne détaille pas les critères retenus, ni la nature des ressources.

>La règle devrait détailler les critères qui ont permis la construction de la carte des bassins en tension en intégrant la présence des eaux d'exhaure des bassins miniers en tant que ressource mobilisable à terme.

Focus sur l'eau

- Le Département est attentif à l'évolution de la gouvernance de l'eau, conscient des atouts indéniables du territoire avec les réserves du bassin ferrifère, du bassin houiller, du pays des étangs, et la rivière Moselle.
- S'il est encore relativement épargné par les tensions sur la ressource, le département connaît des événements estivaux de sécheresse depuis 2017 et un premier déclenchement du seuil de crise en 2022. Conscient des enjeux liés au changement climatique, Il a engagé une réflexion sur la sécurité de l'approvisionnement en eau, et l'enjeu d'un partage équitable des ressources entre territoires et entre usages (économique, agricole, naturel, touristique et pour l'alimentation en eau potable des Mosellans).
- Constatant le morcellement extrême des compétences en matière de distribution / exploitation de l'eau en Moselle et l'hétérogénéité des prix du mètre cube facturé, le Département souhaite, avec les EPCI, créer un Projet de Territoire pour la Gestion de l'Eau (PTGE) à l'échelle départementale afin de coordonner et de mutualiser les interventions pour préserver la ressource que ce soit en termes quantitatifs ou qualitatifs.
- L'échelle départementale de cette analyse semble cohérente dans un objectif de solidarité territoriale et de partage de la ressource. L'eau est une énergie qui doit profiter à toute la population.
- La réflexion concernant la mise en place d'un Projet de Territoire pour la Gestion de l'Eau (PTGE) sous l'égide du Département associera l'ensemble des acteurs de l'eau (de la ressource aux différents usages).

>Le SRADDET doit permettre au Département de la Moselle de jouer un rôle majeur en matière de coordination pour la gestion de la ressource.

6. Modifications liées à l'évolution et l'enrichissement du document (Zones d'activités économiques, etc.).

Règles modifiées

R17bis : Identifier, protéger et valoriser les paysages des territoires

R18 : Développer l'agriculture urbaine et péri-urbaine

R19 : Préserver les zones d'expansion des crues

R20 : Décliner localement l'armature urbaine

R21 : Renforcer les polarités de l'armature urbaine

R22 : Optimiser la production de logements

R23 : Concilier zones commerciales et vitalité des centres-villes

R23bis : Attractivité et qualité environnementale des zones d'activités économiques

R25 : Limiter l'imperméabilisation des sols

Contenu des modifications

R 17bis

- Cette nouvelle règle est une réécriture complète de la Mesure d'Accompagnement (MA) 18.3 dans le SRADDET en vigueur. Il y a donc une véritable évolution dans la prise en compte des enjeux paysagers dans les documents d'urbanisme. Les outils atlas et plans de paysages sont mis en avant comme socle d'amélioration des connaissances.

R19

- La modification apporte des compléments issus des SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) et SLGRI (Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation). Il incombe aux SCoT d'identifier les zones d'expansion de crue.

R21

- La règle demande de repérer les polarités de l'armature les plus menacées de déclin et de traduire les politiques de revitalisation (Opération de revitalisation de territoire, Petites villes de demain, Actions cœur de ville, etc.) dans les documents d'urbanisme.

R22

- Il s'agit d'une réécriture partielle de la règle. L'évolution de la méthode est notable quant aux conditions préalables à la définition des objectifs de logements et de leur répartition.

R23

- Il s'agit d'une réécriture partielle de la règle, qui prévoit de favoriser le maintien et l'implantation des activités commerciales en centres-villes/bourgs plutôt qu'en périphérie. Elle concerne désormais également les activités tertiaires et de services et précise l'articulation entre centre et périphérie. Ce contenu a vocation à s'appliquer dans un DAACL (Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique), les Documents d'Orientations et d'Objectifs (DOO) des SCoT et les règlements de PLUi. Ces évolutions de rédaction s'inscrivent en cohérence avec les politiques de revitalisation de centralités (Opération de revitalisation de territoire, Petites villes de demain, Actions cœur de ville, etc.).

R23bis

- Il s'agit d'une refonte complète de la Mesure d'Accompagnement (MA) 21.1 (identifier et requalifier les zones d'activités économiques) qui a été supprimée. De nouvelles prescriptions incombent donc au SCoT et PLUi pour encadrer le développement des zones d'activités (sobriété foncière et énergétique, accessibilité, qualité environnementale et paysagère, biodiversité, densité d'usage). Ils devront calibrer leur besoin de foncier économique pour leur ZAE en fonction de critères précis. La

nouveauté figure dans l'exploitation des IZAE (Inventaire des Zones d'Activités Économiques) des EPCI.

Propositions du Département à intégrer dans le SRADDET

R17

>La « démarche paysagère » doit être abordée comme un facteur d'amélioration des documents de planification et projets d'aménagement.

R22

- La référence aux modèles de projections démographiques est marquée pour calibrer les besoins futurs. Or, ils ont déjà montré leurs limites, OMPHALE notamment. Chaque projet de territoire doit pouvoir adapter sa méthodologie et ses critères au contexte local. À ce titre, les projections démographiques doivent tenir compte des contextes locaux notamment transfrontaliers. Attention la statistique ne doit pas tout guider, les projections s'avèrent souvent peu fiables.

>Faire un rappel à la règle 16.3 dans la règle 22

- L'articulation avec les territoires voisins est louable mais difficile à mettre en œuvre, chaque territoire disposant de son droit légitime à se fixer des objectifs sur son périmètre, la définition de densités minimales pour la production de logements en extension garde tout son sens. Fixer un objectif chiffré dans les enveloppes urbaines peut entrer en conflit avec l'intégration harmonieuse des formes urbaines ou la lutte contre les îlots de chaleur urbains. L'enveloppe urbaine n'a pas toujours vocation à être construite.

>Cette règle mériterait d'être réécrite, car ses dispositions ne peuvent être appliquées uniformément sur les territoires afin de tenir compte de leurs enjeux spécifiques.

Focus sur la production de logements et la résorption de la vacance

- L'assemblée du Département a validé, en mars 2025, un PDH (Programme Départemental de l'Habitat) pour notamment approcher les évolutions significatives des marchés du logement dans les territoires mosellans liées aux dynamiques socio-économiques contrastées et identifier les enjeux-clés, afin de construire un programme d'actions. 5 défis ont été identifiés :
 - 1 / Agir sur l'amélioration du parc et la résorption de la vacance.
 - 2 / Accompagner les parcours résidentiels et faire émerger une offre de logements mieux adaptée.
 - 3 / Soutenir le développement en Moselle est.
 - 4 / Accompagner la production de logements dans le sillon mosellan.
 - 5 / Accompagner la ruralité dans la mise en œuvre de ses politiques de l'habitat.
- La lutte contre la vacance est la 1^{ère} priorité du Département. Ainsi, il convient de rappeler que le traitement de la vacance doit être différencié selon les contextes, en zones tendues et sous tendues.
- L'attractivité résidentielle est générée par le développement des mobilités et de l'activité économique. Les territoires de Moselle Est connaissent une déprise démographique et doivent faire évoluer leur parc vieillissant. Les espaces ruraux et ceux de l'arrondissement de Sarrebourg connaissent une forte vacance, avec un marché du logement atone. Autour de Sarreguemines, la vacance est importante, mais les espaces ruraux sont bien intégrés à l'agglomération, elle-même bien reliée à Sarrebruck. Sur les espaces urbains du sillon mosellan, ceux en proximité des frontières et les espaces du périurbain bien connectés aux agglomérations messine et thionvilloise, les phénomènes de vacance sont moins prégnants. Ainsi, qualifier la

vacance, identifier des secteurs d'intervention pertinents, choisir les bons outils, les réponses ne sont pas évidentes à trouver et devront s'adapter à chaque contexte.

- Pour l'élaboration de son PDH et approfondir le volet lutte contre la vacance, le Département a retenu quatre cibles d'expérimentation : Nilvange (CAVF), Langatte (CCSMS), une commune du Pays de Bitche, et Sarreguemines (CASC) avec l'arrivée du projet Holosolis à Hambach.

>La Région pourra proposer une mesure d'accompagnement à l'attention des territoires, dans la mobilisation du parc vacant depuis plus de deux ans.

Focus sur le développement économique et l'attractivité en Moselle

- Le SRADDET adopté en 2019 traitait peu des questions liées au développement économique, qui est de la compétence de la Région. Pourtant, le document doit également soutenir le développement économique de la Moselle en tenant compte de ses secteurs d'activités clés (industrie, logistique, tourisme et agriculture) et des enjeux de requalification des friches industrielles. La modification peut offrir des opportunités pour renforcer l'attractivité du territoire et favoriser la création d'emplois durables.
- Le Département a lancé une étude en 2025 avec les deux agences d'urbanisme (AGAPE et AGURAM) afin de mener dès 2026 des 1^{ères} expérimentations en lien avec les EPCI et communes concernées afin de les aider à remettre sur le marché du foncier issu des friches industrielles en Moselle (habitat, activités économiques, énergies renouvelables, ou renaturation /compensation).
La requalification des sites d'ArcelorMittal avec la constitution d'un Projet Partenarial d'Aménagement illustre parfaitement cette volonté de valoriser les friches.
- Le Département souhaite promouvoir l'attractivité des territoires pour encourager le maintien des Mosellans, leur retour pour ceux déjà partis ou inciter à l'arrivée de ménages en provenance d'autres départements français ou pays étrangers.
Six axes sont mis en avant :
 - Travailler : enjeux de la réindustrialisation, d'une Moselle « Terre d'Énergies » et de la reconversion des friches industrielles.
 - S'éduquer : politique affichée du Département de renouvellement des collèges (PPI sur 10 établissements) et de leur maintien, soutien à la numérisation (FUS@E) et à la rénovation des écoles primaires, etc.
 - Se déplacer : 3^{èmes} voies sur le réseau départemental, renforcement de l'offre en transports en commun, Schéma Départemental des Mobilités Alternatives, réouverture des lignes ferroviaires capillaires, etc.
 - Se divertir : se cultiver et pratiquer un sport, facteurs de lien social.
 - Se soigner : le Département a souhaité s'associer aux EPCI pour pallier les déserts médicaux en proposant la création de centres de santé départementaux dont deux sont d'ores et déjà prévus en 2025 (Forbach et Bitche) avec des personnels soignants salariés par le Département.
 - Bénéficier d'équipements structurants : Le Département a mis en place le dispositif partenarial « Ambition Moselle 2020-2025 » pour permettre d'accompagner les collectivités dans leur projet d'aménagement, du plus petit au plus structurant.

>Le SRADDET et les politiques régionales devront contribuer à la réussite de ces projets et ambitions qui bénéficieront à l'ensemble des habitants mosellans et aussi sur les franges du Nord Lorraine et de la proche Alsace.

Focus sur l'armature urbaine et l'accès aux services

- Le SRADDET doit veiller à un développement équilibré du territoire mosellan, en assurant l'accès aux services pour tous les habitants, qu'ils résident dans les zones urbaines ou rurales. A cet égard, l'Etat et le Département de la Moselle vont, en 2025, mettre à jour le Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services Publics (SDAASP).

>La modification du SRADDET devra renforcer les orientations en matière de revitalisation des centres-bourgs et de maintien des services de proximité.

CONCLUSION :

La consultation des Personnes Publiques Associées au projet de SRADDET modifié constitue un moment privilégié pour prendre en compte les enjeux d'aménagement des territoires mosellans.

Le Département souhaite que ses remarques soient prises en compte et intégrées dans ce projet de modification piloté par la Région Grand Est (stratégie à 2050 déclinée en 30 objectifs) mais aussi dans son fascicule (30 règles opposables et leurs mesures d'accompagnement).

Il s'agira notamment de répondre/intégrer les points suivants :

- En matière d'aménagement du territoire :
 - ✓ Répondre aux questionnements méthodologiques et enjeux frontaliers relatifs à l'application du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) dans un contexte législatif non encore stabilisé (projet de Loi TRACE).
 - ✓ Prendre en compte le gisement d'hydrogène natif de Moselle-Est dans les énergies renouvelables.
 - ✓ Accompagner la valorisation des Espaces Naturels Sensibles (ENS) mosellans, permettre le développement de la viticulture sur les communes de l'AOC Moselle.
 - ✓ Anticiper les conséquences du changement climatique et valoriser les eaux d'exhaure au travers d'une gouvernance et d'un partage de la ressource en eau à l'échelle départementale.

- ✓ Appuyer les territoires mosellans dans la résorption de la vacance croissante des logements de plus de deux ans, la revitalisation des centres bourgs et le maintien des services de proximité

- Concernant plus particulièrement la mobilité :
 - ✓ Intégrer la prise en compte des créations de voies routières en site propre dédiées aux transports en commun et l'articulation des routes départementales et pistes cyclables projetées (SDMA) dans les réseaux d'intérêt régional du SRADDET, mais également la 3^{ème} phase de la VR 52 ainsi que le projet de l'A31 bis en continuité de l'A31 gérée par la Région.
 - ✓ Privilégier une vision ferroviaire dans les mobilités alternatives à la route en réactivant des services de transport de voyageurs sur les lignes permettant de connecter les territoires sur un axe Est-Ouest et pas seulement sur le sillon mosellan.
 - ✓ Intégrer un volet aérien dans le cadre de la feuille de route de la Région (suite à l'audit diligenté par la Chambre Régionale des Comptes) attendu par les aéroports régionaux et notamment celui de Metz-Nancy-Lorraine.

