

REPUBLIQUE FRANÇAISE



DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL

Séance du 21 septembre 2018

Délibération N°18CP-1653

Politique	Aménagement des territoires
Objet	Avis de la Région sur le projet du Schéma de Cohérence Territoriale des Vosges Centrales
Fonction Sous/fonction	53 - Aménagement des territoires / Espace rural et autres espaces de développement;

**APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ, LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL RÉGIONAL
GRAND EST DÉCIDE**

Vu la délibération du Conseil Régional N°17SP-2321 du 20/10/2017 portant délégation de compétences à la Commission Permanente,

Vu l'avis émis par la Commission d'Aménagement du Territoires du Conseil Régional,

- **d'émettre** un avis favorable, sous réserve de la prise en compte des remarques, au projet de Schéma de Cohérence territoriale (ScoT) des Vosges Centrales, arrêté par délibération du Comité Syndical du 4 juin 2018, joint en annexe.

Strasbourg le 21 septembre 2018,

Le Président du Conseil régional

A handwritten signature in black ink, appearing to read "J. ROTTNER", is written over the name of the president.

Jean ROTTNER

Avis de la Région Grand Est sur le projet du SCOT des Vosges Centrales arrêté par délibération 18CP-1653

La Région Grand Est rend un avis favorable sous réserve de la prise en compte des remarques figurant en encadré du présent avis.

En complément, la Région émet un certain nombre d'observations afin de renforcer l'adéquation entre les enjeux du territoire du SCOT et les priorités de la Région que ce soit en termes de compétences régionales ou de stratégies régionales.

Les SCOT sont analysés sur la qualité du traitement des aspects suivants :

- équilibre territorial, solidarité rural-urbain et **inter-territorialité** ;
- cohérence de l'armature urbaine avec les **infrastructures d'intérêt régional** (dont transport et numérique) ;
- développement de l'**économie** territoriale, emploi-formation ;
- développement de l'**intermodalité** et des mobilités douces ;
- développement de l'**habitat** sobre en énergie et **gestion économe du foncier** ;
- maîtrise de l'**énergie**, développement des **énergies renouvelables**, lutte contre le **changement climatique** et la pollution de l'**air** ;
- protection de la **biodiversité** et de la ressource en **eau** ;
- prévention, gestion des **déchets** et développement de l'**économie circulaire** ;
- **et l'applicabilité** des règles du SCOT.

La loi NOTRe crée l'obligation pour les régions de produire un SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) qui reprend les schémas SRCE et SRCAE et devra être pris en compte par les Scot et par suite par les PLUI.

La Région Grand Est est actuellement en cours d'élaboration du SRADDET dont l'adoption est prévue mi-2019. Il est co-construit avec l'ensemble des acteurs locaux, dont les SCOT. Le SCOT des Vosges centrales rentre en cohérence avec les grands axes et schémas régionaux existants et a participé activement à la construction du SRADDET lors des réunions de concertation.

I. **AVIS DE LA REGION SUR LES DOCUMENTS DU SCOT (RAPPORT DE PRESENTATION, PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE - PADD, DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS - DOO)**

1. Remarques Générales

Le SCOT des Vosges centrales a été approuvé en décembre 2007. Sa première révision a été mise en œuvre suite à augmentation de périmètre, dans un objectif de révision de sa stratégie d'aménagement et de développement durable et afin d'adapter ses objectifs et orientations aux évolutions légales. Le Scot a été arrêté le 4 juin 2018. Le syndicat a sollicité l'avis de la Région en tant que personne publique associée le 27 juillet 2018.

Le SCOT est le résultat d'un important travail avec les acteurs locaux. Le document finalisé exprime le projet de territoire pour les Vosges Centrales à horizon 2030. **La Région salue le travail de concertation** qui a permis une information et une participation des acteurs de terrain à l'élaboration du SCOT.

La présence de deux grands axes stratégiques, autour de l'attractivité du territoire et de sa recherche d'autonomie énergétique rendent ce **Scot lisible et particulièrement cohérent**. **Il convient de noter également la qualité pédagogique du document**. Le rapport de présentation, ainsi que le PADD et le DOO, sont très riches en illustrations (cartes, schémas, graphiques...). Cette iconographie facilite la lecture et la compréhension des enjeux territoriaux de l'aire du SCoT.

PADD

Le projet d'aménagement durable du territoire met en exergue une double ambition du territoire : celle de renforcer l'attractivité des Vosges Centrales et de viser l'autonomie énergétique et ainsi devenir un Territoire à Energie Positive (TEPOS). **Ces deux objectifs donnent une cohérence et une lisibilité forte au Scot**, marquant une volonté politique affirmée et ambitieuse pour le territoire face aux grands enjeux actuels d'aménagement et d'environnement.

DOO

Le DOO est organisé en objectifs thématiques dans deux axes : un renforcement de l'armature territoriale et la préservation et la valorisation des ressources. Chacun de ces objectifs est décliné en orientations et objectifs, puis en recommandations claires.

Le SCoT affirme son positionnement en tant qu'espace unifié au sein du Sillon Mosellan, ouvert sur le sud et la Suisse.

La Région salue la démarche du Syndicat du SCoT d'avoir associé les autres Scot lors des réunions PPA. Il aurait cependant été souhaitable que des objectifs et des mesures de coopération interterritoriale plus clairs soient affichés.

2. Une armature urbaine à quatre niveaux

Afin de renforcer son positionnement au sein du Grand Est, et au contact de la Franche Comté et de la Suisse, **le SCoT propose une armature urbaine cohérente et hiérarchisée où chaque commune a son rôle à jouer**.

Territoire majoritairement agricole et forestier, l'armature territoriale est construite sur des principes de resserrement, de complémentarité et de solidarité.

Le 1^{er} niveau de l'armature urbaine, **le pôle urbain central spinalien**, joue un rôle moteur qui consolide et impulse une dynamique d'ensemble. Il est conforté dans le SCoT.

Au 2^{ème} niveau, **les pôles relais urbains** (Charmes et Thaon les Vosges) ont un rôle d'équilibre au sein du Sillon mosellan. L'objectif est de les renforcer en évitant les logiques de concurrence.

Le 3^{ème} niveau est constitué **des pôles relais ruraux (Dompaire, Xertigny et Bains les Bains)** qui jouent un rôle de structuration de leur bassin. Le Scot prévoit de les renforcer par la mise en place de nouvelles solidarités territoriales.

Enfin, ont été définis des **Pôles de proximité** (Nomexy / Chatel sur Moselle, et Arches/Pouyeux) qui jouent un rôle de porte d'entrée de l'agglomération spinalienne et qui proposent une offre de proximité complémentaire.

La Région salue la réflexion approfondie menée par le Scot sur cette armature et la bonne articulation qui est établie, à la fois dans le PADD et dans le DOO, entre les différents degrés de l'armature urbaine et les différents niveaux de réponses apportés sur les questions économiques, foncières, commerciales et liées à la transition énergétique.

3. Consommation foncière, démographie et logement

En termes de projections démographiques, le Scot des Vosges Centrales a retenu l'hypothèse médiane de l'INSEE prévoyant une hausse de la population de 0,059% en moyenne par an entre 2014 et 2030 soit +1134 habitants en 16 ans.

La Région salue la prise en compte de cette hypothèse démographique réaliste et pragmatique.

Dans la perspective d'une stratégie de développement, ainsi que d'une prise en compte du vieillissement de la population et du desserrement des ménages, cette projection de croissance démographique induit des objectifs de mise sur le marché de 5 360 logements sur la durée du Scot, soit 335 logements par an, en construction neuve et en réhabilitation de logements (réduction de la vacance).

La Région salue cette projection réaliste et la répartition par polarités de ces objectifs de logements, pondérés avec l'objectif de consolider les pôles structurants de l'armature urbaine.

Cette répartition a le mérite de faciliter l'inscription de ces objectifs de construction dans les documents d'urbanisme et la possibilité d'une mutualisation à l'échelle intercommunale qui encourage la mise en œuvre de PLUi.

Il s'agit d'un scénario raisonnable suivi de recommandations claires de construction en renouvellement urbain, en densification, et en précisant les modalités de cette offre nouvelle.

Dans ce cadre le Scot pourrait intégrer un élément de diagnostic, à savoir une carte des PLUi et PLH existants sur le territoire, afin que soit mieux estimée la part des collectivités déjà outillées et la part des collectivités restant à outiller dans le domaine du foncier et de l'habitat.

De la mise en place de ces outils dépendra en partie la bonne déclinaison des objectifs du Scot.

L'évocation d'une commission de modulation portée par le Scot ou de commissions de concertation portées par les intercommunalités, dans le cadre d'absence d'outils de gestion, est aussi pertinente.

Le territoire se caractérise par un taux de logements vacants très important, de 10% du parc total. Entre 2006 et 2014 le taux de vacance a augmenté de 50 % du fait de la mise sur le marché d'un volume de logements neufs surdimensionné.

Ainsi l'objectif de réduction du nombre de logements vacants du Scot est ambitieux, et il transparaît clairement dans les objectifs chiffrés de besoins en logements.

Le Scot affiche la volonté de satisfaire 30 % des besoins en logements par la remise sur le marché de logements vacants.

La modulation de cet objectif de réduction de vacance est modulée par secteurs géographiques de manière intéressante.

Le Scot porte une ambition forte de réduction de la consommation foncière, en fixant un objectif de réalisation de 80% des nouveaux logements en renouvellement urbain plutôt qu'en extension. Un travail de fond utile sur l'enveloppe urbaine et les stratégies de reconquête est demandé aux communes, avec toujours en point de mire l'autonomie énergétique et la préservation de l'environnement.

La Région reconnaît l'attention très haute portée par le Scot à la maîtrise de la consommation foncière, avec l'objectif de diviser par 4 le rythme de consommation foncière entre 2014 et 2030 par rapport à 2000/2014.

La projection de besoins fonciers est ainsi estimée à 300 ha entre 2014 et 2030, elle est ambitieuse et donne un signal fort de prise en compte des enjeux environnementaux et liés à la transition énergétique.

La Région salue aussi les objectifs précis d'amélioration de la qualité et de la performance énergétique du bâti existant, notamment la réduction de la consommation énergétique des bâtiments anciens de 20% à l'horizon 2030.

4. Economie, emploi et foncier d'entreprises.

Dans un contexte de baisse d'emploi (plus de 2 000 emplois perdus entre 2006 et 2014), le territoire du SCoT souhaite s'engager dans une politique de développement économique forte autour de filières bien définies autour desquelles s'articulent les fils rouges du Scot. La mise en œuvre de cet objectif nécessite de pouvoir répondre aux besoins fonciers et immobiliers des entreprises industrielles et artisanales et des activités tertiaires tout en préservant la qualité paysagère et environnementale du territoire.

Pour cela, le projet a évalué et a limité à 130 ha les besoins de foncier d'activités à inscrire en extension. Ce nombre ambitieux est à saluer, ainsi que de ne pas avoir prévu de nouvelle ZA dans le Scot.

La Région salue le fait que le Scot demande aux communes une identification claire des potentialités foncières des ZAE et un travail de fond sur le repérage des dents creuses et des friches, avant d'envisager des constructions en extensions.

Cette consommation foncière va s'opérer selon une répartition territoriale intercommunale. Un détail par ZAE prioritaires du foncier prévu en extension complète le propos. Il aurait été intéressant que ce tableau indique aussi les **capacités de densification de chaque ZAE.**

Le SCoT met en avant la nécessité d'aménager un foncier et un immobilier économiques de qualité, attractifs et innovants. A ce titre il est demandé que les documents d'urbanisme intègrent un traitement des limites et des façades urbaines créées, une organisation de l'accessibilité intermodale, notamment pour les déplacements doux.

L'implantation de bornes de recharge de véhicules électriques est recommandée sous critères de nombre de places de parking. Il aurait été pertinent de proposer dans le Scot une stratégie de développement des déplacements doux davantage en lien avec l'armature urbaine. Une cartographie des bornes existantes et une projection des bornes à créer par pôle de l'armature aurait été intéressante.

5. Tourisme

Suivant l'idée d'une nécessaire diversification de l'économie, la valorisation du potentiel touristique apparaît comme un des axes de la stratégie de développement du SCoT.

Les orientations touristiques du Scot sont concentrées sur le tourisme fluvial, les véloroutes / voies vertes ainsi que le patrimoine culturel et historique.

Ces orientations coïncident avec le nouveau Schéma Régional de Développement Touristique adopté le 29 mars dernier par la Région.

Ce territoire des Vosges Centrales intègre la destination « Lorraine », l'une des cinq destinations phares cibles d'une nouvelle stratégie marketing de la Région s'appuyant sur des marques de destination à très fort potentiel touristique et culturel.

La Région salue l'objectif de mise en œuvre d'un schéma cyclable en cohérence avec le schéma départemental des vélos routes et voies vertes.

Il aurait été utile de voir dans le DOO l'armature de ce schéma cyclable afin qu'il puisse être développé dans la mise en œuvre du Scot.

6. Commerce et artisanat

Le PADD énonce de manière forte la nécessité de travailler le commerce et l'artisanat en lien avec l'armature urbaine.

Le DOO insiste sur la nécessité de polariser l'activité commerciale au sein de l'armature commerciale.

La Région salue l'ambition du DOO d'interdire les commerces de + de 300m² dans les zones de flux de l'armature commerciale. Cette orientation forte permettra de conforter les grands pôles commerciaux et de limiter les concurrences territoriales. La Région salue aussi l'ensemble des recommandations poussées liées au stationnement vélo dans les pôles commerciaux.

7. Transport et mobilités alternatives

a. Analyse globale

L'inscription dans les grands espaces de coopérations et de flux transfrontaliers, sur le sillon Lorrain et au-delà du Massif des Vosges du territoire du SCOT a vocation à conforter sa position et de créer des dynamiques nouvelles dans l'armature urbaine du Grand Est tout en valorisant ses atouts et ses spécificités, tant dans les structures de réflexions (inter SCOT) que de projets (villes moyennes, agglomérations, autre.).

La grande accessibilité reste un atout essentiel notamment pour le débouché Sud Lorraine, tant pour les voyageurs que les marchandises qu'il convient de rappeler et conforter par le développement des infrastructures ferroviaires et les projets de liaison fluviale à long terme. Ces grands enjeux ont été complètement identifiés dans le cadre du SRADDET et dans ses objectifs de rayonnement territorial s'appuyant sur des infrastructures de transport de premier niveau.

Les connexions multimodales à toutes les échelles favorisent le report modal et constituent une alternatives au « tout voiture ou poids-lourds », dans une logique de maintien de la qualité de l'air et des émissions de particules et autres gaz à effets de serre, nuisibles à la santé et à l'environnement. Renforcer les vocations spécifiques de ce territoire autour du bien-être, du tourisme thermal et dans un souci de production locale à tous niveaux constitue une ambition partagée par le SRADDET en cours de rédaction, qui s'appuie également sur le volet transport sur « la ville des courtes distances » et l'optimisation de la complémentarité des réseaux de transport public (orientation 2-3). La hiérarchisation de l'armature territoriale et les complémentarités entre pôles et bourgs sont au cœur de la réflexion sur les mobilités et les déplacements du quotidien s'appuyant sur une colonne vertébrale ferroviaire et des services de transport adaptés en rabattement pour répondre aux spécificités du territoire. L'ambition de proposer « une alternative au tout voiture et au déplacement individuel motorisé » est partagée dans les orientations et mesures du projet de SRADDET.

Concernant l'objectif de **préservation des formes urbaines et de la reconquête de friches urbaines**, industrielles et commerciale pour éviter le mitage des espaces naturels et éviter l'étirement linéaire de l'urbanisation, il convient de veiller, tout comme pour l'appareil commercial de périphérie, à mettre en place une offre de transport en commun adaptée pour faciliter l'accès aux services, emplois et commerces et ainsi développer une attractivité commerciale de ces zones (objectif 3-3).

Le rappel du développement des services de **mobilité grâce au haut-débit et au digital** (ex : plateforme de mobilité Simplim) et faciliter l'accès à une offre de mobilité alternative sont deux axes de développement qui ne peuvent qu'être soulignés, tout comme l'inscription du territoire dans une gouvernance de la mobilité tant à son échelle qu'à celle régionale (objectif 2-3). Cette volonté s'appuie notamment sur le dispositif « Ambassadeurs

de la Mobilité » promu par la Région Grand est et l'Ademe pour permettre au territoire d'accompagner son évolution dans le domaine des mobilités et des services du quotidien.

b. Points de vigilance dans la rédaction du document

Il est demandé de prendre en compte les correctifs suivants :

b.1 DIAGNOSTIC

Page 119 :

- Région Grand Est : Il n'y a pas de réflexion actuellement sur un cadencement de la ligne TER EP/NY toutes les 20min, un travail portant est fait sur les charges des TER et l'augmentation de la capacité d'emport. La Région partage néanmoins avec le territoire la réflexion sur la nécessité de développer l'offre ferroviaire,
- la ligne Epinal – Belfort est exploitée par la **Région Bourgogne Franche Comté** ; ce n'est pas une ligne Métrolor
- il existe **7 TER** directs EP/MZ temps de trajet : 1h35 à 1h59 (et non aucune)
- gare d'Epinal : **60 trains** quotidiens (et non 50)
- non mentionnée : La ligne TER Epinal - Saint Dié dessert notamment Epinal et Arche : 5AR quotidien en semaine et 6 le vendredi (en direction de Bruyères)

Page 120 :

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la Région Grand Est assure la compétence en matière de transport interurbain et scolaire. Il convient de modifier le titre de la carte : transports routiers régionaux

Page 121 :

Les lignes routières 10 Régional Epinal – Mirecourt – Neufchâteau (ex Metrolor) et 14 Bruyères – Rambervillers – Lunéville ne sont pas mentionnées.

b.2 PADD

Page 14 : « Renforcer le dialogue avec les territoires voisins »

Même remarque que précédemment concernant le renforcement du cadencement de la ligne ferroviaire TER Nancy – Epinal, et l'exploitation de la ligne ferroviaire TER Epinal – Belfort.

Page 15 : « Améliorer la desserte du territoire et renforcer l'ouverture vers et depuis le Sud »

- Concernant les lignes Epinal – Belfort, et Belfort – Delles, il conviendrait d'interroger la Région Bourgogne Franche Comté pour recueillir l'avis de l'AOT sur la rédaction proposée.
- Citer les rames Alstom Régiolis (Alstom n'est pas le seul fabricant de matériel) semble être un niveau de détail ne relevant pas de la dimension stratégique d'un Scot
- Si la Région est compétente en matière de TER, elle ne l'est pas en matière de TGV. Néanmoins, la Région partage les objectifs de maintien des dessertes TGV avec le territoire.

Page 42 : « optimiser la complémentarité des réseaux de transport en commun »

- Modifier la légende de la carte : la **ligne 10 routière Grand Est** (et non TER Lorraine) Epinal Mirecourt – Neufchâteau

Page 43 : « articuler développement urbain et transport »

Cet objectif est en parfaite cohérence avec la politique volontariste régionale d'aménagement multimodal des gares (programme DIRIGE).

La Région relève une cohérence et un équilibre d'ensemble entre les différents objectifs du SCoT : améliorer la desserte et l'accessibilité du territoire, optimiser la complémentarité des réseaux de transport et travailler sur des mobilités alternatives et décarbonées.

La Région salue la volonté du Scot de croiser l'ensemble de ses enjeux sous le prisme de la mobilité : une densification de l'habitat à proximité des pôles gares, la définition d'un réseau cyclable et d'un maillage de stations de recharge de bornes électriques en commun, la question du stationnement vélo.

Les objectifs de densification de l'habitat près des pôles gares sont intéressants, ils sont détaillés par niveau d'armature urbaine. Pour plus de clarté dans la mise en oeuvre du Scot, le pourcentage de densification à atteindre pourrait être précisé.

8. Trame verte et bleue

L'**état initial de l'environnement** présente une déclinaison de la trame verte et bleue avec une distinction des réservoirs et de corridors d'intérêt régional et intercommunal. **L'analyse de la fonctionnalité des corridors est intéressante** et permettra, le cas échéant, de cibler des zones pour la restauration sur les corridors écologiques moyennement ou peu fonctionnels. Une cartographie des obstacles aquatiques est proposée, mais pas pour les obstacles terrestres.

Une analyse plus détaillée des enjeux de continuités écologique (obstacles terrestres, facteurs à l'origine d'une fonctionnalité insuffisante des corridors) permettrait de mieux cibler les actions et les mesures de restauration/préservation des continuités écologiques.

Le **projet d'aménagement et de développement durable** mentionne la préservation des espaces naturels et de leurs fonctionnalités. Il indique qu' « il appartient aux collectivités d'identifier les éléments fragmentants perturbant les déplacements des espèces, et de prévoir leur résorption ».

Comme indiqué précédemment, une cartographie de zones à enjeux d'intérêt intercommunal serait pertinente car elle viendrait guider les collectivités dans la réalisation de cet objectif.

Le développement de la nature en ville est intéressant pour la biodiversité ordinaire, mais ne peut être considérée comme de réels espaces de nature. **La menace de l'artificialisation des sols est soulignée et va dans le sens de la réduction de l'artificialisation des sols promue par la Région Grand Est.**

En lien avec l'orientation 3.1 : reconquérir les friches et améliorer la qualité urbaine et paysagère du territoire, il est à noter qu'un usage « nature » peut être envisagé, en plus des usages proposés.

Un point d'attention en lien avec l'ambition de développement des énergies renouvelables : un développement trop rapide et trop important des filières de bois-énergie peut être néfaste pour la biodiversité et même pour la pérennité de la ressource en bois.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs présente les éléments réglementaires visant à la préservation des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques satisfaisants. Le guide pédagogique et l'atlas cartographiques de la TVB mentionnés sont des éléments facilitant et structurant la préservation de la TVB. La mention de la possibilité de mobiliser des OAP « biodiversité et paysage » et l'encouragement à mener une politique locale d'éclairage public sont à saluer.

Le règlement du SCoT aborde également l'instauration d'un coefficient de biotope en cas d'urbanisation des corridors, l'amélioration des franges urbaines et les espaces de transition, l'intégration paysagère, la préservation des continuités écologiques entre zones rurales et urbaines et recommande l'utilisation d'essences locales. Sur ce dernier point on pourrait aller plus loin et suggérer l'utilisation de plants locaux.

9. Environnement et santé

La Région Grand Est est soucieuse du bien-être de la population et développe une politique en faveur de la santé environnement, notamment au travers du Plan Régional Santé Environnement 3 (PRSE3).

Le SCOT des Vosges Centrales aborde certains des grands objectifs du PRSE3 comme réduire l'exposition de la population à la pollution de l'air, protéger les habitants contre le bruit et réduire le risque de pollution des sites et sols pollués pour la sécurité des habitants.

La Région Grand Est attire l'attention sur l'intérêt des études diagnostic pour tout nouveau projet situé dans des secteurs pollués et en conseille la mise en oeuvre lors des phases d'élaboration ou de révision des documents d'urbanisme locaux.

En matière de qualité de l'air intérieur, le SCoT encourage l'utilisation de matériaux bio-sourcés et non émetteurs de substances susceptibles de polluer l'air intérieur des bâtiments, notamment ceux dédiés à l'habitat.

Le comité d'animation PRSE3 est à la disposition des collectivités pour échanger sur les grands enjeux en santé environnement et les accompagner dans le renforcement et la mise en oeuvre de leurs objectifs en mettant à disposition des outils pour la réalisation de diagnostics et d'états des lieux sur les risques environnementaux.

10. Transition énergétique

Le SCOT des Vosges Centrales fait partie de l'expérimentation menée par la Région avec le cabinet Icare & Environnement, depuis fin 2015, pour renforcer la prise en compte des leviers « climat-air-énergie » (CAE) dans les différents documents du SCOT en cours de révision.

Le SCOT des Vosges Centrales étant déjà plutôt précurseur et volontariste sur ces sujets, il s'est fortement impliqué dans la démarche et a souhaité étudier l'ensemble des possibilités de leviers CAE alors même que leur niveau d'intégration était déjà relativement important dans les documents initiaux (RP, PADD et DOO).

Le SCOT des Vosges Centrales a également été le 2^{ème} en France (après le Grand Douaisis) à **porter un Plan Climat énergie territorial**. Ce faisant, il permet de croiser planification spatiale et planification énergétique, et ainsi de mettre en regard les choix en matière d'aménagement, d'urbanisme, d'habitat, de transports, de développement économique avec le profil énergétique et les émissions de GES d'un territoire.

La révision enclenchée pour la mise en compatibilité avec les lois Grenelle est l'occasion de transcrire les objectifs du plan climat et en particulier **l'ambition TEPOS à l'horizon 2050** dans le nouveau projet de territoire. **Le SCOT vise « l'excellence énergétique » et fait de la transition énergétique un véritable facteur d'attractivité et de solidarité ainsi qu'un marqueur d'identité.**

Cette **stratégie territoriale** formalisée dans le PADD est bien retranscrite dans le DOO dont plusieurs prescriptions et recommandations fortes **s'inscrivent pleinement dans la continuité des objectifs du SRCAE en matière de lutte contre le changement climatique** et préfigurent ceux du futur SRADDET, notamment :

- Les objectifs en matière **d'aménagement durable et d'habitat** (gestion économe du foncier, préservation des espaces naturels et nature en ville, « système vert », priorité au renouvellement urbain, lutte contre la vacance, intégration transports-urbanisme-environnement, mixité fonctionnelle, etc.) **sont des leviers essentiels dans la lutte contre le changement climatique. L'objectif du facteur 4 sur la réduction de la consommation foncière dès 2030 est particulièrement ambitieux et mérite d'être salué.**
- **Les objectifs de réduction des consommations énergétiques** sont en adéquation avec les orientations portées par la Région dans le cadre du futur SRADDET
 - o Les objectifs visant à encadrer les conditions d'ouverture des zones à urbaniser à vocation résidentielle ou économique en fixant des critères de qualité environnementale et de performance énergétique (par ex. pour les zones de plus de 1 ha pour l'habitat : niveau BEPOS Effinergie pour les constructions neuves, référentiel E+C, bilan carbone etc.)
 - o Les objectifs de rénovations du parc bâti actuel au niveau BBC avec une priorité sur le parc de logements énergivores et une incitation à l'utilisation de matériaux bio sourcés, d'EnR et de récupération.
 - o L'exemplarité en matière énergétique pour les réalisations sous maîtrise d'œuvre publique
 - o La promotion de l'économie circulaire
- **En termes de développement des EnR** : L'objectif TEPOS est en adéquation avec l'objectif régional de « Région à énergie positive » à 2050 et est retranscrit à travers plusieurs orientations et objectifs :
 - o Les objectifs forts de développement des EnR dans une logique de préservation des ressources et d'intégration environnementale et paysagère : l'intégration au bâti et à tout projet d'aménagement, la mobilisation des friches et zones favorables aux EnR
 - o La planification énergétique dans la logique de réseaux intelligents (smart city – smart grid)

Si la démarche d'accompagnement a ainsi noté une très forte intégration des leviers CAE dans les différents documents du SCOT, des préconisations ont tout de même été faites pour aller plus loin, notamment dans les domaines des mobilités, de l'énergie et de la qualité de l'air :

- *Proposition à intégrer dans la partie **1.5 Mobilités** - articulation urbanisme et mobilités* **Objectif 1 : Articuler développement urbain et mobilité des personnes dans une approche multimodale (p.49).** A la suite de « Les intercommunalités sont encouragées à intégrer des volets déplacements dans leurs PLUi ou à mettre en place des PDU. » :

« Ce volet transport pourrait favoriser l'utilisation de véhicules peu émetteurs de GES et de polluants dans les flottes de transports collectifs – en imposant un pourcentage de véhicules propres dans les flottes d'une taille minimal par exemple. Il pourrait également inciter les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel en transport en commun ou par les modes actifs (prise en charge partielle d'abonnements par exemple), grâce à la réalisation de PDE ou PDA. »
- *Proposition à intégrer dans la partie **2.3 EnR&R et ressources énergétiques** – Mobilisation du potentiel en EnR&R - Objectif 2 - Recommandations (p.87).* A la suite de « Pour l'éolien et le photovoltaïque au sol, (...) Concernant les barrages existants, (...) » :

« Globalement, les intercommunalités et les communes sont encouragées à étudier finement l'évolution de la disponibilité des ressources énergétiques, ainsi que les impacts potentiels du changement climatique sur le secteur de la production énergétique du territoire.»
- *Proposition à intégrer dans la partie **2.3 EnR&R et ressources énergétiques** – Intégration des EnR&R au cadre de vie* **Objectif 1 : Faciliter l'intégration (...) (p.90).** *Orientations et Objectifs - A la suite de « Pour les ZAE (...) Il est recommandé d'analyser la possibilité de couvrir tout ou partie des besoins de chaleur d'un bâtiment ou de plusieurs bâtiments connectés à un micro-réseau de chaleur (et de froid), existant ou à créer, en comparaison à une solution gaz.*

« La mobilisation des infrastructures urbaines comme gisements complémentaires d'énergie renouvelable, tels que les réseaux d'eaux usées, d'eau potable ou les déchets ménagers, devra être étudiée également. »
- *Proposition à intégrer dans la partie **2-4 Risques, nuisances et préservation de la ressource en eaux** - Prévention des nuisances et risques pour la santé humaine - Objectif 3 (p.103).* *Recommandations - A la suite de « A/ En matière de qualité de l'air extérieur, le SCoT recommande : (...) « La prise en compte l'impact de la pollution atmosphérique générée par les trafics routiers, dans le cadre des projets d'établissements recevant du public (enfants, personnes âgées notamment), qu'ils s'agissent de projets d'implantation ou de rénovation.*

« Ainsi, les établissements recevant du public sensible en projet pourront être localisés dans des zones dont la qualité de l'air est moins ou pas dégradée. Dans les zones ayant été identifiées comme critiques en ce qui concerne l'exposition à la pollution atmosphérique, les zones à dominante d'habitat pourront être mutées en zones d'accueil d'activités ou d'équipements. »

L'ensemble de ces préconisations a été transmis sous forme de propositions pré-rédigées dans une note et ont été intégrées en mode correction dans le document « pré-DOO » de février 2018.

En matière de transition énergétique, le SCoT des Vosges Centrales est exemplaire, il pousse loin ses objectifs visant à l'autonomie énergétique en 2030.

II. SYNTHÈSE DE L'AVIS DE LA RÉGION SUR LE SCOT DES VOSGES CENTRALES

En matière de stratégie d'aménagement, la Région relève une **cohérence globale avec les priorités régionales et les orientations définies dans les principaux schémas régionaux**, les observations formulées constituent des points d'amélioration.

La structuration du territoire proposée est **pertinente** et bien articulée avec la problématique des mobilités. Les recommandations édictées autour du commerce et des ZA, les choix forts en matière de développement commercial devraient **permettre de limiter les concurrences au sein du territoire**.

Les fils rouges du Scot autour de l'attractivité / solidarité des territoires et de l'autonomie énergétique sont à saluer et correspondent à des thématiques stratégiques pertinentes.

La Région salue l'attention très haute portée par le Scot à la maîtrise de la consommation foncière, avec l'objectif de diviser par 4 le rythme de consommation foncière entre 2014 et 2030, dans les domaines du foncier d'habitat et du foncier économique.

Le SCOT vise « l'excellence énergétique » et fait de la transition énergétique un véritable facteur d'attractivité et de solidarité ainsi qu'un marqueur d'identité. Il s'agit d'une ambition très forte.

La Région rappelle que **l'inter-territorialité est un enjeu stratégique**. La collaboration avec les SCoT voisins, dans le cadre notamment de l'élaboration du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), doit rester une préoccupation majeure.