

Prise en compte des aspects environnementaux dans le PLUI de la Métropole de Rouen

Un projet à contre courant

Les scénarios des experts internationaux sur les évolutions climatiques se succèdent, toujours plus alarmants sur la rapidité et l'ampleur du péril climatique à venir. Les engagements pris par les États, notamment lors des accords de Paris, devront obligatoirement, pour avoir un quelconque effet, être revus à la hausse.

La France s'est engagée dans cette mobilisation climat en 2015 (loi de transition énergétique pour une croissance verte, du 17 août 2015). Malheureusement, les chiffres (encore provisoires) publiés récemment par l'Observatoire Climat Énergie¹ affichent un retard sur l'objectif qui n'est pas rassurant sur notre capacité à maîtriser notre contribution carbone, et encore moins à amplifier l'effort. Parmi les 3 principales sources de dérapage, résident bien sûr, les transports, l'habitat (passoires thermiques), mais aussi le changement d'usage des sols, et notamment leur artificialisation.

Sur ce dernier point, la destruction des espaces naturels et agricoles ne régresse quasiment pas au niveau national. Pourtant l'objectif de "zéro artificialisation nette", portée par le Plan Biodiversité du 4 juillet 2018, devient la référence actuelle qui doit s'imposer dans les programmes de développement (surtout ceux à moyen et long terme) afin de ne pas entraver la mobilisation contre la dégradation climatique.

Que penser alors d'une politique métropolitaine, qui, en s'affichant pourtant comme exemplaire avec sa COP 21 locale, nous engage pour les 14 ans à venir dans un schéma particulièrement destructeur et climaticide, totalement à contre courant des objectifs de la COP 21 nationale ?

I- Un projet à courte vue sans réelles ambitions

Nous ne comprenons pas les choix faits par la Métropole sur un certain nombre de points que nous détaillons ci-dessous et sur lesquels nous souhaitons obtenir des réponses.

- Pourquoi le choix de poursuivre via le PLUI la destruction des espaces naturels et agricoles à un niveau à peine réduit par rapport à celui constaté antérieurement ?
- Pourquoi ne s'appuie-t-elle pas davantage sur les engagements nationaux et internationaux pour faire évoluer sérieusement notre contribution contre le dérèglement climatique ?
- Pourquoi un projet construit pour les 15 ans à venir, s'appuie-t-il sur une vision étroite d'extrapolation de la situation actuelle, sans volonté d'anticiper les risques nouveaux et les réglementations nouvelles qui s'imposeront à nous, rapidement, de plus en plus fort ?
- Pourquoi les études d'impacts des décisions prises, ou non prises, en matière d'environnement ne sont-elles pas systématiquement exposées dans le dossier ?
- Pourquoi les coûts environnementaux des choix réalisés ne sont-ils quasiment pas pris en compte et pourquoi des analyses d'**évitement** ou de **réduction** d'impact, avec examen d'alternatives, ne sont-elles pas associées à chaque destruction environnementale envisagée ?

1 L'Observatoire climat-énergie est réalisé par le Réseau action climat, avec le Ministère de la Transition écologique et solidaire, l'Ademe, et l'IDDRI.

II- Des lacunes majeures sur des sujets essentiels

L'agriculture est un domaine important pour l'activité économique de notre territoire, et elle pourrait être amenée à jouer un rôle majeur pour la production alimentaire de proximité. Or le message premier, et particulièrement visible, donné par le PLUI, sans évoquer les discours généralistes et rassurants, est la destruction d'espaces cultivés "pour y implanter des activités supposées **plus nécessaires et utiles**". D'ailleurs, la Chambre d'agriculture, consultée en tant que Personne Publique Associée, a fait part de ses remarques et de son désaccord avec les choix retenus qui ignorent bien souvent la nécessité de maintenir une agriculture de territoire active et de proximité.

La disparition rapide de la biodiversité compte, avec le problème climatique, parmi les quelques enjeux essentiels des années à venir. Le bilan 2019 de l'Observatoire National de la Biodiversité place d'ailleurs l'artificialisation des terres en point majeur des menaces. Le PLUI consacre de nombreuses pages à cette question. Mais ses analyses, souvent approfondies, restent d'une portée limitée quant à leur mise en application. Il est intéressant sur ce point de regarder les solutions qui sont mises en œuvre dans les OAP pour minimiser les impacts des projets prévus. On voit apparaître des "continuités vertes" dans les espaces bétonnés, des "porosités" dans les zones bâties, des "corridors écologiques", des "végétalisations de dispositifs", des "poches d'espaces naturels pour les protéger". En fait une **nature en bouteille** qui remplace celle, la vraie, que l'on détruit allègrement. La destruction de milieux vivants, les ruptures de continuités, dans, et entre les espaces sensibles, sont en fait un problème qui mériterait des décisions plus réfléchies.

Les risques naturels ont toujours existé, mais ils ont la mauvaise idée, d'être de plus en plus nombreux, redoutables et imprévisibles. Là encore, le dossier PLUI les examine avec attention. Là encore, les décisions qui sont prises pour les aménagements sont assez déconnectées des analyses de risque qui les précèdent. Il est évident que l'artificialisation des sols va accroître la vulnérabilité du territoire, avec risques de ruissellements et d'inondations. Les phénomènes croissants d'îlots de chaleur ont peu de chance d'être limités par les bétonnages et bitumages prévus ainsi que par la disparition d'espaces de nature au sein des villes (comblement des dents creuses).

Enfin, sur le climat, au-delà des questions directes évoquées précédemment, il nous semble nécessaire de développer une véritable politique de transport et de déplacements urbains, en introduisant de façon volontariste, des ruptures avec les pratiques passées. Il est en ce sens surprenant, voire anachronique, que la Métropole finance un projet d'autoroute à l'est de Rouen qui a vocation à développer le transport routier et l'étalement urbain. Elle se place ainsi en contradiction avec les exigences climatiques (par le développement des déplacements routiers et la destruction d'espaces de capture de carbone) et en décalage inévitable avec les évolutions réglementaires qui ne pourront qu'apporter des limitations fortes aux déplacements routiers.

Collectif d'associations, le 25 septembre 2019

