



Le 26 septembre 2019

Position du collectif « Non à l'autoroute A133-A134 » sur le projet de PLUi de la Métropole Rouen Normandie

Le collectif « Non à l'autoroute A133-A134 » regroupe des associations environnementales, des associations de riverains, des partis politiques, des communes et des citoyens opposés à la réalisation du projet d'autoroutes A133 et A134 dites « contournement Est » de Rouen. A ce titre, nous contestons la consommation, inscrite au projet de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de la Métropole Rouen Normandie (MRN), de 243 hectares de terres agricoles et naturelles pour la réalisation de ce projet d'infrastructure porté par le ministère de la Transition Écologique.

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes concernées par ce projet ont fait l'objet d'une mise en compatibilité par la préfecture, suite à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) signée en 2017. On nous objectera donc que cette contestation n'entre pas dans le champ de l'enquête publique. Nous écartons cette objection pour deux raisons. Premièrement, cette DUP fait l'objet de deux recours actuellement examinés par le Conseil d'État, l'un porté par l'association ACCES, qui rassemble les communes opposées au projet, l'autre porté pour notre collectif par les associations France Nature Environnement Normandie, Effet de Serre Toi Même et Sauvegarde du Cadre de Vie de Belbeuf St Adrien et du Plateau Est. Enfin, ce projet est soutenu politiquement et financièrement (66M€) par la MRN : celle-ci entend donc volontairement consommer 243 ha de terres pour réaliser ce projet. Aussi, nous jugeons légitime de présenter notre opposition et nos arguments à l'occasion de cette enquête publique. C'est également la position de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE), dont le Conseil Communautaire a émis le 23 mai 2019, à une large majorité, un avis négatif sur le projet de PLUi de la Métropole du fait de l'inscription du projet A133-A134.

Nous saluons la révolution que représente dans ce document la diminution des surfaces ouvertes à l'urbanisation après des décennies d'étalement urbain non maîtrisé. Nous contestons toutefois le rythme

PLUi de la MRN - Position du collectif « Non à l'autoroute A133-A134 »

collectif.nona133a134@gmail.com / www.contournement-est.fr

insuffisant de cette diminution : les choix opérés par la MRN accusent en effet un retard significatif et inacceptable sur les évolutions des doctrines d'urbanisme. La loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010 avait fixé un objectif (non contraignant) de baisse de 50 % de la consommation d'espaces agricoles et naturels sur la décennie. S'il n'en a rien été, la MRN aurait dû intégrer cet objectif lors des travaux d'élaboration du PLUi. Or, la diminution de la consommation du projet soumis à enquête publique n'est que de 24,75 % en rythme annuel par rapport à la période précédente, un rythme très éloigné des objectifs fixés par la loi neuf ans plus tôt. A ce niveau d'ambition, à quel horizon les citoyens du territoire peuvent-ils espérer voir atteint l'objectif désormais affiché par l'Union Européenne¹ et le Ministère de la Transition Écologique² de « zéro artificialisation nette » ?

Dans ce contexte, la réalisation du projet A133-A134 apparaît comme totalement démesurée. A lui seul, ce projet représente près de 25 % des terres promises à l'urbanisation sur la durée du PLUi (243 hectares). Il représente la quasi-totalité des surfaces dévolues aux équipements : son inscription au PLUi se fait manifestement au détriment d'autres projets d'équipements communaux ou métropolitains plus utiles aux habitants. Un flou inquiétant pèse en outre sur l'emprise réelle du projet : en effet, si la consommation annoncée d'espaces est de 243ha, 920 hectares sont indicés « -ir » dans le projet de PLUi, un classement hybride affecté aux infrastructures. De par son ampleur, l'abandon du projet A133-A134 permettrait à lui seul à la MRN de s'approcher des objectifs de la loi de 2010, en faisant passer la diminution du rythme annuel de consommation de 24,7 % à 42,6 % par rapport à la période précédente, en s'en tenant au chiffre annoncé de 243 hectares.

Au-delà de son emprise directe, la réalisation des autoroutes A133-A134 entraînerait une pression foncière supplémentaire sur les espaces situés à proximité des échangeurs. Une première zone d'activité économique est ainsi déjà inscrite dans le projet de PLUi en prévision de sa réalisation : la zone 2AUX dite « secteur de l'aéroport », à Boos, d'une superficie de 37ha. L'abandon du projet autoroutier entraînant *de facto* l'annulation de cette ZAU, la diminution du rythme de consommation annuelle atteindrait 45,3 %. L'A133-A134 desservira par ailleurs la zone d'activité du Mont-Jarret, à Ymare. Celle-ci, qui accueille actuellement une seule entreprise, faisait l'objet d'un important projet de déve-

-
- 1 Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources, 20 septembre 2011), qui fixe cet horizon à 2050.
 - 2 Plan Biodiversité du Ministère de la Transition Ecologique, 4 juillet 2018. L'horizon d'atteinte de l'objectif fait actuellement l'objet de travaux d'un groupe de travail partenarial. Le rapport de France Stratégie publié dans ce cadre en juillet 2019 pointe la nécessité de parvenir à une diminution de l'artificialisation brute de 70 % en 2030, soit avant l'échéance du PLUi de la MRN.

loppement dans les précédents documents de planification urbaine. Aucune extension n'est prévue dans le cadre du PLUi, mais quelles assurances pour l'avenir, si le projet se réalise ?

Le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) adopté en octobre 2015 par la MRN reconnaît que « *les espaces naturels et agricoles sont appréciés comme une ressource non renouvelable dont il est essentiel d'assurer la préservation* » et promet une « *gestion économe* » et un « *usage rationnel* » de l'espace. Le projet de liaison A28-A13 entre en contradiction flagrante avec ces orientations d'aménagement. Ce même SCOT consacre la protection des milieux naturels, des paysages et des coteaux. Le tracé retenu pour le projet dans sa partie métropolitaine, sur les plateaux Est et la vallée de la Seine, est là encore en totale contradiction avec les orientations d'aménagement. La MRN, pour respecter ses engagements, ne peut pas soutenir politiquement et financièrement la réalisation du projet A133-A134.

En s'entêtant dans ce projet aux côtés de l'État, la MRN entend disposer de sa périphérie et du territoire de ses voisins pour y déplacer une part infime du trafic de sa ville-centre, au prix de perturbations majeures de la qualité de vie, des paysages et de la biodiversité. Ce projet d'infrastructure ne fait pas consensus au sein de la population. Il est fortement rejeté par les habitants et les communes impactés, et fait l'objet d'une contestation de la CASE et du département de l'Eure. Un tel projet ne peut se faire contre sa population et les collectivités concernées : le retrait de la MRN signifierait donc l'abandon certain du projet. L'élaboration du PLUi doit être l'occasion d'une prise de conscience des élus métropolitains : ceux-ci doivent y inscrire l'incompatibilité entre la réalisation de l'A133-A134 et les objectifs de diminution de la consommation d'espaces naturels et agricoles.