

PLAN D' ACTIONS PCAET

Plan Climat Air Énergie Territorial

Métropole Rouen Normandie.



<http://www.effetdeserretoimeme.fr/>

<https://www.facebook.com/effet.deserretoimeme/>

<https://twitter.com/EffetdeSerre76>



association

effet de serre
toi-même !

Résumé : La loi transition énergétique pour la croissance verte a instauré un outil de planification, le PCAET: C'est un plan qui fixe des objectifs de diminution des gaz à effet de serre, des polluants atmosphériques et des consommations énergétiques.

La Métropole Rouen Normandie n'a pas mis la priorité sur son PCAET, et le plan qui est soumis à la concertation arrive donc très tardivement dans le mandat. Il sera validé six mois avant les prochaines élections municipales, de ce fait il ne sera pas mis en oeuvre et risque d'être restructuré, ou amendé selon le résultat des élections. Il n'est donc pas opérationnel.

Le choix d'Effet de Serre toi Même, qui découle de cette analyse de la situation, a donc été de produire son propre PCAET alternatif à celui lancé par la Métropole qui nous semble être la base minimum pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de Gaz à effet de serre afin de maintenir l'élévation des températures sous la barre des 2 degrés Celsius à la fin du siècle.

Notre action s'appuie toujours sur un principe fort émis à chaque COP internationale, qui fait des territoires de proximité le levier décisif afin de mettre en place les alternatives au modèle climaticide dans lequel nous vivons.

SOMMAIRE

A] DES ACCÈS AU TERRITOIRE ÉCONOMES EN GAZ À EFFET DE SERRE ET EN POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES.

A.1] L'organisation structurelle des déplacements à l'échelle métropolitaine.

A.1.A] La protection du cœur de métropole par un partage de l'espace public et une végétalisation.

A.1.B] Réorganiser le stationnement pour rationaliser les déplacements et le rendre enfin lisible.

A.1.C] Franchir un seuil de lignes de transports en commun.

A.1.D] Radiales Actives, trames vertes et bleues et statues participatives : la naissance d'une capitale du 21^{ème} siècle qui honore son passé.

A.1.D.1] Les radiales étoilées actives.

A.1.D.2] Les trames vertes et bleues.

A.1.D.3] Les statues participatives.

A.1.E] Une véritable politique vélo.

A.1.F] La mise en place d'un transport de personnes et de marchandises fluvial solaire.

A.1.G] L'arrêt immédiat du projet A133-A134 faussement appelé contournement EST de Rouen.

A.1.H] Le développement d'un Centre de Distribution Urbaine

A.2] Les services publics et les méthodes d'incitation au transfert modal.

A.2.A] Régie publique des transports

A.2.A.1] Des transports en commun adaptés et adaptables.

A.2.A.2] Une carburation véritablement écologique.

A.2.A.3] Les systèmes de locations Vélos dynamiques et au plus proche des besoins.

A.2.A.4] Un véritable autopartage de grande ambition.

A.2.B] Centrale de mobilité, l'accompagnement et le conseil aux citoyens, un transfert modal encouragé.

B] CRÉER LA NATURE EN VILLE, FAÇONNER UN POUMON VERT GÉANT.

B.1] Végétalisation et mise en cohérence de la vallée des deux rivières.

B.1.A] Un lieu chargé d'Histoire

B.1.B] La géomorphologie

B.1.C] Les espaces et leurs évolutions

B.1.C.A] Le périmètre de travail

B.1.C.B] Les différentes zones

B.1.D] Le SCoT et cette zone : de réservoirs de biodiversité.

B.2] Limiter la place de l'urbain et regagner des espaces végétalisés.

B.2.A] le développement de la Nature en Ville

B.2.B] Regagner des espaces végétalisés, préserver des continuités écologiques et renoncer au développement des zones d'activités aux dépens des espaces naturels.

B.3] Moratoire sur l'urbanisation des terres naturelles.

C] PERMETTRE L'APPROVISIONNEMENT ALIMENTAIRE EN CHAÎNE COURTE ET EN BIO.

C.1] Un Centre de formation public aux métiers de la permaculture

C.2] Réseaux de fermes urbaines.

C.3] Réseau de boutiques de producteurs.

C.4] Cartes Légumes pour les personnes vivant au SMIC ou en-dessous.

D] UNE DÉMOCRATIE ET UNE GOUVERNANCE PROFONDEMENT RÉNOVÉE.

D.1] Des Conventions de Participations.

D.2] Une Agora gérée par les associations de protection de l'environnement.

D.3] Un salarié métropolitain chargé des réponses aux associations.

D.4] Un Observatoire de suivi du PCAET.

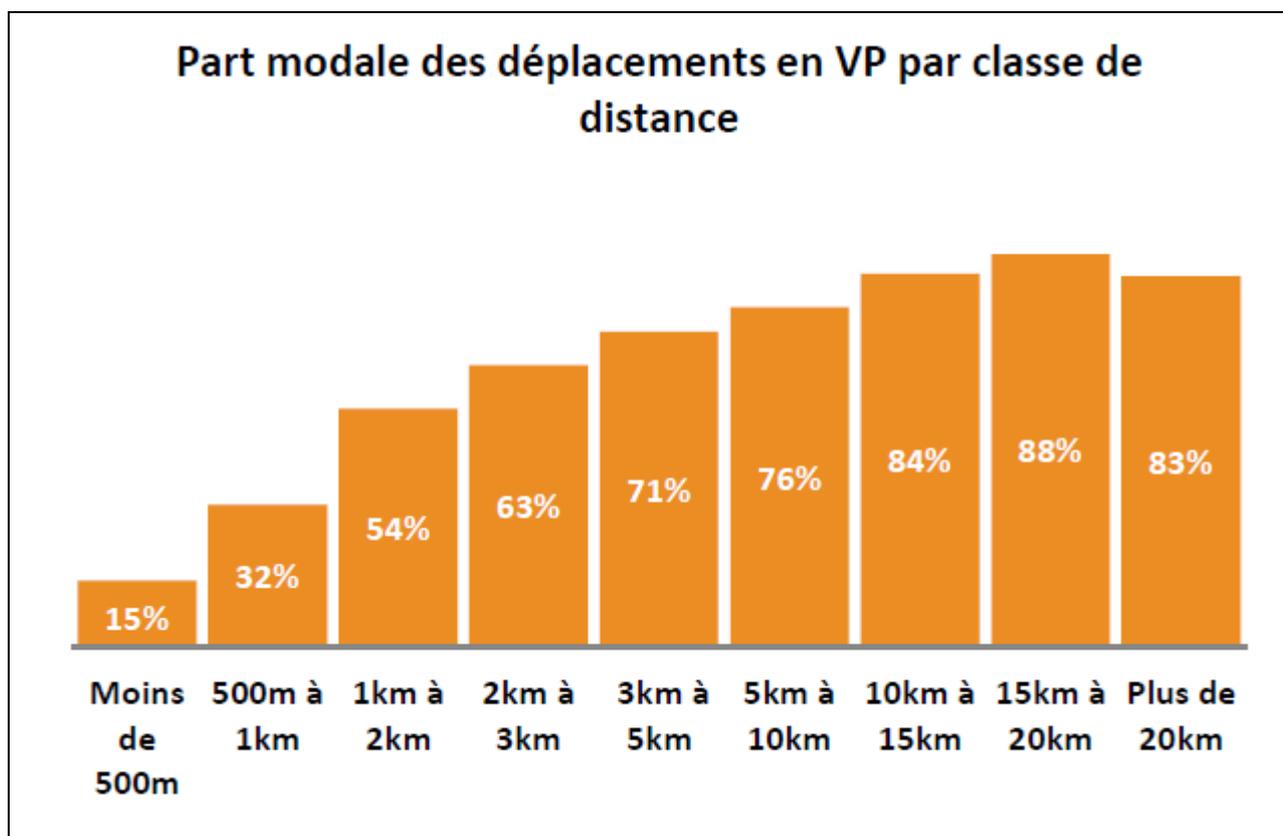
D.4.A] sur les Gaz à effet de serre.

D.4.B] Sur les polluants atmosphériques

CONCLUSION : LA LUTTE POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE NÉCESSITE UNE ÉVOLUTION STRUCTURELLE DU TERRITOIRE.

A] DES ACCÈS AU TERRITOIRE ÉCONOMES EN GAZ À EFFET DE SERRE ET EN POLLUANTS ATMOSPHERIQUES.

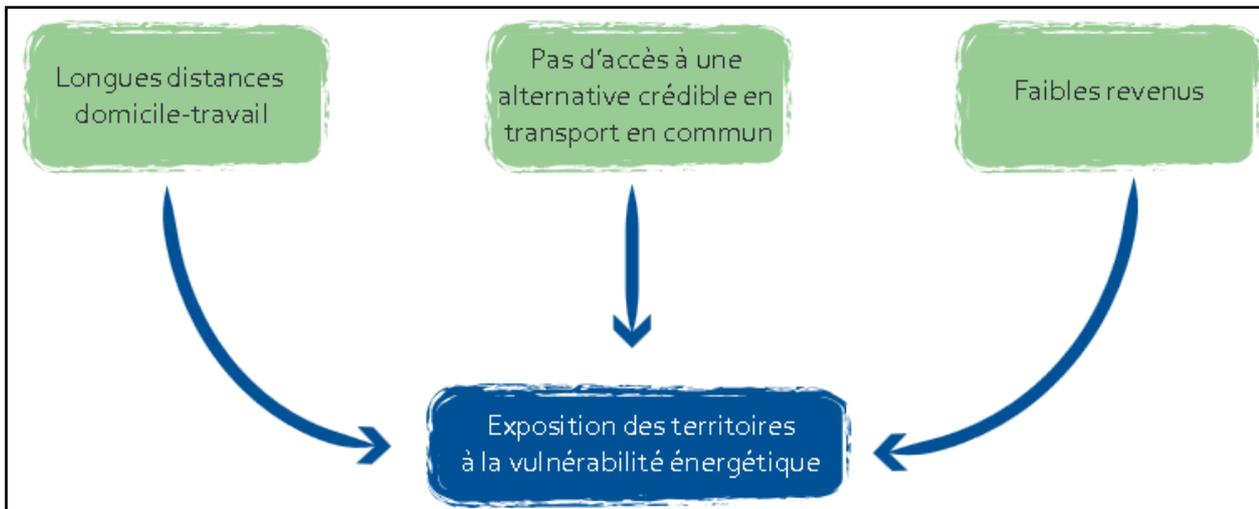
Dans le diagnostic du PCAET, les émissions de GES (Gaz à Effet de serre) et de NOX (polluant marqueur du trafic routier) ont certes diminué mais sous l'effet de l'arrêt de certaines activités économiques liées à une évolution macro-économique (arrêt de Pétroplus). Notre association pense que l'aménagement du territoire et la transformation des mobilités passe par un report modal faisant une part bien plus importante aux modes de déplacements moins émetteurs que l'« autosolisme » qu'il faut réduire. Cette exigence s'appuie sur le fait que plus de 504 000 véhicules font moins de 3 km tous les jours et 672 000 véhicules font moins de 6 km. Ces données sont issues de l'enquête ménages déplacements 2016-2017¹ : 68 % de la part modale de la voiture fait moins de 6 km et 45% de la part modale de la voiture fait moins de 3 km sur un total de 1.120.000 déplacements en voiture.



Données issues de l'enquête ménage déplacement de 2017.

¹ https://www.metropole-rouen-normandie.fr/files/tmp/2018-02-05_EMD_ROUEN_Livret_VDef.pdf

Notre objectif prioritaire est de diminuer ces utilisations de voitures pour diminuer les nuisances et les coûts tant sanitaires que financiers, mais aussi la vulnérabilité comme le présente ce schéma qui peut expliquer le mouvement des gilets jaunes.



Le budget consacré aux déplacements quotidiens est nettement plus élevé pour les ménages périurbains que pour les autres ménages. « À niveau de vie et structure familiale équivalente, un ménage équipé d'une voiture dépense 440 euros de carburant de plus par an s'il est installé en zone périurbaine plutôt qu'en centre-ville ». La possession de deux voitures augmente la dépense annuelle en carburant de 700 euros en moyenne.

Malgré un terroir riche et fertile, l'agriculture haut-normande ne représente plus que 1,8% des emplois locaux (contre 2,9% de moyenne nationale). Seulement 0,5% de la surface agricole utile est consacrée à l'agriculture biologique (contre 2,1% de moyenne). Sur le plan climatique, le bilan n'est guère plus positif puisque le territoire de l'ex Haute-Normandie est la **1ère région émettrice de gaz à effet de serre par habitant** (20,4 t eq CO₂/hab contre 11 t eq CO₂/hab de moyenne nationale).

A.1] L'organisation structurelle des déplacements à l'échelle métropolitaine.

Pour une meilleure compréhension de ce document, nous traiterons la question de l'étalement urbain dans la partie consacrée à la consommation de terres agricoles.

A.1.A] La protection du cœur de métropole par un partage de l'espace public et une végétalisation.

Notre cœur de métropole est un des enjeux importants de la structuration de ce territoire, tant parce qu'il accueille une grande partie des déplacements, qu'il a également un rôle d'exemplarité culturelle. Notre cœur de métropole, par sa dimension routière, construit une culture routière du territoire. Réorienter le territoire c'est permettre de construire une nouvelle identité à partir des espaces publics et des mobilités : une véritable éco-communauté en acte qui se construit à partir de son centre en s'excentrant !

Nous considérons qu'il faut reprendre un cycle de piétonisation en 2 phases :

1- Fermer l'accès libre des automobiles au "carré magique" du centre ville (délimité par la rue de la République, la rue Lecanuet, le boulevard des Belges, les rues du Général Giraud et du Général Leclerc) avec la rue Grand Pont (en laissant une seule sortie pour le tunnel Saint Herbland qui de toute façon devra être fermé à terme), le Pont Boieldieu jusqu'à la place Saint Sever. À noter que les véhicules des résidents sont autorisés à circuler en cas de besoins spécifiques.

2- Étendre cette fermeture de rue dans un deuxième temps à l'Est jusqu'à la rue Armand Carrel et la place saint Marc en englobant aussi la rue Orbe et le quartier Saint Nicaise.

Il faut re-végétaliser les espaces suivants pour agrandir ou créer des espaces verts à Rouen.

1-Agrandissement du Square Verdrel par la végétalisation des rues Lecanuet, allée Eugène boudin et rue Jeanne d'Arc. Agrandissement des Jardins de l'Hôtel de ville

par la rue des Faux et jonction avec la trame verte et bleue existante de la rue Eau-de-Robec piétonnisée.

2-Création d'espaces verts de type jardins urbains partagés dans ces zones libérées de la voiture :

- Place de la Haute vieille Tour.
- Place du 39ème régiment d'Infanterie.

A.1.B] Réorganiser le stationnement pour rationaliser les déplacements et le rendre enfin lisible.

La ville de Rouen et la Métropole à travers la Société Publique Rouen Park gèrent la quasi-totalité des parkings souterrains du cœur de ville. La ville de Rouen gère seule le stationnement de surface sur le territoire de la commune de Rouen et pratique une politique de stationnement qui est excessivement orientée vers un objectif financier : générer des recettes.

D'autre part, la gestion des parkings de rabattement, que la Métropole appelle P+R, est trop peu ambitieuse : nombre de places trop faibles et signalétique quasi illisible. Qui sait ce que veut dire P+R ? Enfin il faut que toutes les remédiations soient liées pour avoir une efficacité. Dans la situation actuelle, tant que l'on continuera à attirer les voitures dans le centre-ville, les parkings de rabattement ne fonctionneront pas....

Afin d'améliorer réellement le transfert modal, une politique de stationnement cohérente et lisible doit être mise en oeuvre.

Elle s'appuie sur plusieurs mesures :

- Limiter drastiquement le stationnement de surface notamment dans l'hypercentre (intra boulevards) et y appliquer des tarifs élevés sans favoriser la

rotation. Pour cela il faut supprimer toutes les places gratuites pendant 15 minutes et supprimer toutes les tranches courtes 30 minutes, 1 heure.

- Orienter le stationnement résidentiel vers les parkings souterrains de l'hyper centre et compléter avec du stationnement venu de l'extérieur mais non rotatif.

- Construire de véritables parkings de rabattement aux 4 entrées cardinales (Nord - Sud - Est - Ouest) d'agglomération de 500 à 1500 places selon les besoins. Il faut les rendre lisibles et visibles en changeant leur nom, mettre en place des modes de communication attractifs, et une tarification liée au titre de transport en commun quasi gratuite afin de créer un levier financier déterminant pour les usagers.

A.1.C] Franchir un seuil de lignes de transports en commun.

Le développement des lignes de transport en commun structurantes, BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) doit accompagner le développement de parkings de rabattement comme décrit précédemment.

Depuis 2004 et la mise en service du bouquet TEOR 1,2 et 3, il n'y a pas eu d'avancées majeures en termes de lignes structurantes excepté T4 mais qui n'est pas encore en service à l'heure où ces lignes sont écrites. C'est totalement insuffisant au vu des enjeux d'adaptation nécessaire par rapport à la cherté du pétrole, et aux limitations indispensables des rejets atmosphériques, qu'ils soient GES ou polluants.

Les créations :

Nous proposons d'accélérer le développement des lignes de transport en commun structurantes par la mise en place d'ici à 2024 de deux nouvelles lignes : une à l'Est T6 qui monte jusqu'à Boos, liée à un parking de rabattement et l'autre à l'Ouest T7 qui soit une dérivation de l'A150 en transport en commun avec une voie réservée liée à un parking de rabattement. Nous n'oublions pas T5 qui fera un axe entre la future (?) Gare Rive Gauche et le quartier Flaubert.

(commentaire CT : et l'extension de la la ligne T4 jusqu'à l'hôpital Charles Nicolle à réaliser)

Bien évidemment ce sont des principes qu'il faut étudier afin de les rendre opérationnels.

Les améliorations :

Au Nord, la Métropole agit d'ores et déjà, certainement pour faire avaler la pilule de l'hérésie urbanistique que représente l'aménagement de la ZAC de la plaine de la Ronce. C'est ainsi que la ligne F1 va être prolongée et un second parking P+R va voir le jour complétant le parking Terre Rouge, mais il faut créer un véritable parking qui soit une sorte de "tour d'entrée Nord".

Au Sud, il faut évidemment utiliser T4 au niveau du Zénith mais le parking de surface est peu ergonomique, il faut repenser la liaison et la proximité pour faciliter le transfert de l'automobiliste aux transports en commun pour qu'il soit facile, rapide et confortable. A l'autre extrémité de la ligne T4, nous avons pris note de l'annonce de son extension jusqu'au CHU en 2022. Nous souhaitons que cette mesure devienne effective au plus tôt.

A l'Est aussi sur Darnétal, il faut faciliter le transfert des passagers du T3 jusqu'à la gare, notamment pour les personnes à mobilité réduite, prolonger son parcours jusqu'aux nouvelles opérations urbaines situées au-delà du carrefour de la Girafe où les opérations immobilières vont engendrer des flux de circulation de plus en plus importants, créer un vrai nœud multimodal en s'appuyant sur le train qui draine le nord de la Métropole en mettant en place un tram train depuis Serqueux, réserver le parking de la gare aux usagers de la SNCF, et créer un vrai parking de rabattement sécurisé et mieux signalé pour les habitants du Plateau venant de l'axe de la nationale 31 articulé avec une desserte de cette ligne de transport structurante.

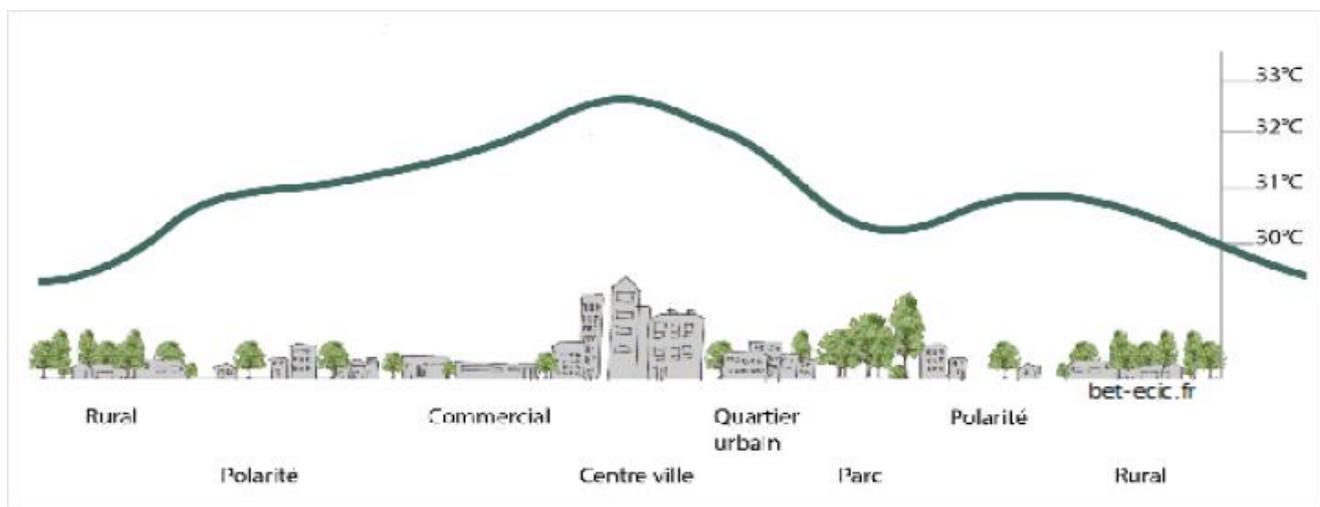
A.1.D] Radiales Actives, trames vertes et bleues et statues participatives : la naissance d'une capitale du 21^{ème} siècle qui honore son passé.

A.1.D.1] Les radiales étoilées actives.

Nous souhaitons former une étoile radiale qui joigne les mairies de Sotteville-lès-Rouen, Petit-Quevilly, Saint Etienne du Rouvray et Grand-Quevilly à la mairie de Rouen en voies réservées aux modes actifs (vélos, piétons, trottinettes, hoverboards...)

A.1.D.2] Les trames vertes et bleues.

Les trames urbaines vertes et bleues doivent prendre une orientation esthétique inspirée par l'Impressionnisme tant dans le choix des essences et la disposition des végétaux, que par les supports qui vont structurer la présence de l'eau, le mobilier urbain, la présence du bois et les gammes de couleurs. La Trame verte et bleue est une démarche qui vise à maintenir et à reconstituer un réseau de continuités écologiques pour que les espèces animales et végétales puissent, comme l'homme, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer... et assurer ainsi leur cycle de vie. Elle joue un rôle essentiel pour la préservation de la biodiversité, capital naturel aujourd'hui menacé.



Face à l'inéluctabilité des impacts liés au changement climatique, il apparaît nécessaire d'adapter les milieux urbains avec l'objectif principal de réduire la vulnérabilité de leur territoire et de leur population. La végétalisation urbaine et l'introduction de l'eau sont les actions les plus régulièrement mises en avant en matière d'« adaptation » aux effets du changement climatique, notamment pour lutter contre l'aggravation du phénomène d'îlots de chaleur urbain. À ce même titre, les Trames Vertes Urbaines (TVU) apparaissent comme des mesures possibles d'adaptation des

villes au changement climatique, en contribuant également à la mise en place progressive d'un développement durable urbain. Les îlots de fraîcheur créés par des programmes de végétalisation accrue ont déjà montré leur performance sur le microclimat urbain.

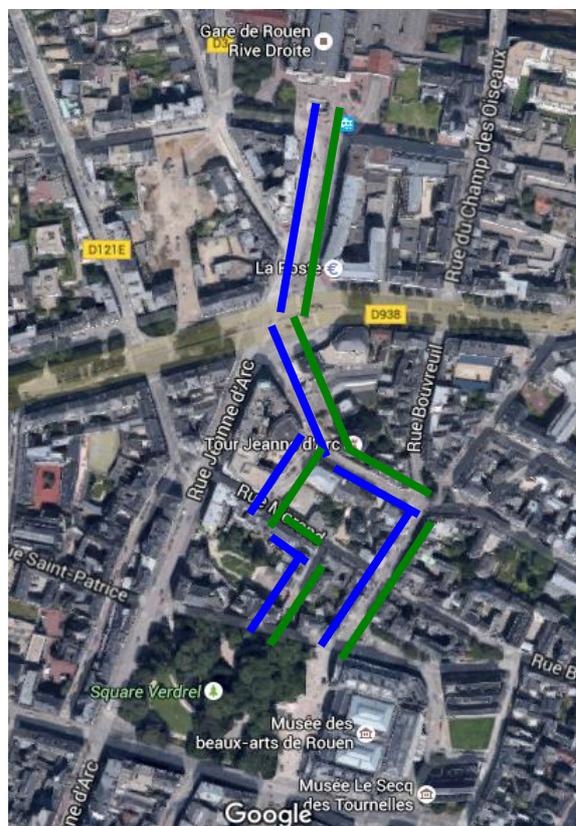


Divers albédos de la ville. Compris entre 0 et 1 l'albédo caractérise le pouvoir réfléchissant d'un support. A 1 l'énergie lumineuse est entièrement renvoyée.

Deux localisations sont proposées :

1- Entre la Gare Rive droite et le musée des beaux Arts

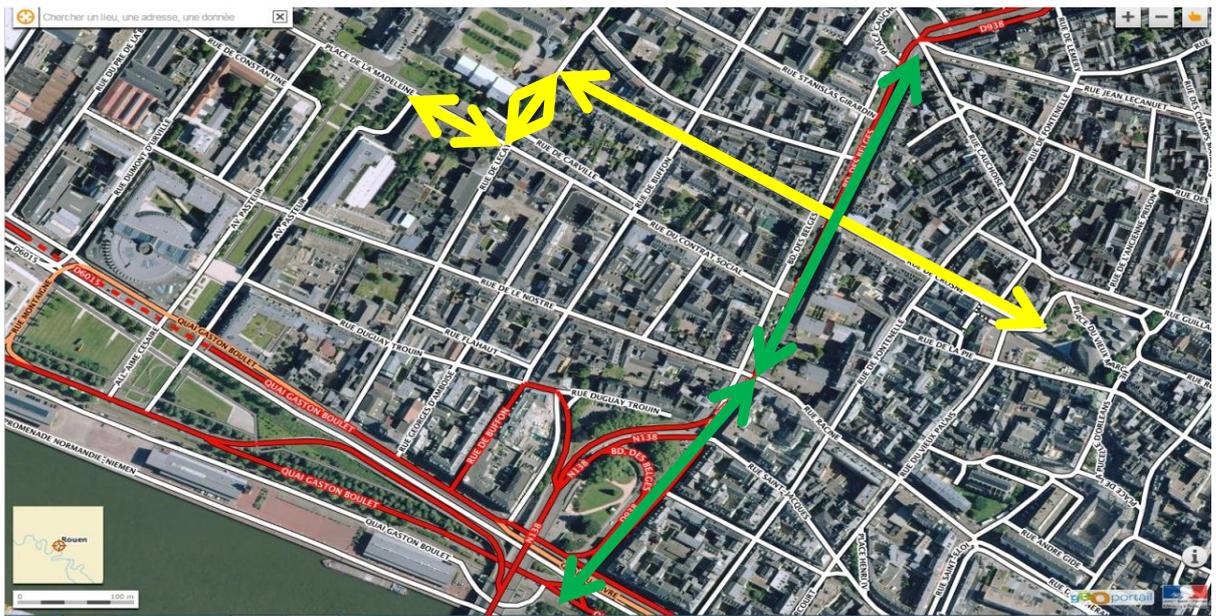
Ci-contre un schéma de principe expliquant les cheminements doux entre la gare et le musée des Beaux Arts qui se décompose en deux trajets : un qui passe par la rue Faucon et les escaliers qui amènent directement dans le square Verdrel et l'autre plus accessible qui passe par la rue Bouvreuil. Ce choix est alternatif à celui de la rue Jeanne d'arc qui pourrait être une possibilité de continuité mais qui pose trop de problèmes liés au report de circulation.



2- La trame bleue et verte urbaine de la rue de Crosne.

Dès la concertation sur la future ligne T4, notre association avait défendu l'idée d'une trame verte et bleue urbaine pour entrer par l'ouest dans le centre ville. Nous avons proposé de mettre le secteur du boulevard des Belges et de la préfecture en zone où la présence des végétaux est en équilibre avec la présence de l'eau, en permettant aux déplacements doux de se fluidifier afin d'arriver à apaiser l'espace public. Nous continuons donc à défendre l'entrée du secteur Vieux Marché par la rue de Crosne en trame urbaine verte et bleue.

Principe d'aménagement sur la Croix verte et bleue : Suppression de 2 voies de circulation automobile pour réaliser des cheminements doux végétalisés et avec une présence d'eau sur les itinéraires suivants qui permettrons de relier les pôles principaux de l'ouest de la ville :



Zone déplacements doux en trame verte et bleue urbaine

A.1.D.3] Les statues participatives.

Nous souhaitons la création d'un réseau de statues participatives à l'image de ce que nous avons proposé sur les abords de la Gare² avec une déclinaison des grands noms et moments de l'histoire de notre ville : s'asseoir à table pour boire un café avec Simone de Beauvoir, s'asseoir sur un banc avec Corneille, chevaucher à coté de Jeanne d'arc....



A.1.E] une véritable politique vélo.

- Des aménagements cohérents et connus.

Il apparaît important de lier la définition d'un réseau structurant et d'un réseau secondaire, une hiérarchisation de la voirie à une typologie d'aménagement cyclable et que l'ensemble du territoire soit maillé par la présence du vélo. Un document de type charte des aménagements pourrait être réalisé en partenariat avec les cyclistes. À titre d'exemples il pourrait y figurer : la généralisation des cédez-le-passage cyclistes, la généralisation des SAS vélo, la généralisation de la signalisation verticale sur les routes périurbaines, source de beaucoup d'accidents mortels et d'appel au respect des limitations de vitesse et de vigilance des automobilistes afin de protéger les cyclistes. Un programme d'aménagements pluriannuel financé pourrait être mis en place avant

² <http://www.effetdeserretomeme.fr/wp-content/uploads/2018/06/abords-gare-rive-droite-2.0VerDef.pdf>

d'enclencher les opérations. Il est important de parler financement lorsque l'on voit que pour le plan de Paris sur le vélo, la dotation est de 150 millions d'euros.

- Du stationnement vélo :

Du stationnement couvert et sécurisé : au vu de la recrudescence des vols, des coûts importants des VAE qui se développent, et du nombre d'habitants qui se déplacent entre leur domicile et leur travail, il est important de déployer des abris sécurisés et couverts dans des zones stratégiques du territoire.

Du stationnement résidentiel : en cœur de métropole, les immeubles anciens ne bénéficient que très rarement de "local" à vélo, il est important de créer du stationnement résidentiel pour ces cyclistes.

Du stationnement commercial : l'instauration d'un équipement léger permettant d'accrocher rapidement son vélo à proximité des petits commerces semble intéressant pour aider au renforcement de ce secteur économique et faciliter la vie des cyclistes. Il faut inscrire dans le PLUi la création de locaux à vélo dans toutes les nouvelles constructions ou rénovation lourde.

Des services solidaires et citoyens dans une Maison du vélo

Nous proposons la création d'un lieu dédié au vélo qui va croître dans les années à venir et dans laquelle on pourrait trouver ces services :

- un atelier de réparation à domicile et de VAE
- des consignes pour stationner son vélo en toute sécurité (service payant)
- la location moyenne et longue durée de vélos (vélo classique, enfant, à assistance électrique, triporteur et tandem)
- la location d'accessoires (barres de traction, et remorques)



- un centre de ressources (vélocithèque)
- un pôle dédié au cyclotourisme
- le marquage bicycode
- Une vélo école
- Une recyclerie de pièces détachées de vélos

Le franchissement des pentes.

Notre territoire présente une difficulté de franchissement des pentes indéniable au vu des flux franchissant les pentes sur la rive droite (à l'Ouest, au Nord et à l'Est). La situation d'exception de l'acceptation des vélos dans les bus de 19h00 à 7h00 du matin montre le chemin qu'il reste à parcourir pour permettre d'offrir une ou des solutions aux cyclistes "franchissants". Nous proposons d'offrir des navettes pendulaires qui remontent les vélos à heures fixes qui fonctionnent avec le carburant véritablement écologique GNV.

Le développement du cyclo -tourisme :

Il y a un travail à mener dans le cadre du projet "Axe-Seine" afin de développer une liaison entre Paris-Rouen-Le Havre. Les cyclotouristes, c'est-à-dire, les touristes en séjour, les excursionnistes et les touristes itinérants, ont besoin pour leur activité d'un certain nombre de services. Pour que le tourisme à vélo se développe, il faut en particulier :

- développer les possibilités de louer un vélo,
- développer le transport des bagages et des personnes entre étapes,
- offrir des solutions de restauration rapide et à emporter,
- permettre un hébergement comportant notamment un garage à vélo,
- permettre l'accueil des vélos dans les sites et monuments ouverts à la visite,
- spécialiser l'accueil et l'information touristique,

- animer le réseau de véloroutes : fêtes du vélo, ...

Recréer un vrai service de location de vélo :

La quasi-totalité des grandes intercommunalités possède des services de location de courte à longue durée de tous les types de vélos urbains et envisage leur développement. On recense 50 services de location longue durée dans 47 villes. Nous traiterons ce sujet dans la partie transport.

A.1.F] La mise en place d'un transport de personnes et de marchandises fluvial solaire.

Notre association aux cotés de Concept Hélios Propulsion travaille à l'élaboration de cette proposition.

La création d'un bateau-bus solaire pour piétons -avec et sans poussette ou fauteuil roulant- et cyclistes pour relier les deux rives de la Seine de la Métropole Rouen-Normandie devient une réponse cohérente et économique porteuse d'innovation et de développement économique dans ce 21^{ème} siècle où les alternatives au tout pétrole seront efficaces en termes de marché en développement.

De nombreux projets pourraient venir en complément de cette navette qui permet de traverser. Il pourrait y avoir une desserte dans le cadre des déplacements pendulaires entre un parking de rabattement et le centre ville. De même, des livraisons du dernier kilomètre pourraient transiter par la Seine. Il est assez facile aussi d'imaginer des événements attractifs autour du fleuve et du bateau solaire. Enfin dans le cadre du développement touristique, en partenariat avec l'office du tourisme, la création d'un « Vaporetto solaire » rouennais serait un élément d'animation et d'attractivité d'un intérêt évident. Ces navettes deviendraient une nouvelle vitrine pour la ville, améliorant la qualité de vie, créant un lien avec son caractère maritime, et permettant de communiquer sur les projets durables mis en place par les gestionnaires politiques. Nous aurions aussi la possibilité de substituer aux 24h motonautiques carburant au pétrole, la

première course au monde de bateaux solaires afin de stimuler transferts et échanges technologiques autour de l'énergie solaire.



A.1.G] L'arrêt immédiat du projet A133-A134 faussement appelé contournement EST de Rouen.

Les autoroutes A133-A134 ne sont pas mentionnées dans le projet de PCAET de la Métropole. Une explication : leur réalisation serait contradictoire avec les objectifs poursuivis par ce plan dont l'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le projet de PCAET porté par la Métropole Rouen Normandie pose ainsi un bon diagnostic sur la consommation des terres agricoles et naturelles et sur l'aménagement de l'espace. Il renvoie, naturellement, l'application concrète à la révision en cours des documents d'urbanisme. Or, le projet de PLUi, arrêté le 28 février dernier, fait lui aussi état d'intentions généreuses. Malheureusement elles ne sont pas accompagnées d'un passage aux actes, en particulier concernant les zones d'activités et les infrastructures.

Ce dernier poste va connaître une croissance de son rythme annuel de consommation d'espace de +30 % par rapport à la période précédente, du fait quasi-exclusif de la réalisation des autoroutes A133-A134 sur les plateaux est de Rouen. Ce chiffre témoigne de la démesure du projet et de son inadéquation avec les nouveaux

impératifs qui doivent régir les politiques publiques face à l'urgence climatique et environnementale.

Dans son scénario pour atteindre le facteur 4, la Métropole table sur une diminution de 72 % des émissions de gaz à effets de serre du secteur des transports. Si quelques gains de performance sont toujours à attendre des constructeurs, une telle diminution ne pourra être atteinte qu'avec une diminution forte du trafic routier. Or, dans le dossier d'enquête publique du « Contournement Est », la DREAL avançait une hypothèse de croissance du trafic de 35 % entre 2012 et 2050 : une hypothèse démentie par les faits, et totalement contraire, donc, aux objectifs climatiques de la Métropole.



Dans les discours oraux et écrits, tels que dans les documents de planification, la Métropole annonce des diminutions drastiques des circulations mais dans les actes, dépense des sommes structurantes sur la base d'une augmentation du trafic routier.

Enfin, le soutien financier important consacré à ce projet par la Métropole, 66M€, consommera des crédits qui auraient pu être, même pour partie, être employés à la mise en place d'actions favorables aux alternatives à la voiture individuelle.

Certes porté au premier chef par l'Etat, il ne peut pour autant être placé en dehors du champ du débat sur le Plan Climat de la collectivité. Le projet autoroutier est en effet soutenu politiquement et financièrement par la Métropole. Sa réalisation contre la volonté de la Métropole est inimaginable. La définition d'un Plan Climat sincère aurait été l'occasion de le reconnaître. Incompatible avec l'impératif de modération des consommations d'espaces naturels et agricoles, et donc avec l'aménagement durable du territoire, incompatible avec les objectifs climatiques présentés dans le PCAET, ce projet doit être abandonné.

A.1.H] Le développement d'un Centre de Distribution Urbaine

Un Centre de Distribution Urbain (CDU) est une plate-forme logistique située en ville ou à proximité de l'aire urbaine. Il reçoit des marchandises diverses et variées en provenance de différents expéditeurs. Celui-ci assure les livraisons du dernier km en centre-ville. Ces derniers kilomètres devront être effectués par des véhicules non polluants et fonctionnant aux énergies renouvelables : par un service de type livreurs en vélo, par les navettes solaires sur la Seine et par l'utilisation de véhicules fonctionnant à partir des usines de méthanisation comme décrit dans le paragraphe A.2.A.2.



Ce schéma est issu du schéma d'organisation du CDU de Grenoble.

Cette organisation permet aux villes de limiter les entrées de véhicules de livraison et donc de diminuer la pollution qui découle des opérations de transport. Cette activité est basée sur le principe de mutualisation et fait partie d'une organisation globale

A.2] Les services publics et les méthodes d'incitation au transfert modal.

Notre volonté est de doter la Métropole Rouen Normandie, dans sa dimension d'Autorité Organisatrice des Transports à l'aune de ce qui n'a pas été fait avec l'agence d'Urbanisme, d'un véritable service public des transports, regroupant tous les modes mis à disposition des habitants. Cette régie publique serait gérée directement par les élus et tous les acteurs du système.

A.2.A] Régie publique des transports

A.2.A.1] Des transports en commun adaptés et adaptables en régie publique.

Nous prôtons l'arrêt de la délégation de service public qui concède le service de transport à Véolia pour un retour en régie ce qui permettra d'unifier les agents professionnels, les usagers et la collectivité dans une vision partagée et dynamique du

développement des transports en commun. C'est aussi l'assurance de voir tous les euros des comptes profiter au système des transports en commun plutôt que d'abonder les actionnaires et le siège de cette grande multinationale tentaculaire et ultra libérale. Une régie, c'est piloter une politique de transport en commun au plus près des besoins et des moyens du territoire en adéquation avec l'ensemble de la vision de transformation du territoire en matière de mobilité et d'urbanisme. Cette orientation nous paraît bien plus prioritaire car plus efficiente pour un transfert modal que la simple gratuité, qui de prime abord peut paraître une solution miracle, mais dont on peut soupçonner être aussi un frein au développement du réseau aussi bien dans sa globalité et dans sa structure, que dans les services offerts ou ses complémentarités essentielles avec les autres modes de transports.

A.2.A.2] Une carburation véritablement écologique.

Sur la carburation des bus, faisons un choix écologique et de proximité :

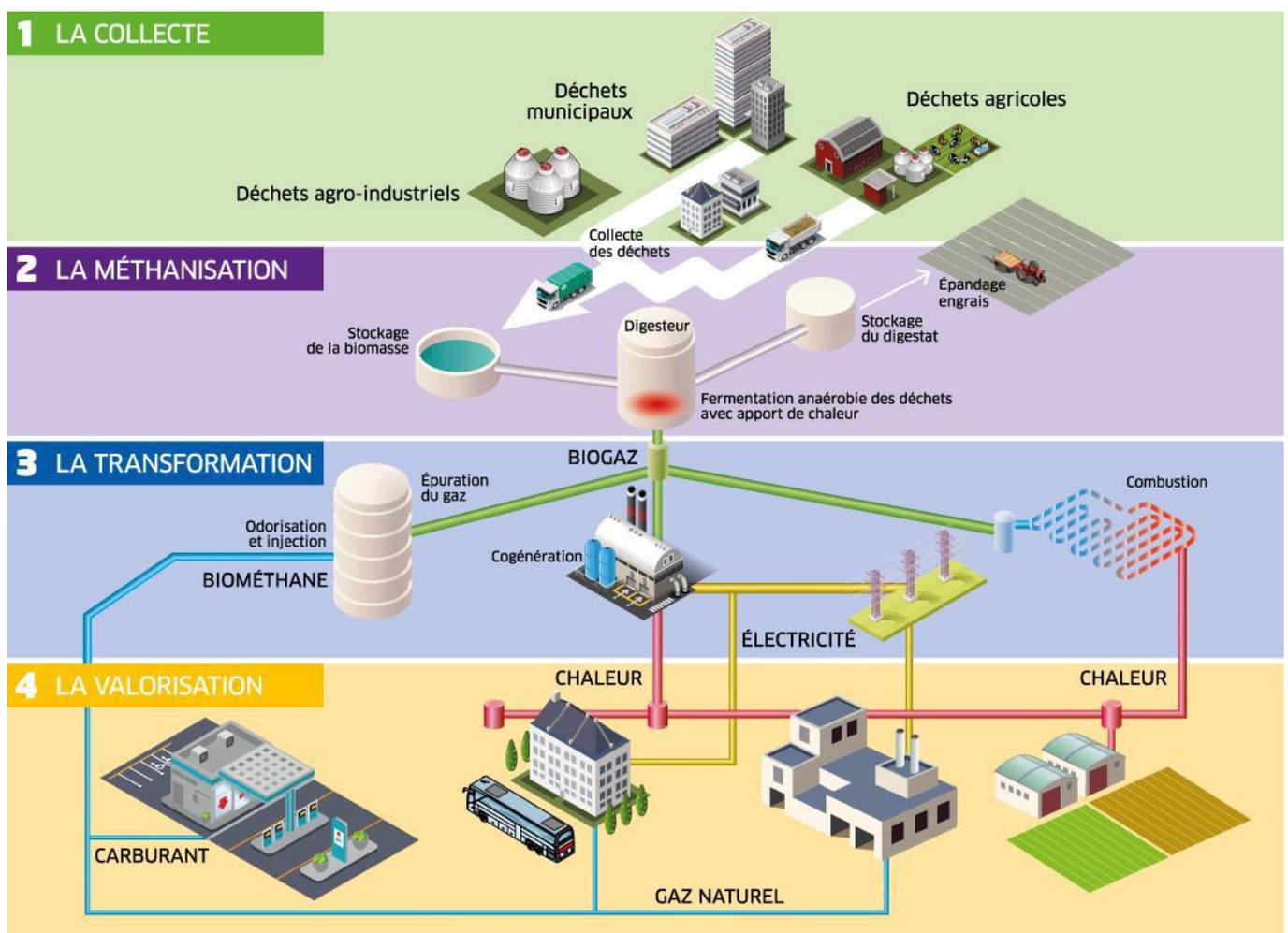
Nous sommes pour des véhicules au GNV (gaz naturel pour véhicules) ou au bioGNV, pour protéger notre air, limiter les émissions de gaz à effet de serre et devenir autonomes. Les matériels roulants sur TEOR 1, 2 et 3 roulent avec de l'Euro 3 ou de l'Euro 5 en fonction des modèles roulants. Le GNV répond déjà à la norme Euro 6, qui est entrée en vigueur en 2014, contrairement aux motorisations diesel pour lesquelles les constructeurs vont devoir créer des systèmes anti-pollution à intégrer aux nouveaux modèles. Le GNV et le bioGNV représentent une réelle avancée sur le plan écologique et ont pleinement leur place dans le nouveau mix énergétique.

Un exemple concret est explicité dans cette interview d'Eric Quiquet Premier Vice-président de Lille Métropole, Chargé des Transports urbains, Adjoint au Maire de Lille³ :

« Pour lutter contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique, Lille Métropole s'est investi dans l'étude des énergies alternatives. Nous avons donc décidé de développer une nouvelle filière de carburant propre répondant aux problèmes d'environnement des villes et de valoriser une source d'énergie locale renouvelable. Dès 1990, Lille Métropole a mis sur

³ http://atee.fr/sites/default/files/ATEE/brochure_biognv_club_biogazweb.pdf

Un projet pilote en Europe visant à faire fonctionner huit bus urbains avec un biogaz purifié produit à partir de la fermentation des boues d'une station d'épuration. Ce programme ambitieux d'autobus au gaz a été développé avec la participation de la Commission Européenne, le Conseil Régional Nord Pas-de-Calais et l'ADEME. Lille Métropole a été la première collectivité de France à mettre en exploitation commerciale, le 14 mars 1994, un véhicule à énergie gaz : un autobus PR 100.2 de la marque RENAULT V.I. L'expérience tirée de ce prototype de bus au gaz a permis à la Société RENAULT V.I. de produire en série un modèle de bus fonctionnant au GNV. Après 500 000 km d'exploitation et de suivi de tous les paramètres, Lille Métropole décide en 1999 de remplacer progressivement la flotte de bus urbains diesels par des modèles fonctionnant au gaz. A fin 2013, la flotte de bus urbains sera 100% au gaz soit 423 bus (standards et articulés) et 5 minibus de 8 mètres. »



Un autre exemple d'une ville pionnière en matière de mobilité durable, Strasbourg a ouvert sa première station GNV dès 1997. Un second équipement ouvert au public a été

inauguré en 2009. Les stations GNV approvisionnent les véhicules des collectivités, des entreprises, des taxis et des clients particuliers.

A.2.A.3] Les systèmes de locations Vélos dynamiques et au plus proche des besoins.

En premier lieu nous ne pouvons que regretter la disparition en 2014 du service de location Vél'or qui était une bonne base de ce que devrait être une régie de location de vélo.

La mise en place d'un système de location de tout types de vélos sur des moyennes et longues durées représente un outil décisif dans le développement des mobilités actives. En cohérence avec la proposition de reprendre en régie la régie de transport en commun, il faut intégrer la location de vélos dans cette régie des transports afin de doter la collectivité d'un levier d'évolution structurel des politiques de mobilités. Ce service doit être intégré à une maison du vélo qui permette une synergie avec les associations et les autres services aux cyclistes.

Ce lieu devra mettre à disposition des habitants des vélos de tous types, des classiques, des VAE, des vélos pliants, des vélos familiaux, des vélos cargos... Beaucoup d'utilisateur habituels de la voiture pour leurs déplacements disent souvent leurs incertitudes face aux changements, il faut accompagner ces évolutions avec des outils conseillant et souples.

De plus, ce type de service permet aux citoyens qui vont utiliser le vélo en location de voir, dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprise, une prise en charge à 50 % de la charge financière du service de location.

Exemple : Le Grand Poitiers assure en régie la location de plus de 700 vélos électriques !⁴

⁴ <https://www.banquedesterritoires.fr/le-grand-poitiers-assure-en-regie-la-location-de-plus-de-700-velos-electriques-86>



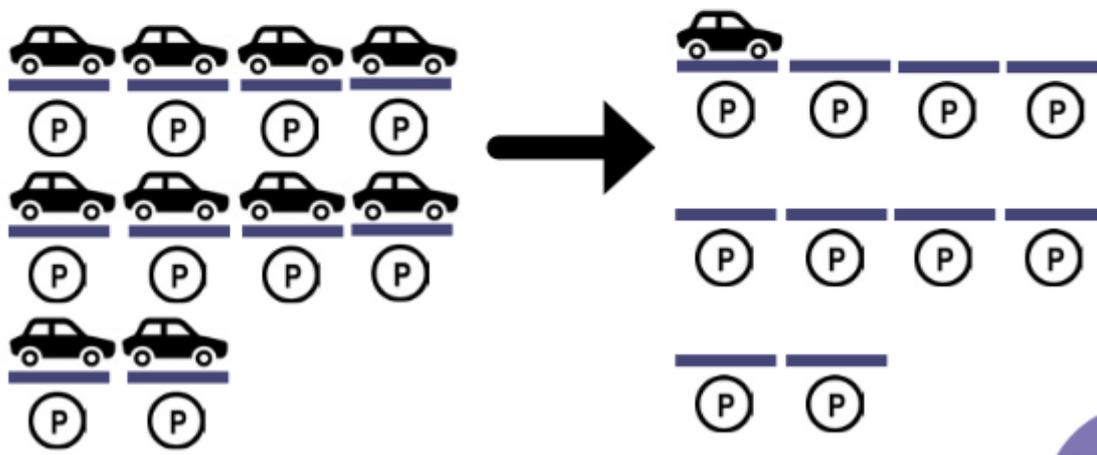
A.2.A.4] Un véritable service d'autopartage de véhicules électriques de grande ambition.

L'activité d'autopartage est définie par l'article L.1231-14 du code des transports comme :

« la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. »

L'autopartage réduit la dépendance à la voiture et favorise le report vers d'autres modes de mobilité. En ce sens, il réduit la consommation d'énergie et les émissions de polluants. En outre, il permet de libérer de l'espace urbain utilisé auparavant pour le stationnement des véhicules.

En prenant en compte toutes les voitures dont les répondants se sont séparés après leur inscription à l'autopartage : en 2016, chaque voiture d'autopartage remplace 10 voitures particulières et libère 9 places de stationnement¹.



Source étude de l'ADEME

Le ministère de la Transition écologique et solidaire dresse cet état des lieux⁵ :

« L'autopartage a connu ces dernières années une croissance très forte et dispose d'un potentiel de développement important. Autolib' à Paris a permis une grande visibilité de l'autopartage. La plupart des grandes villes françaises disposent aussi de ce type de service : Bordeaux, Nantes, Lyon, Lille, Marseille, Strasbourg... »

On peut distinguer 3 grands dispositifs d'autopartage :

- autopartage « classique » avec un parcours « en boucle » (retour du véhicule à la station de départ) ;
- autopartage « électrique », en trace directe ou en boucle ;
- autopartage « sans station » mais reste marginal.

5% des Français ont recours à l'autopartage, le taux de pénétration grimpe à 11% en région parisienne et à 20% dans Paris intra-muros. A la fin 2016, Autolib comptait 4000 véhicules

⁵ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/autopartage-en-france>

électriques en circulation, 1100 stations et 6300 bornes réparties dans Paris et près de 100 communes et 320 000 abonnés. Autolib est rendu accessible grâce au pass navigo à partir de 2017.

En 2016, une voiture en autopartage remplace 5 voitures personnelles et libère 4 places de stationnement. La voiture partagée évite la fabrication de 6 à 8 voitures (soit 36 tonnes de CO2 sur 10 ans) et la réduction du kilométrage effectué en voiture permet de réduire les émissions d'un abonné d'1,5 tonnes de CO2/an.

Économie par rapport à un véhicule particulier : 2 000 €/an/personne (pour 5 000 km).

Économie pour les entreprises qui font appel à l'autopartage pour les déplacements de leurs salariés :

- coût d'une place de parking, de 5 000 à 15 000 € en province ;
- coût d'achat et d'entretien d'une voiture (prix moyen d'une voiture neuve 21 000 € à renouveler régulièrement).

Enfin, le développement de l'autopartage entre particuliers (de voisinage ou via un opérateur) permet également à l'autopartage de se développer dans toute la France, partout où des particuliers proposent des véhicules. Cette pratique compte entre 35 000 et 70 000 personnes. »

Le développement des modes de transports collaboratifs fait partie des recommandations des Orientations de la Stratégie de Développement de la Mobilité Propre. (SDMP)

Une enquête nationale sur l'autopartage publiée par l'ADEME en 2017⁶, émet aux collectivités locales les recommandations suivantes :

- Implanter en priorité les stations dans des zones où les alternatives à la voiture sont nombreuses.

⁶ <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/enquete-nationale-autopartage-ena1bis-2017-recommandations.pdf>

Cela permettrait aux personnes qui n'ont besoin que ponctuellement de la voiture pour transporter des objets lourds ou encombrants de ne pas utiliser sa voiture personnelle, et d'utiliser les autres alternatives à la voiture (vélo, marche, transports en commun) le reste du temps. L'ADEME préconise de commencer à développer ces services dans les quartiers centraux des grandes villes, dans des zones bien desservies par les transports en commun, avant d'envisager d'installer d'autres stations en périphérie.

Ceci appuie notre demande de mise à disposition de places de stationnement pour la création d'une aire d'autopartage autour de la gare Rive Droite, pour offrir une solution de mobilité supplémentaire par rapport à un espace dédié au co-voiturage.

- Développer un réseau de stations dense, et notamment près des collectivités et entreprises à effectif important, mais aussi des habitants pour favoriser une mixité des publics. On peut imaginer une aire non loin du Centre hospitalier Charles Nicolle et du pôle Rouen Innovation santé qui comportent cette mixité.
- Une autre recommandation est de mettre en place des politiques de restriction du stationnement automobile.

L'ADEME précise ceci : *« Plus les politiques de restriction du stationnement automobile sont volontaristes, plus l'avantage comparatif de l'autopartage en termes de stationnement devient important. Toutes les politiques qui visent à limiter le stationnement automobile (limitation du nombre de places en voirie, extension du stationnement payant, contrôle intensif des infractions) sont donc de nature à encourager l'utilisation de l'autopartage ainsi que des autres alternatives à la voiture personnelle. »*

Ceci est de nature à encourager la Métropole et les communes du territoire métropolitain à abonder dans notre sens par rapport à nos préoccupations en matière de politique de stationnement.

Par ailleurs, nous encourageons vivement les communes de la Métropole rouennaise à suivre l'exemple d'une ville comme Strasbourg qui a installé trois véhicules en autopartage dans une opération immobilière de 110 logements neufs en échange d'une réduction de nombre de places de stationnement construites. (Tous les logements ont été vendus). Peut-être peut-on imaginer une politique identique lors de programmes de construction de nouveaux ensembles immobiliers de façon systématique, à commencer par le quartier Flaubert sur la rive gauche de Rouen mais aussi ailleurs sur le territoire métropolitain sur des opérations de reconstruction sur des friches industrielles par exemple ou de requalification de certains quartiers. Enfin, un signe fort des collectivités serait de créer un service d'autopartage en régie, montrant ainsi un vrai engagement.

A.1.B] Centrale de mobilité, l'accompagnement et le conseil aux citoyens, un transfert modal encouragé.

Une centrale de mobilité permet aux usagers de bénéficier d'une information globale et cohérente sur toute l'offre de transports à leur disposition. En effet, lors d'un trajet, un voyageur doit souvent emprunter plusieurs modes de transports (train, car, tramway, métro, vélo etc.) gérés par différentes Autorités Organisatrices de Transport (Région, Départements, Agglomérations...) et exploités par plusieurs transporteurs.



L'objectif d'une centrale de mobilité est de faciliter cette multimodalité en renseignant davantage les usagers sur les interfaces et les correspondances entre modes et réseaux de transports.

Une centrale de mobilité offre au minimum la possibilité de :

- Préparer des itinéraires en transports collectifs
- Consulter des fiches horaires
- Disposer d'informations circonstanciées (actualité, perturbations, etc.).

En complément, elle peut apporter des services de réservation, de vente, de conseil en mobilité portant sur tout mode de transport (transports collectifs, marche, vélo, voiture, transport à la demande (T.A.D.), covoiturage, etc.). Une centrale de mobilité s'appuie sur Internet comme média de base, mais peut aussi être accessible depuis d'autres médias : bornes interactives, téléphones portables, centres d'appels... Son noyau technique est un système d'informations multimodales, qui fournit les moyens nécessaires à son fonctionnement.

Elle a pour but d'analyser les données relatives aux différents types de flux : domicile-travail, domicile-étude, loisirs et flux saisonniers de touristes, afin de pouvoir leur apporter la solution mobilité la plus adaptée à leurs besoins et leurs capacités. Toute proportion gardée, l'idée est similaire à celle des conseillers énergie info actuellement très appréciés et sollicités au sein de la Métropole.



B] CRÉER LA NATURE EN VILLE, FAÇONNER UN POUMON VERT GEANT.

B.1] Végétalisation et mise en cohérence de la vallée des deux rivières.

Nous proposons une orientation urbanistique nouvelle pour la vallée des Deux Rivières à travers un moratoire total de la consommation des terres naturelles et la renaturalisation des "urbanités" sur une période de 10 ans afin de créer, au centre du territoire un grand espace dédié à la nature, à la biodiversité, à l'éducation à l'environnement et à la qualité de vie. Cet objectif est conçu aussi comme un élément innovant en matière d'urbanisme dont la portée pourrait être européenne en matière d'attractivité.

B.1.A] Un lieu chargé d'Histoire

Il y a un peu plus de dix ans, la Zone Humide de Repainville a été sauvée du bétonnage par l'action des citoyens et des militants écologistes. Depuis, le site développe, lentement mais sûrement, des activités visant à inscrire le développement durable, la nature et l'éducation au centre des préoccupations de tous les acteurs. Pour nous ce site, empreint d'une histoire citoyenne forte, doit accélérer, amplifier son évolution en s'appuyant sur l'existant. En effet, nous considérons qu'il est le point d'appui de la création d'une vallée naturelle, véritable poumon vert de l'agglomération au développement écologique exemplaire.

En 1997, la ville de Rouen envisage d'y construire une grande surface de bricolage avec un gigantesque parking (800 places). Immédiatement, des militants et des élus écologistes décident qu'un tel projet sur une Zone Humide est inacceptable. Une longue lutte de citoyens mobilisés s'engage. Le projet est abandonné en 1999, et le soulagement est grand de voir la logique marchande et consumériste perdre au profit d'une logique de protection de l'environnement.



Un plan des années 2008-2009

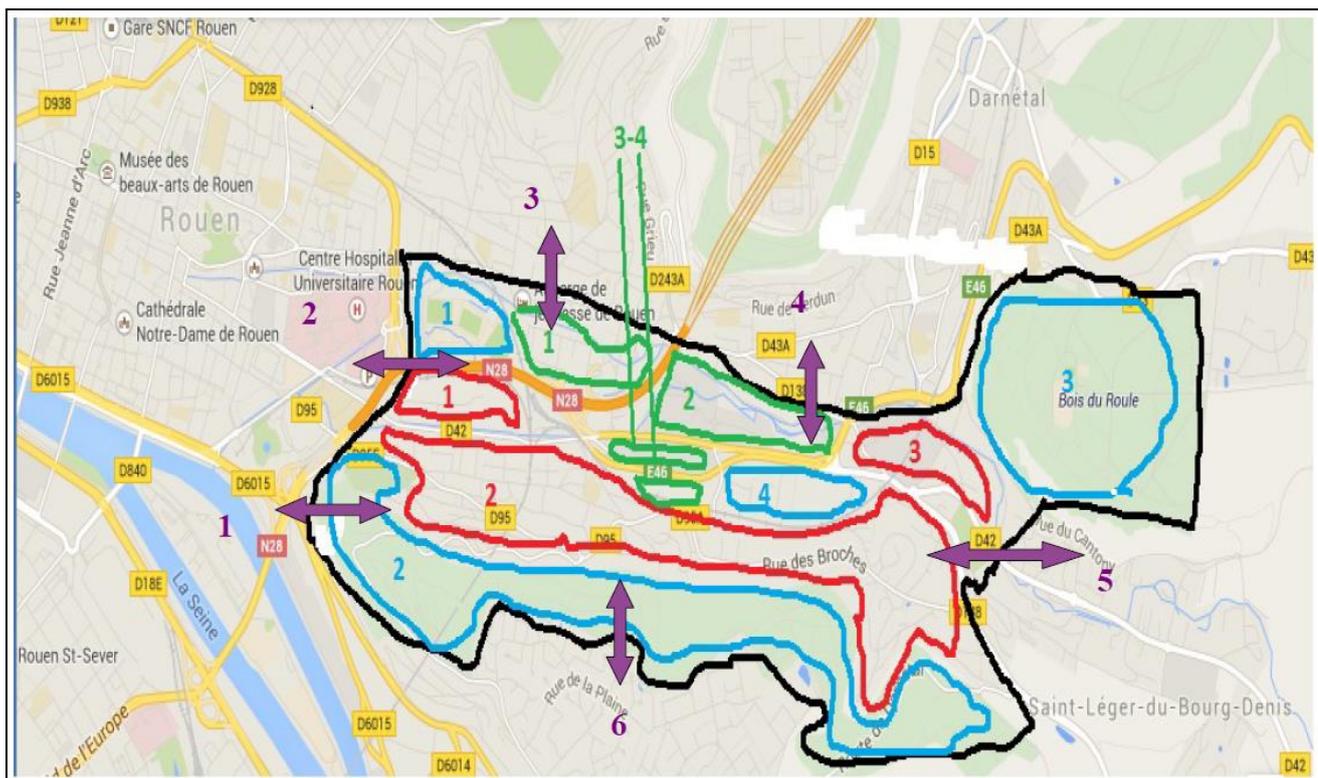
B.1.B) La géomorphologie

Cette vallée est la résultante de l'érosion par les rivières et est délimitée par trois éléments de relief importants : La côte Sainte-Catherine et le plateau de Bonsecours (148m), le Massif du Roule (138m) et la colline de la Grand Mare (138m). On y trouve, en fond de vallée (10 à 27 m d'altitude), l'Aubette et le Robec, ce qui représente une des deux dernières zones humides de l'agglomération. On peut considérer cette zone comme inondable. On y trouve des sols alluvionnaires très plats et humides qui ont été historiquement très favorables au maraîchage.

B.1.C] Les espaces et leurs évolutions

B.1 .C.A] Le périmètre de travail

Le périmètre de travail est délimité en noir. Il comprend donc une zone bordée à l'ouest par la place Saint-Hilaire et la voie rapide qui ramène sur les quais hauts rive droite (D95), au nord par la route de Darnétal puis dans le prolongement la route de Beauvais E46, à l'est par l'alignement entre le bois du Roule et le bois Bagnère, et au sud par le bois Bagnère.



B.1.C.B] Les différentes zones

a- Les zones à habitat ou activités (Rouges) : Ces zones sont au nombre de trois : une zone de mixité fonctionnelle Rouen innovation santé (1), le quartier du Mont Gargan (2), et le quartier de Waddington à Darnétal et la partie ouest de Saint Léger du Bourg-Denis. Sur ces secteurs, la logique serait de végétaliser au maximum les axes de circulations douces, de limiter les minéralisations de l'espace public, de laisser les "dents creuses" en espace naturel. Pour ce qui est de l'habitat, l'orientation serait de ne pas augmenter la densité, de ne pas consommer de nouveaux espaces, excepté pour des initiatives participatives de logements collectifs et exemplaires au niveau énergétique. Sur l'évolution des emprises foncières dédiées aux activités

économiques, elles seront considérées comme réserve foncière pour de l'économie sociale et solidaire.

b- Les zones à renaturaliser (vertes) : Ces zones sont aujourd'hui urbanisées, le dépôt de la TCAR (1), le parc Saint Gilles , l'ensemble du Khalif et the underground et Expotec(2), l'îlot central comprenant des zones commerciales (3), et le parking des forains (4). Les zones 1, 3 et 4 sont à renaturaliser en totalité avec préemption des terrains par la Métropole afin d'y créer des réserves de biodiversité et des zones d'éducation à l'environnement. La zone 2 serait dédiée à la culture avec un pôle lié à l'histoire industrielle du 19ème/20ème (Expotec) et en face et en synergie un pôle cultures alternatives (Khalif + extension).

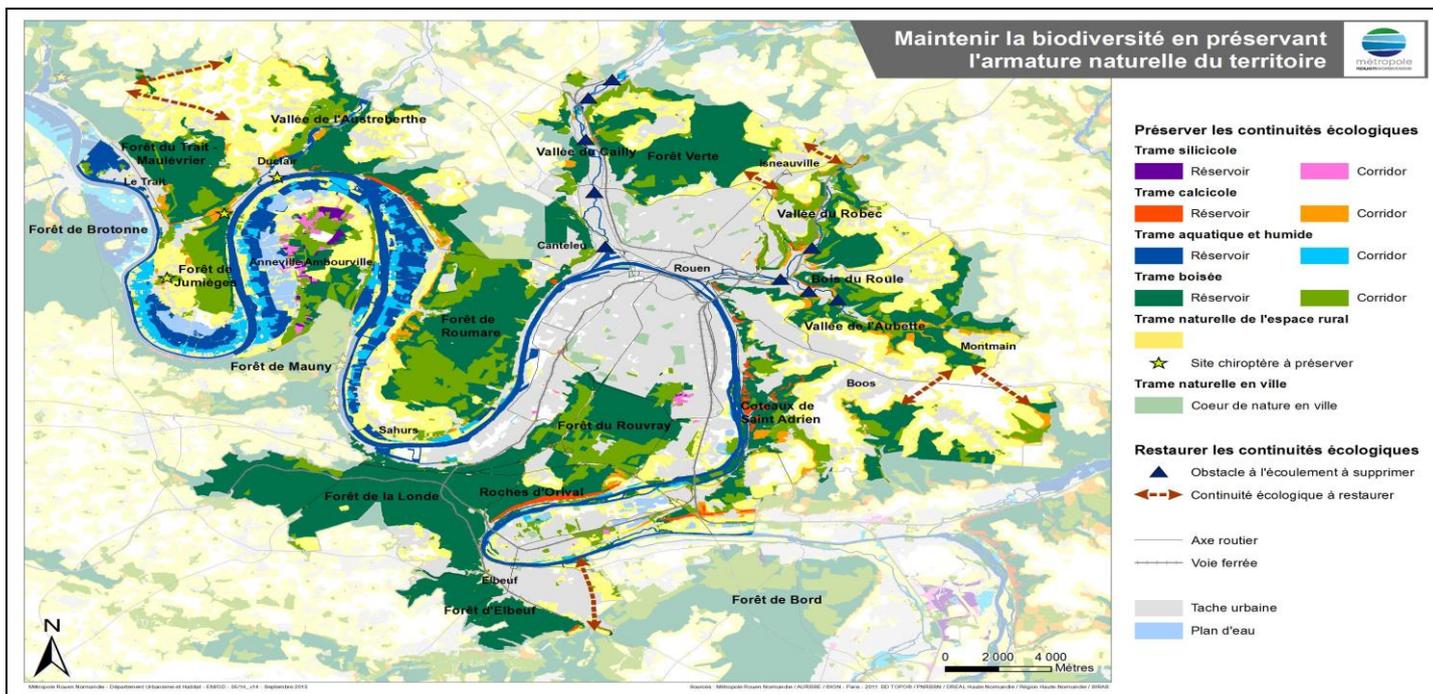
c- les zones naturelles à enrichir en biodiversité (Bleues) : Ces zones sont à travailler en matière d'exemplarité, en matière de gestion d'espace vert afin d'y développer la biodiversité.

d- Les zones d'échanges avec le milieu urbain dense (violette) : Ces axes doivent être traités avec beaucoup de soin en matière de végétalisation et de confort des déplacements doux afin de générer la sensation d'entrer dans une zone différenciée par ses qualités environnementales.

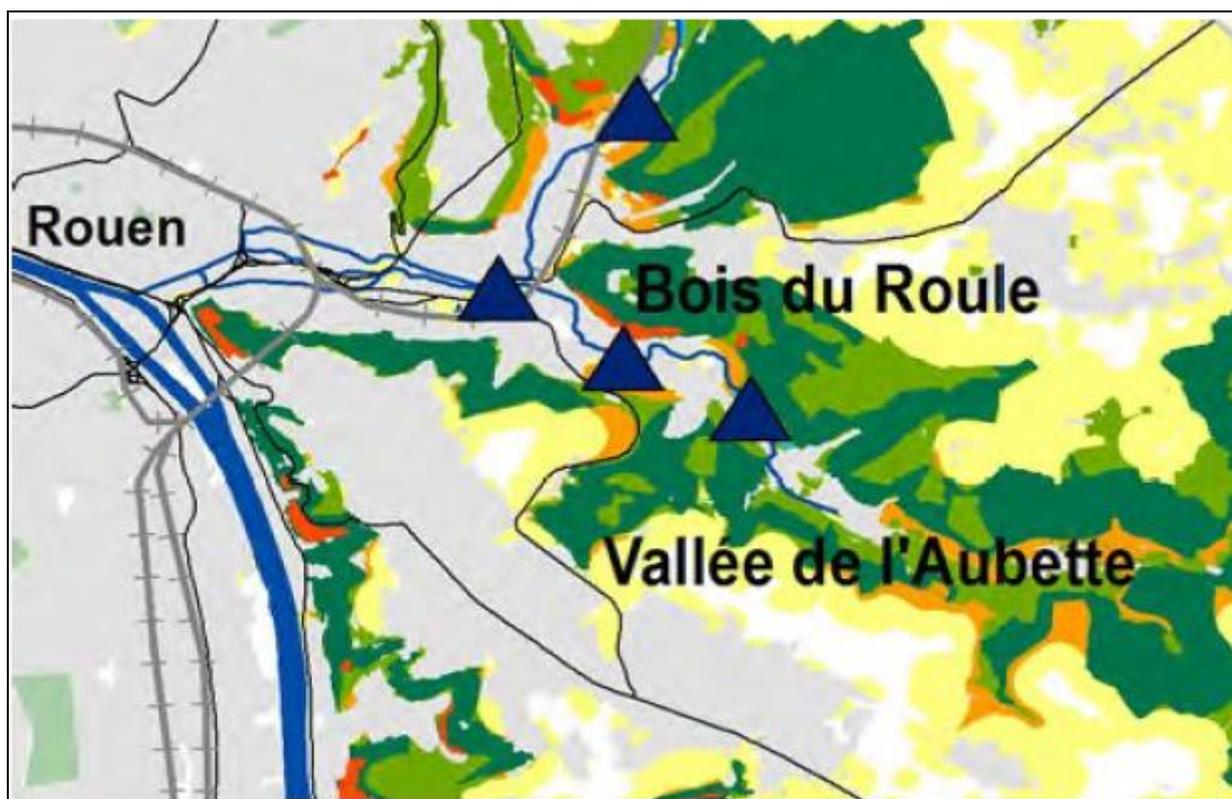
e- Le traitement des axes routiers : Les axes routiers doivent être réduits à leurs largeurs minimales, limités à 30 km/h et voir réduites au maximum leurs nuisances sonores.

B.1.D] Le SCoT et cette zone : de réservoirs de biodiversité.

Le SCoT (Schéma de Cohérence territoriale) précise ce que sont les réservoirs de biodiversité : ce sont les espaces des trames naturelles dotés de la plus grande richesse écologique, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement. Ils sont à protéger sur le long terme.



Zoom sur la zone Vallée des deux rivières

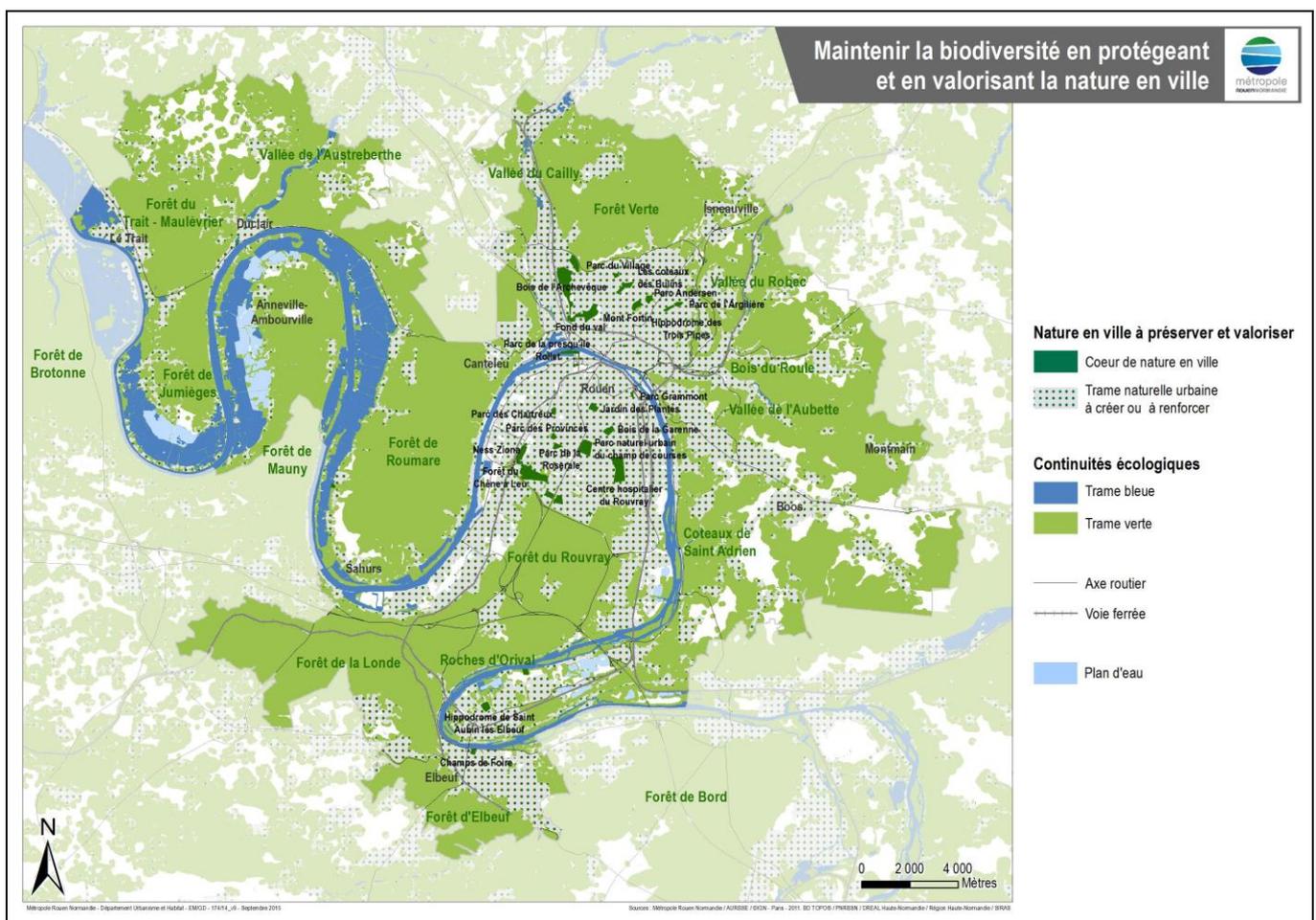


Il s'agit des sites dont la richesse faunistique et floristique est avérée et qui sont souvent désignés et reconnus par un statut de protection, de gestion, d'engagement européen ou d'inventaire.

B.2] Limiter la place de l'urbain et regagner des espaces végétalisés.

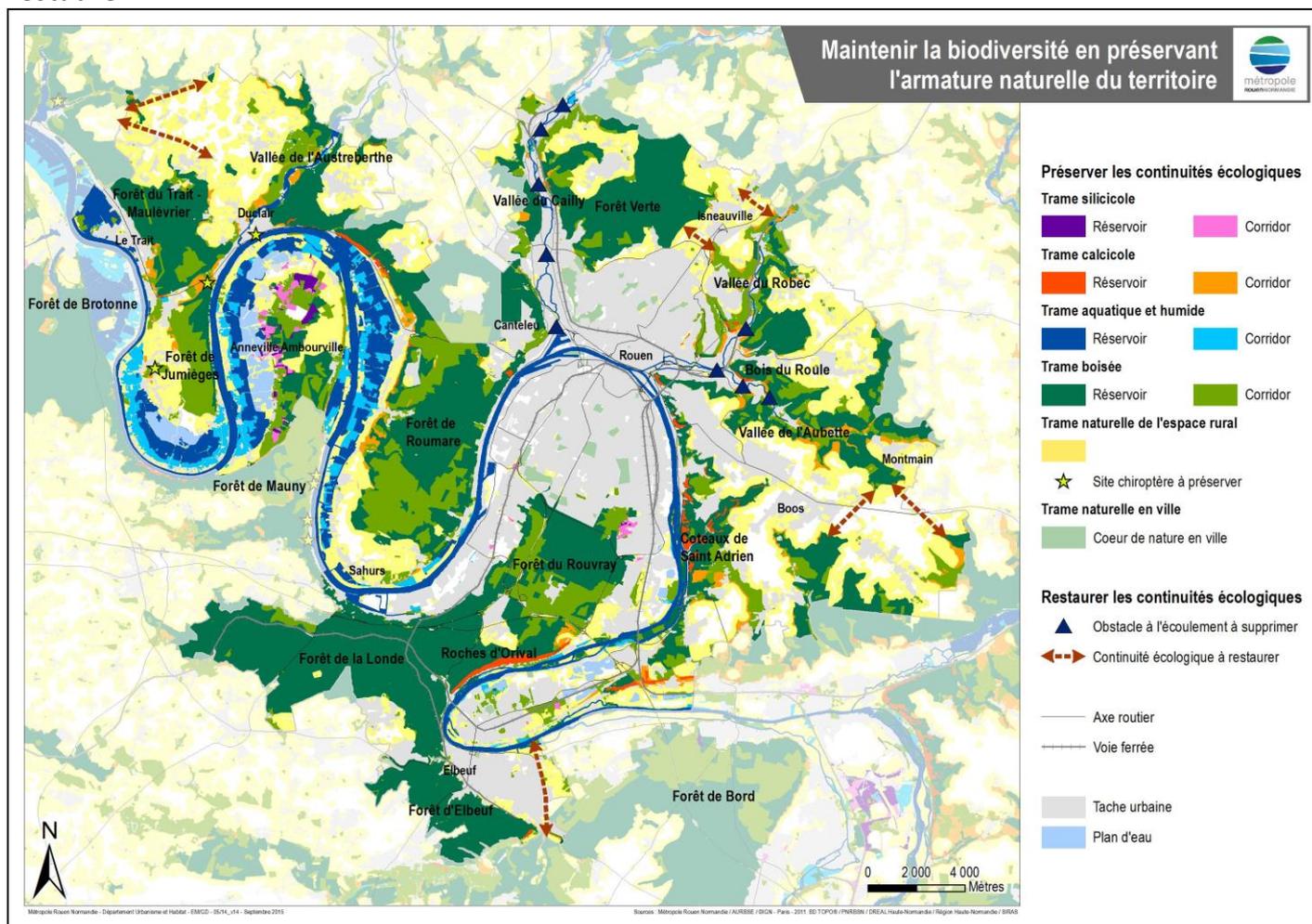
B.2.A] le développement de la Nature en Ville

Le SCoT précise ce qu'est la mise en œuvre de la trame verte et bleue qui passe aussi par le développement de la nature en ville. Sont ainsi protégés les cœurs de nature en ville identifiés sur la carte « Nature en ville » et la trame naturelle urbaine est préservée et développée. Les cœurs de nature en ville, têtes du réseau de la trame naturelle urbaine, constituent, à l'échelle des espaces urbanisés, des réservoirs de biodiversité à préserver. Une trame naturelle urbaine est définie à l'échelle locale, s'appuyant sur les espaces verts publics et privés (parcs, squares, places, aires de jeu, grands jardins et parcs privés et jardins familiaux), les plantations d'arbres et les aménagements végétalisés, pour mettre en réseaux les cœurs de nature en ville entre eux et avec les milieux naturels majeurs du territoire.



B.2.B] Regagner des espaces végétalisés, préserver des continuités écologiques et renoncer au développement des zones d'activités aux dépens des espaces naturels.

La carte suivante fait un état des lieux des continuités écologiques à préserver et à restaurer.



Pour préserver ces espaces, il semble essentiel d'appliquer le plus souvent possible les principes énoncés dans notre exemple de la Vallée des deux rivières en matière d'espaces à renaturaliser, de création de réserves de biodiversité et d'espaces d'éducation à l'environnement, notamment grâce à la préemption des espaces par la Métropole. Mais il est également essentiel et logique de ne pas consommer d'espaces naturels.

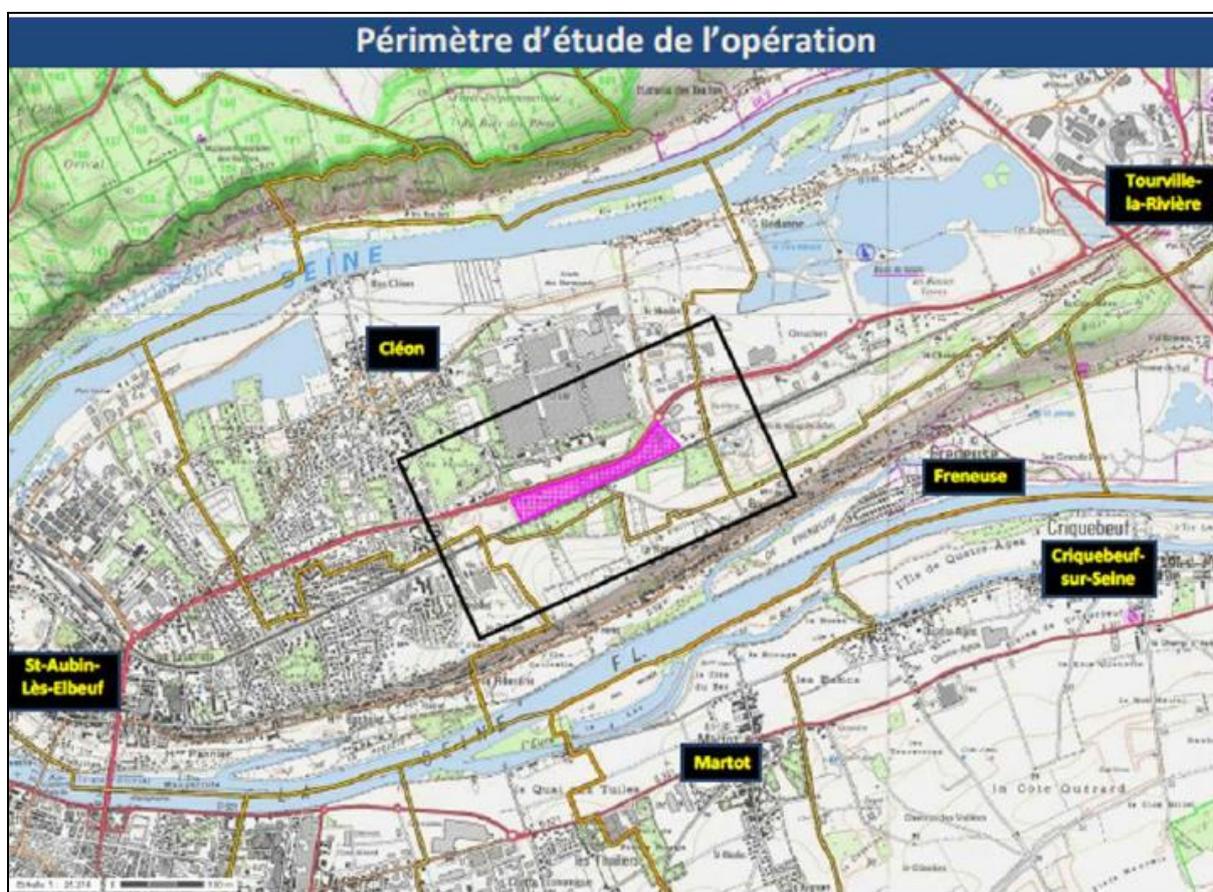
Or, la Métropole poursuit le développement de zones d'activités sur son territoire empiétant sur ces espaces. Outre le développement de la ZAC de la Ronce, il faut noter la destruction de 13 hectares de forêt pour la ZAE des Coutures à Cléon⁷, ceci malgré

⁷ <http://www.effetdeserretoimeme.fr/consommation-d-espace-naturels-ca-suffit/>

l'opposition de nombreux habitants, des associations de protection de l'environnement et surtout malgré un avis environnemental émanant de la Préfecture dubitatif sur les mesures compensatoires et dont voici le résumé.

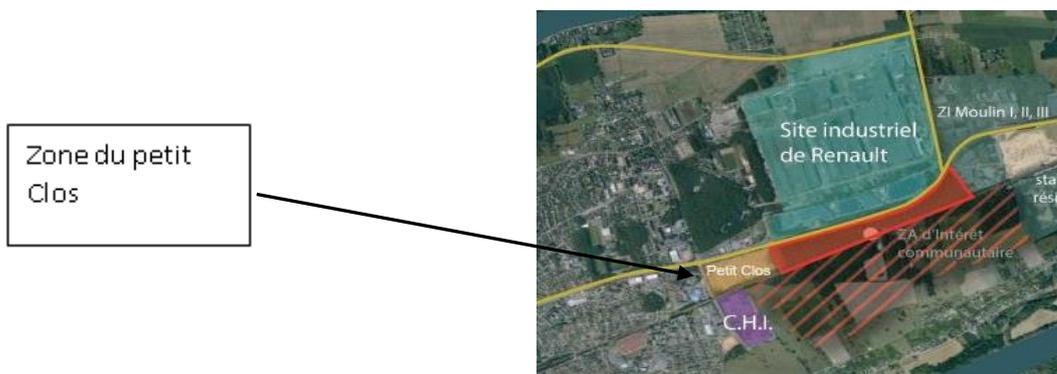
RÉSUMÉ DE L'AVIS

- Le projet consiste en l'aménagement d'une zone d'environ 13 ha au sud de la commune de Cléon afin d'y accueillir des activités tertiaires et des PME.
- Sur la forme, le dossier est globalement complet et bien illustré. L'étude de solutions de substitution et des modalités de suivi ne sont toutefois pas présentes dans le dossier.
- Sur le fond, le projet nécessitera le déboisement de la quasi-totalité de la zone, comprise dans un ensemble considéré comme un corridor écologique et constitutive d'habitats favorables pour des espèces de faune protégées. La mesure de reboisement proposée à titre compensatoire doit être détaillée et son suivi doit être complété, notamment en intégrant le calendrier du reboisement effectif et de la reconstitution des habitats et des milieux avec les espèces associées.



Sur ce dossier, l'absence totale de certitudes concernant les mesures compensatoires, soulignée par la préfecture, alliée à la mise en danger d'espèces protégées par la destruction de corridors écologiques, rend inadmissible ce projet. À ce propos nous demandons à la Métropole de nous fournir les mesures compensatoires précises, chiffrées et avec un échéancier.

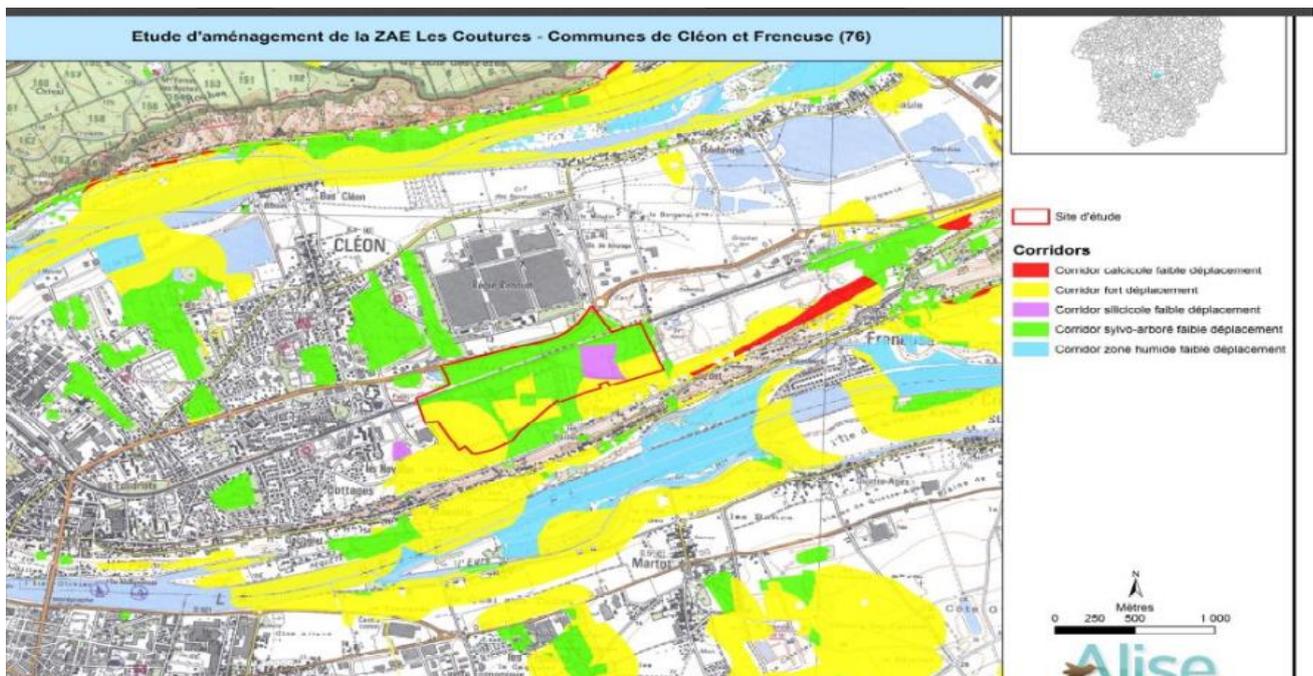
Ce dossier s'articule avec d'autres opérations qui entraînent des destructions d'espaces naturels, ainsi la zone du Petit Clos, contigüe à la ZAE des Coutures.



Cette zone du Petit Clos viendrait urbaniser, par la création d'un centre commercial, une zone qui présente une pièce d'eau entraînant le risque d'imperméabilisation des sols dans une boucle de la Seine... Dans une zone qui pourrait subir une montée des eaux en relation avec le changement climatique, imperméabiliser les sols c'est augmenter les risques d'inondations.

Nos élus continuent donc de penser que l'urbanisme consiste, aux entrées de ville, à disposer des centres commerciaux à côté de ZAC au mépris complet des règles de mixités de fonctionnement. Or la protection des petits commerces de centre-ville, mais aussi la lutte contre le réchauffement climatique nécessite une lutte contre les déplacements individuels motorisés et l'étalement urbain : comme le commerce quitte le centre-ville, il s'implante en périphérie contribuant à la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, et à la création de nouveaux flux de déplacements individuels motorisés.

Nous considérons également qu'il y a ici une occasion manquée de réaliser un corridor écologique qui traverse la boucle de la Seine.

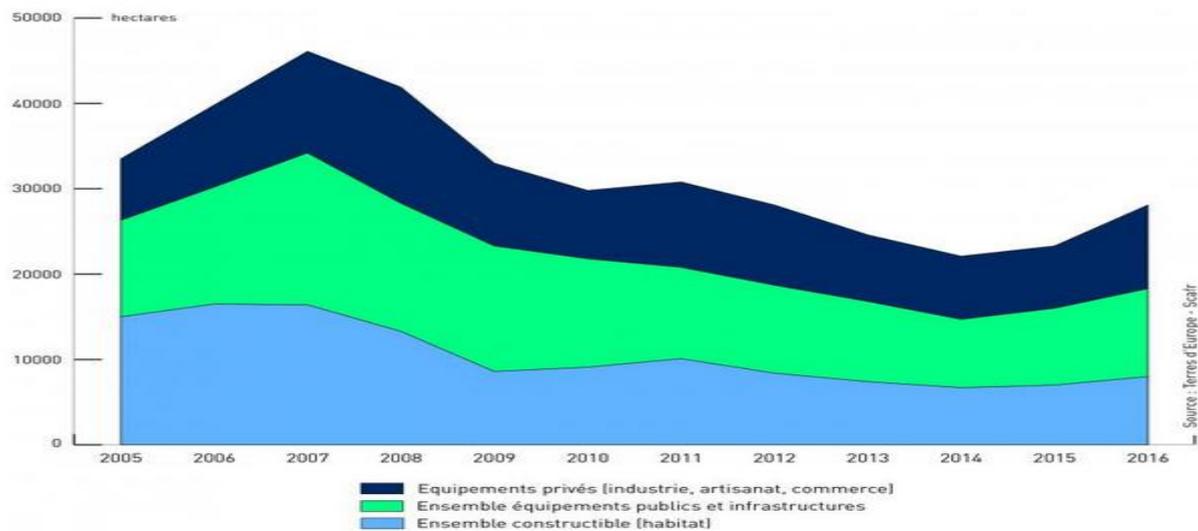


Sur cette carte, on visualise bien l'intérêt qui aurait dû être celui de l'aménageur de créer une véritable trame verte qui longe à l'Ouest l'usine Renault et qui fasse la jonction entre la partie Sud de la boucle avec la partie Nord. Il aurait suffi d'un aménagement paysager afin de réaliser une continuité écologique permettant une conservation voire une amélioration de la biodiversité.

B.3] Moratoire sur l'urbanisation des terres naturelles.

L'INSEE estime que la facture énergétique des français serait 10 % plus faible sans l'étalement urbain des vingt dernières années. Ce phénomène se manifeste par le développement de zones périurbaines où dominent les maisons individuelles, qui représentent 61 % des logements construits entre 1999 et 2004.

En France depuis 2015, le processus d'urbanisation augmente de nouveau :



Face à la consommation des terres naturelles dans la Métropole, ZAE des Coutures, ZAC du Madrillet, ZAC de la plaine de la Ronce, ferme de Bonsecours ; A133-A134.... Nous réclamons un moratoire total de la consommation des terres naturelles. La ville doit être reconstruite sur la ville en utilisant notamment les friches urbaines et les « dents creuses ». Cette mesure est une obligation pour permettre aux générations futures de pouvoir disposer d'espaces nécessaires à l'alimentation de proximité.

Dans un rapport du ministère de l'agriculture un résumé de cette position est parfaitement illustré ⁸:

"Les besoins d'espaces pour l'habitat et le développement économique s'expriment essentiellement par une consommation de foncier non encore urbanisé. La reconstruction « de la ville sur la ville », l'un des objectifs de la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (1999), se heurte en effet aux coûts élevés de réutilisation du foncier ancien et à une demande qui oriente l'habitat en dehors des villes. Cette consommation de foncier « neuf » s'exerce essentiellement sur les terres agricoles. Elle se fait à un rythme qui n'est pas durable et constitue un véritable gaspillage."

⁸ Protéger les espaces agricoles et naturels face à l'étalement urbain MAI 2009 / CGAAER n°1716 / CGEDD n°005089-02

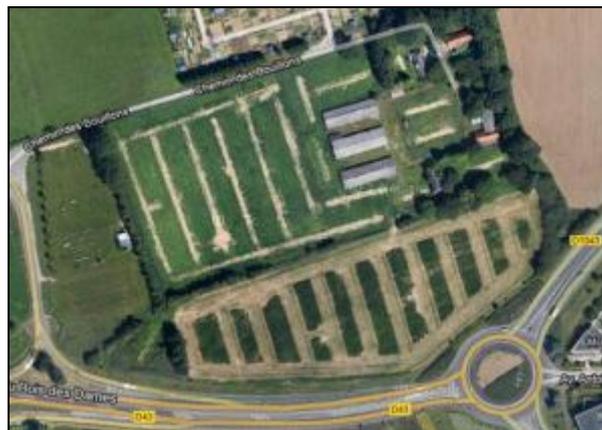
C] PERMETTRE L'APPROVISIONNEMENT ALIMENTAIRE EN CHAÎNE COURTE ET EN BIO.

Dans un objectif d'autonomie alimentaire du territoire à échéance de 2050, nous considérons qu'il faut une politique globale qui permette de former des paysans aux techniques respectueuses de l'environnement, et de leur permettre de s'installer dans un cercle d'un rayon d'une vingtaine de kilomètres.

Cette stratégie doit s'appuyer sur un centre de formation à forte image symbolique, à créer au plus près du territoire. Cette mise en forme doit être articulée dans une volonté politique.

C.1] Un Centre de formation public aux métiers de la permaculture

Ce centre de formation, véritable tête de réseaux, doit être porteur d'une symbolique puissante en matière de citoyenneté en rupture avec les symboles marchands qui sont prédominants dans la culture de consommation. C'est pourquoi nous proposons que la Métropole lance une Déclaration d'Utilité Publique permettant l'expropriation des exploitants de la Ferme des Bouillons, située à Mont Saint Aignan (figure ci dessous), afin d'en faire une école de permaculture. Cet acte aurait une force symbolique excessivement intense et enverrait un message de citoyenneté qui serait certainement à même de générer un cercle vertueux de portage de la totalité du territoire.



C.2] Réseaux de fermes Urbaines.

Afin de limiter ses émissions de gaz à effet de serre et maîtriser sa consommation d'énergie, notre territoire doit revoir sa politique d'aménagement. Il est urgent de

préservé (voir réhabiliter) les zones cultivables situées en zone péri-urbaines afin de constituer des ceintures vivrières autour des centres urbains. La relocalisation des productions alimentaires et le développement des circuits courts alimentaires permettront de répondre aux triples enjeux : environnementaux, sociaux et économiques.

À partir du centre de formation, une articulation avec un réseaux de fermes urbaines permettra de fournir des produits de qualité et en circuits courts pour les restaurations collectives mais aussi pour les habitants via un réseau de boutiques de producteurs.

C.3] Réseau de boutiques de producteurs.

À l'image des magasins de producteurs existants, des boutiques de producteurs, mais aussi des points de ventes directs dans chacune des fermes du réseau, devraient être développés. L'ensemble de ces types de distribution présente de nombreux avantages :

C'est un moyen de renforcer le lien avec le consommateur : le circuit-court fait se rencontrer producteur et consommateur. Il s'agit de présenter tous les bienfaits du produit, de faire découvrir une profession. Le consommateur est bien plus rassuré à l'idée d'acheter un produit dont il connaît la provenance.

Un mode de distribution plus respectueux de l'environnement : comparé à un mode de distribution classique, le transport des marchandises est diminué, et donc les émissions de gaz à effet de serre. Dans le cas d'une vente directe réalisée sur l'exploitation même, il est quasi-nul. Circuit court rime aussi avec moins de gaspillage : les critères de sélection de la grande distribution, basés sur un calibrage précis des produits, entraîne des pertes inutiles.

Avoir la main sur le prix : en ne passant plus par les intermédiaires, producteurs et consommateurs sont maîtres du prix des productions.

C.4] Carte Légumes pour les personnes vivant au SMIC ou en dessous.

Pour les familles au SMIC ou aux minimum sociaux, comme pour les migrants, nous proposons que les collectivités, la Métropole Rouen Normandie, les communes et le Conseil Départemental 76 mettent en place une carte LÉGUMES d'un montant

hebdomadaire d'achat dans les boutiques de Producteurs, telles que décrites ci dessus. Ce montant qui pourrait être de 50 euros serait pris en charge à 50% par les collectivités. Le foyer ne paierait que 25 euros sur un total de 50 euros d'achat (montant plafonné hebdomadairement). Ce plafond serait modifiable en fonction du nombre de personne composant le foyer.

D] UNE DÉMOCRATIE ET UNE GOUVERNANCE PROFONDÉMENT RÉNOVÉE.

Une démocratie renouvelée et particulièrement participative est une condition sine qua non de la réussite d'un PCAET, c'est pourquoi nous formulons ces propositions. Mais c'est l'ADEME qui en parle le mieux dans un rapport de 2016 ⁹:

"Plus que d'autres démarches d'organisation de l'action publique locale, les actions de transition énergétique nécessitent une gouvernance politique qui combine à la fois un engagement fort du président de la communauté et du vice-président en charge de ces sujets, une association de tous les services, une mobilisation des différents partenaires, une prise en compte des aspirations des habitants.

Comparées à d'autres politiques plus anciennes, plus établies, les politiques climat-air-énergie sont en effet délicates à définir et à mettre en oeuvre. Elles exigent de l'innovation, de l'audace et beaucoup de concertation pour faciliter l'élaboration de réponses combinant des recettes éprouvées à des politiques plus expérimentales."

D.1] Des Conventions de Participations.

Au cours du mandat municipal, depuis 2014, nous avons pu constater que les types de concertations étaient très variables. Grâce au Comité Consultatif de Développement (un outil intéressant mais qui mériterait plus de moyens humains et techniques pour mieux fonctionner) et aux réunions techniques avec les services, les conditions de participation des associations ont été améliorées par rapport à l'époque de la CREA et de la CAR. Cependant, ce n'était guère difficile vu le niveau de concertation

⁹ https://www.adcf.org/files/DOCS/etude_pcaet_2016-web.pdf

excessivement faible qui avait court à ces époques. Néanmoins nous avons pu, notamment à l'occasion de la concertation sur T4, nous apercevoir que la concertation était quelque peu "oubliée" car elle pouvait être gênante. C'est pourquoi nous considérons qu'il faut inscrire dans des conventions les échéanciers de concertations, les éléments soumis à la concertation (descriptif avant projet, plans, budgets...) mais aussi des dispositifs de questions réponses entre les associations et la collectivité afin de "dé-s'encombrer" les phases de restitution et de "dé-passionner" certains rendus de projet. Cet aspect serait à lier à la création d'un poste de salarié dédié aux relations aux associations ayant comme objet la protection du climat.

De plus des conditions de médiatisation des contributions des associations devraient être inscrites et signées dans ces conventions.

D.2] Une Agora gérée par les associations de protection de l'environnement.

Au cœur de Rouen et de sa métropole, les associations disposent de peu de lieux de convivialité et de locaux, de matériel et de moyens techniques et numériques. Bien qu'il existe différentes maisons des associations au sein des 71 communes de la Métropole, ces dernières sont très vite saturées et se limitent aux associations de la ville d'appartenance de la maison des associations (ou maison de quartier).

De plus, les engagements de la Métropole en faveur de la démocratie participative (PADD du SCoT, rapport d'activité 2015 du CCD) démontrent qu'elle s'est engagée sur les chemins de la citoyenneté.

Dans cette optique, il devient nécessaire de créer un nouveau lieu d'échange intra et inter-associatif pour accueillir les associations de ces 71 communes souhaitant un espace de travail. Cela permettrait de relancer une dynamique de communication et de synergie entre les associations tout en développant les idées et projets susceptibles de concerner l'ensemble de la Métropole, grâce à la collaboration des associations.

Pour ce faire, il semble nécessaire de créer un espace de travail collaboratif, divisé en sous espaces de travail modulables. Dans cette agora nous devrions retrouver les éléments suivants :

- **Échange et débat ;**
- **Travail ;**
-
- **Partage de connaissances et d'informations dans la convivialité ;**
- **Mutualisation des moyens matériels et logistiques.**

Ce lieu serait ouvert, central, accessible à l'ensemble des acteurs associatifs métropolitains, débutants ou initiés, s'impliquant de manière ponctuelle ou régulière. Mais Il devrait également avoir une capacité d'accueil plus importante que ce qui est aujourd'hui proposé sur le territoire, permettant de recevoir un nombre conséquent d'associations. Cet espace de travail serait aussi un lieu de rencontre, de mise en synergie du milieu associatif.

Cible :

Cette agora serait destinée aux acteurs associatifs participant et contribuant au développement et au rayonnement de la Métropole Rouen Normandie et à la vie associative : associations de démocratie participative, associations environnementales, associations d'économie sociale et solidaire, ...

Un bâtiment exemplaire :

La lutte contre le réchauffement climatique et les exigences de cohérence entre discours et réalité nous amènent à privilégier la mise en place d'un bâtiment exemplaire qui permettra de répondre à nos différents objectifs en termes de structure et mobilier. Sur ce point, l'utilisation de meubles, d'équipement informatique, d'équipements de cuisine, de luminaires, issus de la récupération (Ressourcerie, Emmaüs...) est préconisée.

Nous recommandons des usages exemplaires des locaux (tri sélectif complet, composteur collectif, commande publique responsable...)

Composition des locaux :

- Une salle de conférence avec vidéo-projection et sonorisation pour un espace d'échange et de débat ;
- Salles de réunions et/ou bureaux partagés et/ou box mutualisables permettant la collaboration dans le travail ;
- Un espace de détente et de ressources, permettant le partage de connaissances et d'informations ;
- Un espace informatique avec accès internet gratuit et/ou un laboratoire de fabrication numérique avec les logiciels nécessaires permettant la mutualisation des moyens matériels et logistiques ;
- Un espace boîtes postales ;
- Un mur de petites annonces ;
- D'autres installations peuvent être envisagées, qui répondraient aux différents objectifs tout en offrant aux associations un lieu de convivialité et d'échange :
 - Une cuisine/caféteria ;
 - Un atelier de bricolage ;
 - Un jardin partagé potager et/ou d'agrément.

Le montage financier :

L'investissement qui couvre l'éventuelle acquisition, les travaux et l'équipement est à la charge des collectivités et du territoire, ainsi que pour la partie fonctionnement Energie, eau, Internet et un emploi de maintenance gardiennage. Une participation par adhésion des associations est envisageable.

D.3] Un salarié métropolitain chargé des réponses aux associations.

En complémentarité de la mise en place de conventions, la création d'un poste transversal en charge de la concertation avec les associations serait absolument nécessaire afin d'avoir une porte d'entrée sur la problématique des réponses concrètes en matière de dossiers métropolitains ou des projets. Trop souvent, lors du mandat écoulé, des courriers sont restés sans réponses pendant de long mois... Un système de traçabilité et de suivi des courriers intégré aux conventions de concertations semble être un outil judicieux. Cet aspect peut apparaître anecdotique mais il s'agit de lever un vrai frein à la dynamique de citoyenneté. La démobilisation est bien réelle lorsqu'en réunion d'une association, les membres constatent que cela fait six mois que leurs courriers attend une réponse, et certains peuvent se décourager en raison de ce qui peut s'apparenter à du mépris. Or un PCAET qui fonctionne, ce sont aussi des citoyens qui se mobilisent.

D.4] Un Observatoire de suivi du PCAET.

Une des conditions importantes de toute démarche de protection du climat, et donc notamment des PCAET, est la mise en place d'indices objectifs et partagés permettant une évaluation la plus rationnelle possible, bien loin des phases de communication politique auxquelles nous sommes habitués. C'est pour quoi nous proposons la création de deux entités de type observatoires.

D.4.A] sur les Gaz à effet de serre.

D.4.B] Sur les polluants atmosphériques

Pour nous, ce concept d'observatoire impose des partages d'informations techniques et juridiques sur les sujets ayant trait aux émissions de GES ou de polluants atmosphériques. Le second objectif réside dans une labellisation graduelle des projets structurants portés par les mairies, par la Métropole et les autres collectivités et évidemment le choix et le calcul des indices d'évaluation.

CONCLUSION : LA LUTTE POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE NÉCESSITE UNE ÉVOLUTION STRUCTURELLE DU TERRITOIRE.

Cette contribution surprendra certainement les spécialistes car elle ne prend pas la forme habituelle. Elle est bâtie comme une vision alternative et paradigmatique de l'évolution de notre territoire. Loin de ce que nous considérons comme étant des erreurs stratégiques tels les véhicules électriques et les véhicules autonomes, notre vision de la réduction des émissions de gaz à effet de serre s'appuie sur une stratégie d'économie de déplacements des personnes et des biens, d'économie de consommation d'espaces naturels et urbains puisque la voiture est une grande consommatrice d'espace ! Notre vision intègre aussi la solidarité et le partage, éléments structurants d'une démocratie locale et participative devant atteindre un objectif qualitatif de niveau supérieur.

Nous n'avons pas traité les questions énergétiques, ni celles des déchets, car sur le territoire métropolitain il y a des associations dédiées à ces sujets qui ont toute légitimité à produire des avis....

Nos propositions reposent sur une expertise du territoire et touchent à plusieurs leviers : Augmentation du secteur piétonnier, relance volontaire de nouvelles lignes de transport en commun, reprise en régie publique des transports, politique de stationnement refondée, services aux habitants innovants pour un accompagnement positif, création d'innovation solaire sur la Seine, et une grande politique cyclable.... Prémption de la ferme des Bouillons pour en faire une école de permaculture, développement de plusieurs dizaines de fermes urbaines en ceinture de la Métropole, des outils de distribution et de consommation pour les habitants... Pour cela il faudra renforcer la participation des habitants, augmenter les connaissances citoyennes sur le fonctionnement du territoire et des collectivités locales.... Il faudra aussi résoudre la discontinuité de la dimension géographique de la métropole en y insérant Barentin...

De beaux défis pour ce 21 ème siècle, mais la gravité de la situation climatique, très bien décrite par les scientifiques, nécessite de changer la structure même de notre territoire par un système de mesures accompagnatrices incitatrices et par des mesures d'interdiction contraignantes.

Beaucoup d'entre nous ne seront plus sur cette terre au moment où les grands bouleversements climatiques arriveront, si nous ne sommes pas en mesure de changer de trajectoire. C'est pour les générations futures et pour la richesse de cette belle planète qu'il nous faut agir... Ce n'est pas le moment de faiblir, sauvons notre planète et l'humanité !