

# Les documents d'urbanisme à l'épreuve Quelles perspectives sur

## La réalité du changement climatique

Bonne nouvelle pour les adeptes de l'héliotropisme ! Durant les 20 dernières années, Montélimar est passé d'un climat pré méditerranéen, à un climat méditerranéen ; Valence d'un climat tempéré sec à un climat pré méditerranéen ! Comme on le constate déjà plus au Sud, ces changements induisent des risques à intégrer : canicules, sécheresses, précipitations irrégulières, recul du gel, réchauffement de l'eau du Rhône.<sup>1</sup>

Dans ce contexte, différentes stratégies peuvent être décrites. Il y a ceux qui font croire que de dangereux manipulateurs sont à l'œuvre : « Vous voyez bien, il pleut beaucoup, et même, il y a de la neige en montagne ». D'autres pensent que la technologie aura réponse à tout : « la voiture à hydrogène sera bientôt là ». D'aucuns communiquent sur quelques mesures de façade (voitures électriques municipales, agenda 21,...) sans rien modifier sur le fond. Certains pensent qu'il s'agit d'une nouvelle crise qui s'ajoute aux autres, et nous mène inexorablement vers la fin d'une civilisation.

Nous pensons qu'une profonde mutation est en cours, mais qu'elle n'est pas nécessairement synonyme de régression. Au contraire, ce sont de nouvelles perspectives qui peuvent s'ouvrir dans nos façons d'habiter, de nous déplacer, de travailler, de nous alimenter, de produire de l'énergie, de prévenir les risques, à la condition de permettre à ceux qui le souhaitent de réfléchir ensemble puis d'agir pour des changements « désirables ».

1 - Ces informations sont accessibles dans un rapport intitulé : « Philippe Devis, décembre 2012, Vulnérabilité du territoire VALDAC aux changements climatiques : définition de pistes d'adaptation ». Ce rapport est consultable sur le site de la FRAPNA Drôme en complément de ce numéro des *épines*.

## Plusieurs documents d'urbanisme en cours d'élaboration sur le bassin valentinois

Une des scènes importantes de transcription des débats en choix opérationnels se situe dans l'élaboration des documents d'urbanisme. Après un retard assez considérable dans ce domaine, le bassin valentinois est concerné par quatre documents : le Schéma de Cohérence territoriale (SCoT), en cours d'élaboration depuis 2010, le Programme Local de l'Habitat, en cours de révision du fait de l'élargissement de la Communauté d'agglomération, le PLU, en cours de modification à Valence et le Plan de Déplacement Urbain (PDU). En outre, un document intitulé « Projet de territoire » a été élaboré au sein de la Communauté d'agglomération « Valence Romans Agglomération Sud Rhône-Alpes ». Même s'ils sont élaborés par la ville de Valence, la Communauté d'agglomération, le syndicat Mixte du SCoT, et le syndicat Valence-Romans Déplacements, chacun peut donner son avis, en particulier dans le cadre des enquêtes publiques qui y sont associées. Nous proposons ici une méthode de lecture de ces documents, au regard des enjeux du changement climatique.

## L'exigence de participation citoyenne

La transition climatique ne concerne pas que les élus. Elle implique la société toute entière. Pour cela, la participation répond à la nécessité de reconnaître la capacité de tous ceux qui le souhaitent à donner leur avis. À côté des multiples expertises venant de spécialistes, elle permet d'intégrer de précieuses informations et l'expertise des habitants qui vivent le territoire au jour le jour. La participation donne tout son sens ainsi à la délibération des élus. C'est dans ces conditions que se construit l'intérêt général qui a la vertu d'être accepté par tous, même si elle ne répond pas totalement aux intérêts de chacun.

Les conditions dans lesquelles sont élaborés les documents d'urbanisme sont déterminantes. La démarche peut présenter les modalités d'information sur la procédure, les partenaires impliqués, les réunions organisées et la façon dont les propositions formulées ont

# Le projet de changement climatique pour le bassin valentinois ?

PAR PIERRE-ANTOINE LANDEL\*

été prises en considération. Pour tous les documents en cours d'élaboration plusieurs questions peuvent être formulées :

- Quelles ont été les modalités d'information sur le processus d'élaboration du document ? Un site internet a-t-il été créé ? Les études et documents réalisés sont-ils accessibles en ligne ? Des supports à destination du grand public ont-ils été diffusés ?
- Les associations de protection de l'environnement ont-elles été associées ? Des études relatives au changement climatique ont-elles été réalisées ?
- Des réunions de concertation sur le document à destination du grand public ont-elles été organisées ? Quelle a été leur fréquence ? Comment le public en a-t-il été informé ? Quelle a été la participation ?
- Existe-t-il un bilan de cette concertation<sup>2</sup> permettant d'identifier la façon dont les propositions ont été prises en considération ?

## Le contenu du document

La transition climatique ouvre de nouvelles perspectives séduisantes en matière d'aménagement du territoire. De nouvelles formes d'habitat, conviviales et moins consommatrices d'espaces et d'énergie peuvent être favorisées. Le développement des modes de déplacement doux, associés au développement du train ainsi qu'au covoiturage ou l'auto partages ouvrent des perspectives de réduction de l'empreinte de la voiture individuelle. L'isolation des maisons, mais aussi des copropriétés et autres bâtiments apparaissent comme un des principaux facteurs d'économies. La réduction des consommations de terres agricoles paraît comme une priorité pour garantir la qualité alimentaire du futur et assurer un accès de tous à la nature.

Plusieurs questions peuvent là aussi être posées

- La première concerne la forme des villes et des villages : assistera-t-on à une poursuite de l'étalement urbain, sur la base des densités d'habitation connues actuellement ? Quelles mesures seront prises pour protéger les espaces naturels et développer les zones ombrées ? Comment seront préservés les cours d'eau et les zones humides ? Les friches industrielles seront-elles mobilisées pour de nouvelles fonctions ?
- Assistera-t-on à des changements dans la façon de concevoir l'habitat ? Quelle sera la place du logement social ? Des mesures sont-elles prévues pour accompagner une meilleure isolation des bâtiments et logements ?
- Quelles mesures seront prises pour réduire la circulation en voiture individuelle ? Quelles sont les grandes infrastructures prévues dans le document d'urbanisme ? Favorisent-elles d'autres moyens de transport que la voiture individuelle ? Le document prévoit-il la réouverture de gares et l'urbanisation qui pourrait y être associée ? Prévoit-il de ren-



Quand l'agriculture va bien, la ville se tient, quand l'agriculture va mal, la ville s'étaie.

2 - L'ensemble des documents relatifs au SCOT sont accessibles en ligne depuis le début du mois de décembre à l'adresse suivante : <http://www.scotrovaltain.fr/le-projet-du-scot-arrete.html>

\* Pierre Antoine Landel est enseignant chercheur en géographie aménagement. De 2010 à 2014, il a été président du SCOT du grand Rovaltain.

forcer le réseau de bus, et en particulier la desserte des zones d'activités? Comment sont favorisés le covoiturage, l'auto partage, les déplacements doux à vélo ou à pied?

- Le document prévoit-il le développement de l'agriculture de proximité et les circuits courts? Intègre-t-il une modification des implantations commerciales, et le développement de commerce dans les centres-villes, centres bourgs et villages? Prévoit-il des transformations dans la façon de travailler, en particulier dans le domaine des services?
- Cette grille peut bien évidemment être modifiée, corrigée, complétée. L'important est que tous ceux qui le souhaitent puissent exprimer leur avis sur ces documents en cours d'élaboration qui engagent l'avenir de notre territoire. Ils peuvent faire profiter la FRAPNA de leurs analyses et propositions, et ainsi participer à leur capitalisation au service de tous. C'est une façon pour tous les citoyens de participer concrètement à la construction d'un futur désirable pour tous! ●



Entre immeuble collectif et maison individuelle, l'habitat intermédiaire: des entrées séparées, des rangements intérieurs, de vastes balcons, des jardins partagés, une pièce garage-bricolage etc.

## On n'arrêtera pas les réfugiés climatiques

d'après le HCR (Haut commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés)

***On prévoit que les changements climatiques déclencheront au fil du temps des mouvements plus complexes et plus importants de population, tant à l'intérieur qu'à travers les frontières et qu'ils pourraient accroître l'incidence de l'apatridie. Dans la mesure où les changements climatiques auront, à coup sûr, un impact majeur sur les modes futurs de mobilité humaine, les approches s'efforçant de régler les questions environnementales indépendamment d'autres variables et processus ne suffiront pas à régler le problème.***

En janvier 2014, le HCR évalue à un total de 42 873 743, les personnes relevant de sa compétence... Pourquoi quitter son pays? Trop de violence et d'inégalités, un conflit qui met en danger, ou simplement parce qu'il n'y a pas d'avenir chez soi... Le changement climatique est déjà plus ou moins directement le motif des migrations. Les catastrophes naturelles obligeront de plus en plus de populations à se déplacer pour échapper à la famine ou aux inondations... Ces migrants viendront d'autres continents, mais aussi d'Europe et de régions voisines de France.

Comment notre territoire va-t-il s'adapter à ces mouvements? Pour certains, il s'agit d'une invasion dont il faudra se défendre: doit-on prévoir les murs et les armes dont il faudra alors se doter? 22 000 morts en Méditerranée depuis 2000 jusqu'où ira-t-on? Il faut développer ici et partout sur la planète une solidarité dans laquelle nous prendrions ici notre part active. C'est une hypothèse capitale à prendre en compte pour un territoire s'adaptant au dérèglement climatique.

# N'attendons pas les accords internationaux

CE DOSSIER DE LA PAGE 21 À 26 EST UN TRAVAIL COLLABORATIF INTÉGRANT  
LES CONTRIBUTIONS DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA FRAPNA DRÔME

## Urgence climatique...

Résumé de l'épisode précédent : la COP 21 avait pour objectif de contenir le réchauffement climatique sous la barre des 2 °C à la fin du siècle. Pour le moment, si nous ne réagissons pas, nous allons vers une élévation de la température de 4,6 °C ! La FRAPNA Drôme dans son opération **petits gestes grand changement** propose depuis plusieurs années d'agir chacun à son niveau. Ces petits gestes sont indispensables, mais doivent être facilités et encouragés par une organisation collective adéquate.

## Petits gestes !

**1. Réduire l'impact des déplacements :** le transport est le secteur de nos activités le plus émetteur de CO<sub>2</sub>. Dans l'ordre, nous utilisons prioritairement l'énergie humaine, puis les transports en commun. Nous essayons de nous passer des transports motorisés individuels (voitures et motos), et de ne plus utiliser l'avion...

**2. Avoir des maisons économes :** Nous isolons le bâti, recherchons des modes de chauffage « vertueux », limitons nos dépenses énergétiques avec d'autres fonctionnements et des appareils mieux conçus. (Voir la formation Dr Watt proposée par Enercoop dans les brèves de ce numéro.)

**3. Manger autrement :** nous achetons des produits frais, locaux et de saison ! Nous limitons notre consommation de viande, adaptons nos rations à nos besoins.

**4. Consommer moins et mieux :** nous réparons, partageons, louons notre matériel. Nous recyclons, limitons les déchets. Nous sommes les clients de banques éthiques qui encouragent les entreprises locales, coopératives, écologiques.

**5. Vivre libres et heureux :** nous éliminons tout gaspillage. Quels sont nos besoins réels en termes de déplacement, de chauffage, d'alimentation, de consommation... ? Pour toute utilisation de nos ressources naturelles, nous devons être économes ! La FRAPNA aime souligner que cette attitude est source de bonheur : moins de besoins, moins de soucis matériels, et nous gagnons en temps, en amis, en culture, en nature, en santé ! Beau programme, non ?

## Grand changement ?

Face à ces propositions de comportements vertueux, les questions surgissent, terriblement terre à terre. « *Demain matin, je dois aller au travail, poser une de mes filles à la crèche, puis l'autre à l'école... Mon travail demande à me déplacer sur tout le département et j'habite à la campagne. Comment faire sans voiture ?* »

La plupart des gens déclarent : « *Nous sommes d'accord, mais...* » Comment utiliser les bus, les trains s'ils sont inexistantes ou si leurs dessertes et leurs fréquences sont inadaptées ? Comment rouler à vélo ou marcher si les déplacements doux ne sont pas sécurisés ? Comment mettre en place des transports en commun ou des services de proximité si l'habitat est dispersé ? Comment disposer d'une production locale si les terres agricoles sont urbanisées ? Comment maintenir le petit commerce des villes et villages, si les zones commerciales continuent de s'étendre en périphérie des agglomérations ? Comment privilégier la viande d'agneau drômois si le prix de l'agneau néozélandais n'intègre pas son impact carbone ? Il est possible de pratiquer les petits gestes mais dans la limite du collectif... Si les engagements internationaux n'attendent pas notre contribution individuelle, les petits gestes à mettre en place sont conditionnés par l'aménagement du territoire qui se discute très localement. La FRAPNA Drôme a créé une exposition et une plaquette expliquant comment notre manière de vivre ici se décide dans des documents de planification. Respirer, boire, manger, habiter, circuler... Tout est prévu dans les documents d'urbanisme et différents schémas aux noms rébarbatifs. PLU (Plan Local d'Urbanisme), SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale),

POS (Plan d'Occupation des Sols), Carte Communale, SAGE (Schéma d'Aménagement des Eaux)...

L'association propose plusieurs animations pour permettre de comprendre les enjeux et répondre aux consultations. Vous pourrez en trouver quelques exemples dans les pages suivantes.

### Pessimistes ?

Vous êtes pessimistes ? Il y a deux solutions efficaces à développer simultanément : faire évoluer notre comportement au quotidien et développer notre capacité à participer nombreux aux débats publics. Pour avancer sur ces deux chemins, nous sommes dans l'obligation de nous rassembler, d'être plus nombreux pour être plus forts. Venez renforcer la FRAPNA et ses propositions, tout cela repose sur votre énergie et votre investissement (consultez le site : [frapna-drome@frapna.org](mailto:frapna-drome@frapna.org)).

## Les sols agricoles : une solution pour le climat ?

PAR FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

Stéphane Le Foll a présenté l'initiative « 4 pour 1000 », pierre angulaire de la participation du secteur agricole français à la lutte contre le changement climatique. L'objectif de ce plan est simple : augmenter la quantité de carbone dans les sols agricoles de 0,4 % chaque année.

Cela permettrait de stocker une partie des émissions de gaz à effet de serre et d'enrayer le phénomène de réchauffement climatique. Le secteur agricole est une des causes majeures de changement climatique, mais c'est aussi un secteur qui peut enrayer ce phénomène grâce aux sols agricoles. Si l'initiative donne en exemple de bonnes pratiques pour améliorer le stockage du carbone des sols, il restera à définir rapidement un cadre d'action clair et concret.

Benoît Hartmann, porte-parole : « Cette initiative est pertinente pour le climat mais aussi un facteur déterminant du projet agro-écologique. En effet, elle ne prendra tout son sens que si elle s'accompagne d'une réduction globale de l'usage des intrants (fertilisants, pesticides, énergie...) permettant d'atteindre la double performance environnementale et économique des exploitations agricoles. » <http://www.fne.asso.fr/>



# Ils se déplacent beaucoup!

## Un mauvais plan?

Le Plan de Déplacements Urbains organise le transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Il est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le territoire considéré par le PDU Valence Romans couvre 64 communes drômoises et ardéchoises, soit 244 000 habitants. Le projet était soumis à une enquête publique d'un mois à partir de fin novembre. La FRAPNA Drôme a organisé une réunion publique pour présenter le document et permettre son analyse. Elle a fait ensuite une contribution au nom d'un collectif d'associations (à disposition sur son site Internet).

Si la mise en place de ce Plan est une bonne chose, il n'a fait que respecter la réglementation à minima et reste ainsi une manœuvre technocratique en partie vidée de sens. Au moment de la COP21, les citoyens auraient pu espérer une véritable animation du territoire et de ses acteurs autour des déplacements, dessinant un projet d'avenir. Les remarques suivantes ont souligné les faiblesses de cette triste opération :

- Défaut de concertation et de communication avec le public.
- Un dossier peu lisible, pas de priorités stratégiques affichées.
- Un catalogue de bonnes intentions sans échéances ni moyens, beaucoup d'études à venir.
- Des projets d'investissement importants pour la voiture qui entraîneront son utilisation contrairement aux objectifs affichés.
- Peu ou pas d'investissement pour les modes de déplacements doux.
- Incohérence avec les autres schémas : ce PDU est présenté à l'enquête publique avant le Schéma de Cohé-

rence Territorial auquel il doit être soumis...

- Un plan non-conforme avec les exigences de l'urgence climatique. Pendant leurs permanences, les commissaires enquêteurs ont rencontré trop peu de personnes. Ce constat suffit à lui seul à disqualifier tout le projet... Comment espérer induire le changement sur un territoire sans avoir su partager les enjeux avec la population et sans avoir su l'appeler à participer à l'élaboration des solutions ? Était-ce une carence d'animation ou la population a-t-elle senti que ce Plan ne proposait ni un exposé des enjeux, ni des vraies propositions de solutions ? Face à l'urgence climatique, ce PDU devra grandir vite...

## Des villes tournées vers le futur!

De nombreuses villes européennes se sont lancées dans des programmes ambitieux mais concrets :

- À Oslo, exclusion de la voiture dans le centre-ville dès 2019
- En Italie, limitation drastique des voitures dans le centre urbain de nombreuses villes
- Création de péages urbains et développement des pistes cyclables à Londres.
- À Copenhague, 50 % des trajets domicile-travail à vélo visés pour la fin 2015.
- Bruxelles, capitale de la zone piétonne.
- Zurich et Vienne, villes les moins polluées d'Europe.
- À Paris, un grand projet de piétonisation.

## Des exemples à suivre!

Le PDU de Besançon propose 34 actions qui s'étaient sur 6 principes :

1. Une problématique bien identifiée
2. Des objectifs partagés
3. Des pilotes d'action identifiés
4. Un calendrier
5. Une estimation financière
6. Des indicateurs de suivi de l'action

Quelques actions :

- Créer une instance partenariale inter collectivités de gouvernance de la mobilité. Il est notable d'affirmer, a priori, la participation de chacun, base d'une bonne implication sur l'ensemble du territoire
- Veiller à la compatibilité du PDU avec les PLU, le SCOT, les PLH... (Dans le PDU de notre agglomération, aucune cohérence et logique chronologique n'ont été respectées).
- Agir sur la collecte des ordures pour réduire l'impact sur l'environnement... (là encore, on ne se limite pas à une démarche réglementaire, on va chercher toutes les actions favorables qui donnent du sens au PDU).

Le souci de rendre cohérents les divers aménagements est réaffirmé chaque fois pour encourager la pratique cyclable, promouvoir la marche à pied, rationaliser le transport des marchandises. Pour mieux communiquer avec la population, « Smart City » doit faciliter le dialogue, via Internet, pour faire de Besançon une ville « intelligente » en matière de mobilité et offrir une information dynamique.

Enfin, rêvez d'une autre ambition pour notre territoire en découvrant les projets de Strasbourg (<http://www.strasbourg.eu/environnement-equalite-de-vie/deplacements/grandes-orientations>) ou de Grenoble (<http://www.lametro.fr/447-plan-de-deplacements-urbains-pdu-grenoble.htm>) !

# Les terres agricoles et naturelles dégustent

**P**our permettre de lutter contre le dérèglement climatique, il faut donc une organisation permettant la déclinaison des petits gestes par les citoyens : il faut lutter contre l'étalement urbain, densifier la ville et ne plus toucher aux espaces agricoles et naturels. Malheureusement, ce ne sont pas les priorités des schémas décrits ci-après...

## **Valence : révision du PLU soumis à l'enquête publique en octobre**

Le PLU de décembre 2013 avait l'ambition de redonner à Valence son caractère de ville centre en préconisant des mesures courageuses de densification sur l'ensemble des zones urbaines. Ces mesures tentaient de mettre un terme à l'extension des zones pavillonnaires. Malgré des « bidouillages » dans les densités nous ne voyons pas comment les objectifs du PADD (Projet d'aménagement et de développement durables) pourront être respectés. Pour notre association, cette modification qui est un retour en arrière en privilégiant l'habitat individuel isolé relève du domaine de la révision.

## **Montéleger : révision du PLU soumis à l'enquête publique en octobre**

Pour la FRAPNA, ce projet de PLU révisé doit être complété par une analyse plus précise des boisements à protéger. Notre association demande la suppression de l'extension de la zone d'activité de Beauvert (zone AUai)\* car elle ne se justifie pas au niveau de l'Agglomération Valence-Romans Sud Rhône-Alpes, comme au niveau du territoire de Rovaltain. En effet, le diagnostic du Schéma de Cohérence Territoriale, SCoT, mentionne que 530 ha sont disponibles dans les documents d'urbanisme existants pour de nouvelles zones industrielles, artisanales et commerciales, dont certains sont déjà viabilisés. Sur les 51 communes de l'agglomération, il existe une offre foncière économique de 35 espaces économiques à vocation industrielle, artisanale, logistique, tertiaire, commerciale... dont 127 hectares de terrains immédiatement disponibles. Nous n'acceptons pas que 14,6 ha de terres

agricoles disparaissent encore au profit d'illusoire activités économiques.

## **La Bâtie-Rolland : révision du PLU soumis à l'enquête au mois de novembre**

Cette mise en compatibilité a pour objet de régulariser les installations et aménagement que l'entreprise TOP Semence a illégalement réalisés sur un terrain situé en zone N dont le règlement interdit ces réalisations. Il s'agit de classer 3,7 ha de terres agricoles en zone UI. Afin que la commune contribue à la réalisation de cet objectif, la FRAPNA demande que l'artificialisation de ces 3,7 ha soit refusée et rappelle que des espaces dédiés à ce type d'installation sont disponibles sur la commune. L'entreprise TOP SEMENCE a peu à peu gagné de la surface en utilisant la rive de la rivière Jabron. Cette manœuvre détruit des espaces primordiaux pour la biodiversité, les continuités écologiques et provoque le rétrécissement du lit de ce cours d'eau, entraînant des problèmes importants en cas de crue. Il faut que cela cesse. Afin de préserver ces espaces en bordure du cours d'eau, la FRAPNA demande une remise à l'état naturel de la rive et de la ripisylve impactée.

## **Saint-Laurent-en-Royans**

La FRAPNA considère que ce projet de PLU révisé est incomplet et n'assure pas une véritable protection des richesses environnementales et de la biodiversité de cette commune. Les forêts réduisent les émissions de gaz à effet de serre en piégeant le carbone. En ne les protégeant pas, et en poursuivant l'étalement urbain, la commune ne contribue pas à la lutte contre le changement climatique.

\* Zone à urbaniser, soit des secteurs à caractère naturel pouvant être ouvert à l'urbanisation. Dans le règlement de Montéleger, il y a des zones AUai 1 avec occupation et utilisation du sol interdites et AUai 2 avec occupation et utilisation du sol sous conditions... Sur le plan de zonage, la zone de Beauvert est en AUai.