



CONSEIL D'ÉVALUATION DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

SYNTHÈSE DES TRAVAUX MENÉS EN 2020 ET 2021



métropole
ROUENNORMANDIE

CONSEIL D'ÉVALUATION DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

SYNTHÈSE DES TRAVAUX MENÉS EN 2020 ET 2021

Le Conseil d'Évaluation de la Transition Écologique a été créé en 2019. Sa mise en place a été décidée à l'occasion de l'Accord de Rouen pour le Climat en novembre 2018. À cette date, alors que la Métropole avait acté sa politique Climat Air Énergie et engageait une mobilisation des acteurs du territoire (citoyens, entreprises, communes) grâce à la COP21 locale, il est apparu essentiel de se doter d'un tel outil.

Comment évaluer l'impact des actions de la Métropole et des acteurs du territoire au regard de la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre ? Comment vérifier que ces actions sont suffisantes, efficaces au regard des objectifs fixés au niveau national et international ? Telles sont les questions qui ont précédé à la mise en place d'une démarche d'évaluation de la transition. Le Plan Climat Air Énergie (PCAET) et son volet Territorial, la COP21, étant fondés sur des bases scientifiques (objectifs stratégiques chiffrés, expertise scientifique du GIEC local), l'évaluation devait dès lors également relever d'une démarche scientifique et indépendante : c'est la mission qui a été donnée au Conseil d'Évaluation de la Transition Écologique.

SOMMAIRE

1/ Pourquoi mener une évaluation des politiques de transition écologique	p. 4
2/ Le conseil d'évaluation de la transition : création d'une instance mobilisant la société civile	p. 6
3/ La méthodologie employée par chaque groupe	p. 10
4/ Conclusions et avis du conseil	p. 11
5/ La synthèse des travaux du groupe « mobilités »	p. 12
6/ La synthèse des travaux du groupe « résilience »	p. 16
7/ La synthèse des travaux du groupe « utilité sociétale »	p. 19

1/ Pourquoi mener une évaluation des politiques de transition écologique

Les politiques de transition écologique sont mises en place pour faire face au risque de réchauffement climatique et le réduire. La France a pris des engagements qui doivent être mis en œuvre sur l'ensemble du territoire français. En 2018, le rapport des Nations Unies sur le climat montrait que l'engagement collectif des acteurs non étatiques et infrarégionaux (villes, régions, entreprises, investisseurs, fondations et organisations de la société civile) pouvait avoir un impact significatif sur les réductions d'émissions de gaz à effet de serre.

Évaluer les politiques de transition écologique c'est donc in fine s'assurer que les politiques contribuent vraiment (dans les bonnes proportions et au bon rythme) à la limitation du réchauffement climatique.

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)

Dans le cadre de la loi Transition Énergétique pour une croissance verte (LTECV 2015), la Métropole a élaboré un PCAET, qui a été approuvé par le Conseil Métropolitain en décembre 2019. Elle a défini dans ce document ses orientations stratégiques en matière de transition écologique et élaboré un plan d'actions exemplaire et innovant. Les objectifs définis sont ambitieux, et la mise en place des 40 fiches actions constitue à présent l'enjeu pour l'atteinte effective des objectifs :

- Un territoire 100 % énergie renouvelable à l'horizon 2050.
- Réduction des consommations d'énergie de 70 % (par rapport à 2005).
- Multiplication par 2,5 de la production d'énergie renouvelable.
- 100 % de logements rénovés BBC Reno.
- 50 % des déplacements individuels en modes alternatifs à la voiture d'ici 2030.
- 50 % des terres agricoles exploitées en bio d'ici 2050.
- 100 % des exploitations agricoles engagées dans des circuits courts.
- Réduction du volume de déchets.

La COP21

La COP21, qui mobilise les acteurs pour atteindre ces objectifs, constitue le complément indispensable du PCAET : d'une part elle complète les actions de la collectivité par les actions des acteurs qui sont directement responsables d'une grande part des émissions, et d'autre part elle permet d'activer des réseaux d'acteurs qui facilitent la mise en œuvre des actions portées par la Métropole.

Après une année de lancement et mise en place des outils de mobilisation en 2017-2018, la mobilisation s'est poursuivie en 2019 et 2020 afin de pérenniser et démultiplier la mobilisation des acteurs.

On compte ainsi :

- 160 acteurs économiques ayant formulé un engagement COP21 et 18 coalitions d'acteurs économiques qui travaillent sur des actions communes.
- 70 communes de la Métropole engagées dont 15 d'entre elles formalisent leur engagement dans le cadre du label Citergie.
- 9 coalitions stratégiques réunissant les acteurs clés sur chaque domaine de la transition.
- Les citoyens de la Métropole mobilisés et mobilisables au travers de différents moyens : Mon Petit Atelier dans les communes, le site www.notrecop21.fr, la labellisation des clubs sportifs et des événements, l'application smartphone WAG ou encore différents événements médiatisés (Earthhour...).

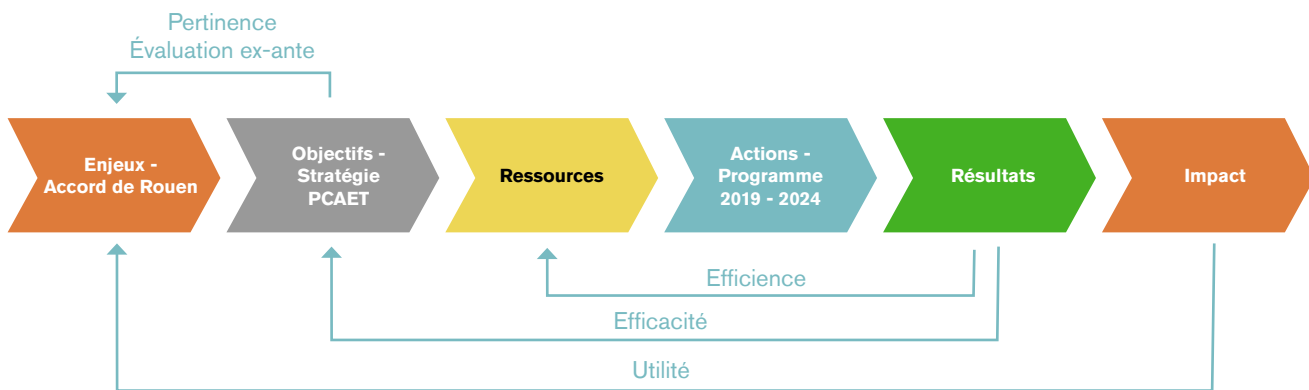
L'évaluation de la transition écologique du territoire

Pour la Métropole, l'évaluation comprend plusieurs volets :

- Suivi et évaluation des objectifs stratégiques à l'échelle du territoire (vision globale) avec l'appui des organismes régionaux en charge du suivi air, climat, énergie
- Mise en œuvre des engagements de la Métropole (évaluation des objectifs sectoriels) dans le cadre de l'évaluation Cit'ergie
- Suivi et évaluation de la mobilisation des acteurs du territoire dans le cadre de la dynamique COP21

Plusieurs niveaux d'évaluation sont à considérer :

- L'évaluation des résultats au regard des objectifs : c'est l'efficacité
- L'évaluation des résultats au regard des moyens : c'est l'efficience
- L'évaluation des impacts ou du retentissement : c'est l'utilité sociétale



2/ Le conseil d'évaluation de la transition écologique : création d'une instance mobilisant la société civile

Le conseil d'évaluation de la transition écologique a été installé en juillet 2019. Il s'agit d'une instance indépendante, dont les travaux sont menés en coordination avec les services internes à la Métropole en charge du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), de la COP21 et de la participation citoyenne.

Composition et fonctionnement du Conseil d'évaluation de la transition écologique (CETE)

Le conseil se compose de membres de la société civile dont les compétences regroupent l'ensemble des enjeux « climat air énergie » :

THÉMATIQUE DU PCAET	MEMBRES
Énergie	Clément BRESCIANI , Salarié de l'association Les vagabonds de l'énergie Xavier LEMOINE , Directeur de l'Aménagement Territorial et de l'Environnement au GPMR
Mobilité	Bernard CHAMPEAUX , Président du Comité pour les transports en commun - CPTC Sylvie FUSIL , Représentante de l'Association Alternatiba Christelle CUBAUD , Vice-présidente de l'AF3V et commerçante rouennaise
Architecture, urbanisme et logement	Boris MENGUY , Directeur du CAUE76 (Président du conseil d'évaluation de la transition écologique) Lucien BOLLOTTE , Président de la SEMRI Isabelle CHESNEAU , Directrice fondatrice d'Architectures In Situ
Environnement : agriculture, forêt et biodiversité	Romain DEBRAY , Responsable de l'Agence Normande de la Biodiversité - ANB Valérie GENOUVILLE , Chef de projet territorial Rouen-Seine - Chambre d'agriculture
Santé et qualité de l'air	Myriam BLANCHARD , Chargé de projets en épidémiologie - Santé Publique France Catherine TARDIF , Représentante de l'Association Effet de serre toi-même
Secteurs tertiaire et industriel	Laurence BERTHO-DEBEL , Directrice fondatrice d'INFLUEL Jean-Michel THOUVIGNON , Membre fondateur du Club INNE, SYMBIETAL Florence GUENTCHEFF , Directrice Générale de Logistique Seine Normandie
Dynamique territoriale et approche transversale	Louis-Mathieux ROUX , Responsable de plaidoyer Villes & Territoires durables du WWF-France Lorraine VILLAUME , Citoyenne et membre du Conseil consultatif de développement (2014-2019) Christine LEROY , Citoyenne et membre du Conseil consultatif de développement (2014-2019) Laurent YON , Vice-président de l'Université de Rouen

Le Conseil est présidé par un membre proposé par la Métropole et validé par le groupe. Il est l'interlocuteur principal de la Métropole et le représentant du conseil d'évaluation. En tant que président, il a la charge d'animer les plénières du conseil, de coordonner la rédaction du rapport annuel et de communiquer en fonction des sollicitations de la presse.

Le Président s'est entouré d'un bureau composé de deux autres membres. Il a été proposé de renouveler le Président et le Bureau après une première phase de travail du Conseil, courant 2021.

La Métropole assure, quant à elle, un appui administratif au fonctionnement du Conseil : invitations, comptes-rendus, mise à disposition de salles de réunions, sollicitation des services compétents et des intervenants extérieurs selon les thématiques étudiées, mise en page des avis annuels, reprogrammation...

Un regard extérieur pour renforcer la transition du territoire

Lors de sa première réunion, le Conseil d'Évaluation s'est donné pour objectifs de :

- Accompagner le territoire dans la transition écologique
- Apprécier, vérifier que les politiques de la Métropole et les engagements des acteurs du territoire contribuent bien à la trajectoire-objectif fixée par le PCAET
- Constituer une démarche d'évaluation participative apportant un regard extérieur

Cette démarche se veut progressive et se traduira par :

- Le suivi des objectifs du Plan Climat et de la démarche COP21
- L'évaluation des effets des actions de la Métropole et des acteurs du territoire
- La rédaction d'un avis annuel sur la politique évaluée et sur ses résultats

Elle s'inscrit dans un calendrier de travail progressif :

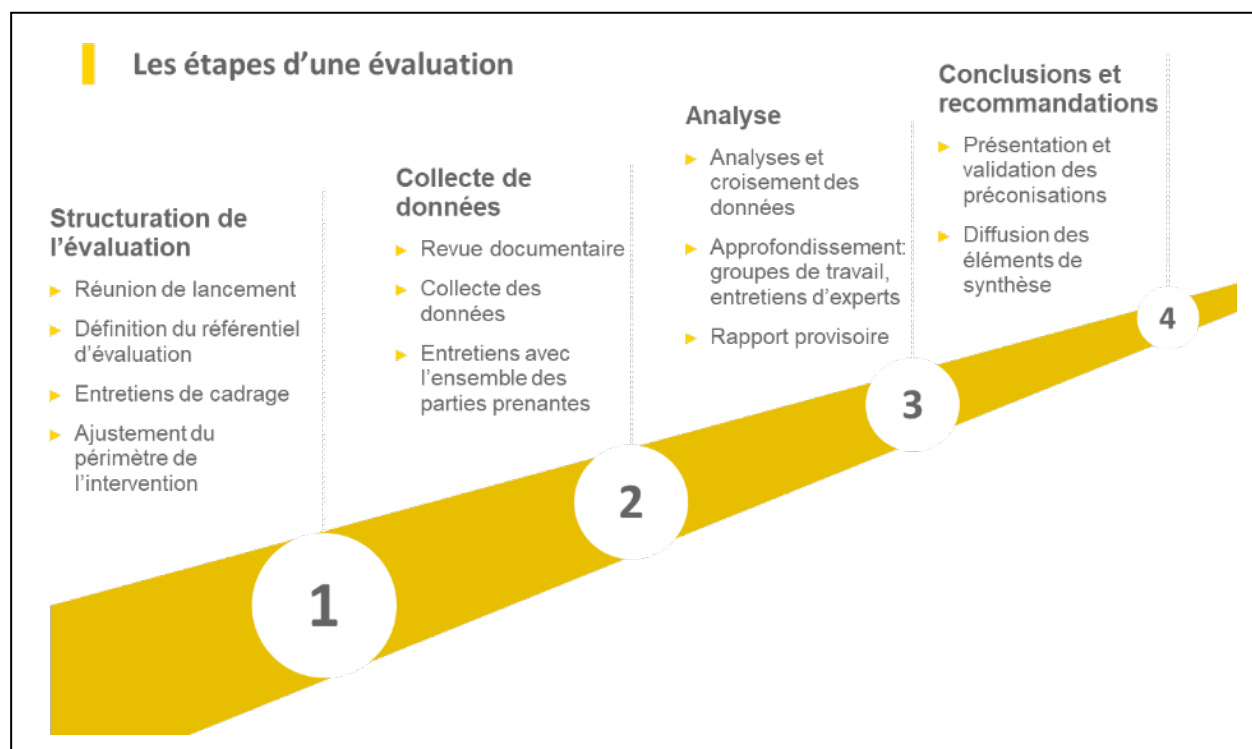
- 2020 - 2021 **Approche méthodologique** (définition des méthodes de travail, organisation des indicateurs de suivi et d'évaluation, articulation avec les services de la Métropole...)
- 2021 **Premiers travaux en lien avec les politiques MRN en cours**, par exemple l'évaluation du PDU (Plan des déplacements urbains) en vue de l'élaboration du PDM (Plan des mobilités)
- 2022 - 2023 **Auto-saisine du Conseil** sur des sujets fondamentaux qui nécessitent un travail approfondi
- 2025 **Vision globale sur la dynamique du territoire** avec la construction et le suivi d'un tableau de bord

Approche méthodologique et premiers travaux

L'année 2020 et le début de 2021 ont été perturbés par la crise sanitaire. Alors que le Conseil d'Évaluation était au début de sa mission, le confinement puis les diverses mesures de distanciation n'ont pas permis au groupe de se réunir en présentiel depuis plus d'un an. Le groupe a ainsi dû apprendre à travailler ensemble à distance et s'adapter à des nouvelles formes de collaboration. Si cela a pu ralentir la mise en place d'une cohésion de groupe et d'une dynamique collective de travail, celle-ci a néanmoins pu être établie à partir du deuxième semestre 2020.

Les premières séances de travail en 2020 ont consisté à créer une « culture commune » de l'évaluation et des politiques de transition écologique. Elles ont permis de renforcer la compréhension collective des objectifs du Conseil d'évaluation. Trois séances de travail ont ainsi contribué à établir cette culture commune :

> Février 2020 : présentation des méthodes d'évaluation



Principaux enseignements :

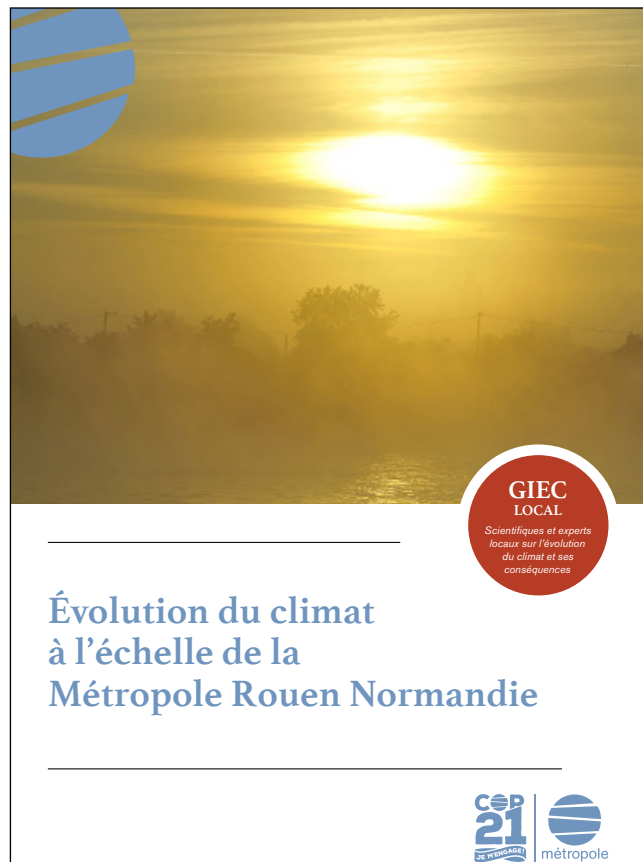
- Les enjeux et étapes de l'évaluation.
- Définir les questions évaluatives.
- Évaluation ex-ante / évaluation ex-post.

> Juin 2020 : Intervention du Maire de Loos-en-Goëlle : une expérience de transition écologique dans un territoire en crise. Principaux enseignements :

- L'articulation, la coopération et l'implication des acteurs du territoire sont des clés de réussite. Elles sont génératrices de fierté et contribuent à une vision partagée. Il faut partir de ce qui fait rêver et nourrir la capacité à agir des personnes.
- Complexité de la méthode : le changement s'effectue sur le temps long et suppose une approche systémique. Les expérimentations, les approches itératives sont importantes.
- Il est difficile, mais nécessaire, de faire une évaluation de l'utilité sociétale.

> Octobre 2020 : présentation des premiers résultats du GIEC. Principaux enseignements :

- Le dérèglement climatique est un sujet sous-estimé par le grand public.
- Il reste peu de temps pour agir : 10 ans avant un emballement. Mais on constate déjà des effets importants, et on a déjà pris du retard.
- Complexité : Cela risque de s'aggraver avec des cumuls d'aléas, des combinaisons d'effets. Il y a une multiplicité d'enjeux et de problématiques. Il est important de travailler en transversalité et de hiérarchiser pour préparer l'avenir.



À l'issue de ces ateliers, les membres du Conseil ont partagé les enjeux de leur travail d'évaluation :

- Discernement / efficacité

L'évaluation est consubstantielle à la mise en œuvre de la politique. Elle doit être une aide, permettre de repérer ce qui est important, hiérarchiser. Dans un contexte d'urgence, il faut pouvoir réajuster rapidement, évaluer les démarches en cours rapidement.

Elle doit prendre en compte l'évolution du contexte (ex. incendie du pont Mathilde, accident Lubrizol, post-covid) et les évolutions structurelles des comportements (développement des mobilités actives) et de la société (changement de la mobilité domicile/travail, développement du télétravail, usage des transports en commun...). Face à ces évolutions, les objectifs des politiques publiques sont-ils suffisants ou doivent-ils être révisés ?

- Urgence / équité

Dans l'urgence, les actions mises en place peuvent écartier des pans entiers de la société. Il est important de porter cette prise de recul sur l'équité sociale, le bien-être, ...

- Communication/appropriation

Enjeu à communiquer, montrer les avancées positives, permettre le partage et l'appropriation. L'écoute de points de vue d'acteurs variés est nécessaire.

- Performance / pertinence / utilité sociétale

Si l'évaluation se limite à la mesure de l'efficacité, on va rendre compte de la performance, mais pas de la pertinence. Il semble donc indispensable de mener une réflexion sur l'utilité sociétale.

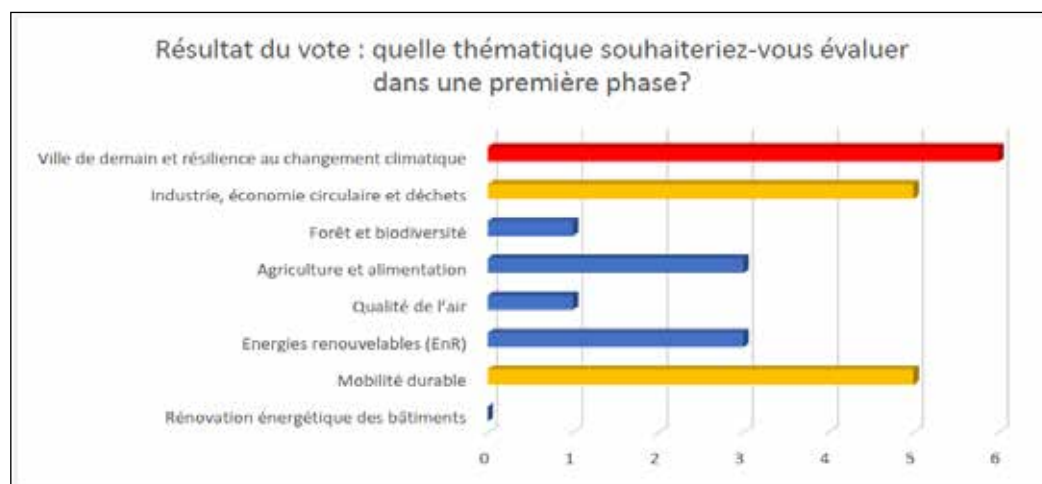
- Cohérence des politiques publiques

L'évaluation doit également prendre en compte la cohérence des politiques publiques entre elles et leur déclinaison opérationnelle. Il s'agit de mieux définir l'ensemble des approches stratégiques à travers leur cohérence, leur articulation, les éventuelles approches antagonistes, la priorisation des enjeux de mobilité...

Des réflexions sur les ressources attribuées (budget, moyens humains) ont été évoquées mais pour l'instant non étudiées (faute de méthodologie définie).

Une première analyse orientée autour de 3 sujets prioritaires

Sur ces premières bases, en juin et juillet 2020, le Conseil d'Évaluation a commencé à élaborer sa propre méthode de travail. Le panorama des enjeux du territoire, des objectifs du PCAET et de la dynamique territoriale ont été présentés au groupe. Un questionnaire a permis de déterminer les thématiques qui intéressaient le plus les membres :



Les échanges ont montré de nombreuses pistes de travail sur chacune des thématiques. Les membres ont conclu à la nécessité de resserrer le périmètre d'étude et de s'appuyer sur l'actualité des politiques métropolitaines (révisions du plan de déplacement et du schéma de cohérence territoriale) qui ouvrent des marges d'actions plus importantes. Les membres ont ainsi proposé de commencer leur travail d'évaluation autour de trois thématiques :

- Les politiques de mobilité durable : la mobilité est un enjeu fort pour le territoire. La pandémie de COVID19 a permis l'émergence de nouvelles initiatives et la question du « contournement est de Rouen » (A133-A134) est un sujet important.
- La stratégie de résilience du territoire face au changement climatique : cette thématique est transversale et fondamentale, tous les secteurs d'activité sont concernés. Les modèles économiques et l'organisation de la ville déterminent beaucoup de nos comportements.
- L'utilité sociétale de l'ensemble des politiques de transition écologique : ce groupe a vocation à évaluer les politiques publiques ex-ante et ex-post. Il peut être le garant de la transversalité des travaux.

3/ La méthodologie employée par chaque groupe

GROUPE DE TRAVAIL MOBILITÉ	GROUPE DE TRAVAIL RÉSILIENCE	GROUPE DE TRAVAIL UTILITÉ SOCIÉTALE
<p>Le groupe s'est fixé un travail en plusieurs étapes dont la synthèse est présentée ci-dessous :</p> <p>1. Présentation des enjeux du Plan de Déplacement Urbain, approuvé en 2014</p>	<p>Le groupe de travail a progressé dans ses réflexions et analyses au travers des étapes suivantes :</p> <p>1. Définition et mesure de la résilience</p>	<p>Le groupe s'est fixé un travail en plusieurs étapes :</p> <p>Définition de l'utilité sociétale</p>
<p>2. Présentation de l'articulation des politiques de mobilité à travers la grille de lecture du SCoT (suivant nouvelle ordonnance de la loi ELAN de juin 2020</p>	<p>2. Atelier de travail avec des membres du GIEC LOCAL autour des impacts du changement climatique : première étape ayant permis de faire un tri entre les thèmes de réflexion possibles et la définition d'une organisation méthodologique dans cette analyse</p>	<p>2. Première analyse du PCAET et de la COP21 sur la base des 11 thèmes relatifs au bien-être listés par l'OCDE : logement, revenu, emploi, liens sociaux, éducation, environnement, engagement civique, santé, satisfaction, sécurité, équilibre travail-vie</p>
<p>3. Première analyse sur la pertinence des objectifs du PCAET et de la cohérence des politiques métropolitaines de mobilité</p>	<p>3. Orientation de la suite du travail autour de la préservation de la ressource en eau et la gestion du risque inondation</p>	<p>3. Entretiens auprès des élus sur l'utilité sociétale visée dans les politiques PCAET et COP21, précédés d'entretiens à titre « expérimental » auprès des techniciens de la métropole</p>
<p>4. Formalisation d'un premier avis sur la pertinence et la cohérence des politiques de mobilité</p>	<p>4. Présentation du service en charge du grand cycle de l'eau à la Métropole et du Syndicat du bassin versant</p>	<p>4. Enquête auprès de citoyens, à faire faire par un groupe d'étudiants en anthropologie et/ou sociologie, pour traiter des questions suivantes :</p> <p>Comment les gens perçoivent l'évolution du territoire (changements positifs ou négatifs) ?</p> <p>Qu'est-ce qui fait la qualité de vie selon eux ?</p> <p>Quelles sont les questions que les gens se posent sur l'avenir du territoire ? quel futur positif imaginent-ils ?</p>
<p>5. Analyse du dossier d'évaluation du PDU2014-2020, réalisé par les services de la Métropole (EPMD)</p>	<p>5. Questionnements et échanges, qui ont permis de centrer un premier périmètre d'étude autour des enjeux suivants :</p> <p>Foncier et occupation des sols : artificialisation des sols, évolution des pratiques des agriculteurs, gestion des bassins de rétention, protection des zones de captage</p> <p>Gestion de l'utilisation de l'eau par l'industrie</p> <p>Traitement des eaux usées</p>	
<p>6. Entretiens auprès des élus sur la cohérence des politiques de mobilité visée dans les politiques PCAET et COP21, précédés d'entretiens à titre « expérimental » auprès des techniciens de la métropole.</p> <p>À ce jour, les étapes 1 à 3 ont été réalisées. Une synthèse est présentée ci-dessous.</p>	<p>6. Investigations complémentaires</p> <p>Le groupe de travail est arrivé au stade des investigations complémentaires qui sont donc à venir. Une synthèse de leurs réflexions est présentée ci-dessous.</p>	

4/ Conclusions et avis du Conseil

Le travail mené par le Conseil d'Évaluation conduit à des premières conclusions portant sur le fond ainsi que sur la méthode et le rôle du Conseil.

Sur le fond, les synthèses des travaux des trois groupes de travail sont présentées dans les parties suivantes.

Sur la méthode et le rôle, il convient tout d'abord de noter que le travail réalisé par les membres bénévoles du conseil d'évaluation ne peut et ne doit pas être comparé à celui d'un bureau d'études. Il permet de repérer les manques, mettre en avant les paradoxes et les marges de progression dans les politiques publiques relatives à la transition écologique, mais aussi d'apporter des éléments de preuves de réussite de ces politiques.

Le rôle du Conseil est conçu par ses membres comme une participation à l'amélioration des politiques publiques, rendue d'autant plus nécessaire dans le champ de la transition écologique qu'il y a urgence à agir et qu'il est important d'avoir une interaction très régulière entre action et évaluation pour adapter les politiques au fur et à mesure, sans attendre une prise de recul sur un pas de temps long. La démarche d'évaluation se définit ainsi comme un travail pro-actif, fait « à chaud », consubstantiel de la mise en œuvre des actions, ce qui n'exclut pas de prévoir des phases de réflexion plus transversales et prospectives.

Les trois groupes de travail ont eu des approches distinctes mais qui se complètent ou s'emboîtent à la manière de poupées russes, d'une approche plutôt matérielle à une prise de recul plus large incluant davantage d'immatériel :

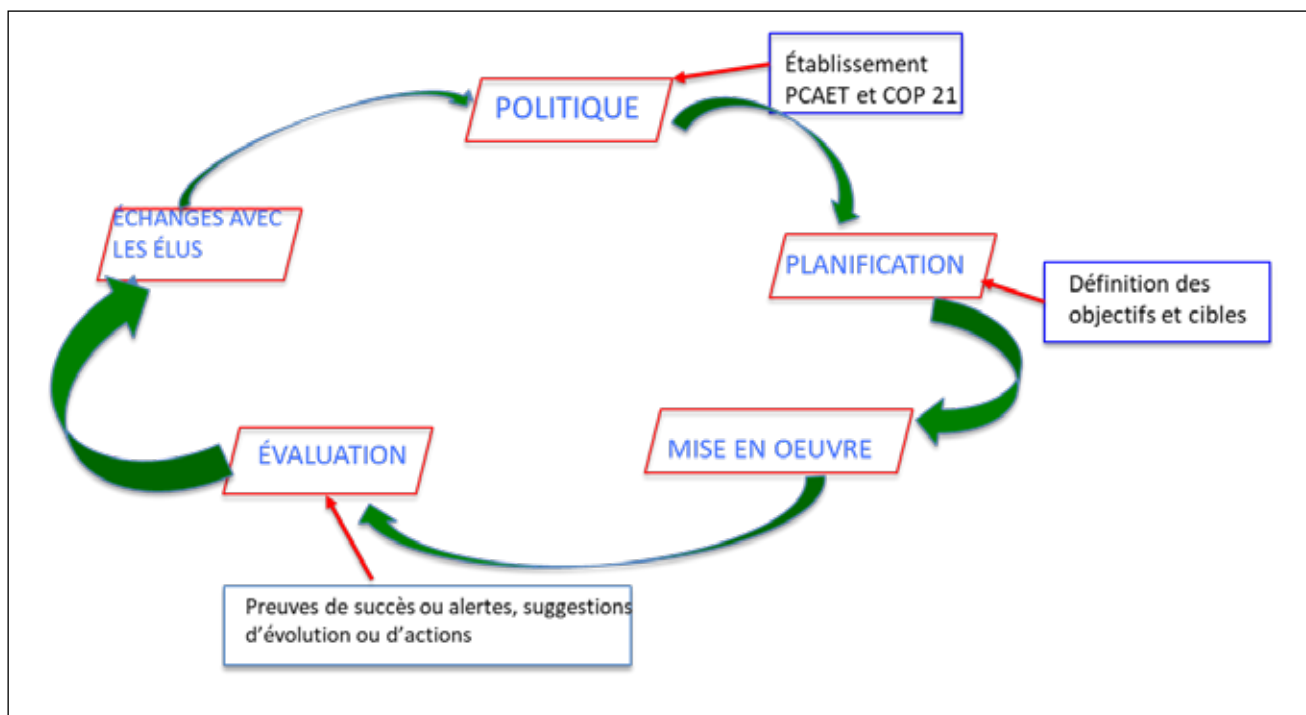
- Groupe mobilité : évaluation plutôt concrète et chiffrée.
- Groupe résilience : méthodes et débats sur des questions complexes.
- Groupe utilisé sociétale : focus sur l'individu, le ressenti et la qualité de vie.

La synthèse de ces travaux permet de confronter les grandes politiques structurelles de la Métropole avec les politiques existantes (objectifs du PCAET et de la COP21) et de faire ressortir des premiers enseignements.

À ce stade, le Conseil d'évaluation a travaillé principalement sur l'évaluation ex-ante :

- Intentions politiques.
- Effets que l'on peut attendre de ces intentions politiques.
- Cohérence des politiques au regard des enjeux.
- Cohérence des actions concrètes au regard des objectifs.

À mesure de la mise en place des politiques, le travail pourra également porter sur l'évaluation ex-post : les politiques ont-elles été mises en place, ont-elles produit les effets attendus ?



5/ Groupe de travail « mobilité » : synthèse des premiers travaux

1. Pourquoi évaluer les politiques de mobilité ?

Véritables veines du territoire par son effet d'entraînement sur le fonctionnement des espaces, les transports constituent également des sources de nuisances et d'émissions de polluants atmosphériques. Ce secteur d'activité est en effet responsable de 22 % des émissions de gaz à effet de serre et représente le 1^{er} secteur émetteur d'oxydes d'azote sur le territoire de la Métropole. La mobilité durable représente un axe central dans le succès de la transition énergétique et écologique du territoire. L'enjeu pour la mobilité de demain réside dans la capacité à favoriser et à faciliter la multimodalité (choix du mode de déplacement) et l'intermodalité (combinaison des modes) afin de répondre à la complexité et à l'imprévisibilité des déplacements, avec la perspective de promouvoir l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la Métropole Rouen Normandie a permis de renforcer son ambition en matière de mobilité durable en fixant des objectifs d'évolution de la part modale des déplacements en faveur des modes actifs et des transports en commun : le PCAET prévoit ainsi à l'horizon 2030 un déplacement sur deux en mode alternatif à la voiture particulière à horizon 2030.

Ces objectifs sont en cohérence avec les orientations stratégiques du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et seront déclinés opérationnellement lors de la révision du Plan de mobilité (PdM) à partir de 2021 et viendront en appui du déploiement du modèle multimodal de déplacements de la Métropole. Dans ce contexte, la cohérence des politiques apparaît comme un enjeu fondamental dès lors que les politiques sectorielles ont souvent des effets qui s'étendent au-delà des seuls secteurs qu'elles entendent viser. Elles sont le plus souvent dynamiques avec des conséquences qui s'étalent dans le temps. Aussi, il apparaît essentiel que les différentes politiques parviennent à soutenir de manière complémentaire et efficace les objectifs de mobilité durable. Idéalement, ces politiques devraient entrer en synergie, se renforcer mutuellement pour atteindre les objectifs fixés.

Le Conseil d'évaluation a ainsi souhaité organiser son avis autour de 3 grandes questions évaluatives :

- **Évaluation de la pertinence des ambitions de la politique de mobilité de la Métropole** : Comment les objectifs de la Métropole prennent en compte l'évolution du contexte (ex. incendie du pont Mathilde, post-covid) et les évolutions structurelles des comportements (développement des mobilités actives) et de la société (changement de la mobilité domicile/travail, développement du télétravail, usage des transports en commun...) ? sont-ils suffisants ou doivent-ils être révisés ?
- **Dans quelle mesure est-elle intégrée dans les autres politiques : PCAET, SCoT, PLUi, PdM... ?** Comment les autres politiques (SCoT, PLUi, PdM, PLH, programme TIGA...) prennent en compte ou sont compatibles avec cette thématique. Il s'agit de mieux définir l'ensemble des approches stratégiques à travers leur cohérence, leur articulation, les éventuelles approches antagonistes, la priorisation des enjeux de mobilité...
- **Dans quelle mesure les ressources attribuées (budget, moyens humains) sont-elles en cohérence avec les objectifs fixés ?**

2. Méthode de travail retenue par le groupe

Le groupe s'est fixé un travail en plusieurs étapes. À ce jour, les étapes 1 à 3 ont été réalisées. Une synthèse est présentée ci-dessous.

1. Présentation des enjeux du Plan de Déplacement Urbain, approuvé en 2014.
2. Présentation de l'articulation des politiques de mobilité à travers la grille de lecture du SCoT. En effet, la nouvelle ordonnance de la loi ELAN (juin 2020) positionne les SCoT au cœur des politiques métropolitaines ; le SCoT devient ainsi « SCoT intégrateur » dont les orientations stratégiques se déclinent thématiquement au sein des documents de planifications des collectivités territoriales.
3. Première analyse sur la pertinence des objectifs du PCAET et de la cohérence des politiques métropolitaines de mobilité.
4. Formalisation d'un premier avis sur la pertinence et la cohérence des politiques de mobilité.
5. Analyse du dossier d'évaluation du PDU2014-2020, réalisé par les services de la Métropole (EPMO).
6. Entretiens auprès des élus sur la cohérence des politiques de mobilité visée dans les politiques PCAET et COP21, précédés d'entretiens à titre « expérimental » auprès des techniciens de la métropole.

3. Bilan des premiers travaux engagés

Analyse de la pertinence des politiques de mobilité

Une nouvelle vision à affirmer et à mettre en œuvre : il faut saluer les efforts réalisés, et se féliciter des premiers résultats obtenus. Par exemple : les investissements réalisés en faveur des transports en commun, et la progression de leur fréquentation en ayant résulté (+ 30 % en 10 ans).

Nos ambitions ne sont toutefois plus à la mesure de l'évolution de la crise climatique : nous devons les réviser à la hausse. Les objectifs et les préconisations qui sous-tendent nos projets actuels ont été établis sur la base des connaissances climatiques dont nous disposions en 2015, mais les réactualisations publiées par le GIEC en 2018 révèlent une aggravation de la crise et appellent la mise en œuvre urgente de politiques plus ambitieuses. Rappelons notamment l'objectif d'une neutralité carbone à l'horizon 2050 affiché par la Stratégie Nationale Bas Carbone. Objectif nécessitant la définition de jalons intermédiaires. Il en découle la nécessité de réévaluer nos objectifs, d'adapter nos plans d'action et d'accélérer la mise en œuvre des mesures les plus efficaces. Pour ce faire, il convient en particulier de développer une approche large incluant les modes actifs et les modes partagés, et raisonner en termes d'usage autant que de développement des infrastructures.

Temporalité et articulation des stratégies : les membres sont bien conscients de la difficulté, car il faudra modifier le contenu de plusieurs documents d'orientation (SCoT, PLUi, PCAET) qui ont été légitimement approuvés et sont légalement applicables pour de plusieurs années. La temporalité du SCoT n'est hélas pas celle de la crise climatique.

Il est également à noter que le SCoT représente un document cadre fixant des orientations stratégiques pour la métropole sans opposabilité directe. Les documents de planification (PLUi) doivent être compatibles avec le SCoT (et non conformes). Les membres s'interrogent également sur la cohérence des objectifs et leur déclinaison dans les plans d'actions. À titre d'exemples,

- L'objectif PCAET « 1 déplacement sur 2 en déplacement alternatif à la voiture individuel » ne paraît pas clairement dans les actions mises en œuvre par la Métropole. Il s'agit d'un enjeu du futur PDM de décliner et de rendre opérationnel cet objectif à travers par exemple le schéma directeur des mobilités actives.
- Certains projets d'urbanisme commercial (Tourville, Grand Quevilly – Bois Cany) semblent ne pas être concordants avec les politiques de réduction de la mobilité dite « mobilité contrainte ». Ces nouvelles zones ne seront pas connectées en TC, obligeant à une accessibilité automobile. Il conviendrait en tout état de cause de revisiter les projets en phase d'étude. La temporalité des projets à long terme explique en partie ce décalage avec les ambitions métropolitaines. De nouvelles grilles de lectures devraient être élaborées pour intégrer la mixité fonctionnelle¹ à différents niveaux (armature urbaine prise en compte dans la planification, mais aussi quartiers et pôles locaux d'urbanisation, par exemple autour des stations de transport collectif) en vue de créer des « villages urbains » et de réduire la mobilité contrainte.

► Notre groupe devrait dès lors questionner les élus sur ces sujets notamment vis-à-vis des opportunités que représentent la révision du SCoT, du PDM et du PLUi.

► Les membres du conseil saluent l'affirmation politique des élus de la Métropole qui ont déclaré l'état d'urgence climatique sur notre territoire. Conscients de la temporalité des documents de planification, les membres proposent d'étudier les leviers d'évolution possibles de ces documents (ex. PLUi) pour renforcer les ambitions de la Métropole en matière de mobilité durable face à l'urgence climatique. Il semble important d'interroger les élus sur la déclinaison opérationnelle (à court terme) de leurs ambitions en matière de mobilité.

Analyse détaillée : Deux enjeux principaux ressortent des échanges entre les membres :

a) **La sobriété foncière**

- **Une ambition à renforcer :** Le PCAET et le PLUi ont renforcé l'ambition de la Métropole et ont permis un travail avec les communes pour réduire la consommation des espaces pour l'habitat (division par 2). Des emplacements réservés pour les pistes cyclables et les cheminements piéton (en lien avec les parkings P+R) sont également identifiés dans le PLUi.

Il est souligné que l'objectif du SCoT « *intensifier la densité de construction autour des TC structurants et des gares (+10 %)* » est retraduit dans le règlement du PLUi en tant que possibilité et non prescription contraignante. Cet objectif (+10 %) a été fixé à dire d'expert.

► Il faut aller plus loin ; la Métropole vient de déclarer l'urgence climatique lors du Conseil Métropolitain de décembre 2020. Il est aussi proposé que tous nos documents d'orientation et tous nos projets opérationnels s'inscrivent dans le respect des Accords de Paris et ses modalités de mise en œuvre les plus ambitieuses en l'état actuel des dernières données scientifiques.

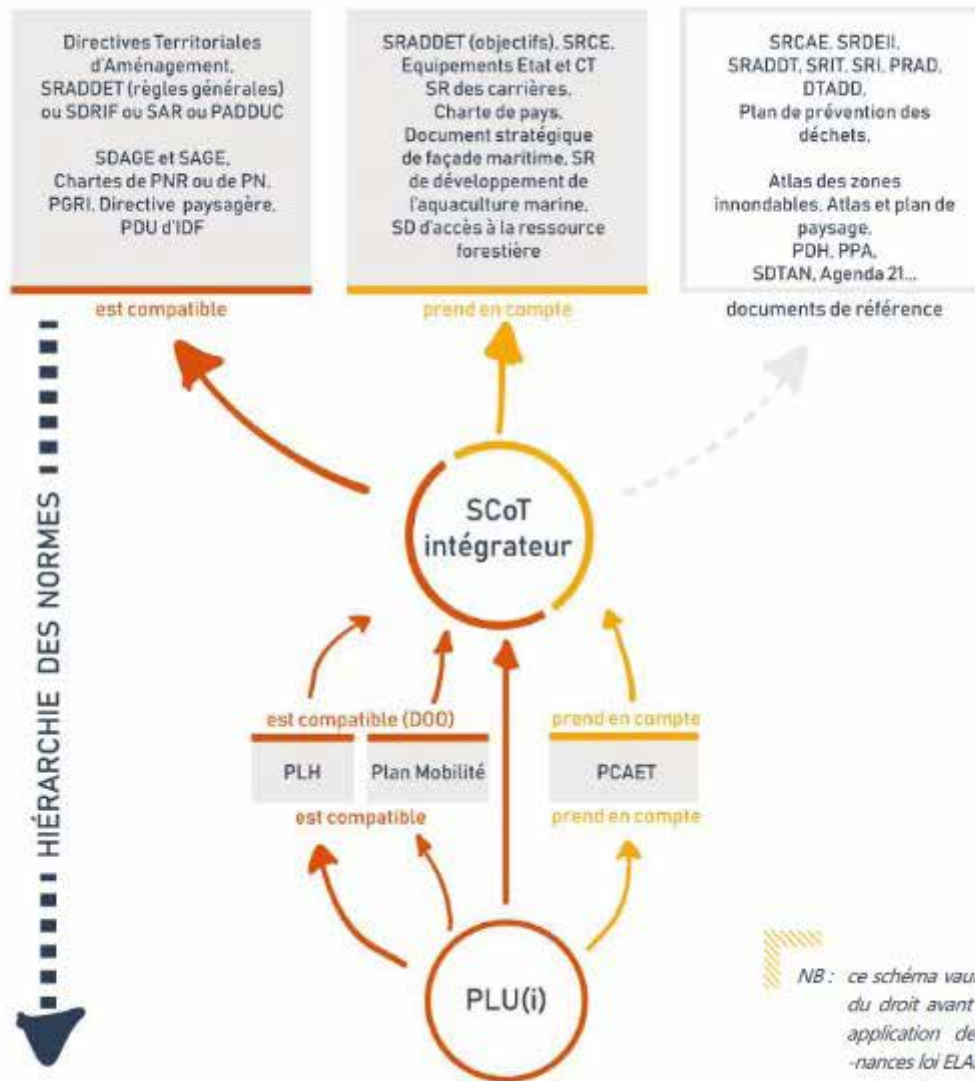
► Le nouvel enjeu de zéro artificialisation nette est mis en avant. Cet enjeu transversal se traduit dans la suppression de consommation des espaces (naturels, agricoles, forestiers), la préservation de la biodiversité, la réduction des déplacements domicile-travail, le développement des TC, la lutte contre le changement climatique. En complément, la renaturation de certains espaces peut être explorée, la désimperméabilisation constituant également un enjeu important y compris en termes de gestion des risques d'inondation... Les membres du Conseil invitent la Métropole à ne pas attendre la transcription de cet objectif dans la loi française et à l'inscrire le plus rapidement possible (notamment lors de la révision du SCoT) pour anticiper, accompagner la transition écologique du territoire et faciliter sa mise en œuvre dans les projets d'aménagements du territoire.

► Il est nécessaire que l'aménagement et l'organisation de l'espace urbain permettent aux habitants de s'engager dans leur transition modale. En effet, le carbone émis par la mobilité des futurs habitants de ces lotissements excentrés viendrait neutraliser de nombreux efforts réalisés en matière de sobriété énergétique. Or, à ce jour, dans de nombreux cas, ce n'est pas l'insuffisance de l'offre en transports en commun qui les en dissuade, mais le sous-équipement de leur secteur résidentiel en commerces et en services de proximité (cf. démonstration de B. Champeaux).

- Il en ressort une approche « polyfonctionnelle » :
- l'évolution vers un urbanisme de proximité est le principal levier de la maîtrise des besoins en stationnement, et donc de requalification de l'espace urbain. D'où l'absolue nécessité de relancer en priorité le concept de « *village urbain* » **en réutilisant les travaux effectués en 2018 par le CCD.**
- les questions de mobilité et de stationnement ne doivent pas être traitées de façon cylindrique, mais au contraire abordées selon une approche transversale, et fondée sur une analyse des usages de l'espace urbain.

¹ Définition de la mixité fonctionnelle : il s'agit, en effet, de définir l'équilibre territorial des usages et occupations des sols le plus judicieux au regard des besoins à satisfaire et de la protection de l'environnement. La mixité fonctionnelle s'inscrit dans une logique globale d'appréhension simultanée de toutes les fonctions urbanistiques d'un territoire et vise à prévenir les conséquences imputées à la mono fonctionnalité : consommation d'espace excessive et altération des milieux, fragilisation des centralités urbaines, accentuation de la pollution atmosphérique liée à la multiplication des déplacements.

Le SCoT intégrateur dans la hiérarchie des normes



- **Évolution des documents de planification : lors de l'atelier, les membres ont questionné les services sur les possibilités d'évolution des documents d'urbanisme.** Le bilan du SCoT (en cours, 2020-2021) permet de réinterroger les orientations stratégiques du territoire et pourra conduire – selon les arbitrages politiques – à une révision.

- En ce qui concerne le PLUi, celui-ci vient d'être approuvé en février 2020. Il s'agit de la déclinaison opérationnelle des orientations stratégiques en termes d'urbanisme. Afin de répondre au plus près aux réalités de terrain, il est prévu de réviser régulièrement ce document. Une 1^{ère} modification est prévue en 2021 et concernera des éléments réglementaires (zonage).

► Il est souligné l'importance de faire des retours d'expérience sur les éléments conjoncturels qui impactent les mobilités : par exemple, la mobilité a évolué rapidement suite au COVID, à la fermeture du pont Mathilde... Il serait intéressant d'étudier l'évolution des comportements et des infrastructures temporaires afin de développer de nouvelles mobilités durables.

- **Réservations foncières en faveur de la mobilité durable.** Les emplacements réservés (ER) liés à la mobilité durable dans le PLUi correspondent à des cheminements / maillages piétonniers (en grande majorité à destination des communes et non de la Métropole). Les services peuvent fournir la liste de ces emplacements réservés par commune pour l'ensemble du territoire. Toutefois, ces éléments ne permettront pas de « traduire » une politique métropolitaine : les ER étant surtout liés à des projets communaux de maillages piétons très locaux.

► Les membres du Conseil appellent à la mise en œuvre d'une politique métropolitaine vis-à-vis des réservations foncières en faveur d'une mobilité durable ; le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) pourra toutefois apporter très prochainement des réponses.

► Ces réflexions en matière de réservation foncières doivent également permettre le développement des transports en commun et des infrastructures TCSP.

- **Stationnement :** la plupart des programmes immobiliers à venir devraient se concentrer dans les faubourgs ou les proches banlieues, dans une logique de maîtrise de l'étalement urbain et de reconstruction de la ville sur la ville. Ils devraient donc, à moyen terme, être tous très bien desservis par les transports en commun et le réseau cyclable. Leurs habitants devraient donc peu à peu se soustraire à leur dépendance à la voiture... à condition toutefois que l'aménagement et l'organisation de l'espace urbain leur permette de s'engager dans leur transition modale. Toutefois, il est observé un décalage temporel entre l'émergence rapide de nouveaux programmes immobiliers et l'organisation de l'espace urbain qui demande des investissements à moyen/long termes.

- Ce décalage se traduit dans les prescriptions en matière de stationnement (cf. PLUi) qui favorise l'usage de la voiture en auto-solisme : **dans la plupart des quartiers durables européens, il est observé des règles de stationnement autour de 0,5 place de stationnement par unité d'habitation, règles nettement inférieures à celles prescrites dans le PLUi de la Métropole (chiffres à préciser).**

► Les membres du Conseil appellent à réviser les objectifs en

matière de stationnement en prenant toutefois en compte les impacts sociaux d'une diminution des possibilités de stationnement à proximité des logements. Cela nécessite une meilleure articulation temporelle entre la desserte des transports en commun et la programmation immobilière. Un accompagnement des changements de pratiques semble également nécessaire afin de réunir les conditions d'acceptabilité de cette proposition.

b) **Le développement des transports en commun**

- **Une ambition à renforcer :** Concernant l'évolution des parts modales de mobilité, le PCAET fixe une part de 14 % pour les TC en 2030. C'est trop peu : Strasbourg Métropole est déjà à 16 %, et les villes germaniques à 20 ou 30 %. Il n'est pas crédible de se fixer un objectif inférieur aux réalités observables ailleurs à ce jour. En outre, même avec 50 % de véhicules propres en 2040, la neutralité carbone ne serait possible que pour un partage modal équilibré à 4 x 25 %, ce dont nous sommes très loin :

Afin de compléter cette analyse, il est demandé des compléments d'information sur l'analyse des Enquête Ménages Déplacements (EMD). L'ensemble des résultats sont disponible sur le site de la Métropole : <https://www.metropole-rouen-normandie.fr/enquete-menages-deplacements>. Une présentation des résultats pourra être faite en séance sous demande des membres.

Les membres demandent également des données sur l'évolution de la fréquentation des transports en commun liés au COVID (comparaison 2019-2020). Cette demande sera transférée aux services.

► Il est proposé que soit engagé un ambitieux programme de mise à niveau de nos infrastructures de TCSP, consistant en la construction, en deux ou trois mandats, d'un réseau de tramways (et de quelques lignes de BHNS) qui soit en mesure d'absorber les flux associés à une réelle transformation de nos pratiques de déplacements. En clair l'objectif d'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 implique de multiplier par 2 à terme, la capacité de notre réseau, et de définir avec précision les étapes intermédiaires permettant d'y parvenir.

Cette proposition n'a rien de déraisonnable : elle tend simplement à rattraper le retard que nous avons pris sur d'autres agglomérations de dimension comparable, comme Strasbourg ou Montpellier, déjà équipées de réseaux de tramways étendus et maillés.

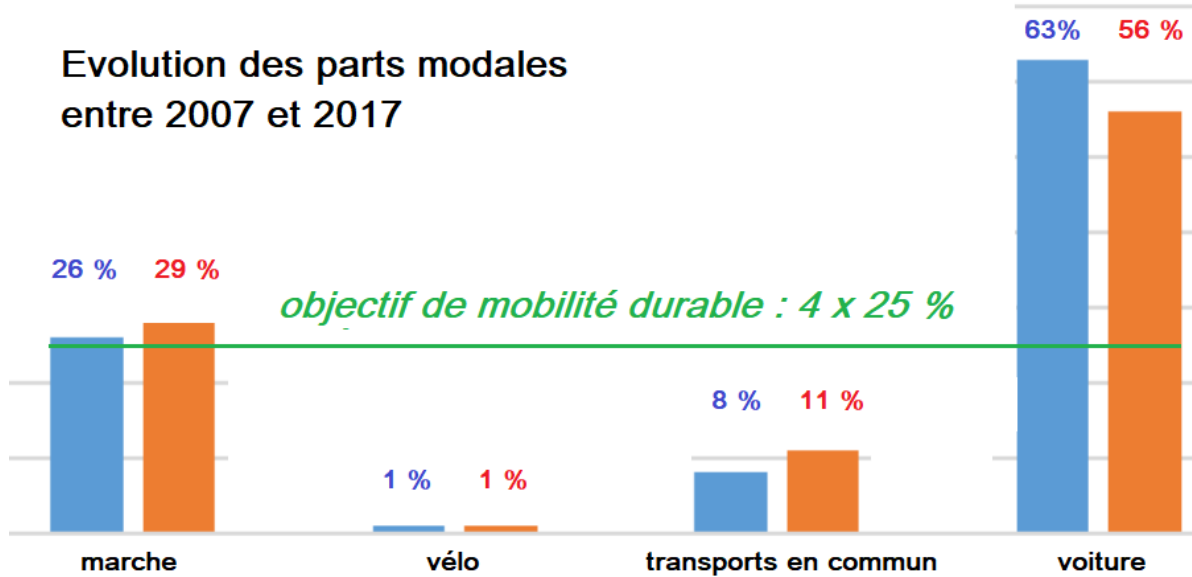
► Il serait souhaitable, dès maintenant, de procéder aux réservations foncières nécessaires.

▪ **Déclinaison opérationnelle des objectifs**

Les membres souhaiteraient avoir des précisions sur la déclinaison opérationnelle de la stratégie de la Métropole en termes de mobilité durable. Le PCAET a permis de définir des objectifs d'évolution des parts modales ; toutefois il n'existe pas d'objectif chiffré, décliné suivant différentes étapes temporelles pour traduire l'ambition de neutralité carbone : *ex. nombre de km de pistes cyclables, évolution de la motorisation du parc de véhicules sur le territoire...* Il s'agit d'un enjeu fort pour la révision du Plan de Mobilité.



Evolution des parts modales entre 2007 et 2017



4. Principales questions/remarques à aborder dans un entretien avec les élus

a) Thématiques prioritaires

Les membres du GT invitent les élus à se saisir des opportunités que représentent la révision du SCOT, du PDM et du PLUi afin de faire évoluer les documents de planification en lien avec les nouvelles ambitions politiques affichées en début de mandat (urgence climatique, neutralité carbone...), notamment sur les thématiques suivantes :

Sobriété foncière en lien avec les enjeux du « zéro artificialisation nette ». Les membres invitent la Métropole à se saisir des opportunités qui se présentent, en particulier avec la prochaine approbation de la loi « Climat et résilience » pour inscrire des objectifs ambitieux en matière de sobriété foncière. Ceci en vue d'anticiper, accompagner la transition écologique du territoire et faciliter sa mise en œuvre dans les projets d'aménagement du territoire.

Transports collectifs et mobilités actives et partagées. Les membres proposent que soit engagé un ambitieux programme de mise à niveau de nos infrastructures de TCSP, consistant en la construction, en deux ou trois mandats, d'un réseau de tramways (et de quelques lignes de BHNS) qui soit en mesure d'absorber les flux associés à une réelle transformation de nos pratiques de déplacements. En effet, l'objectif d'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 implique de multiplier par 2, à terme, la capacité de notre réseau et de définir avec précision les étapes permettant d'y parvenir. Il conviendra aussi d'améliorer l'usage effectif de ces infrastructures et de soutenir une progression significative des mobilités actives, en particulier en ce qui concerne l'usage du vélo. En effet, si la marche à pied occupe une part non négligeable des déplacements (30 %), le vélo y tient une place minime (1 %). Ainsi, cette proposition tend à résorber les écarts que nous avons pris sur d'autres agglomérations de dimension comparable, comme Strasbourg ou Montpellier, déjà équipées de réseaux de tramways étendus et maillés. Il serait souhaitable, dès maintenant, de procéder aux réservations foncières nécessaires.

Stationnement. Les membres appellent à réviser les objectifs en matière de stationnement en prenant toutefois en compte les impacts sociaux d'une de la diminution des possibilités de stationnement, **notamment à proximité des logements. Cela nécessite une meilleure articulation temporelle entre la desserte des transports collectifs et la programmation immobilière. Un accompagnement des changements de pratiques semble également nécessaire afin de réunir les conditions d'acceptabilité de cette proposition.**

b) La mise en œuvre opérationnelle.

Il semble important d'interroger les élus sur la déclinaison opérationnelle (notamment à court terme) de leurs ambitions en matière de mobilité :

- Les membres souhaitent questionner les responsables métropolitains sur les retours d'expérience suite aux événements conjoncturels qui impactent les mobilités : par exemple, la mobilité a évolué de façon significative suite aux phases successives de la crise de la Covid, ainsi que, il y a quelques années, en conséquence de la fermeture du Pont Mathilde...Il serait intéressant d'étudier l'évolution des comportements et des dispositifs temporaires afin de développer de nouvelles mobilités durables.

- Les membres appellent à la mise en œuvre d'une politique métropolitaine vis-à-vis des réservations foncières en faveur d'une mobilité durable : le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) pourra toutefois apporter très prochainement des réponses.

c) Nécessité d'une approche transversale et plurifonctionnelle.

Les membres souhaitent aborder la question de l'aménagement urbain en lien avec les politiques de mobilité. Il est en effet nécessaire que l'aménagement et l'organisation de l'espace urbain permettent aux habitants de s'engager dans leur transition modale. En effet, le carbone émis par la mobilité des futurs habitants des extensions urbaines pourrait neutraliser de nombreux efforts en matière de sobriété énergétique. Or, à ce jour, dans de nombreux cas, ce n'est pas l'insuffisance de l'offre en transports collectifs qui les en dissuade, mais le sous-équipement de leur secteur résidentiel en commerces et services de proximité. Il convient donc de développer une approche « polyfonctionnelle ».

L'évolution vers un urbanisme de proximité est le principal levier de la maîtrise des besoins en stationnement, et donc de requalification de l'espace urbain. D'où la nécessité de relancer en priorité le concept de « village urbain » en réutilisant les travaux effectués en 2018 par le CCD.

En conclusion les membres soulignent que les questions de mobilité et de stationnement ne doivent pas être traitées de façon cylindrique, mais au contraire abordées selon une approche transversale fondée sur trois axes : une approche urbanistique, une approche liée aux usages, une approche multimodale permettant les connexions entre les différents modes de transport, et une approche urbanistique voire sociétale.

6. Groupe de travail « résilience » : synthèse des premiers travaux

1. Pourquoi évaluer la pertinence de la stratégie PCAET en matière de résilience du territoire face au changement climatique ?

Il est dit qu'un territoire est résilient lorsqu'il est capable d'anticiper, réagir, s'adapter à des situations qui viennent perturber leur fonctionnement habituel (changement climatique, catastrophes naturelles ou industrielles, crises sanitaires, ...).

Est-ce que la politique du PCAET permet de maintenir ou d'améliorer la résilience du territoire face au changement climatique ? Est-ce que le PCAET intègre des objectifs en lien avec la résilience et des actions qui ciblent cette résilience ?

Ce groupe de travail s'est concentré sur un tri entre les thèmes de réflexion possibles et la définition d'une organisation méthodologique dans cette analyse. La feuille de route s'est enfin orientée vers l'analyse de la résilience territoriale face aux risques liés à l'eau : préservation de la ressource (quantité et qualité), gestion du risque inondation.

2. Méthode de travail retenue par le groupe

Le groupe de travail a progressé dans ses réflexions et analyses au travers des étapes suivantes :

- Définition et mesure de la résilience
- Atelier de travail avec des membres du GIEC LOCAL autour des impacts du changement climatique : première étape ayant permis de faire un tri entre les thèmes de réflexion possibles et la définition d'une organisation méthodologique dans cette analyse
- Orientation de la suite du travail autour de la **préservation de la ressource en eau et la gestion du risque inondation**

- Présentation du service en charge du grand cycle de l'eau à la Métropole et du Syndicat du bassin versant
- Questionnements et échanges, qui ont permis de centrer un premier périmètre d'étude autour des enjeux suivants :
 - » Foncier et occupation des sols : artificialisation des sols, évolution des pratiques des agriculteurs, gestion des bassins de rétention, protection des zones de captage
 - » Gestion de la ressource en eau par l'industrie
 - » Traitement des eaux usées
- Investigations complémentaires

Le groupe de travail est arrivé au stade des investigations complémentaires, qu'il propose de réaliser au travers :

- D'un tri les actions d'adaptation de la Métropole à travers un prisme d'efficacité et d'enjeux prioritaires, et identifier les améliorations possibles
- D'une évaluation de la cohérence des politiques entre-elles
- D'une étude des indicateurs de suivi et d'évaluation en lien avec la gestion du risque « eau »

3. Définition et mesure de la résilience

À l'échelle d'un territoire, la résilience désigne la capacité d'une organisation, d'un groupe ou d'une structure à s'adapter à un environnement changeant. À court terme, la résilience renvoie à la capacité d'un territoire à absorber et à récupérer ses fonctions le plus rapidement possible après un choc. À long terme, elle désigne la capacité des systèmes urbains à s'adapter dans un monde considéré comme fini, de plus en plus complexe et incertain. Il s'agit également de transformer ces changements en opportunités sociales et économiques sur le long terme.

La résilience se réfère à l'apparition de risques qui peuvent prendre la forme de chocs (tempêtes, inondations, attaques terroristes, accidents, coupures d'électricité, mouvements sociaux, etc.) ou de perturbations lentes ou chroniques (érosion du littoral, sécheresses, canicules, glissements de terrain lents, multiplications d'actes de malveillance, etc.). La résilience se réfère aussi à nos vulnérabilités : démographiques, économiques...

Un travail de mesure de la résilience au travers d'un logigramme a également été engagé. Il permet d'identifier les premiers impacts attendus d'une politique de résilience du territoire au changement climatique, qui pourra être déclinée en fonction des différentes sources de vulnérabilité : énergie, alimentation, aménagement (inondation, tempête), approvisionnement en eau, îlots de chaleur, perte de la biodiversité, risque sanitaire, développement de l'économie locale...

4. Premiers enseignements

À la suite de la présentation par le GIEC local des différents enjeux pour le territoire en lien avec le changement climatique, qui a montré que l'évaluation de la résilience devait s'intéresser à de nombreuses thématiques, le groupe a souhaité, dans un premier temps, se focaliser sur les risques liés à l'eau : préservation de la ressource (quantité et qualité), gestion du risque inondation. Il est prévu que les changements climatiques modifient la distribution spatiale, le calendrier et l'intensité des phénomènes météorologiques. Ces événements, et en particulier l'incidence croissante des inondations et des périodes de sécheresse mettront en danger l'approvisionnement en eau en quantité et qualité avec retentissement possible sur la santé humaine. Face à de tels impacts escomptés des changements climatiques, il est indispensable de renforcer la résilience des services d'approvisionnement en eau en vue de faire face aux conditions météorologiques extrêmes ; augmentant les pressions sur les ressources et les problèmes de la qualité et de la quantité d'eau qui s'ensuivent (rapport OMS, 2021).

Sur cette base, le groupe de travail s'est demandé si la politique du PCAET permettait de maintenir ou même de renforcer les défenses du territoire face au risque d'inondation et de déficit ou de détérioration de qualité de la ressource en eau ? Ces thématiques ont été regroupées car elles ont certains points communs, notamment le fait qu'elles reposent entre autres sur la gestion foncière et d'occupation des sols

Un enjeu majeur et transversal :

la stratégie foncière et l'occupation des sols

Qualité de la ressource en eau potable : La préservation de la qualité de l'eau est un enjeu de santé. Les risques de détérioration de la qualité du fait de l'arrivée de pollution via lessivage terrain agricole ou urbain, de la baisse de la quantité (responsable d'une concentration des polluants) sont importants.

L'évolution de l'occupation et de l'usage des terres agricoles (par exemple la mise en culture des herbages) peut avoir des conséquences importantes sur la qualité de l'approvisionnement en eau potable. Il est indiqué que la Métropole a mis en place des actions dans ce sens en partenariat avec les acteurs du milieu agricole :

- Accompagnement vers des pratiques durables, afin de réduire les ruissellements et les produits phytosanitaires
- Développement d'outils financiers en partenariat avec l'Agence de l'eau
- Acquisition de foncier agricole...

Il a été noté que cette **protection des captages** est aussi assurée par d'autres organismes publics et qu'il est difficile d'identifier les rôles de chacun et de la place de la métropole dans ce paysage.

Risque inondation : il existe à l'occasion de fortes pluies, d'une part en relation avec l'artificialisation des terres et le ruissellement, mais également et d'autre part, avec l'élévation du niveau de la mer et ne conjonction avec les forts coefficients de marée. Afin de prévenir les inondations, plusieurs stratégies sont en cours :

- L'aménagement urbain, la réduction de la perméabilisation des sols et l'ambition récemment affirmée de « Zéro Artificialisation Nette ». Actuellement les objectifs de la Métropole (inscrits dans le PLUi) sont la réduction de 50 % de la consommation de l'espace dédié à l'habitat ;
- Les pratiques agricoles afin de réduire le plus en amont possible les ruissellements. La Métropole continue son accompagnement auprès des agriculteurs pour favoriser les pratiques durables en lien avec le Syndicat de Bassin Versant.

L'exemple des bassins de rétention au sein des lotissements a été pris pour montrer des dysfonctionnements dans la gestion des eaux pluviales. Les échanges ont montré une différence de gestion s'il s'agissait :

- De bassins publics : ils sont alors de la compétence de la Métropole et les normes de conception et de mise en œuvre sont bien maîtrisées
- Des bassins privés : la Métropole a un regard sur ces aménagements à travers les autorisations de permis de construire ; toutefois les contrôles liés à la réalisation sont peu nombreux et sont liés à la compétence des services de l'État (loi sur l'eau). À travers son plan d'actions, la Métropole prévoit de renforcer la communication auprès des aménageurs mais cela ne suffit pas pour suivre la bonne réalisation des ouvrages.
- Il en ressort des réflexions sur la place de la Métropole dans l'aménagement du territoire et la gestion du risque inondation : quelle compétence ont la Métropole et les communes à travers le PLUi ? Par quels moyens la Métropole peut-elle s'assurer d'une gestion irréprochable de tous les bassins de gestion des eaux pluviales ?
- Le PLUi prend en compte les différents aléas dans les possibilités d'urbanisation : aléa fort >> interdiction, aléa moyen à faible >> autorisation sous réserve de prescription dans la construction ou l'aménagement (ex. surélévation des rez-de-chaussée). Le PLUi ne se réfère toutefois pas aux nouvelles données scientifiques en lien avec le changement climatique (cf. GIEC LOCAL)

Points d'alerte :

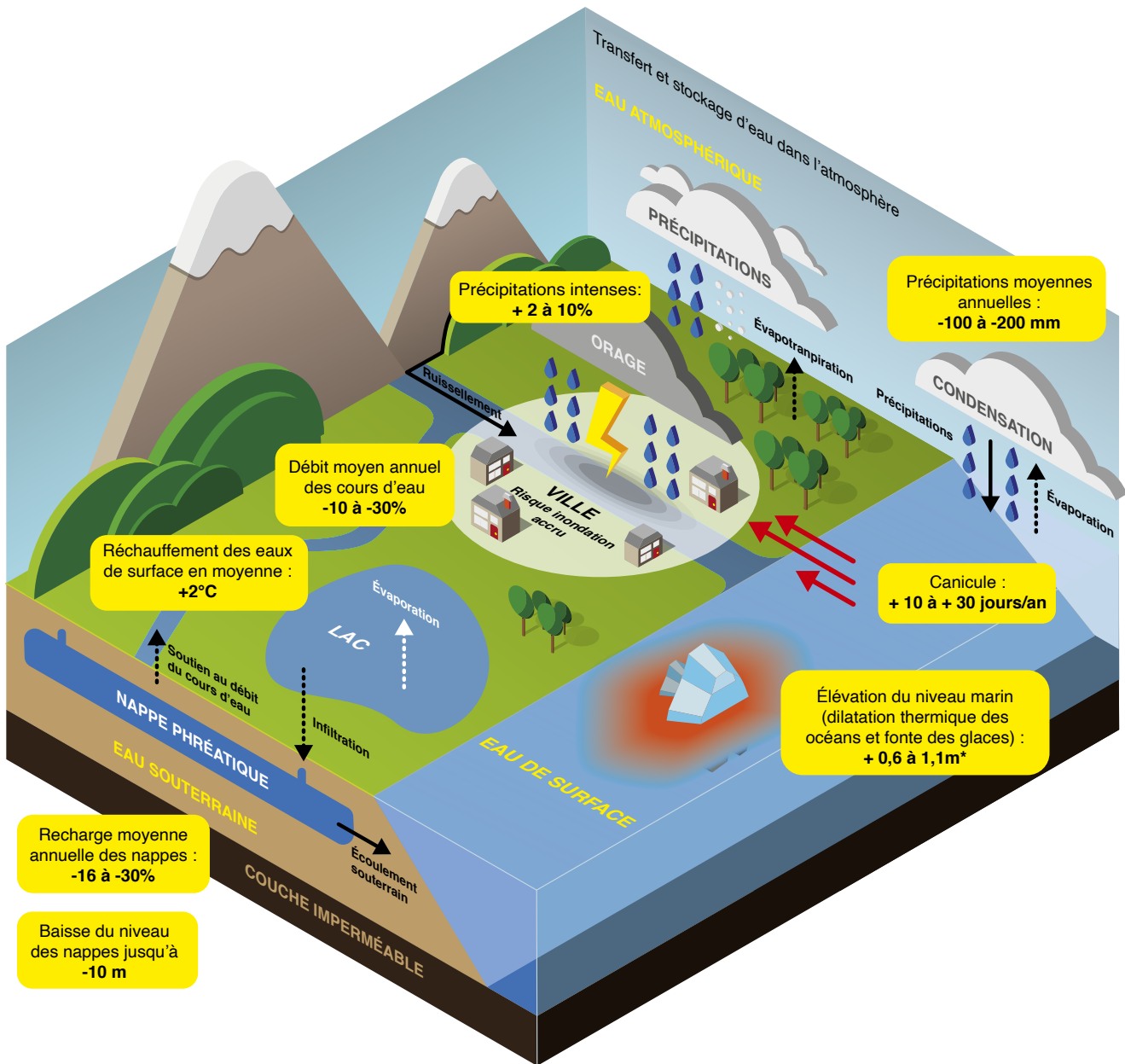
- Dysfonctionnements entre la planification des politiques et la déclinaison opérationnelle : exemple de la gestion des eaux pluviales au sein des lotissements où il existe des écarts entre les prescriptions et la réalisation des bassins d'orage : problème des contrôles soulevés et des ressources allouées.
- Non cohérence entre la réalisation de travaux qui engendre une augmentation de l'imperméabilisation des sols et les actions d'hydraulique douce
- Anticiper les futurs conflits d'usage en matière de ressource en eau

Politique à renforcer :

- Aménagement du territoire et nouvel enjeu de zéro artificialisation nette en lien avec la préservation des ressources en eau et la gestion des inondations : actuellement objectif de réduction de 50 % de la consommation de l'espace dédié à l'habitat
- Interroger les prélèvements en eau par les secteurs industriel (qui représente 80 % des prélèvements) et agricole
- Favoriser la prise en compte du changement climatique dans la révision du SCOT et du PLUi
- Améliorer la modélisation du risque inondation sur le périmètre du territoire métropolitain en lien avec le changement climatique / Intégrer les projections du GIEC dans les projets d'urbanisme

Actions à valoriser :

- Politiques en matière agricole
- Améliorer la gestion des eaux pluviales (éviter/réduire/compenser l'imperméabilisation)



5. Prochaines étapes du groupe de travail

- a) **Volet agricole:** Les membres sollicitent les services de la Métropole pour avoir plus d'information sur les questions agricoles :
- quelles actions sont mises en œuvre pour préserver la ressource en eau et réduire les risques d'inondation ? Les prélèvements d'eau par ce secteur sont-ils surveillés (impact en période de sécheresse) ?
 - est-ce que la Métropole dispose de premiers bilans de ces actions ? comment mesurer le bénéfice de ces actions (via des indicateurs de réalisation et des indicateurs d'impact) ? existe-t-il des impacts négatifs indirects ?
 - quels regards porte la Métropole sur ces actions : impacts positifs, décalage éventuel entre objectif et réalisation, faiblesses ou points de vigilance identifiés...
- b) **Volet urbanisme : les membres souhaiteraient disposer de données chiffrées sur l'évolution de l'occupation des sols, à travers des graphiques ou des cartographies (exemple : en lien avec les aires de captages d'eau).**

Les membres s'interrogent sur l'évolution de l'occupation des sols par typologie sur les 10 dernières années, avec un focus à proximité des aires de captage d'eau potable ou des zones inondables (à fort enjeu), sur l'évolution des surfaces « protégées » et leur localisation... Quels sont les secteurs à fort risque d'inondation et sont-ils en lien avec les données récentes du GIEC LOCAL ? quelles actions sont mises en œuvre dans ces secteurs (pour réduire les risques puis en cas d'inondation pour gérer et accompagner les sinistrés) ? ...

Autres sujets à approfondir (en fonction des avancées du groupe):

- *Gestion des risques: Quelles sont les chaînes de décision en cas d'inondation ? quelles articulations entre les services de l'État, de la Métropole et des communes...*
 - *Protection des réseaux (électriques, gaz, télécommunication, eaux usées – égouts-) pendant les inondations : quelles sont les actions d'adaptation au changement climatique prises par les distributeurs pour réduire les risques de rupture de réseau ?*
- c) **Utilisation industrielle:** il est demandé des précisions sur les prélèvements d'eau pour l'industrie et leur usage. Il est rappelé que ces éléments sont de la compétence des services de l'État (DREAL) en lien avec les arrêtés d'exploitation d'eau. Ce volet pourrait si besoin être développé en lien avec la DREAL et l'Agence de l'Eau (AESN).
- d) **Qualité des eaux:** considérant les diverses menaces pesant sur la ressource en eau, les membres proposent d'étudier la surveillance et l'amélioration de la qualité des rejets d'eau des stations d'épuration (ex: molécules pharmaceutiques à usage humain ou vétérinaire, augmentation des concentrations en période de sécheresse), et de celles des boues destinées le plus souvent à des épandages agricoles (teneurs en **métaux lourds**).
- e) **Rencontre avec les élus** en amont d'une première analyse des données





7. Groupe de travail « utilité sociétale » : synthèse des premiers travaux

1. Pourquoi évaluer l'utilité sociétale du PCAET et de la COP21 ?

La COP 21 est une démarche de mobilisation des différents acteurs pour accompagner et rendre possible la mise en œuvre du PCAET. Le PCAET fixe des objectifs pour la métropole sur huit thématiques. Le champ que couvre le PCAET est très étendu, les problèmes à traiter sont divers et sont complexes, et la décomposition en huit thématiques, plus abordables, en facilite donc le traitement.

L'évaluation consiste naturellement à estimer l'atteinte de ces objectifs, c'est-à-dire **l'efficacité de la démarche**, sans doute également d'autres aspects comme **l'efficience** c'est-à-dire l'adéquation des moyens mis en œuvre aux objectifs fixés, pour chacune de ces thématiques. Cet aspect de l'évaluation est indispensable pour connaître la capacité de la Métropole à mettre en œuvre ses projets et éventuellement identifier les freins et les éléments facilitateurs. Mais une telle évaluation ne rend pas nécessairement compte de tous les effets sur la vie de la Cité.

Toute politique publique a pour finalité d'accroître le bien-être général des administrés à plus ou moins long terme et de servir l'intérêt général. C'est cela que le Conseil d'évaluation appelle **l'utilité sociétale**. La notion de performance rend difficilement compte de la pertinence des politiques publiques, s'interroger sur l'utilité sociétale en revanche peut rendre compte de cette pertinence en ce qu'elle mobilise ce qui reste parfois implicite : les finalités des démarches évaluées.

L'évaluation de l'utilité sociétale renvoie également aux effets non envisagés des politiques, ce sont les externalités, qu'elles soient positives ou négatives. Elle mobilise une pluralité de points de vue et fait appel à des éléments qui ne sont pas tous quantifiables.

C'est pourquoi nous avons proposé d'adjoindre à l'évaluation selon les huit thématiques, celle de l'utilité sociétale de la démarche métropolitaine, c'est-à-dire une appréciation « Politique » autant que technique de cette démarche.

2. Méthode de travail retenue par le groupe

Le groupe s'est fixé un travail en plusieurs étapes :

- Définition de l'utilité sociétale
- Première analyse du PCAET et de la COP21 sur la base des 11 thèmes relatifs au bien-être listés par l'OCDE :
 - » Logement - Revenu - Emploi - Liens sociaux
 - » Éducation - Environnement - Engagement civique
 - » Santé - Satisfaction - Sécurité
 - » Équilibre travail-vie
- Entretiens auprès des élus sur l'utilité sociétale visée dans les politiques PCAET et COP21, précédés d'entretiens à titre « expérimental » auprès des techniciens de la métropole
- Enquête auprès de citoyens, à faire faire par un groupe d'étudiants en anthropologie/sociologie

Principales questions à traiter dans ce questionnaire qui serait semi-ouvert :

- Comment les gens perçoivent l'évolution du territoire (changements positifs ou négatifs) ?
- Qu'est-ce qui fait la qualité de vie selon eux ?
- Quelles sont les questions que les gens se posent sur l'avenir du territoire ? quel futur positif imaginent-ils ?

À ce jour, les étapes 1 et 2 ont été réalisées. Une synthèse est présentée ci-dessous.

3. Définir l'utilité sociale

La finalité de l'action publique est (ou devrait être) l'amélioration de la qualité de vie des administrés, à court, moyen et long termes. Pour évaluer l'utilité sociale des démarches menées, il est nécessaire d'en donner une définition.

Pour définir ce qu'est l'utilité sociale d'une politique publique, il convient d'approcher les éléments essentiels qui font qu'une société puisse être considérée comme « bonne société ». Après analyse de plusieurs définitions, le groupe a écrit sa propre définition de l'utilité sociale, la fondant sur 4 sphères de déterminants, qui interagissent et se complètent. L'utilité sociale pourrait alors être définie comme la meilleure contribution possible à mise en place des conditions permettant la réalisation de ces déterminants.

Faire société

Cette sphère renvoie à la dimension collective de la vie des humains et se décline en plusieurs déterminants de l'utilité sociale :

- Solidarité et engagement
- Sentiment d'appartenance
- Qualité des liens sociaux, convivialité
- Système politique garantissant la cohésion sociale, la diversité d'expression et la représentativité
- Projet commun / récit collectif

Le bien-être personnel

Cette sphère renvoie au ressenti de chacun et se décline en plusieurs déterminants :

- Se sentir utile et reconnu
- Avoir confiance en soi et en l'avenir
- Être en bonne santé
- Se sentir en sécurité (physique, sociale, économique, justice...)
- Confort
- Lien social

Une économie utile à la société

Cette sphère renvoie à la dimension économique des organisations humaines et de la vie des individus. La prospérité de l'économie y est un moyen concourant à plusieurs enjeux :

- Une économie prospère et sociale
- Un cadre de vie amélioré
- Une économie durable : circulaire, respectueuse des ressources naturelles

Une société en connexion avec la nature

Cette sphère renvoie au milieu dans lequel interviennent les organisations sociétales et la vie des individus, et à la relation entretenue entre homme et milieu :

- Présence et accès à la nature
- Respect des écosystèmes et de la biodiversité
- Respect des ressources
- L'homme partie prenante de la nature

Les 11 critères de l'OCDE apportent un éclairage complémentaire, une déclinaison de ces différentes sphères.

4. Le PCAET et la COP21 contribuent-ils à l'utilité sociale ?

L'analyse du PCAET et de la COP21 met en évidence deux types de contribution à l'utilité sociale :

- **Des effets intentionnels :** la stratégie et les actions visent le respect et la préservation des ressources, la réduction des pollutions qui améliore la santé, la réduction des consommations d'énergie et la réduction de la précarité dans ce domaine, etc
- De ce point de vue, on peut parler d'intentions, dont il faudra mesurer à posteriori si elles ont été mises en place, dans la bonne mesure ou l'adéquation des moyens et si elles ont produit les résultats « promis »
- **Des effets induits non intentionnels** qui sont inattendus, insoupçonnés. Ces effets peuvent être positifs, et dans ce cas on peut se poser la question de les renforcer. Ils peuvent aussi être négatifs, et dans ce cas, il convient de vérifier si des politiques sont prévues pour les limiter ou bien de faire des recommandations pour les compenser ou les prévenir

Pour chacun des thèmes du PCAET et de la COP21, un état des effets intentionnels et des effets induits non intentionnels sera proposé.

D'ores et déjà, il a été possible d'identifier plusieurs domaines sur lesquels des points de vigilance sont posés :

Acceptabilité par tous : l'acceptabilité des mesures envisagées est une condition nécessaire à leur réussite. Or, le bien-fondé de certaines d'entre elles peut ne pas être compris de tous compte tenu de la diversité des niveaux de connaissance de la population dans ces domaines, ce qui présente un risque de rejet.

Liens sociaux : La qualité des liens sociaux est sans doute l'un des principaux facteurs de bien-être pour les populations. Ils sont favorisés par les actions de mobilisation, les circuits courts, les chantiers participatifs, les partenariats etc. Toutefois, les évolutions envisagées peuvent éloigner certains publics vers la périphérie des villes, de nouvelles concurrences et de nouvelles tensions peuvent naître des actions envisagées, des inégalités peuvent se creuser notamment autour de l'accès à l'énergie ou dans les domaines de la mobilité et de l'alimentation. En particulier le sentiment d'inégalité peut facilement se développer au cours des périodes de transition.

Impacts sur l'économie : Très souvent les mesures prises en faveur de l'environnement sont considérées comme difficilement compatibles avec le développement économique. Les effets induits des actions sur l'économie sont effectivement forts. Certains emplois ou activités disparaîtront à plus ou moins brève échéance. Des évolutions des procédés, des organisations, des modèles économiques peuvent s'avérer nécessaires pour la réussite de la démarche globale. L'anticipation de ces mutations et l'accompagnement au changement pour les personnes et/ou pour les structures économiques semblent indispensables afin de concilier l'atteinte des objectifs du PCAET et le développement économique souhaité.

Formation/éducation : le niveau des connaissances relatives aux sujets pris en compte dans ces démarches a un impact sur l'acceptabilité, sur la possibilité de modifier son comportement et d'accompagner la transition. Sans doute perfectible, la formation des populations aux enjeux de la COP 21 et du PCAET doit être questionnée, tant sur le fond (est-elle orientée



vers la citoyenneté, et la responsabilité sociétale ?) que sur les publics visés (est-elle suffisamment présente dans les cursus scolaires ? comment toucher les publics qui ne sont plus scolarisés ?). S'assurer dans le temps du maintien des dispositifs de formation et de la réalité des changements est également un point à surveiller.

Inconnues sur l'avenir : la confiance dans l'avenir est aussi un élément de bien-être, or l'avenir est très incertain pour beaucoup, ce qui génère un déficit de confiance dans les politiques publiques, nuisible à leur réussite. La mise en mouvement induite par les démarches PCAET et Cop 21 est de nature à redonner de l'espoir dans l'avenir à condition toutefois d'y veiller et de s'en assurer par des mesures dédiées et une communication adaptée.

L'ensemble des observations formulées après analyse du PCAET et de la COP 21 est annexé au présent document. Pour chacune des observations formulées, la sphère de déterminants susceptible d'être impactée est mentionnée afin d'identifier la contribution de ces observations à la réalisation de la « société désirable » telle que le groupe l'a définie.

5. La suite envisagée de l'activité du groupe de travail

L'évaluation proposée par cet atelier est celle de l'utilité sociétale des démarches, c'est-à-dire de la pertinence au regard des effets sur la vie du territoire et de ses habitants, de la politique correspondante.

L'atelier propose dans ces conditions de positionner son action comme étant consubstantielle de la mise en œuvre de cette politique plutôt que comme une appréciation extérieure. Il s'agit

d'une évaluation destinée à nourrir l'amélioration continue du PCAET et de la COP 21.

L'analyse réalisée au cours de cette première phase relève d'une évaluation ex ante qui vise à éclairer la Métropole sur les retombées possibles du PCAET et de la COP 21, et doit aboutir à des premières recommandations. Au fil de la mise en œuvre du PCAET d'autres avis pourront enrichir ce travail qui est évolutif. Les retombées identifiées par ce travail, qu'elles soient positives ou négatives, ne sont qu'hypothétiques à ce stade et doivent être confirmées ou infirmées par une évaluation ex post.

L'atelier « utilité sociétale » a pris naissance à partir, entre autres choses, du constat que ce que vise une politique publique est bien souvent difficilement quantifiable ou mesurable. La seule mesure d'indicateurs chiffrés ne permet pas l'évaluation de l'utilité sociétale, cette dernière demande la mise en œuvre de méthodes qu'il convient d'abord de définir.

L'atelier propose en conséquence de poursuivre son travail par la définition de ces méthodes en s'inspirant notamment de procédés utilisés dans les sciences humaines et sociales (enquêtes, interviews,) puis de les mettre en œuvre à l'échelle du territoire de la Métropole.

Le Conseil d'Évaluation, malgré le précieux appui des services de la Métropole, n'ayant ni les compétences ni les moyens de mettre au point de telles méthodes, propose que sa contribution soit de rédiger un cahier des charges en vue de confier la conception de la méthodologie et éventuellement sa mise en œuvre à un bureau d'études spécialisé dans ces domaines.

La rédaction de ce cahier des charges amènera probablement le Conseil d'Évaluation à s'adjoindre des compétences complémentaires auprès d'universitaires ou de personnalités qualifiées dans le domaine des sciences humaines et sociales.

ANNEXE

Premières analyses
du PCAET et de la COP 21
au regard de l'utilité sociale



PRINCIPAUX OBJECTIFS

x2,5

Multiplication par 2.5 de la production d'énergie renouvelable sur le territoire d'ici 2050.

100%

d' ENR produit « localement » d'ici 2050.

4

Développer les 4 grandes sources d'énergie locale : bois, chaleur industrielle, photovoltaïque et méthanisation.



ÉNERGIES RENOUVELABLES

Effets intentionnels à mesurer :

- Production locale d'énergie renouvelable.
- Rapport énergie consommée/énergie renouvelable produite « localement ».
- Emissions de gaz à effet de serre.
- Dépenses des ménages et des entreprises en matière d'énergie.

Bénéfices pour la société

- Indépendance énergétique et sécurité de l'approvisionnement - [économie utile à la société].
- Amélioration de la santé par réduction de la pollution atmosphérique - [bien-être personnel].
- Préservation de la planète par la préservation des ressources et la réduction des émissions de gaz à effet de serre - [une société en connexion avec la nature].
- Création d'emplois locaux ; réinvestissement des économies faites sur les énergies dans des projets de développement - [économie utile à la société].
- Implication citoyenne dans certaines énergies renouvelables ; liens sociaux liés à des projets participatifs ou collectifs - [faire société].
- Sécurité économique renforcée si baisse du prix des énergies renouvelables une fois arrivées à maturité - [bien-être personnel].

Points de vigilance

- Risque d'augmentation du coût de l'énergie ; inégalités sociales dans la possibilité d'accéder aux énergies renouvelables - [faire société] [bien-être personnel].
- La solidarité entre territoires peut être mise à mal par une concurrence dans l'accès aux énergies renouvelables Le système centralisé veille à la solidarité des territoires (péréquation tarifaire, secours en cas de défaillance etc.) ; des énergies renouvelables décentralisées risquent de faire perdre ce bénéfice - [faire société].
- Risques de conflits d'usage (sols, toitures, champs...) ; risques de concurrence sur le foncier - [faire société].
- Atteintes aux paysages et à la biodiversité (éoliennes, fermes solaires...) - [une société en connexion avec la nature].
- Acceptabilité par la population de certains projets (méthanisation) - [faire société].
- Anticipation des besoins en compétences à assurer ; les formations actuelles ne sont pas forcément adaptées sur les plans technique, économique et organisationnel - [économie utile à la société].
- L'instabilité des aides aux énergies renouvelables peut nuire à la mise en place des projets - [économie utile à la société]
- Les économies d'énergie devraient engendrer un accroissement de pouvoir d'achats mais les investissements correspondants ont un temps de retour long pour ceux qui ne peuvent pas bénéficier d'aides publiques - [bien-être personnel].
- Différence de coût entre logements équipés en production d'ENR et d'autres pas ; l'investissement des particuliers est-il accessible à tous ? Les propriétaires vont-ils accepter d'investir pour leurs locataires ? - [faire société].
- Risque d'intermittence ou discontinuité dans l'approvisionnement ; l'indépendance énergétique peut entraîner l'isolement en cas de défaillance - [économie utile à la société].
- Le développement des ENR contribuera à la destruction d'emplois dans les énergies fossiles dont il faut tenir compte dans un bilan global - [économie utile à la société].
- La concurrence entre les différentes énergies renouvelables peut nuire au développement de certaines d'entre elles (mise en place des formations par exemple) en raison de l'incertitude qui pourrait peser sur leur placement. Une coordination du développement des ENR peut s'avérer nécessaire en complément de la régulation par le marché - [économie utile à la société].

PRINCIPAUX OBJECTIFS



45 000

logements rénovés d'ici 2030,
soit 20 % du parc de logements
et 130 millions d'euros de travaux. 2.2
milliards et plus de 2000 emplois induits à
l'horizon 2030 !



des logements rénovés au niveau de
consommation « BBC-bâtiment
basse consommation » d'ici 2050.

RÉNOVATION DU BÂTI

Effets intentionnels à mesurer :

- Nombre de logements rénovés et % du parc.
- Montants mobilisés et nombre d'emplois induits.
- % de logements rénovés BBC.

Bénéfices pour la société

- Amélioration de la qualité de vie et de la santé par une amélioration du confort dans les logements (thermique et acoustique) - *[bien-être personnel]*.
- Sécurité économique améliorée pour les ménages du fait d'une diminution des consommations d'énergie dans le logement, meilleure confiance en l'avenir - *[bien-être personnel]*.
- Dynamisation de l'économie locale si les entreprises sollicitées sont locales - *[économie utile à la société]* Meilleure cohérence sociale si le confort gagne tous les types de logements y compris le parc social et si la précarité énergétique disparaît - *[faire société]*.

Points de vigilance

- Tensions sociales accrues/creusement des inégalités par une augmentation des loyers, une distorsion entre des logements qualitatifs rénovés et d'autres non rénovés, une éviction des populations moins aisées des quartiers où les logements sont rénovés - *[faire société]*.
- Risque de distorsion des liens sociaux si certains doivent quitter leur logement/leur quartier, de non-adhésion au projet politique - *[faire société]*.
- Risque de ne pas bénéficier du dynamisme économique si les filières locales ne se structurent pas rapidement - *[économie utile à la société]*.

PRINCIPAUX OBJECTIFS

APAISER

DIVERSIFIER

CONNECTER

PARTAGER

- Interconnecter les réseaux et les modes de transports.
- Assurer un cadre de vie de qualité.
- Favoriser la complémentarité des différents modes de transport.
- Encourager le partage des véhicules particuliers.



Un déplacement sur deux en mode alternatif à la voiture particulière (marche à pied, vélo, transport en commun) à horizon 2030.

MOBILITÉ DURABLE

Effets intentionnels à mesurer :

- Part du vélo, de la marche à pied, des transports en commun et de la voiture particulière dans l'ensemble des déplacements.
- Nombre moyen de véhicules par personne, part de l'autopartage, de co-voiturage.
- Niveaux de pollution sur les axes routiers.

Bénéfices pour la société

- Amélioration de la santé publique et de la qualité de vie par une diminution de la pollution, la pratique d'une mobilité plus active, la réduction du stress et des temps de déplacements - *[bien-être personnel]*.
- Amélioration de la sécurité économique des personnes grâce à une réduction des coûts liés à la mobilité (plus de modes alternatifs à la voiture individuelle, moins de possession de voiture) - *[bien-être personnel]*.
- Plus grande attractivité du territoire liée à un système de transports plus moderne et en adéquation avec la protection de la planète - *[économie utile à la société]*.
- Réduction des dépenses publiques en matière d'infrastructures routières - *[économie utile à la société]*.
- Préservation des ressources énergétiques et diminution des pollutions - *[une société en connexion avec la nature]*.
- Sentiment d'engagement pour le bien-être collectif en changeant ses habitudes de déplacements - *[faire société]*.
- Développement des liens sociaux grâce au co-voiturage, aux PDE/PDA... - *[faire société]*.

Points de vigilance

- Accroissement possible des inégalités entre zones urbaines et zones rurales ; risque de fragilisation des populations les plus éloignées des centres urbains - *[faire société]*.
- Risque d'isolement des personnes en incapacité de pratiquer les modes actifs ; pénalisation des personnes n'habitant pas à proximité des transports en commun - *[faire société]*.
- Sentiment de perte de liberté de se déplacer - *[bien-être personnel]*.
- Sentiment d'insécurité dans les transports alternatifs à la voiture (vélo, marche à pied, transports en commun) - *[bien-être personnel]*.
- Une période de transition difficile à vivre - *[faire société]*.

PRINCIPAUX OBJECTIFS



50 % des terres agricoles exploitées en bio d'ici 2050.

100 % des producteurs vendant une partie de leur production en circuits courts de proximité d'ici 2050.

AGRICULTURE ET ALIMENTATION

Effets intentionnels à mesurer

- Part des terres agricoles exploitées en bio.
- Part des producteurs vendant dans des circuits courts.
- Filières de proximité structurées.

Bénéfices pour la société

- Structuration de filières locales de production/consommation ; création d'emploi dans les exploitations [*économie utile à la société*].
- Amélioration des liens sociaux entre consommateurs et producteurs ; moins de conflits de voisinage ; revalorisation du métier d'agriculteur - [*faire société*].
- Amélioration de la santé par de meilleures habitudes alimentaires et des produits plus sains (agriculture biologique) - [*bien-être personnel*].
- Restauration de la qualité des sols, des eaux, de l'air et restauration de la biodiversité ; meilleur bilan carbone ; entretien des espaces par le maintien de l'agriculture - [*une société en connexion avec la nature*].
- Reconexion à la nature et à l'alimentation - [*bien-être personnel*].
- Lutte contre le gaspillage alimentaire dans les cantines ou chez les ménages permet des économies financières - [*bien-être personnel*] [*économie utile à la société*].

Points de vigilance

- Réduction du pouvoir d'achat par l'augmentation du prix des denrées ; inégalité d'accès à une alimentation bio et locale - [*faire société*].
- Charges supplémentaires liées à la main d'œuvre dans les exploitation diversifiées ou bio ; besoin en emplois qualifiés ; diversification/transformation/ commercialisation entraînent une évolution du métier, un temps de travail plus important et une gestion plus complexe - [*économie utile à la société*].
- Prise de risque et impact revenu des exploitants dans les phases de transition ; besoin d'accompagnement du monde agricole (exploitants et filières) - [*économie utile à la société*].
- Ne pas oublier le rôle économique des exportations de produits agricoles via le port de Rouen - [*économie utile à la société*].
- La sécurité alimentaire du territoire nécessite de maintenir des apports externes ; risque de repli sur soi du territoire - [*faire société*] [*économie utile à la société*].
- Risque de tension envers les exploitants sur des filières plus classiques ; ne pas opposer les agriculteurs entre conventionnel/bio, filières courtes/longues... - [*faire société*] [*économie utile à la société*].
- Nécessité de gérer la logistique du dernier kilomètre pour un bilan environnemental positif - [*économie utile à la société*].
- Nécessité de préserver le foncier et les espaces productifs (PLUi) - [*économie utile à la société*].

PRINCIPAUX OBJECTIFS



Augmenter la part du bois dans la construction.

Renforcer l'approvisionnement en bois local.

Garantir un cadre de vie de qualité.

FORÊT ET BIODIVERSITÉ

Effets intentionnels à mesurer:

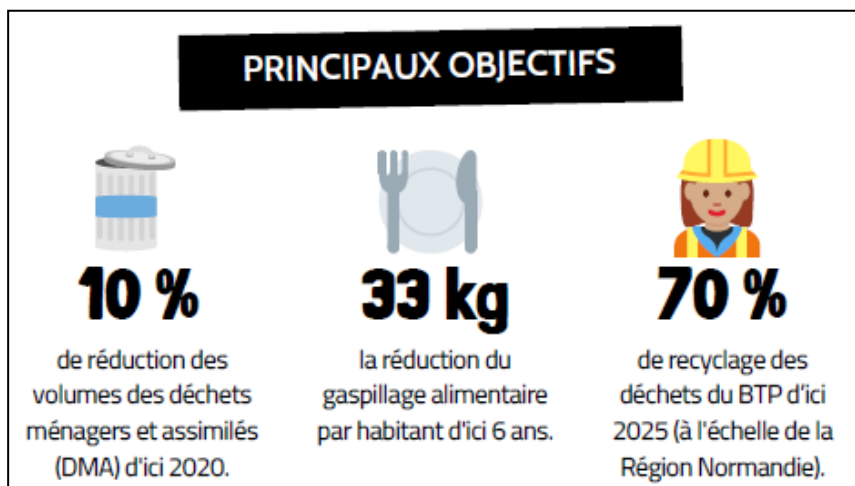
- Part du bois dans la construction.
- Part de l'approvisionnement local dans la construction.
- Captation du CO2 par les espaces naturels et boisés.
- Mesure de la préservation de la biodiversité?

Bénéfices pour la société

- Amélioration de la qualité de vie et de la santé par un renforcement de la biodiversité (poumon vert, moindre fragilité vis-à-vis des zoonoses, meilleure qualité du logement grâce aux matériaux biosourcés...) - *[bien-être personnel]*.
- Dynamisation de l'économie locale par développement de la filière bois-écomatériaux - *[économie utile à la société]*.
- Lien social renforcé dans les activités proposées autour de la forêt et de la biodiversité (chantiers participatifs) ou par de nouveaux espaces urbains naturels de sociabilité... - *[faire société]*.

Points de vigilance

- La dynamisation d'une filière locale des éco-matériaux peut avoir des contreparties sociales (pertes d'emplois dans des secteurs concurrentiels) ou environnementales (surexploitation de la forêt, concurrence avec des cultures dédiées à l'alimentation...) - *[économie utile à la société]*.
- Des inégalités dans l'accès aux matériaux de construction de qualité ; difficulté à maintenir un prix de la construction/ rénovation accessible à tous - *[économie utile à la société] [faire société]*.
- Comment mesurer la préservation de la biodiversité ? - *[une société en connexion avec la nature]*.



DÉCHETS ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Effets intentionnels à mesurer

- Volumes de déchets ménagers et assimilés.
- Volumes d'aliments gaspillés.
- Volumes et % de déchets du BTP recyclés.

Bénéfices pour la société

- Nouveaux emplois dans la collecte, le recyclage et la réparation - *[économie utile à la société]*.
- L'amélioration du ratio création de valeur/consommation de ressources accroît la performance économique de l'appareil productif et donc le maintien de l'emploi - *[économie utile à la société]*.
- La mise en œuvre de l'économie circulaire impose bien souvent des coopérations entre entreprises modifiant les relations entre elles et entre leurs salariés - *[économie utile à la société]*.
- Renforcement des liens sociaux par les ateliers zéro déchets, les cleanwalks... Sentiment de contribuer à un projet collectif de préservation de la planète - *[faire société]*.
- Réduction de la pollution et de la consommation d'énergie liées au traitement des déchets ; préservation des ressources en matières premières - *[économie utile à la société] [une société en connexion avec la nature]*.
- Economies pour les ménages par l'achat de moins de produits neufs - *[bien-être personnel]*.
- Valorisation de ce que l'on fait soi-même - *[bien-être personnel]*.

Points de vigilance

- Des besoins encore importants de sensibilisation à la lutte contre le gaspillage et la réduction des déchets - *[faire société]*.
- Savoir que le déchet peut servir de matière première peut freiner la réduction des déchets ; fausses bonnes idées, telles que les machines qui rémunèrent la collecte des bouteilles en plastique et peuvent inciter ce faisant à continuer la production de plastique neuf - *[économie utile à la société]*.
- Accessibilité et rémunération des nouveaux emplois - *[économie utile à la société]*.
- Les produits de réemploi et recyclage doivent pouvoir entrer dans le cadre de la commande publique ; les collectivités doivent être exemplaires - *[économie utile à la société]*.

PRINCIPAUX OBJECTIFS



Supprimer l'exposition des populations aux dépassements des seuils réglementaires (valeurs limites) à l'horizon 2024.



Développer des outils de communication innovants sur la qualité de l'air.



Viser les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) en termes de concentration de polluants atmosphériques à l'horizon 2030.

QUALITÉ DE L'AIR

Effets intentionnels à mesurer

- Nombre de jours de dépassement des seuils de qualité de l'air.
- Concentration des polluants atmosphérique.
- Outils de communication mis en place.

Bénéfices pour la société

- Amélioration de la santé publique et de la qualité de vie par réduction de l'exposition à la pollution atmosphérique - *[bien-être personnel]*.
- Limitation du dérèglement climatique - *[une société en connexion avec la nature]*.
- Responsabilisation des habitants par une communication adaptée - *[faire société]*.

Points de vigilance

- Ajoute des contraintes aux industries et peut potentiellement nuire à l'emploi - *[économie utile à la société]*.

PRINCIPAUX OBJECTIFS

50 % de réduction de l'urbanisation des terres agricoles, naturelles et forestières pour la période 2020-2033.

Renforcer la présence de la nature en ville en augmentant la part minimale d'espaces végétalisés dans les opérations d'aménagements.

Préserver et la gérer durablement les milieux forestiers, agricoles et naturels du territoire.

LA VILLE DE DEMAIN

Effets intentionnels à mesurer

- Surfaces des terres agricoles nouvellement urbanisées.
- Part de nature en ville dans les nouvelles opérations d'aménagement.
- Surface d'espaces urbains existants renaturés.
- Surfaces d'espaces naturels et forestiers nouvellement urbanisés.
- Surfaces de friches reconverties.

Bénéfices pour la société

- Restauration de la biodiversité par la possibilité de maintenir les trames vertes et bleues - *[une société en connexion avec la nature]*.
- Maintien du lien des habitants avec la nature, y compris pour les citadins - *[bien-être personnel] [une société en connexion avec la nature]*.
- Diminution du nombre de friches (espaces pollués et d'insécurité) - *[une société en connexion avec la nature] [bien-être personnel]*.
- La préservation des milieux naturels favorise le stockage du carbone dans les sols - *[une société en connexion avec la nature]*.
- La renaturation de la ville crée de nouveaux lieux où l'on peut se poser, se promener, des espaces de jeux : nouveaux lieux de sociabilité ; l'accroissement du confort peut fluidifier les liens sociaux (par ex : réduction du bruit) - *[faire société]*.

Points de vigilance

- L'augmentation de la qualité de vie en ville pousse à l'augmentation des prix, et accroît les inégalités - *[faire société]*.
- Le coût souvent prohibitif de la réhabilitation des friches industrielles rend les projets difficiles - *[économie utile à la société]*.
- La réutilisation des friches industrielles peut conduire à maintenir une activité industrielle proche des zones d'habitation ; problème potentiel d'acceptabilité - *[faire société]*.

PRINCIPAUX OBJECTIFS



Développer la sobriété énergétique des process industriels.



Développer l'économie circulaire et la valorisation des déchets
(biogaz, récupération de chaleur industrielle, réduction des déchets...).



Développer les EnR et les filières innovantes
(cf. matériaux biosourcés, bio-carburant B100...).

INDUSTRIE

Effets intentionnels à mesurer

- Consommation d'énergie des industries du territoire.
- Nombre d'entreprises ayant mis en place de l'économie circulaire.
- Filières innovantes mises en place.

Bénéfices pour la société

- Amélioration de la compétitivité des entreprises par la réduction de la facture énergétique - [économie utile à la société].
- Création d'emplois dans les filières innovantes - [économie utile à la société].
- Responsabilisation des entreprises vis-à-vis des enjeux climatiques ; actions RSE ayant un impact positif pour les salariés - [économie utile à la société].
- Préservation des ressources énergétiques ; lutte contre le dérèglement climatique ; diminution des risques industriels - [économie utile à la société] [une société en connexion avec la nature].
- Amélioration de la qualité de l'air et donc de la santé publique - [bien-être personnel].
- Amélioration de l'attractivité du territoire du fait d'une industrie « plus propre » ; innovation pour l'évolution des process et accroissement des compétences ; coopération entre secteurs d'activité - [économie utile à la société].
- Mobilisation/intérêt des jeunes pour des nouvelles filières et des emplois respectueux des valeurs sociétales - [faire société].

Points de vigilance

- Coût des investissements supplémentaires : les temps de retour sur investissement sont trop longs au regard des standards financiers ; contraintes supplémentaires sur les entreprises (ex. ZFE) nécessitant des investissements lourds peut fragiliser le tissu économique - [économie utile à la société].
- Pertes d'emplois/reconversion plus difficile pour certains secteurs d'activités ; quelles politiques d'appui sur le volet formation ? - [économie utile à la société].
- L'acceptation des activités industrielles est devenue un enjeu de société important à prendre en compte ; quelle place des industries sur le territoire métropolitain ? - [économie utile à la société].
- Le risque zéro n'existe pas, il faut éduquer à la gestion des risques - [faire société].
- Le modèle de production doit s'adapter et sortir d'une logique de volume pour s'orienter vers une logique de « services rendus » - [économie utile à la société].
- Veiller à garantir l'approvisionnement continu en ressources pour les entreprises - [économie utile à la société].

AUTRES

Bénéfices pour la société

- Démarche collective de COP21 : Partage d'objectifs entre les différents acteurs et opportunités de rencontre (Faire société).
- Les animations de sensibilisation peuvent être facteurs de rencontre/lien (Faire société-bien-être personnel).
- La co-construction de projets, et les partenariats permettent de faire se croiser des populations qui ne se croisent pas habituellement (Faire société).
- Filières de proximité consommateurs/producteurs sont des lieux de rencontre (Faire société).
- Accroissement du confort peut fluidifier les liens sociaux, par ex : réduction du bruit (Bien-être individuel).
- La formation des têtes de réseaux peut faciliter l'accroissement de la compréhension des enjeux par l'éducation (Faire société).
- Le PCAET et la COP21 offrent des possibilités de thématiques pour la formation.

Points de vigilance

- Possible creusement de fossés entre des personnes déjà sensibilisées, actives et ceux qui ne sont pas sensibles (Faire société).
- Animation chronophage et coûteuse – comment développer largement.
- Difficultés à évaluer les changements de pratiques dans la durée.
- Risque de mise en œuvre de nouvelles concurrences, et de création de nouvelles tensions.
- Acceptabilité des projets.
- Risque de fragilisation de populations les plus éloignées des centres urbains (en dehors des circuits de mobilité douce) ; décalage centre/périphérie.
- Niveau de formation insuffisant sur transition écologique
- Risque de devoir passer de la pédagogie à l'injonction à mesure que l'urgence climatique s'accroît.
- Risque de créer cercles de personnes motivées, concernées, sensibilisées etc., fermés sans adhésion de l'ensemble de la population.
- La formation des formateurs peut être insuffisante au regard de l'ampleur des démarches.
- Difficulté à intégrer les dispositifs dans le quotidien des personnes, à les banaliser.
 - » Certaines actions peuvent être contreproductives pour la mobilisation si elles ne sont pas suffisamment acceptées (ex : gilets jaunes).
 - » L'engagement de tous les acteurs, souhaité par la Métropole, doit s'accompagner de la mise en place des conditions de coopération entre les acteurs. L'intérêt général n'étant pas la collection des intérêts particuliers.



Sous la présidence de Boris Menguy, les travaux du Conseil d'Evaluation de la Transition Ecologique visent à accompagner la Métropole dans l'évaluation de ses politiques de transition sociale et écologique. Ses travaux permettent de questionner l'efficacité des démarches entreprises ainsi que l'adéquation des moyens mis en œuvre afin d'atteindre les objectifs fixés par la Métropole dans son Plan Climat Air Énergie Territorial.

AUTEURS :

Muryelle ANGOT-LEBEY
Laurence BERTHO-BEDEL
Myriam BLANCHARD
Lucien BOLLOTTE
Clément BRESCIANI
Bernard CHAMPEAUX
Isabelle CHESNEAU
Christelle CUBAUD
Romain DEBRAY
Sylvie FUSIL
Valérie GENOUVILLE
Florence GUENTCHEFF
Xavier LEMOINE
Christine LEROY
Boris MENGUY
Christian PLATTIER
Eric PRUD'HOMME
Louis-Mathieu ROUX
Catherine TARDIF
Jean-Paul THOREZ
Jean-Michel THOUVIGNON
Lorraine VILLAUME
Laurent YON

L'ensemble des membres du Conseil d'Evaluation de la Transition Écologique dédient cette publication à Boris MENGUY, en rendant hommage à un homme profondément engagé pour le territoire, dont le sens de l'écoute et la pertinence des interventions auprès du Conseil ont été très appréciés par tous.

CONTACTS :

Métropole Rouen Normandie

Agnès GRANDOU

**Responsable de projet
COP21 Rouen Normandie**

Agnès.grandou@metropole-rouen-normandie.fr
06 16 21 40 60

Charlotte CÉLESTIN

Responsable de projets PCAET

Charlotte.celestin@metropole-rouen-normandie.fr
06 89 84 98 75

Isadora GUERRA

**Responsable du service
Participation et citoyenneté**

Isadora.guerra@metropole-rouen-normandie.fr
06 25 02 56 61