

Lundi 8 février 2021

Conseil métropolitain du 8 février 2021

Face à la crise, la Métropole Rouen Normandie fait bloc et investit massivement dans la transition sociale-écologique

L'incertitude continue de peser en ce début d'année. La Métropole fait front et mobilise largement ses moyens publics pour accompagner les acteurs du territoire. Les investissements sont massivement orientés vers la transition sociale-écologique de l'agglomération : décarbonation de notre économie, revalorisation de nos friches, développement d'une culture du risque industriel, réduction des inégalités renforcées par la crise... Il est proposé au Conseil métropolitain de déclarer l'état d'urgence climatique sur le territoire et de rejoindre la campagne mondiale « Cities Race to Zero ». Il est également proposé de refuser de financer le projet dit de « Contournement Est », en appelant l'État et les collectivités concernées à engager des alternatives soutenables et durables, qui réduiront réellement le problème de congestion du territoire.

Pour Nicolas Mayer-Rossignol, Président de la Métropole Rouen Normandie : « *Nous l'avions dit dès le début du mois de janvier : c'est en mobilisant massivement nos moyens publics et en faisant front aux côtés des acteurs frappés par la crise que nous tiendrons. Nous allons continuer à aider, accompagner, soutenir. Plus que jamais, jouons collectif ! La crise renforce les inégalités et isole les personnes fragiles. L'urgence climatique ajoute à l'incertitude. Nous continuons d'engager une politique massive en faveur de la transition sociale-écologique du territoire : déclaration de l'état d'urgence climatique et adhésion à la campagne mondiale « Race to Zero » pour enclencher la décarbonation de notre économie, requalification de nos friches, lutte contre l'habitat indigne, développement d'outils de transparence démocratique, déploiement d'un système d'alerte SMS pour prévenir le risque industriel, prolongation de l'aide aux stages pour les jeunes et extension aux non boursiers, refus du financement du projet dit de « Contournement Est »... Après le retrait unilatéral du Département de l'Eure et de la CASE, il n'y a aucune raison que nous financions ce projet qui concerne ces collectivités pour 30% de son tracé. Nous appelons l'État et tous les acteurs concernés à engager avec la Métropole des alternatives durables pour décongestionner nos routes et privilégier les mobilités de demain. Le monde change, changeons avec lui ! ».*

Déclaration de l'état d'urgence climatique sur le territoire

Lors du sommet organisé à l'occasion des cinq ans de l'Accord de Paris sur le Climat (Climate Ambition Summit -12 décembre 2020), le Secrétaire général de l'ONU Antonio Guterres a appelé le monde à « déclarer l'état d'urgence climatique jusqu'à ce que la neutralité carbone soit atteinte ». Pour Antonio Guterres, la crise sanitaire du COVID est « l'occasion de mettre nos économies et nos sociétés sur une voie verte : si nous ne changeons pas de cap, nous pourrions nous diriger vers une augmentation catastrophique de la température de plus de 3 degrés au cours de ce siècle ».

Ainsi, l'objectif des Nations Unies pour 2021 est de former une coalition mondiale pour la neutralité carbone d'ici 2050. L'organisation estime que, pour faire de cette promesse une réalité, il est nécessaire de diminuer les émissions mondiales de 45% d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2010.

La transition sociale et écologique est déjà au cœur des objectifs stratégiques de la Métropole Rouen Normandie. Malgré tout, les récents travaux du GIEC local sur la ressource en eau, l'aménagement du territoire et les risques épidémiologiques, en renforcent l'urgence et l'acuité. Les effets du changement climatique sont déjà mesurables sur notre Métropole et les projections à 80 ans sont particulièrement alarmantes : élévation des températures et du nombre de jours de forte chaleur impactant zones urbaines et naturelles, diminution de la ressource en eaux superficielles et souterraines, émergence de nouveaux risques tels que les feux de forêts, inondations plus fréquentes touchant les zones habitées et sites industriels en bord de Seine...

Ces orientations se traduiront d'ici 2030 par la rénovation de 45 000 logements, soit 20% du parc, par le verdissement des réseaux de chaleur avec plus de 80% de l'énergie produite à partir d'énergie renouvelable (cela représente une multiplication par 3.5 de la production d'EnR&R au sein des réseaux de chaleur en 17 ans), l'évolution de nos déplacements avec un déplacement sur deux en mode alternatif à la voiture particulière (marche à pied, vélo, transport en commun) ...

Face au défi climatique, la Métropole Rouen Normandie, consciente de ses responsabilités, fait siens les objectifs des Nations-Unies pour la neutralité carbone d'ici 2050. Ce faisant, elle accepte d'interroger, modifier et renforcer ses dispositifs pour s'inscrire dans cet objectif d'intérêt mondial et de faire de celui-ci un outil de mesure des politiques qu'elle met en œuvre.

C'est avec ce rêve de faire de notre territoire un leader de la transition qu'il est proposé au Conseil métropolitain de déclarer l'état d'urgence climatique sur le territoire et de s'inscrire à l'avant-garde de la dynamique lancée par les Nations-Unies pour la sauvegarde de la planète en rejoignant les territoires d'ores et déjà engagés dans cette mobilisation capitale.

Signature de la Déclaration de Paris et adhésion à la campagne mondiale « Cities Race to Zero »

Dans ce cadre du 5ème anniversaire de l'Accord de Paris sur le Climat (COP21), les Nations Unies ont créé « Race to Zero » (Objectif Zéro) : il s'agit d'une campagne mondiale visant à rallier les entreprises, les villes, les régions et les investisseurs, soit la plus grande alliance mise en place à ce jour pour la transition écologique, en faveur d'une reprise saine, résiliente et sans carbone, qui prévienne les menaces futures, créé des emplois décents et débloque une croissance durable et inclusive. Elle mobilise une coalition d'initiatives "zéro carbone" de premier plan, représentant 449 villes, 21 régions, 992 entreprises, 38 des plus grands investisseurs et 505 universités. « Race To Zero » mobilise des acteurs extérieurs aux gouvernements nationaux pour rejoindre l'Alliance pour l'ambition climatique, qui a été lancée lors du sommet de l'action pour le climat 2019.

En réponse à cette campagne, la Ville de Paris et le réseau mondial des grandes villes engagées dans la lutte contre le changement climatique (le C40) ont initié la Déclaration de Paris. Ce texte engage ses signataires à rejoindre la campagne « Cities Race to Zero » (Villes Objectif Zéro) pour une action climatique ambitieuse et équitable des villes et territoires.

Son objectif est d'aider les villes et les territoires à rejoindre la campagne Race to Zero en leur fournissant la meilleure expertise disponible, une base scientifique solide et les outils nécessaires pour fixer des objectifs compatibles avec l'objectif de limitation de l'élévation des températures à 1,5°C de l'Accord de Paris, et engager les actions climatiques inclusives les plus pertinentes pour eux. Cette coalition vise l'engagement de 1 000 villes dans la "Race to Zero" d'ici la COP26.

Face au défi climatique et dans la continuité de l'Accord de Rouen pour le climat, la Métropole souhaite rappeler son engagement, aux côtés des États, pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par l'Accord de Paris. Il est ainsi proposé de rejoindre la campagne « Cities Race to Zero » et de signer la Déclaration de Paris.

Parmi les engagements pris par les villes françaises et étrangères, territoires français et les leurs réseaux signataires figurent la volonté :

- d'inscrire l'action climatique au centre de l'agenda local et de s'engager à atteindre la neutralité carbone (net-zéro) à partir de 2040 ou même plus tôt, ou vers le milieu du siècle au plus tard, dans la continuité des efforts déployés mondialement pour limiter le réchauffement climatique à 1,5°C
- d'intégrer tous les acteurs (dirigeants politiques, chefs d'entreprise, syndicats, investisseurs et société civile en particulier la jeunesse) pour travailler ensemble contre le changement climatique
- d'informer annuellement des avancées des politiques climatiques, en toute transparence et de prendre en compte les préoccupations de la population et notamment de la jeunesse en les associant à la gouvernance des politiques climatiques et en leur rendant des comptes
- de faire émerger une véritable justice climatique pour protéger les plus vulnérables face aux changements climatiques et face à la précarité énergétique.
- de s'engager avec l'ensemble de nos partenaires publics et privés à mettre en place le droit à une énergie renouvelable et neutre en carbone pour tous nos citoyens d'ici 2050.

La Métropole s'engage aussi à préciser, en amont de la COP26, les mesures qui permettront d'atteindre la neutralité carbone, notamment à court et moyen terme. Ces mesures prendront notamment en compte les solutions fondées sur la nature, plaçant ainsi la biodiversité au cœur des mesures d'atténuation du changement climatique, l'accompagnement des activités économiques et leurs mutations pour accélérer la réduction de leur bilan carbone, le renforcement des solidarités et des plans d'actions coordonnés entre les territoires urbains et ruraux afin d'accélérer par exemple les transformations écologiques de nos systèmes alimentaires, le développement des énergies renouvelables et neutres en carbone... Ces actions seront intégrées au PCAET lorsqu'il sera procédé à sa révision.

La transformation des friches, au cœur de la stratégie foncière à vocation économique de la Métropole

Répondre aux besoins fonciers du territoire en résorbant nos friches et en évitant l'artificialisation des sols est une nécessité absolue. Tout particulièrement dans le cadre de la déclaration de l'état d'urgence climatique sur notre territoire.

Un budget d'investissement d'1,5 M€ par an sur 6 ans sera mobilisé pour l'acquisition de ces fonciers et les études préalables à la décision d'acquisition de ses sites à finalités économiques. L'objectif est de disposer en continu d'un stock d'offres foncières immédiatement aménageables afin de prévenir des risques de rupture préjudiciables à la dynamique économique métropolitaine.

En même temps qu'elles génèrent de nouveaux besoins fonciers, les transformations économiques du territoire libèrent des espaces à la suite des transferts d'activités, des compactages, des restructurations et des fermetures de sites. Déjà artificialisés, certains de ces fonciers constituent de réelles opportunités dont la métropole souhaite se saisir pour **développer des projets économiques ambitieux qui s'inscrivent dans une stratégie de sobriété foncière, d'urbanisme circulaire et de résorption des friches afin de lutter efficacement contre l'étalement urbain, limiter la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers et de protéger les sols contre leur artificialisation.**

Lorsqu'ils sont jugés stratégiques ou à forts potentiels, les biens doivent pouvoir être acquis rapidement à l'occasion de leur mise en vente afin d'intégrer le stock foncier et immobilier à finalité économique. Lorsque le bien est immédiatement valorisable, l'objectif est de conforter l'offre d'accueil en comblant les carences constatées du marché immobilier d'entreprises, en particulier sur les segments industriel et logistique. Lorsque le bien est devenu obsolète, l'objectif est d'anticiper leur recyclage et traiter leurs pollutions le plus en amont possible afin de pouvoir prévenir la constitution de nouvelles friches, les traiter, constituer des réserves foncières à finalité économique et à terme, reconstituer une offre pour l'accueil de nouvelles entreprises.

Pour pouvoir être réactive, la Métropole vient de définir les caractéristiques des biens fonciers et immobiliers économiques qui pourront être acquis dans une finalité économique :

- Grande superficie foncière ou immobilière : il s'agit de biens fonciers d'au moins 2 ha, de biens immobiliers d'au moins 2 000 m² ou des biens susceptibles d'être remembrés pour atteindre ces tailles de biens fonciers et immobiliers. Sont plus spécifiquement ciblés les sites adaptés aux projets industriels et logistiques ne pouvant se positionner sur les zones tertiaires ou sur les zones mixtes, à vocation de production ou de service à l'industrie.
- Vocation industrielle du site et son environnement : il s'agit principalement de préserver la vocation des sites industriels. Les biens fonciers et immobiliers visés sont compatibles avec l'exercice d'activités de production, principalement industrielles ou logistiques, classées ou non, potentiellement génératrices de nuisances.
- Aménités : les sites sont raccordables aux utilités et aux fluides (électricité, gaz, eau, télécom) et bénéficient d'une très bonne accessibilité depuis les grandes infrastructures routières, voire depuis les réseaux ferroviaire, fluvial et maritime. L'écosystème économique environnant peut offrir des possibilités de mutualisation d'utilités, d'échanges de matières, de biens et de services en économie circulaire ou en circuits courts.

Les sites peuvent disposer d'équipements ou d'infrastructures spécifiques peu ou pas présents sur le reste du territoire offrant un potentiel pour les transitions industrielle, numérique, écologique et énergétique (ex : chantier rail-route, localisation à bord d'eau, etc).

Pour évaluer l'opportunité d'acquérir les biens, un groupe de travail technique sera chargé d'émettre des propositions sur la base de ces critères et conduire très rapidement les premières études nécessaires pour éclairer la décision des élus préalablement à l'acquisition.

Lutter contre l'habitat indigne sur le territoire

- **Mise en place d'un dispositif de prévention et d'accompagnement des copropriétés**

L'orientation « Renforcer l'attractivité résidentielle du parc existant » du Programme Local de l'Habitat (2020-2025) approuvé le 16 décembre 2019 prévoit la mise en place d'un dispositif de prévention en direction des copropriétés. Sur la base d'un diagnostic multicritères, 48 copropriétés ont ainsi été classées comme très prioritaires en matière de fragilité. Ces 48 copropriétés sont situées sur 3 communes :

- Rouen : Quartiers des Hauts de Rouen et de Grammont (7 copropriétés)
- Elbeuf : Quartier République (37 copropriétés)
- Petit-Quevilly : Quartier la Piscine (4 copropriétés).

Leur état de fragilité nécessite de mettre en place un accompagnement notamment pour assainir leur gestion dans le cadre d'un dispositif opérationnel défini par l'Agence Nationale de l'Amélioration de l'Habitat (ANAH), appelé Programme Opérationnel de Prévention et d'Accompagnement de Copropriétés (POPAC). **Le POPAC, d'une durée de 3 ans, a pour objectif de proposer un accompagnement cohérent des copropriétés identifiées et adapté à la situation de chaque copropriété.** Il permettra :

- d'approfondir la connaissance des copropriétés repérées,
- de sensibiliser les copropriétaires aux enjeux d'une gestion et d'un entretien pérennes de leur bien,
- de mettre en œuvre un accompagnement multi-partenarial des copropriétés engagées dans la démarche,
- de résoudre les premières difficultés en apportant les informations, conseils et accompagnements adaptés à la situation des copropriétés,
- d'accompagner les copropriétés volontaires qui souhaitent engager un programme de travaux.

- **Instauration du Permis de Louer dans 5 nouvelles communes du territoire**

Le Programme Local de l'Habitat 2020-2025 prévoit la mise en place, à titre expérimental, du permis de louer ou autorisation préalable de mise en location sur certaines communes volontaires de la Métropole. Ce moyen de lutter contre l'habitat indigne a été instauré en 2014 par la loi ALUR (loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové). Il conditionne la conclusion d'un contrat de location à l'obtention d'une autorisation préalable. Cette demande d'autorisation doit être renouvelée à chaque nouvelle mise en location. Pour tout logement considéré comme susceptible de porter atteinte à la sécurité des occupants et à la salubrité publique, la demande peut donner lieu à un refus. En cas de location effectuée malgré un refus, les propriétaires s'exposent à une amende pouvant aller jusqu'à 15 000 € reversée à l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH). Les logements sociaux et les logements faisant l'objet d'une convention APL (Aide Personnalisée au Logement) avec l'État ne sont pas soumis à ce dispositif. **Les communes de Grand-Quevilly, Maromme, Petit-Couronne, Petit-Quevilly et Rouen ont sollicité la mise en place de ce dispositif sur certains quartiers.** Ce dispositif va donc être mis en place, à titre expérimental, sur ces quartiers. La date d'entrée en vigueur est fixée au 1^{er} octobre 2021.

Mieux informer la population

- **Système d'alerte aux habitants par SMS**

L'incendie de 2019 nous a rappelé l'inadaptation du système d'alerte à la population par sirènes lors d'un accident industriel notamment. Il est en effet primordial que les populations reçoivent, en même temps que le signal, des informations sur la nature de l'évènement et les consignes à appliquer. Dans l'attente du déploiement par l'État du système modernisé d'alerte et d'information aux populations, au moyen du cell broadcast et des SMS géolocalisés, prévu au plus tard en 2022, et de l'acquisition par chaque commune de son propre outil d'alerte en parallèle de ceux de l'État, la Métropole **met à disposition des communes un système d'alerte par SMS**. Celui-ci, sur inscription préalable des habitants, serait utilisé, sur demande des maires pour les évènements nécessitant de demander à la population d'appliquer des consignes (ou a minima de suivre des recommandations) : accident industriel, phénomène naturel comme des inondations, évènement météorologique comme une canicule, des orages, des vents violents, situation sanitaire, pollution atmosphérique, attentat, etc...

- **Construire une stratégie pérenne d'Open Data**

Le stockage, l'analyse et l'exploitation des données s'imposent à présent comme des sujets déterminants pour les entreprises, comme pour la sphère publique. L'Open Data sera pour la Métropole un levier essentiel pour accompagner, amplifier et consolider les actions déjà lancées dans le cadre de ce programme, qui ciblent prioritairement les enjeux suivants :

- **la démocratie participative** : la stratégie globale de participation citoyenne dont la Métropole entend se doter pour aller vers un principe de co-construction généralisé à l'ensemble des projets ne pourra se déployer efficacement qu'à la condition de permettre aux citoyen.nes de construire et développer leur propre expertise à partir de données publiques consolidées et partagées, ce que l'Open Data va garantir ;
- **la mobilité intelligente** : les solutions de mobilité innovantes et intégrées de mobilité (Maas, hyperviseur, véhicule autonome ...) que la Métropole souhaite développer, devront nécessairement pouvoir s'appuyer sur la structuration des données et sur l'animation de la démarche sur le territoire. En ce sens, l'ouverture prochaine d'un « Living Lab » sera un accélérateur d'innovation et d'expérimentation de solutions de mobilité du futur, associant public, industriels, scientifiques et pouvoirs publics, grâce à la disponibilité, l'accessibilité et la mise en commun de données ;
- **l'attractivité du territoire** : l'Open Data, en permettant de décroquer les périmètres des acteurs, génère une véritable synergie au service de l'attractivité du territoire.

La démarche Open Data que la Métropole souhaite engager va ainsi participer à l'émergence d'un écosystème de la donnée à l'échelle du territoire normand, va à la fois s'alimenter et venir enrichir les travaux initiés par d'autres acteurs sur des sujets tels que l'Intelligence Artificielle ou le Big Data. Dans cette perspective, la Métropole a déjà adhéré au projet de Datalab porté par un consortium de 15 structures dont l'objectif est l'innovation par la donnée. Afin d'ancrer également la démarche dans un réseau de niveau national, **il est proposé que la Métropole adhère à l'association Open Data France qui a pour but de regrouper et soutenir les collectivités engagées activement dans une démarche d'ouverture de leurs données publiques.**

Éducation à l'environnement : un projet pédagogique pour le Champ des Bruyères

La Métropole Rouen Normandie est engagée depuis 2010 dans la mise en place d'une politique d'éducation à l'environnement, visant à accompagner les changements de comportements de la transition écologique, en mobilisant l'ensemble des acteurs au travers d'outils de sensibilisation, de dynamiques de communication engageante et de pédagogie de projets.

Dans ce cadre, un appel à projet visant à installer une ferme permacole avec des objectifs de production de maraîchage biologique exemplaire, de transmission de savoirs et d'actions socio-éducatives a été lancé en 2016. Suite à des contraintes particulières notamment liées à la qualité des sols, le projet de l'association Le Champ des possibles, retenu en 2016, a évolué pour se concentrer sur les objectifs de transmission des savoirs et d'actions socio-éducatives, l'activité de maraîchage restant un support de ces objectifs. Des parcours d'interprétation pédagogique des différents espaces et bâtiments seront élaborés, afin de guider les visiteurs dans leur découverte autonome du Parc.

- **Les espaces verts, naturels et nourriciers du Parc**

La biodiversité et la nature sont au cœur du projet d'aménagement du Parc Naturel Urbain du Champ des Bruyères. Une mosaïque d'habitats compose ses espaces et participent à l'accroissement de la biodiversité. Des inventaires faunistiques et floristiques sont établis et permettent d'adapter les pratiques de gestion au fil de l'eau. Leur vocation participative s'inscrit dans le projet pédagogique du Parc. L'agriculture urbaine est une autre composante clef de l'aménagement du Parc. Certains espaces accessibles au public participent à la mosaïque paysagère développée. Une forêt comestible s'étire en frange Est du Nord au Sud, un pré-verger d'un hectare constitué de 200 sujets de variété ancienne de pruniers, pommiers, poiriers, cerisiers... Ces espaces, en complément de leur attrait paysager, sont également des supports de pédagogie, de lien social, de transmission de savoirs et de pratiques.

Au-delà du parcours d'interprétation pédagogique et du programme d'animations et d'évènements de la Métropole, les espaces verts et naturels du Parc sont accessibles gratuitement aux différents publics et aux acteurs, dans le respect du règlement intérieur du Parc. Aussi, des projets d'éducation et de mobilisation des publics pourront être développés par les acteurs et les différents partenaires institutionnels et associatifs de la Métropole, dans le cadre des orientations du projet pédagogique du Parc.

- **Les jardins partagés**

Ouverts en février 2020, gérés et animés par la Métropole et ses partenaires, les jardins partagés sont le premier lieu du parc à avoir été investis par des usagers. Ils concourent au projet pédagogique du parc, au-delà de son intégration au paysage, par son effet démonstrateur des bonnes pratiques de jardinage urbain, sa dynamique collaborative nourrie de la mixité des publics, et son ouverture sur la ville. Un appel à candidatures lancé en 2019 a permis de sélectionner les jardiniers et structures sociales participantes. Preuve de l'engouement des habitants pour ce projet, une liste d'attente a été créée. Elle permettra ainsi le renouvellement des participants au fur et à mesure des départs, pour maintenir la mobilisation des jardiniers dans la durée.

- **La Ferme permacole**

D'une superficie de 2 hectares, la ferme voit sa vocation pédagogique pleinement affirmée, avec une dynamique d'animation citoyenne et participative connectée aux autres espaces du parc, notamment les jardins partagés, la forêt comestible et le pré-verger. La centralité de la ferme, du point de vue spatial, confirme ce positionnement stratégique.

À la fois « vitrine » et lieu de transmission et d'expérimentation de pratiques agricoles écologiques et résilientes, la ferme s'intègre pleinement dans le projet de transition sociale-écologique et alimentaire du Parc. Le projet pédagogique de la ferme est développé par l'association « Le Champ des possibles », dans le cadre de l'appel à projet réalisé en 2016. Une convention d'occupation temporaire va être accordée à cette association pour une durée de 5 ans à titre gracieux.

L'association « Triticum » dont l'objet est de promouvoir les semences non modifiées, la culture de céréales anciennes et l'autosuffisance alimentaire des territoires, va collaborer au développement du projet de ferme pédagogique, par la mise en œuvre de cultures de céréales dans un but pédagogique et d'amélioration de la qualité des sols. Une convention d'occupation à titre gracieux, d'une durée initiale d'un an renouvelable quatre fois dans la limite de 5 ans, va également être signée. En complément des équipements pédagogiques de la ferme et des jardins partagés, la maison d'accueil du public abritera bientôt une cuisine pédagogique (de 42 m²), un magasin de produits biologiques et locaux de 70 m², un espace de petite restauration et une salle polyvalente (de 58,35 m²) accueillant ateliers, expositions, formations et conférences en lien avec l'agriculture, l'alimentation et la biodiversité.

Améliorer la mobilité

- **Poursuivre l'adaptation du réseau de transports en commun aux conditions sanitaires**

Dans le contexte actuel de pandémie de Covid-19, deux nouveaux systèmes permettant de faciliter le respect des mesures barrières dans les transports en commun vont être mis en place. Ces solutions technologiques conserveront toute leur pertinence et leur utilité lorsque la pandémie sera terminée. La première est une **solution de comptage des passagers** dans les véhicules Métro, TEOR, Fast et ligne 6. Cette solution repose sur des comptages smartphone en complément de la technologie de comptage des entrées et sorties qui existe déjà. Cet outil permettra aux voyageurs de connaître, en temps réel, le niveau d'affluence des véhicules et d'optimiser l'exploitation du réseau. La seconde solution offrira la possibilité d'acquitter son titre de transport avec une carte bancaire dans les bus. Dans les véhicules équipés, il n'y aura ainsi plus aucun échange de monnaie, titre ou papier entre le conducteur et le voyageur.

- **L'expérimentation de la navette fluviale prolongée**

Depuis le 15 juillet 2019, la Métropole expérimente un franchissement de la Seine par la mise en service d'une navette fluviale. Afin de respecter la démarche de COP 21 engagée sur le territoire, ce bateau fonctionne à l'énergie électro-solaire. L'incendie de l'usine Lubrizol, puis les 2 périodes de confinement intervenues en 2020 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire ont pesé sur la fréquentation. Ce sont en moyenne un peu plus de 150 personnes par jour de semaine et près de 280 par jour de week-end ou férié qui ont été transportées. Afin de consolider ces données, il est proposé de poursuivre cette expérimentation jusqu'au 31 décembre 2021 pour en retirer les enseignements utiles à la définition d'une offre de transport qui pourrait être intégrée de manière pérenne au réseau Astuce en 2022.

Solidaires face à la crise

- **De nouvelles associations bénéficient de l'aide dans le cadre du Plan PLUS**

Dans le contexte particulier de la crise sanitaire, la Métropole Rouen Normandie a mis en place un dispositif de soutien exceptionnel aux associations œuvrant dans le champ de la solidarité. La MATMUT s'est associée à cette initiative en abondant ce fonds via un mécénat de 50 000 €. Ce fonds s'inscrit dans le Plan Local d'Urgence Solidaire (PLUS) mis en œuvre par la Métropole Rouen Normandie pour lutter contre la crise sanitaire et ses conséquences humaines, sociales et économiques. Plusieurs associations ont sollicité l'aide proposée par la Métropole. Lors de ce conseil, il est proposé d'allouer, au titre du fonds d'aide aux associations intercommunales, une subvention d'un montant de 4 000 € à l'association Cardère (jeunesse et développement durable), de 10 000 € à l'Auberge de jeunesse de Rouen, de 5 000 € à Huang-Di (Politique de la ville), de 4 000 € à Cailly Prestations (Insertion) et de 10 000 € à AID 76 (Santé).

- **Soutien au Festival du livre de jeunesse et adaptation du versement de la subvention**

La Métropole soutient le Festival du livre de jeunesse. En 2020, suite aux difficultés financières rencontrées par l'Association, la Métropole a apporté un aide complémentaire de 5000€ à sa contribution habituelle de 20 000€. La convention prévoit que le versement de la subvention se fasse en une fois après la manifestation. En 2021, pour faciliter la préparation du festival et le déroulement du nouveau projet de l'Association proposant désormais des actions tout au long de l'année, il est proposé de modifier ces modalités de versement de la subvention en deux fois : le premier versement sera effectué avant la manifestation, au plus tard le 31 mars, et le second après la manifestation.

- **Soutien aux jeunes : prolongation de l'aide aux stages et extension aux non boursiers**

Pour faire face aux conséquences économiques et sociales de la crise sanitaire dues à l'épidémie de la COVID-19, la Métropole a décidé de créer une aide exceptionnelle dans le cadre du Fonds d'Aide aux Jeunes. Elle vise à faciliter les recherches de stages pour 1000 étudiants de notre territoire, boursiers (échelons de bourse 5, 6 et 7) dès lors que ce stage est obligatoire, à réaliser sur l'année universitaire 2020/2021 et d'une période supérieure à deux mois.

Le montant de cette aide de 1 000 € est forfaitaire et concerne les stages qui seront réalisés dans une structure relevant du secteur privé quelle que soit son implantation sur le territoire national. Après 3 mois d'expérience, il est constaté que les difficultés pour trouver un stage dans le contexte sanitaire actuel sont toujours présentes, alors que l'aide a été peu mobilisée par le public cible. Afin que cette aide puisse véritablement être un levier pour aider les étudiants de notre territoire à valider leurs stages obligatoires, il est proposé d'élargir le dispositif à tous les étudiants remplissant les conditions d'âge et de résidence du règlement du Fonds d'Aide aux Jeunes, soit ceux âgés entre 18 et 24 ans et ayant leur résidence habituelle sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie.

De même, le contexte sanitaire actuel nous oblige à anticiper la reprise économique, il est donc également proposé d'étendre le dispositif à l'année scolaire 2021-2022 afin d'accepter les demandes d'aide jusqu'à la fin de l'année 2021.

Soutien aux communes

- **FSIC Santé : construction d'une maison médicale à Saint-Martin-de-Boscherville**

La Métropole Rouen Normandie a engagé depuis 2018 une réflexion sur la densité et l'accès à l'offre de soins sur son territoire, à l'échelle communale. Elle a décidé d'accompagner financièrement, dans le cadre d'un partenariat entre la Métropole, l'Agence Régionale de Santé Normandie (ARS) et l'Union Régionale des Médecins libéraux, la réalisation d'études portant sur l'amélioration de la densité et de l'accès à l'offre de soins sur les territoires identifiés comme prioritaires. Dans ce cadre, elle souhaite également accompagner les investissements des communes en matière de santé par la mise en place d'un fonds de concours dénommé Fonds de Soutien aux Investissements Communaux pour l'implantation de maisons de santé pluridisciplinaires et de pôles de santé libéraux et ambulatoires, dit « FSIC Santé ». Dans cette perspective, la commune de Saint-Martin-de-Boscherville a engagé des travaux de rénovation d'un bâtiment communal pour accueillir une maison médicale. L'objectif étant de maintenir la présence de professionnels de santé sur un territoire rural. **Le montant total des travaux s'élève à 1 934 377,00 € HT. Il est proposé d'attribuer la somme de 290 156 € à la commune dans le cadre du FSIC.**

- **FAA**

La Métropole entend jouer pleinement un rôle de solidarité en vue de permettre aux communes de moins de 4 500 habitants un développement équilibré et harmonieux sur l'ensemble du territoire. A ce titre, il est proposé de leur apporter une aide dans le cadre du versement d'un Fonds d'Aide à l'Aménagement (FAA), sous la forme d'un fonds de concours en investissement. Lors de ce conseil, il est proposé d'accorder des aides à plusieurs communes :

- Hautot-sur-Seine : travaux dans ses bâtiments communaux. Aide : 3 270€.
- Gouy : Mise en conformité électrique de l'école. Aide : 765 €.
- Sainte-Marguerite-sur-Duclair : sécurisation du clocher de l'église et travaux d'aménagement du cimetière. Aide : 11 720€.
- Mesnil-sous-Jumièges : Construction d'un bâtiment technique communal. Aide : 10 006€.
- Jumièges : Remplacement de la chaudière du groupe scolaire. Aide : 18 580€.
- Sahurs : Etude de l'état sanitaire de l'église Saint-Sauveur. Aide : 17 423€.
- Saint-Martin-Boscherville : Restauration de l'éclairage de l'abbaye. Aide : 25 860€.

S'engager massivement dans la transition social-écologique - A133-A134 – liaison A28/A13 – Contournement Est de Rouen

Un cheminement long, un projet discuté :

Héritier d'une très longue histoire administrative et politique, le projet dit de « contournement Est de Rouen » a été inscrit au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) du territoire dès 1972. Relancé au début des années 1990, il a fait l'objet depuis de nombreuses études, validations successives, décisions ministérielles ainsi que d'un Débat Public de juin à novembre 2005 qui tout en retenant le principe de sa création en discutait déjà l'impact environnemental.

Le projet d'un coût global estimé à 886 M€ HT (valeur janvier 2015) est construit sur la base d'un modèle concessionnel avec péage, avec un apport du futur concessionnaire de 396 M€, le financement public du projet étant assuré à parité par l'État et les collectivités pour 490 M€. A la suite du désengagement du Département de l'Eure et de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, dont il était attendu un effort de 49 M€, les Présidents de la Région Normandie, du Département de Seine-Maritime et de la Métropole Rouen Normandie avaient exprimé leur volonté, par courrier commun au Premier ministre en date du 13 septembre 2017, de couvrir collectivement les 50% restant avec la répartition suivante : 157 M€ de la Région Normandie, 22 M€ du Département de Seine-Maritime, 66 M€ de la Métropole Rouen Normandie et de soumettre cet engagement à leurs assemblées délibérantes, appelées à statuer sur ce protocole de financement. C'est cet engagement qui justifie la saisine de l'État.

Quel impact sur le trafic routier ?

L'ensemble du dossier d'enquête publique documente très largement les impacts de cette infrastructure sur les mobilités au cœur de l'agglomération. Par la jonction qu'elle réalise entre deux corridors autoroutiers, l'A 28 – A 13 améliore les relations entre des grands corridors logistiques du sud de l'Europe (Espagne et Portugal) et ceux du Nord (l'ensemble des grands ports européens, belges et hollandais), et assure la desserte du territoire national (notamment A28 et A29) en permettant aux véhicules de transit de ne pas passer par le centre-ville de Rouen, rare agglomération française à ne pas disposer d'une voie de délestage de ces véhicules : le trafic de transit est ainsi estimé à Rouen à 33 000 véhicules par jour dont près de 8 000 poids lourds, répartis sur les différentes pénétrantes de l'agglomération. La nouvelle infrastructure autoroutière devrait accueillir à sa mise en service un trafic global de l'ordre de 19 000 à 30 000 véhicules par jour. **Comme toute infrastructure routière et en particulier autoroutière, la nouvelle infrastructure serait en elle-même génératrice de trafic supplémentaire.** Elle conduirait à une réorganisation des flux internes à l'agglomération, avec les impacts notables suivants :

- Une diminution de -8 à -10% (mais pas plus) du trafic global (véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) compris) au niveau du tunnel de la Grand'Mare (-3%VL, -83%PL), du Pont Mathilde (-3%VL, -64%PL), et de la RD18E (+1%VL, -66%PL) dans son tronçon en cœur d'agglomération ;
- Aucun impact significatif (entre 0% et -2%) sur le trafic routier des quais haut rive droite, bas rive droite et rive gauche entre les Ponts Corneille et Boieldieu à Rouen ;
- Une augmentation significative du trafic sur le Pont Flaubert, et plus largement du trafic Poids Lourds sur l'itinéraire A 150 (+27%) – Pont Flaubert (+49%) – Sud III (+9%).

- Des améliorations sensibles sur les parcours en véhicules légers entre les plateaux Est et le Centre-Ville de Rouen (entre 5 à 10 mn depuis Saint-Jacques-sur-Darnetal à l'heure de pointe) et une facilitation des liaisons entre ces plateaux et le sud du territoire (Communauté d'Agglomération Seine-Eure).
- Des résultats significatifs annoncés sur certaines 'pénétrantes', voiries d'accès au territoire : - 71% de poids lourds sur la RN 31 (Gournay – Beauvais – Reims) ; - 60% sur la RD 6014 vers Cergy-Pontoise.

Enfin, une réelle incertitude demeure quant à l'impact du coût du péage sur les reports de trafic. Les tarifs prévisionnels sont de 0.10€/km pour les véhicules légers, 0.30€/km pour les poids lourds (valeur Euro 2010). Soit, pour les 41km du projet et en tenant compte de l'inflation 2010-2021 : **4,76€ pour les véhicules légers et 14,3€ pour les poids lourds**. Ceci avant toute négociation avec le futur concessionnaire et évolution des tarifs dans le temps, qui par expérience conduit plutôt à une augmentation des tarifs.

Quel impact environnemental (qualité de l'air, CO2, artificialisation des sols...) ?

Celui-ci est largement analysé à la fois dans le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique et dans l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale. Tous les documents sont également consultables (<https://www.liasona28a13.com/le-dossier-denquete-publique/>).

S'agissant de la qualité de l'air, l'étude d'impact montre une augmentation de trafic et des distances parcourues induits par la nouvelle infrastructure, conduisant à un accroissement des émissions de polluants à l'horizon 2024 de 4 à 14 % selon les polluants sur la majorité de l'aire d'étude : PM10 : +8% et Benzène : +9% (comparaison par rapport à la situation de référence sans réalisation du contournement).

L'Autorité Environnementale rappelle que le projet n'est pas obligatoirement cohérent avec la loi de transition énergétique adoptée le 17 août 2015 dont le principe premier est de réduire les gaz à effet de serre (GES) de 40% sur 15 ans (référence 1990) et de 30% la consommation d'énergie fossile en 2030 par rapport à 2012. Cette remarque est d'autant plus prégnante au regard de la nouvelle Stratégie Nationale Bas Carbone de l'État avec l'objectif de neutralité carbone en 2050 et le Plan National Biodiversité en 2018 qui vise le Zéro Artificialisation Nette en 2050 (objectif 1.3), d'une part et les nouvelles orientations définies par la Commission Européenne qui souhaitent accélérer les ambitions des États (- 55 % des émissions avant 2030), d'autre part.

Le projet induira en effet une augmentation globale d'émission de CO2, évaluée à + 136 tonnes de CO2 par jour (50 000 teqCO2/an), soit une augmentation des GES de 5% par rapport à l'état initial. Cette augmentation liée au projet représenterait entre 1% des émissions du territoire (affiché dans l'étude d'impact) et 1.7% selon les données mises à jour par le PCAET de la Métropole.

En matière foncière, la surface totale artificialisée par l'ensemble de l'infrastructure représente 516 ha dont 260 ha d'espaces agricoles, 146 ha de milieux boisés et 87 ha de milieux ouverts ou semi-ouverts. Sur le territoire de la Métropole elle-même, cette artificialisation concerne 243 ha. L'artificialisation ainsi programmée sur le territoire métropolitain représente 24% de l'enveloppe maximale de consommation foncière fixée par le PLUI de la Métropole approuvé en février 2020.

Toutefois il est à noter que le projet de loi portant « lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets », qui vient d'être présenté par le Gouvernement à la suite de la Convention citoyenne pour le climat propose que le SRADDET, et par déclinaison le SCOT et le PLUI « fixent un objectif de réduction de l'artificialisation des sols sur les dix années qui suivent la promulgation de la loi qui ne peut dépasser la moitié de la consommation d'espace réelle observée sur les dix dernières années et un objectif définissant l'horizon de zéro artificialisation nette ». Dans ce cadre, la Métropole ne disposerait plus que de **87ha de foncier 'artificialisable' sur dix ans, soit 8,7 ha / an en moyenne à se répartir parmi 71 Communes.**

Quel impact économique ?

Historiquement, le projet de liaison A 28/ A 13 a toujours fait l'objet d'un a priori favorable du monde économique : emplois directs liés au chantier de construction, renforcement de l'attractivité des zones économiques directement connectées à la nouvelle voirie autoroutière et des échangeurs (Seine Sud, Boos), amélioration des conditions de desserte de zones d'activités contraintes par les flux de transit (Plaine de la Ronce)... Si ces éléments sont peu développés quantitativement dans le dossier d'enquête (car difficiles à modéliser), ils sont néanmoins bien identifiés au plan qualitatif.

Le projet n'en présente pas moins un certain nombre d'inconvénients qu'il convient également de noter : accroissement de la pression foncière de certains secteurs, développement de la logistique routière à rebours des efforts nécessaires pour renforcer le report modal, emprise de l'ouvrage sur Seine Sud : le fuseau retenu impacte en effet une quinzaine d'entreprises (350 salariés) qui seront contraintes d'être transférées ailleurs en cas de réalisation de l'infrastructure.

Enfin, sur l'enjeu portuaire, une question importante demeure : alors que le report modal des ports de l'Axe Seine est notoirement trop orienté vers la route par rapport aux principaux concurrents du 'range Nord' (Rotterdam, Anvers... où la part du report modal vers le ferroviaire et le fluvial dépasse au moins les 40-50%), au moment où le projet de Canal Seine Nord favorisant le fluvial se développe, au moment où un nouveau projet stratégique émerge avec la fusion des ports HaRoPa (Le Havre, Rouen, Paris), la priorité, du point de vue écologique comme du point de vue économique et de la compétitivité de la place portuaire métropolitaine, doit-elle être d'accentuer encore le report vers le trafic routier et les PL ? Ce projet ne s'inscrit pas dans la nécessité absolue pour le territoire de renforcer le développement du report modal, très inférieur sur la Seine à la pratique observée à Rotterdam ou Anvers, ni dans les enjeux très actuels visant à repenser le fonctionnement de nos systèmes urbains à l'ère numérique (logistique du dernier Km par exemple).

2020 a été jalonnée dans le monde mais aussi dans notre pays par des événements climatiques extrêmes. Elle a été l'année la plus chaude jamais enregistrée en France depuis le début des relevés météorologiques. L'urgence écologique nous oblige à nous interroger et à réfléchir en conscience : est-il intellectuellement compatible d'acter une réduction drastique et urgente de nos émissions de CO2 (selon les engagements de la France et de l'Union européenne : -55% d'ici 2030, soit d'ici neuf ans), tout en portant un projet qui aboutirait à des émissions supplémentaires de CO2 de 50000t/an ?

Il apparaît très étonnant que l'État ait donné acte aux collectivités euroises de leur désengagement, alors qu'elles sont concernées par le projet pour 30% de son tracé. Cette situation fait ainsi apparaître une rupture d'égalité devant les charges publiques au détriment des habitants de la Seine-Maritime et de la Métropole. **L'expérience récente de la réalisation de l'A 150 créé par ailleurs un précédent.** Alors que son objectif de fréquentation était fixé à 17 000 véhicules par jour en 2017, elle n'était utilisée quotidiennement en 2019 que par 11 000 véhicules (soit un chiffre inférieur de 36%). Le coût du péage est un des plus chers de France.

Dans ce contexte, il est proposé au Conseil de la Métropole Rouen Normandie de ne pas financer, dans ces conditions, la réalisation de l'A 28-A 13. Il est demandé à l'État, au Conseil régional et au Conseil départemental d'engager dès à présent avec la Métropole un travail opérationnel et financé sur les aménagements et infrastructures routières et ferroviaires, de court et moyen terme, qui sont essentielles pour notre territoire.

Il est également demandé à l'État, au Conseil régional et au Conseil départemental de s'engager précisément sur :

- La mise en place d'un péage, a minima pour les Poids Lourds au Puceuil sur l'A28, avec régulation par variation du tarif péage en fonction des horaires, et des aires de stationnement dédiées pour les Poids Lourds ;
- L'interdiction des Poids Lourds au-dessus d'un certain gabarit dans l'intra boulevard Rive Gauche et Rive Droite, avec mise en place de plateforme de logistique dernier kilomètre pour les commerçants au MIN Rive Droite et dans la zone portuaire Rive gauche ;
- L'instauration d'une voie réservée au covoiturage (pour lutter contre l'autosolisme) activable en cas de bouchons (Sud III, Boulevard Industriel, A 150...), comme cela se fait ailleurs en France et en Europe;
- La mise en place d'un service BHNS sur l'axe Rouen-Barentin (A 150) et l'aménagement des délaissés pour permettre de dédier une voie aux véhicules lents (avec mise en place d'un mur anti-bruit) ;
- La mise en place d'un itinéraire obligatoire pour les poids lourds sur le boulevard maritime délestant la Sud III ;
- Les aménagements de la tête Nord du Pont Flaubert, permettant d'achever l'infrastructure autoroutière existante qui est aujourd'hui utilisée de façon sous-optimale ;
- La réalisation de la Gare Nouvelle Saint-Sever et plus largement de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, ainsi que l'étude d'une liaison Tram-train sur l'axe Yvetot-Rouen-Elbeuf.

En cette période plus qu'incertaine, la coopération des acteurs publics et le travail collectif sont primordiaux pour le territoire. La crise Covid le démontre. Demain, la crise climatique nous le rappellera encore plus fort. Il est donc proposé au Conseil métropolitain d'appeler à ce qu'une telle coopération se poursuive pour aider notre Métropole à faire face à ces grands enjeux et lui permettre de relever les défis du siècle.

Contact presse

Perrine BINET

Attachée de presse

perrine.binet@metropole-rouen-normandie.fr

02 32 76 84 24 – 07 64 67 18 05