Affiché le 12.07.2021

RÉUNION DU CONSEIL

8 FÉVRIER 2021

PROCES-VERBAL

L'an deux mille vingt et un, le huit février, les Membres du Conseil de la Métropole se sont réunis en visioconférence, sur la convocation qui leur a été adressée le 29 janvier 2021 conformément aux articles L 2121.10 et L 2121.12 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Sur le fondement de l'article 6 de la loi n° 2020.1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire.

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

La séance est ouverte à 17h06 sous la présidence de Nicolas MAYER-ROSSIGNOL.

Monsieur Joël BIGOT a été désigné secrétaire de séance.

Avant de commencer, Monsieur le Président salue celles et ceux qui suivent les débats du Conseil via les réseaux sociaux. Il remercie l'équipe des traductrices et traducteurs en langue des signes, l'équipe technique et l'équipe des services de la Métropole pour avoir, une fois de plus, organisé cette séance de Conseil en visioconférence.

En ce qui concerne l'appel nominal, il invite les élus à écrire « présent » dans l'espace de tchat, à l'appel de leurs noms.

PARTICIPANTS

Etaient présents :

M. AMICE (Saint-Pierre-de-Manneville), M. ANQUETIN (Saint-Aubin-Epinay), Mme ARGENTIN (Rouen), Mme ATINAULT (Rouen), M. BARON (Freneuse), M. BARRE (Oissel), M. BEREGOVOY (Rouen), Mme BERNAY (Malaunay) jusqu'à 00h33, M. BIGOT (Petit-Couronne), Mme BIVILLE (Saint-Etienne-du-Rouvray), Mme BONA (Ymare) jusqu'à 23h57, M. BONNATERRE (Caudebec-lès-Elbeuf) jusqu'à 23h57, Mme BOTTE (Oissel) à partir de 18h20, Mme BOULANGER (Canteleu), Mme BOURGET (Houppeville) à partir de 17h59 et jusqu'à 1h10, M. BREUGNOT (Gouy), M. BUREL (Canteleu), M. BURES (Rouen) jusqu'à 00h07, M. CALLAIS (Le Trait), Mme CARON Marie (Canteleu), Mme CARON Marine (Rouen) jusqu'à

23h57, Mme CERCEL (Tourville-là-Rivière), Mme CHABERT-DUKEN (Mont-Saint-Aignan) jusqu'à 23h59, M. CHAUVIN (Saint-Martin-de-Boscherville), Mme COGNETTA (Sotteville-lès-Rouen), M. DEBREY (Fontaine-sous-Préaux) jusqu'à 23h57, Mme DE CINTRE (Rouen) à partir de 17h54 et jusqu'à 1h04, M. DEHAIL (Saint-Aubin-Celloville), M. DELALANDRE Jean (Duclair) jusqu'à 23h57, M. DELALANDRE Julien (Jumièges), M. DELAUNAY (Saint-Jacques-sur-Darnétal), Mme DELOIGNON (Déville-lès-Rouen) jusqu'à 23h57, Mme DEL SOLE (Yainville), M. DEMAZURE (La Neuville-Chant-d'Oisel) jusqu'à 23h59, Mme DUBOIS (Grand-Quevilly), M. DUCHESNE (Orival) jusqu'à 00h18, M. DUFLOS (Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen) jusqu'à 23h57, Mme DUTARTE (Rouen), Mme EL KHILI (Rouen), M. EZABORI (Grand-Quevilly), Mme FERON (Grand-Quevilly), Mme FLAVIGNY (Mont-Saint-Aignan) jusqu'à 23h59, M. GAMBIER (Déville-lès-Rouen) jusqu'à 23h57, Mme GOUJON (Petit-Quevilly) à partir de 21h33, M. GRELAUD (Bonsecours) jusqu'à 23h57, M. GRENIER (Le Houlme), M. GRISEL (Boos) jusqu'à 23h57, Mme GROULT (Darnétal) jusqu'à 23h57, M. GUILBERT (Franqueville-Saint-Pierre) jusqu'à 23h57, Mme HEROUIN LEAUTEY (Rouen), M. HIS (Saint-Paër) jusqu'à 00h06, M. HOUBRON (Bihorel) jusqu'à 23h59, M. HUE (Quévreville-la-Poterie) jusqu'à 23h57, M. JAOUEN (La Londe), M. JOUENNE (Sahurs), M. LABBE (Rouen), M. LAMIRAY (Maromme), Mme LAMOTTE (Sainte-Marguerite-sur-Duclair), M. LANGLOIS (Amfreville-la-Mivoie), M. LECERF (Darnétal) jusqu'à 23h57, M. LE COUSIN (Saint-Etienne-du-Rouvray), M. LECOUTEUX (Belbeuf) jusqu'à 23h57, M. LEFEBVRE (Anneville-Ambourville) jusqu'à 23h57, M. LE GOFF (Moulineaux), Mme LEMARCHAND (Le Mesnil-sous-Jumièges), Mme LESAGE (Grand-Couronne), Mme LESCONNEC (Rouen), M. LESIEUR (Sotteville-lès-Rouen), Mme MABILLE (Bois-Guillaume) jusqu'à 1h15, Mme MALLEVILLE (Rouen), Mme MANSOURI (Rouen) à partir de 20h, M. MARCHANI (Rouen), M. MARCHE (Cléon), M. MARIE (Elbeuf) jusqu'à 19h54, M. MARTOT (Rouen), M. MARUT (Grand-Quevilly), M. MASSON (Saint-Aubin-lès-Elbeuf) à partir de 18h00, M. MAUGER (Saint-Pierre-de-Varengeville), M. MAYER-ROSSIGNOL (Rouen), M. MENG (La Bouille), M. MERABET (Elbeuf), M. MEYER (Sotteville-sous-le-Val) à partir de 17h57 et jusqu'à 23h59, Mme MEYER (Caudebec-lès-Elbeuf) jusqu'à 23h57, Mme MEZRAR (Saint-Pierre-lès-Elbeuf) à partir de 18h53, M. DE MONTCHALIN (Rouen), M. MOREAU (Rouen), M. MOYSE (Saint-Etienne-du-Rouvray), Mme MULOT (Notre-Dame-de-Bondeville), M. NAIZET (Rouen), Mme NICQ-CROIZAT (Mont-Saint-Aignan), M. NOUALI (Petit-Quevilly), Mme PANE (Sotteville-lès-Rouen), M. PELTIER (Isneauville) jusqu'à 23h59, M. PEREZ (Bois-Guillaume), M. PETIT (Quevillon), M. PONTY (Berville-sur-Seine) jusqu'à 23h57, M. RAOULT (Grand-Couronne), Mme RAVACHE (Saint-Etienne-du-Rouvray), Mme RENOU (Sotteville-lès-Rouen), M. RIGAUD (Petit-Quevilly), Mme RODRIGUEZ (Saint-Etienne-du-Rouvray), M. ROULY (Grand-Quevilly), M. ROUSSEAU (Bardouville) jusqu'à 23h57, M. ROUSSEL (Hautot-sur-Seine), M. ROYER (Hénouville) jusqu'à 23h53, Mme SANTO (Roncherolles-sur-le-Vivier), Mme SERAIT (Elbeuf), Mme SLIMANI (Rouen), Mme SOMMELLA (Yville-sur-Seine) jusqu'à 23h57, M. SORET (Rouen), M. SOW (Rouen), M. SPRIMONT (Rouen) jusqu'à 23h59, Mme THERY (Saint-Léger-du-Bourg-Denis) jusqu'à 20h44, Mme THIBAUDEAU (Epinay-sur-Duclair) jusqu'à 23h57, M. TIMMERMAN (Sotteville-lès-Rouen), Mme TOCQUEVILLE (Maromme), M. VENNIN (Le Mesnil-Esnard) jusqu'à 23h57, M. VERNIER (Sotteville-lès-Rouen), M. VION (Mont-Saint-Aignan) jusqu'à 23h59, M. WULFRANC (Saint-Etienne-du-Rouvray).

Etaient représentés conformément aux dispositions de l'article L 2121.20 du Code Général des Collectivités Territoriales :

Mme BERNAY (Malaunay) pouvoir à M. ROULY à partir de 00h33, Mme BOTTE (Oissel) pouvoir à M. LE COUSIN jusqu'à 18h20, Mme BOURGET (Houppeville) pouvoir à Mme BOULANGER jusqu'à 17h59 et à partir de 1h10, Mme DE CINTRE (Rouen) pouvoir à Mme DUTARTE jusqu'à 17h54 et à partir de 1h04, M. DELAPORTE (Val-de-la-Haye) pouvoir à M. LAMIRAY, Mme GOUJON (Petit-Quevilly) pouvoir à M. NOUALI jusqu'à 21h33,

Mme MAMERI (Rouen) pouvoir à M. DEMAZURE, Mme MANSOURI (Rouen) pouvoir à M. BEREGOVOY jusqu'à 20h, M. MARIE (Elbeuf) pouvoir à M. MERABET à partir de 19h54, M. MERLIN (Saint-Martin-du-Vivier) suppléé par Mme BERTHEOL jusqu'à 23h57, Mme MEZRAR (Saint-Pierre-lès-Elbeuf) pouvoir à M. BARON jusqu'à 18h53, Mme MOTTE (Petit-Quevilly) pouvoir à Mme RAVACHE.

Etait absente :

Mme HARAUX (Montmain).

Monsieur le Président propose aux élus de procéder à un test de vote électronique d'une délibération.

Il rappelle aux élus qu'ils ont reçu par SMS et/ou par mail un message de l'application « Quizzbox », les invitant de se connecter sur un lien. Il leur demande de cliquer sur ce lien , de saisir le code qui leur a été communiqué et d'entrer leur identifiant « Quizzbox » à six chiffres afin de se connecter à l'application depuis leur téléphone ou ordinateur.

Il leur propose ensuite de procéder au vote test « Pour », « Contre », « Abstention », « Ne prend pas part au vote » et de valider le vote en appuyant sur le « check » vert en bas à gauche.

Monsieur le Président rappelle que les élus ont reçu toutes les délibérations par les envois classiques. Il annonce que c'est la première séance métropolitaine pour laquelle tous les projets de délibérations ont été rendus publiques sur le site internet de la Métropole avant la séance. C'était un engagement de la majorité.

Un premier envoi de 25 délibérations a été réalisé le 29 janvier. Il a été suivi d'un envoi complémentaire de 6 délibérations le 1er février, puis d'un second le 2 février 2021 avec une délibération spécifique et l'ordre du jour cliquable avec l'intégralité des projets de délibération.

Enfin, Monsieur le Président précise que la délibération N°3 sur l'avance remboursable suite à la perte de recettes transports est retirée de l'ordre du jour, la Métropole étant toujours en discussion avec l'État sur les pertes de recettes transports liées à la situation sanitaire. Il a donc été jugé préférable, avec Monsieur ROULY, de retirer cette délibération pour l'instant.

*** Dans l'incertitude, agir face à l'urgence et préparer l'avenir - Avance remboursable suite perte de recettes transports - Convention avec la DirFip - Renonciation** (Délibération n° - Réf. 6517)

Ce projet de délibération a été retiré de l'ordre du jour.

Madame BOULANGER, Vice-Présidente, présente le projet de délibération suivant qui a été adressé à ses collègues et en donne lecture :

*** Dans l'incertitude, agir face à l'urgence et préparer l'avenir - Fonds d'Aide aux Jeunes - Aide aux stages étudiants - Modification du règlement du Fonds d'Aide aux Jeunes**
(Délibération n° C2021_0001 - Réf. 6518)

Par décision du Conseil en date du 9 novembre 2020, 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 1 000 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 très 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 accepter les demandes d'aide jusqu'à la fin de l'année 2021.

Le règlement modifié est annexé à la présente délibération.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment son article L. 5217-2 IV,

Vu le Code de l'Action Sociale et des Familles et notamment ses articles L. 263-3 et L. 263-4,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil du 12 décembre 2016 autorisant la création d'un Fonds d'Aide aux Jeunes et approuvant son règlement intérieur,

Vu la délibération du Conseil du 9 novembre 2020, modifiant le règlement intérieur du Fonds d'Aide aux Jeunes,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s’est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Madame Mélanie BOULANGER, Vice-Présidente,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que, par délibération en date du 9 novembre 2020, le Conseil a autorisé la modification du règlement du Fonds d’Aide aux Jeunes en introduisant une aide exceptionnelle destinée à soutenir certains étudiants boursiers dans leur recherche de stage pendant la crise due à l’épidémie de la COVID-19,

- qu’il est constaté que tous les étudiants sont en difficulté pour trouver un stage,

- qu’il convient d’anticiper la reprise d’activités à la rentrée de septembre,

Décide : Votes POUR : 122 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- de modifier l’aide exceptionnelle aux stages obligatoires du Fonds d’Aide aux Jeunes de sorte qu’elle puisse être mobilisée par tous les étudiants répondant aux critères d’âge et de résidence du règlement du Fonds et d’étendre jusqu’à la fin de l’année 2021, ou jusqu’à l’épuisement des crédits affectés à cette aide, la possibilité de la solliciter,

et

- d’approuver les termes du règlement intérieur du Fonds d’Aide aux Jeunes annexé à la présente délibération.

La dépense qui en résulte sera imputée au chapitre 65 du budget principal de la Métropole Rouen Normandie.

<u>Madame ARGENTIN</u>, intervenant pour le groupe « La Métropole des communes – les élus municipaux pour une métropole citoyenne sociale et écologiste », remercie Madame BOULANGER d’avoir présenté cette aide extrêmement importante dans les temps actuels, notamment pour les jeunes. Cette initiative de la Métropole s’inscrit dans une démarche de soutien des jeunes. Cependant, elle voudrait aussi alerter sur leur santé mentale.

Actuellement, au CHU Charles NICOLLE, la moitié des lits d’hospitalisation est occupée par les jeunes patients présentant des pathologies mentales. Les consultations psychiatriques pour enfant ont doublé en 2020. Le service de médecine de l’université s’est récemment vu doté d’un poste de psychologue supplémentaire, passant de deux psychologues pour 30 000 étudiants, soit 1 psychologue pour 15 000 étudiants, alors que les recommandations sont d’un poste pour 1 500 étudiants.

Les associations d'étudiants maintiennent, tant bien que mal, le lien social et parent au plus urgent, notamment sous forme de colis alimentaires.
La précarité des familles des étudiants, les difficultés scolaires liées notamment à l'organisation des enseignements, le flou sur les différentes épreuves d'examen et l'absence d'activité extérieure au noyau familial entraînent une fragilité délétère.
La santé mentale a toujours été le parent pauvre de la médecine. Dans cette période de crise sociale et sanitaire, les manques se font sentir d'autant plus urgemment. Les structures d'appui associatives, comme l'école des parents, sont débordées. Les structures qui proposent un accueil de jour sont parfois fermées. La situation est encore plus compliquée dans les zones les moins urbaines. Il est nécessaire de s'interroger sur la façon dont la Métropole peut soutenir et rendre acteurs de leur vie les jeunes de l'agglomération. Il en va de leur avenir.

Il est nécessaire de continuer à soutenir les associations qui accompagnent les jeunes, les parents, les adolescents et les étudiants et à être ouvert aux initiatives.

Madame EL KHILI, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », salue cette initiative d'ouvrir cette aide aux étudiants non boursiers, qui vient conforter sa prise de parole sur une délibération adoptée lors d'un Conseil précédent, car beaucoup d'étudiants sont en grande difficulté, à la fois financières, mais aussi mentales.

Elle remercie Madame BOULANGER d'avoir travaillé sur ce sujet. Cependant, cette initiative doit être accompagnée d'une aide à la recherche de stage, parce qu'aujourd'hui, il fait partie intégrante de la formation des jeunes, en Bac Professionnel, en BTS, en DUT, en licence professionnelle ou en master. Les différentes réformes de l'Éducation Nationale font que le volume horaire attribué aux enseignements diminue. Une part importante de compétences propres au diplôme de ces jeunes vient justement de ces stages en entreprise. Or, en raison de la situation actuelle, les durées de stages sont réduites. Parfois, pour une période initiale de seize semaines en stage, les étudiants vont en faire quatre. C'est très peu et elle s'interroge sur les compétences qui devraient être acquises lors de ces périodes.

De plus, malgré cette réduction de la durée de stage, ces jeunes peuvent se voir, du jour au lendemain, refuser leur stage, ce qui peut se comprendre avec le télétravail. Comment peut-on les aider ? Comment des organismes, autres que la Métropole, comme la Chambre de Commerce ou autres, peuvent-ils se mobiliser aujourd'hui pour trouver une solution et permettre aux jeunes de faire leur formation comme il se doit ?

Monsieur MARTOT, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », complète l'intervention de Madame EL KHILI. Effectivement, la recherche de stage est rendue bien plus compliquée dans la période Covid et la démarche pro-active de la Métropole est évidemment positive.

Quand on parle de stages, il s'agit de stages dans des administrations et des entreprises. Il fait remarquer que la CCI s'est beaucoup mobilisée en termes de communication sur un sujet qui n'est pas son cœur de métier. Aussi, il déplore que le même type de communication n'ait pas été effectué sur l'aide aux étudiants pour trouver un stage dans les entreprises. La CCI aurait pu mobiliser ses services et son budget pour les aider à solliciter les entreprises ouvertes. Dans cette situation exceptionnelle, elle aurait pu être un partenaire intéressant et faire le lien entre les jeunes, la Métropole et les entreprises.

<u>Madame BOULANGER</u>, Vice-Présidente, répond que Madame ARGENTIN a soulevé des éléments vus lors d'une réunion avec les associations étudiantes et un certain nombre de responsables associatifs et d'organismes, qui travaillent sur la santé mentale. Effectivement, les chiffres sont assez inquiétants puisque l'on accueille dans les centres hospitaliers, notamment, tout ce qui relève de la santé mentale. On accueille à la semaine les chiffres que l'on accueillait habituellement au mois. C'est donc un sujet auquel la Métropole s'intéresse, même si les psychiatres disent qu'il ne faut pas attendre que les jeunes relèvent d'un hôpital psychiatrique, pour leur venir en aide et proposer des choses. Il y a donc des choses qui se mettent en place. Très prochainement, elle reverra les associations étudiantes pour leur proposer des animations sportives, culturelles, des interventions auprès d'associations de solidarité. Les questions d'aide alimentaire et d'aide sociale sont également étudiées.

Quant à la recherche de stages, la difficulté réside dans le fait que les entreprises sont certes intéressées pour accueillir des jeunes, mais elles ne savent pas quelle sera leur situation dans trois mois pour pouvoir les accueillir, puisque généralement les stages sont en fin d'année scolaire et que l'horizon n'est pas forcément dégagé sur avril, mai et juin. C'est la principale difficulté qui se pose.

Certains trouvent des stages en télétravail mais c'est assez compliqué. Malgré tout, une réflexion est en cours pour une mise en place d'un parrainage. Madame BOULANGER confirme aux élus qu'elle reviendra vers eux pour en parler.

<u>Monsieur le Président</u> rappelle que, dès octobre, au moment du deuxième confinement, quand la Métropole a mis en place et commencé à travailler sur le fonds PLUS (Plan Local d'Urgence Solidaire), il y avait plusieurs orientations : l'aide au loyer pour les TPE – PME, le soutien aux associations, le soutien au télétravail et le soutien aux jeunes.

Plusieurs de ces enjeux ont pris un relief particulièrement inquiétant ces dernières semaines, ces deniers mois, même si la situation était déjà préoccupante à l'époque. S'agissant de la santé mentale, il s'était exprimé de manière assez explicite concernant le projet de suppression de 80 lits au Centre Hospitalier du Rouvray. Il y a certainement de bons arguments mais, dans la période actuelle, est-ce le bon moment ? Ce sujet mérite à tout le moins réflexion.

Concernant les jeunes, beaucoup d'actions de solidarité ont été mises en place, soit directement par les communes, soit via le soutien du fonds PLUS aux associations, dont certaines ont une action importante vis-à-vis des jeunes, et particulièrement des jeunes étudiants, pour développer des outils nouveaux, des systèmes de parrainage, des financements de stages.

Monsieur le Président insiste aussi sur les entreprises et toutes structures en capacité de prendre des stagiaires dans la mesure des conditions sanitaires.

Il précise que ce travail a été fait en complémentarité avec la Région, qui intervient plutôt sur le volet des stages professionnalisant hors diplôme, alors que dans ce cas précis, le système vise à soutenir financièrement des stages diplômants, dont on sait qu'ils sont indispensables pour valider un diplôme.

Tout le monde sait très bien que l'obtention d'un stage, dès le stage de troisième à vrai dire, dépend beaucoup du capital socioculturel ou social des parents, de la famille, du réseau. Peut-être peut-on essayer de corriger ce qui constitue souvent une vraie forme d'inégalité ou d'injustice.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

Madame ATINAULT, Vice-Présidente, présente les trois projets de délibérations suivants qui ont été adressés à ses collègues et en donne lecture :

*** S'engager massivement dans la transition social-écologique - Déclaration de l'état d'urgence climatique** (Délibération n° C2021_0002 - Réf. 6481)

La Métropole Rouen Normandie déclare l'état d'urgence climatique.

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 Gutteres a appelé le monde à *« déclarer l'état d'urgence climatique jusqu'à ce que la neutralité carbone soit atteinte »*. Pour Antonio Gutteres, qui souligne que la COVID-19 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 »*. L'objectif central des Nations Unies pour 2021 est de mettre en place une véritable 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.

A l'occasion de ce sommet, un certain nombre de progrès ont pu être constatés dans le prolongement de la dynamique de l'Accord de Paris qui prévoyait d'accroître tous les 5 ans les engagements de réduction d'émission : l'Union Européenne s'est engagée à réduire ses émissions d'au moins 55% d'ici 2030 par rapport à 1990, le Royaume-Uni a annoncé le 4 décembre, un objectif à hauteur de 68%, la Chine, en septembre, sa volonté d'atteindre la neutralité carbone en 2060, de nombreuses nations s'engagent sur une trajectoire zéro carbone (Japon, Corée du Sud, Afrique du Sud …), 57 220 régions et provinces en ont affirmé dans le monde la nécessité.

L'ONU appelle ainsi *« chaque pays, chaque ville, chaque institution financière et chaque entreprise »*, ainsi que les principaux secteurs émetteurs, tels que le transport maritime, l'aviation et l'industrie à adopter des plans pour atteindre un niveau d'émission net zéro d'ici 2050 en fixant des objectifs clairs à court terme, rappelant que *« l'action en faveur du climat peut être le catalyseur de millions de nouveaux emplois, que la technologie est de notre côté et que les énergies renouvelables sont de moins en moins chères chaque jour »*.

Selon le communiqué officiel publié par la Présidence de la République, organisatrice de ce sommet avec les Nations Unies et le Royaume-Uni, *« les annonces faites durant le Sommet ou juste avant, ainsi que celles attendues au début de l'année prochaine, signifient que des pays représentant environ 65% des émissions mondiales de CO_2 et environ 70% de l'économie mondiale se seront engagés à parvenir à zéro émission nette ou à la neutralité carbone »*. Ces annonces représentent une accélération du processus de décarbonation des économies qui touche tous les territoires. Elles ne peuvent être mises en œuvre qu'avec eux.

L'ampleur du défi à l'échelle mondiale est en effet colossal : les émissions de gaz à effet de serre ont atteint en 2019 un record historique de 59 milliards de tonnes équivalent CO2, soit une augmentation de 5% par rapport à 2015 ; l'année 2020 devrait se classer parmi les 3 années les plus chaudes avec 2016 et 2019 qui entraînent disparition de la banquise, fonte des calottes glaciaires, élévation du niveau de la mer et de nombreux évènements extrêmes (inondations, ouragans, incendies) partout sur le globe ; on estime que la production de charbon, de gaz et de pétrole va croître de 2% / an jusqu'en 2030 à l'échelle planétaire alors qu'elle devrait, aux termes de l'Accord de Paris, diminuer de 6% / an, entre 2016 et 2019 ; les banques internationales ont accordé 2 700 milliards de financements aux 2 100 entreprises des énergies fossiles, un volume en hausse chaque année. La bataille pour le climat est une course contre la montre qui ne laisse aucun répit.

Sur le territoire de la Métropole rouennaise, nous en mesurons peut-être plus qu'ailleurs l'urgence : défi industriel pour toute la vallée de la Seine, compte tenu de son histoire économique, défi logistique (fleuve/ fer) aujourd'hui insuffisamment financé, défi modal qui nous engage à marche forcée à rattraper de

nombreux retards, enjeu puissant d'attractivité et de rebond un an après l'incendie du 26 septembre 2019, la transition sociale et écologique est au cœur des objectifs stratégiques du territoire. Les travaux récents du GIEC local sur la ressource en eau, l'urbanisme et l'aménagement du territoire, la santé et les risques épidémiologiques, qui viennent d'être présentés aux élus métropolitains, en renforcent grandement l'acuité : les effets du changement climatique dans notre Métropole sont documentés, tangibles, ne peuvent qu'alerter (élévation des températures et du nombre de jours de forte chaleur impactant zones urbaines (îlots de chaleur) et naturelles (surfaces sensibles aux feux de forêt), intensité des précipitations, diminution des ressources en eau de surface et souterraine entraînant des périodes d'économie et de restrictions plus longues ainsi que des problèmes de disponibilité en été, inondations plus fréquentes touchant potentiellement des espaces habités et des sites industriels le long de la Seine, etc …).

Dans le cadre de l'Accord de Rouen pour le Climat, la Métropole a fixé des orientations fortes – un territoire 100% énergies renouvelables et la rénovation de l'ensemble du parc immobilier en 2050, soit une réduction des gaz à effet de serre de 80%, une diminution des consommations d'énergie de 50% et la multiplication par 2,5% de la production d'énergie renouvelable locale. Nous travaillons aujourd'hui à une accélération de la réalisation de ces objectifs pour 2040. Décarbonation de la mobilité (renouvellement des bus, développement des modes actifs, lancement de la ZFE-m), extension de la conversion en énergie renouvelable des réseaux de chaleur, création d'un service public de la performance énergétique, reconversion des friches, renaturation, préservation de la biodiversité : la transition sociale et écologique est au cœur de la mandature 2020-2026. Nous y ajoutons des éléments de méthode et d'adaptation des périmètres : développement des coopérations interterritoriales pour travailler les projets d'énergétiques renouvelables et d'agriculture locale, intégration dans le réseau des territoires à énergie positive (TEPOS), accompagnement de la labellisation Cit'Ergie, évaluation des budgets de la Métropole au regard du climat, en nous appuyant sur les travaux d'I4C et du WWF…

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.

En conséquence de quoi, la Métropole Rouen Normandie déclare l'état d'urgence climatique sur son territoire, souhaite s'inscrire à l'avant-garde de la dynamique lancée par les Nations Unies pour la sauvegarde de la planète et rejoint les territoires d'ores et déjà engagés à leurs côtés dans cette mobilisation capitale.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu les conclusions du Climate Ambition Summit du 12 décembre 2020,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Madame Marie ATINAULT, Vice-Présidente,

Après en avoir délibéré,

Décide : Votes POUR : 124 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- de déclarer l'état d'urgence climatique sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie.

Madame ATINAULT, Vice-Présidente, insiste sur l'importance des propos du Secrétaire Général de l'ONU à l'occasion de ce Sommet. En effet, toutes les analyses et études réalisées prouvent que, depuis 2015, non seulement les émissions n'ont pas été réduites, mais qu'elles ont augmenté à l'échelle globale sur toute la planète de 5 %. Non seulement on ne respecte pas la trajectoire fixée, mais on s'en éloigne. Si on continue dans cette dynamique, le réchauffement pourrait être au minimum de 3 degrés supplémentaires à l'échelle du globe d'ici la fin du siècle.

A cette occasion, l'organisation des Nations-Unies a invité l'ensemble des pays, notamment les acteurs du G20, à prendre des engagements beaucoup plus forts que précédemment, à les traduire en actes concrets et à profiter de la relance et du rebond, rendus possibles par la post-crise sanitaire et économique, pour injecter le maximum d'investissements possibles et le maximum d'énergies possibles dans une croissance verte et une économie décarbonée.

Madame ATINAULT rappelle, qu'en décembre dernier, le GIEC local a présenté aux élus les résultats de ses travaux sur la Métropole Rouen Normandie.
Jusqu'à présent, les politiques mises en place ne permettaient pas de limiter le réchauffement climatique. La tendance actuelle, au rythme actuel, est une augmentation de 3 à 4 degrés d'ici la fin du siècle. Si rien n'est fait, le nombre de jours de canicule passera de 4 à 26 jours par an. Les épisodes de canicule, comme ceux de 2008, deviendront malheureusement des standards avec des conséquences sanitaires et sociales.
Le débit de la Seine, en moyenne, pourrait être réduit de 29 %.
Des phénomènes d'inondation beaucoup plus fréquents pourraient impacter le territoire. Les sites SEVESO, situés en bord de Seine, pourraient connaître des inondations tous les 10 ans, au lieu de tous les 100 ans.
Quand on a connu l'accident du 26 septembre 2019, on ne souhaite pas voir de tels épisodes se reproduire régulièrement.
De nouveaux risques, notamment épidémiologiques, et des incendies de forêt commencent à apparaître sur le territoire.

Dans ces conditions, cette délibération invite la Métropole Rouen Normandie à permettre au Président de décréter l'état d'urgence climatique sur le territoire, de rejoindre le mouvement international porté par l'ONU, pour le bien de cette planète, pour le bien du territoire et pour la sauvegarde des individus.

Madame SLIMANI, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », constate que cette délibération a une valeur déclarative, qui n'est pas anodine quand on sait que plus de la moitié, entre 50 et 75 % des leviers pour lutter contre le dérèglement climatique, se situent en fait à l'échelle locale, notamment dans les mains des collectivités locales et des EPCI dont la Métropole fait partie.

Elle souligne que le Tribunal Administratif a confirmé la condamnation de l'État pour préjudice écologique, à la suite d'une plainte portée par le collectif « Notre Affaire à Tous ». Ce précédent a aussi existé aux Pays-Bas.

Malgré cette condamnation, malgré les marches pour le climat extrêmement suivies, malgré l'attente considérable des concitoyennes et concitoyens, le Gouvernement ne tient finalement pas compte de cette urgence. Il a totalement édulcoré les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat, processus qui méritait d'être salué pour son inventivité, son innovation et surtout sa dimension profondément démocratique.
150 citoyens, d'horizons divers, composaient cette Convention Citoyenne pour le Climat et n'avaient pas été choisis en fonction de leurs opinions politiques, mais en fonction de la représentativité qu'ils avaient de la société française dans toute sa diversité. Ils ont abouti à des propositions extrêmement ambitieuses saluées par toutes et tous, mais aussi par les associations de défense de l'environnement. Et finalement, dans le projet de loi qui sera présenté à l'Assemblée Nationale et au Sénat, les propositions très ambitieuses ont été effacées ou réduites à peau de chagrin.

Malheureusement, c'est le fruit d'un lobbying acharné du monde économique, notamment de l'industrie, qui a mené une stratégie extrêmement offensive de dénigrement de ces propositions.
Cette stratégie lui fait aussi penser à une stratégie qu'elle subit en tant qu'élue, depuis quelques semaines, de la part de la CCI, avec des priorités qui peuvent être contestables.

Elle pense que c'est d'autant plus dommageable que les acteurs économiques devraient et pourraient être des partenaires de cette transition écologique que son groupe appelle de ses vœux parce qu'elle concerne tout le monde et l'avenir des activités. Il faut prendre une responsabilité collective au vu de l'ampleur des dégâts à venir sur le plan écologique au sein du territoire. Elle évoque ainsi la question des inondations, qui sont aujourd'hui au cœur de l'actualité et qui auront aussi un impact sur les acteurs économiques.

Elle constate que des priorités sont évoquées dans cette délibération : la biodiversité, les transports en commun, la production d'énergie renouvelable et la rénovation thermique. Mais, elle ne peut s'empêcher de mentionner la délibération n°7 à venir.
Pour Madame SLIMANI, il serait complètement incompréhensible et inconcevable d'adopter cette délibération, qui décrète l'état d'urgence climatique, et de continuer de s'enfoncer dans un projet qui serait clairement écocide, détruisant des centaines d'hectares de biodiversité parmi d'ailleurs les plus fertiles d'Europe, mettant en danger les ressources en eau alors qu'elles vont devenir extrêmement précieuses, et augmentant le trafic routier sur le territoire, donc les émissions de gaz à effet de serre issues de l'ensemble du territoire.

<u>Monsieur LABBE</u>, intervenant pour le groupe « La Métropole des communes – les élus municipaux pour une métropole citoyenne sociale et écologiste », fait remarquer que les délibérations relatives à la déclaration d'urgence climatique et à la déclaration de Paris s'inscrivent dans une soirée bien marquée sur cette question environnementale et écologique.

Il souscrit aux propos de Madame SLIMANI, notamment dans sa mise en contexte, à deux jours de la présentation à l'Assemblée Nationale de la loi qui fait le bilan des réflexions des citoyens qui ont longuement travaillé sur des questions écologiques. Et il est déjà possible de deviner à quel point le Gouvernement, dans son projet de loi, minore largement les propositions.

Cette délibération et la suivante s'inscrivent également dans le contexte de la COP26, reportée à novembre prochain à Glasgow pour raisons sanitaires, et dans un contexte mondial qui attend que la page climaticide Trump soit définitivement tournée.

Ces délibérations interviennent un an après des campagnes électorales qui battaient leurs pleins à coup de greenwashing de toutes parts.
Un an plus tard, l'instance est élue et, bien qu'il puisse y avoir à redire sur ce contexte électoral marqué par une forte abstention, les élus sont aujourd'hui confrontés à un ordre du jour historique sur cette question environnementale.

Comme il devine que l'opposition libérale et de droite de cette assemblée donnera quelques leçons de démocratie et d'écologie, il lui semble bon de rappeler son positionnement anticapitaliste, antilibéral sur cette question environnementale récurrente dans bon nombre de délibérations de ce premier Conseil de l'année 2021.

La nature, pour le capitalisme mondialisé, financiarisé, a un prix, dont il doit tirer un bénéfice immédiat. L'illustration flagrante est la financiarisation du droit de polluer, instaurée en son temps par l'Amérique de Georges BUSH, au lendemain du protocole de Kyoto qu'elle refusa de ratifier. Les pays riches s'arrogent le droit de continuer à pourrir la planète pour faire vivre leur système libéral productiviste et consumériste.
Avec son productivisme, allié au consumérisme, le capitalisme accélère alors la crise à laquelle il confronte les peuples et provoque la destruction des écosystèmes. Son action conduit au bord de ce que certains appellent aujourd'hui l'anthropocène, période de l'histoire où l'action de l'homme est tellement influente sur la planète qu'elle est une force sociologique en soi qui produit le réchauffement climatique, la perte de biodiversité, une qualité alimentaire en berne, la hausse des maladies chroniques.
On en est aujourd'hui en plein milieu, avec des maladies dues aux perturbateurs endocriniens : la pollution de l'air, des océans, de l'eau de source, l'épuisement des réserves de terres rares et de certaines matières premières. A cela, s'ajoute l'accroissement exponentiel des inégalités sociales.

Dans ce contexte et face à ce constat, l'ambition des communistes est de bâtir une alternative politique au service du bien-être et de la préservation de la planète et au service du bien-être et de la préservation d'un de ses occupants parmi d'autres, l'espèce humaine. Depuis Marx, c'est ce que l'on appelle « l'écommunisme ».

Pour que l'intervention de son groupe soit constructive et force de propositions, il rappelle quelques propositions.

La démocratie est le point de départ de son engagement. Pour cela, les citoyens et citoyennes, les salariés doivent être informés, documentés et doivent disposer de nouveaux droits d'intervention.

Le climat, mère de toutes les batailles, ne peut être laissé entre les mains des dirigeants de la planète, même les mieux intentionnés. Il doit être géré par la communauté humaine mondiale. Contribuer aux mobilisations citoyennes climatiques, c'est aussi agir pour d'autres choix anticapitalistes. En cela, le climat est un objet politique qui donne justement un bol d'air à la démocratie. On l'a vu avec les mobilisations citoyennes, notamment de la jeunesse pourtant souvent désabusée par la chose publique.

Monsieur LABBE propose aux élus de s'interroger avec le philosophe Frédéric NEYRAT. Il les invite à ouvrir « l'Huma Dimanche » de décembre dernier où, dans une interview, Frédéric NEYRAT exposait justement la nécessité de changer complètement les institutions pour empêcher le réchauffement planétaire.

Le débat de ce soir est pour agir local, mais il ne peut s'empêcher de penser global, en remettant en question bon nombre d'institutions, françaises ou mondiales, qui participent largement à l'écocide.

La dimension planétaire et internationale de la crise environnementale est évidente. La pollution n'a pas de frontière. La spoliation des terres par les multinationales industrielles et financières, la dette écologique des pays riches à l'égard des pays en développement sont des réalités lourdes de l'empreinte environnementale planétaire. Et en cela, il porte une ambition solidaire internationale, faite de coopérations et de luttes contestant l'égoïsme de la minorité qui impose son mode de vie. La présente délibération inscrit le territoire dans cette lutte pour la vie quasi-darwinienne, il est évident que son groupe y souscrive pleinement.

Il annonce que Monsieur BARRE aura l'occasion de rappeler, dans quelques instants, leur combat historique contre le projet du Contournement Est. C'est l'illustration de leur refus de tout projet de société qui parierait sur les peurs, en faisant croire à coup de millions dépensés en communication ou offerts en cadeaux à des délégataires privés que le modèle du 20ème siècle est la solution aux problèmes de pollution et d'engorgement routier. En laissant penser que l'on fluidifie le trafic rouennais, c'est dans les secteurs populaires qu'on délocalise les problèmes.

Or, l'écologie est au cœur d'enjeux de classe qui ont pour conséquence le développement des inégalités en Europe et dans le monde. Leur approfondissement s'accompagne toujours d'inégalités environnementales. Il mène, dans un même mouvement, le combat entre les inégalités sociales et environnementales.

A ce titre, l'industrie ne doit plus être guidée par les seuls intérêts financiers. Pour son groupe, d'ailleurs, l'industrie n'est pas le problème majeur de cette urgence climatique. C'est même une solution, car la novation industrielle au 21ème siècle sera écologique ou ne le sera pas. Elle sera nécessairement faite par un principe de relocalisation industrielle pour ne plus dépendre d'échanges internationaux à l'empreinte écologique colossale.

Pour conclure, son groupe est pour un nouveau mode de production et de consommation. Quelles richesses produire ? Comment les produire ? Pour satisfaire qui et quels besoins ?

Une chose est sûre, ce qui doit changer, c'est l'objectif même de la production, dont le moteur est la recherche de la rentabilité financière. L'alimentation, comme l'eau, sont nécessaires à la vie et doivent être pensées comme des communs, avec des tarifications adaptées et solidaires sur le territoire. Des millions de personnes en sont privées, tandis qu'augmentent les maladies chroniques de la malbouffe. L'alimentation doit être appréhendée dans son ensemble, de la fourche à la fourchette, afin de répondre à la satisfaction des besoins d'une alimentation saine et accessible à toutes et tous.

Évidemment, le développement des services publics de l'environnement devient crucial, tout comme celui d'entreprises publiques fonctionnant avec des critères d'économies de ressources naturelles et de moyens matériels. Les services publics locaux et nationaux doivent coopérer entre eux, jusqu'au niveau mondial.

En détruisant le système public de santé, on voit combien les vies de liberté sont remises en cause. En détruisant le climat, c'est la vie qui est menacée. Monsieur LABBE annonce que son groupe, au service de l'humain et de la planète, votera cette délibération pour ne pas perdre le combat et les luttes pour l'écommunisme.

<u>Monsieur HOUBRON</u>, intervenant pour le groupe « Métropole Avenir », s'agissant de la jeunesse, considère qu'elle a besoin de messages forts, positifs et optimistes pour imaginer son avenir demain, celui qu'elle doit se construire et celui que les élus doivent construire avec elle. Ce n'est pas le sentiment qu'il vient d'entendre dans les deux interventions précédentes.

Il est bien sûr favorable à déclarer l'état d'urgence climatique au niveau planétaire et au niveau national. Mais il a été surpris, dans l'intervention de Madame ATINAULT, qu'il n'y ait pas de rappel sur ce qui avait déjà été fait. Cela donne l'impression que rien n'a été fait et qu'il va falloir maintenant se remonter les manches.

Alors, certes, il va falloir aller plus vite, plus fort, sur ce que les élus mettent en place. Mais, Monsieur HOUBRON estime que beaucoup de choses ont déjà été débattues et engagées au niveau métropolitain avec la COP21.
Il rappelle que le GIEC était une volonté de la Région au départ. Mais, il était bon que des experts viennent expliquer aux élus qu'il fallait aller plus vite, et rappeler aussi que des dispositifs de la Métropole, vis-à-vis des communes, étaient en place. Quand elle a mis en place le Fonds de Solidarité à l'Investissement des Communes, c'était aussi pour encourager et accompagner les communes dans la performance énergétique de leurs bâtiments, dans la mise en place d'un certain nombre de dispositifs liés à la sensibilisation des citoyens à la lutte contre le réchauffement climatique.

Tous les maires, aujourd'hui, se sentent concernés par la lutte contre le réchauffement climatique, par la transition écologique et énergétique. Dans les politiques publiques communales, Monsieur Guillaume COUTEY donne l'exemple au niveau de sa commune de Malaunay. Il a fait le tour, dans la mandature précédente, de l'ensemble des communes et il a pu s'apercevoir lui-même que beaucoup de choses étaient déjà mises en place pour améliorer les choses.

<u>Monsieur HOUBRON</u> donne quelques pistes, comme par exemple, en matière de gestion des déchets. Son groupe a proposé notamment que le pollueur soit le payeur, que la tarification dans ce domaine soit améliorée.

Sur la performance énergétique des bâtiments, il y a des bâtiments publics, des bâtiments privés, et pas simplement des bailleurs sociaux. Il est nécessaire, dans les documents d'urbanisme, d'avoir une vraie vision sur la performance énergétique des bâtiments, et pas simplement sur la transition énergétique.

Il faut aussi savoir que les entreprises du territoire travaillent dans ce sens. Elles ont toutes une responsabilité sociale et sociétale de l'entreprise. Elles en parlent beaucoup et agissent beaucoup dans ce domaine. Elles cherchent toutes à viser la neutralité carbone. C'est, pour elles aussi, un véritable enjeu car elles savent que le client citoyen est de plus en plus attentif au process, au produit, à la qualité du produit dans ce domaine.
Étant Président de la CAO, il constate que les marchés publics doivent aussi tenir compte dans leurs critères de cette responsabilité sociale de l'entreprise sur le territoire. Elles intègrent, de plus en plus, dans leurs réponses aux appels d'offres, l'ensemble de ces problématiques.

Autre point sur lequel les élus doivent travailler, c'est la logistique urbaine. Il faut accompagner les entreprises, aller plus loin avec le MIN notamment, continuer les tests commencés en innovation sur les véhicules autonomes. Il a l'impression, en entendant certains intervenants, que rien n'a été fait dans ce domaine. La Région travaille aussi beaucoup sur des tests hydrogènes.

Il propose aux élus de la majorité métropolitaine de refondre le nouveau contrat métropolitain dans les mois à venir pour véritablement tenir compte de cette urgence climatique.

<u>Monsieur BONNATERRE</u>, intervenant pour le groupe des « Élus indépendants pour une Métropole des territoires », souligne qu'une intervenante a rappelé que cette délibération était purement déclarative.

Dans son groupe, les élus sont plus dans l'action que dans la déclaration. Et Monsieur HOUBRON vient de le dire, les élus sont, dans leurs communes, dans leurs responsabilités, déjà au travail sur l'ensemble de ces sujets liés à l'urgence climatique et à la transition énergétique.
Monsieur BONNATERRE annonce que son groupe votera cette déclaration.

Monsieur DELALANDRE, intervenant pour le groupe des « Élus indépendants pour une Métropole des territoires », explique avoir eu plaisir à échanger avec Madame ATINAULT sur la question des éco-pâturages et à se dire qu'il était possible de travailler sur ce sujet dans sa commune. Il a eu plaisir à recevoir Madame SANTO, Présidente de la commission des petites communes, pour échanger sur les vergers municipaux.
Il veut bien que certains élus de Rouen donnent des leçons d'environnement, mais il les invite à venir dans les communes les plus rurales de la Métropole, pour voir aussi ce qu'il se passe sur ces questions.
Puis il remercie Monsieur MOREAU d'être venu à Duclair pour évoquer la question des pistes cyclables et des contresens cyclables.
Tout cela pour dire que les élus peuvent travailler ensemble sur de nombreux sujets. Rejoignant les propos de messieurs HOUBRON et BONNATERRE, il trouve dommage que l'on cherche à les opposer, à vouloir se démarquer, à expliquer qu'il y a les méchants capitalistes et les anticapitalistes.

Monsieur BEREGOVOY, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », insiste auprès de Monsieur HOUBRON pour dire que tous les maires sont d'accord pour faire un gros effort sur le monde rural. Cela ne fait pas d'eux des gilets jaunes. Ils sont aussi tous d'accord pour faire beaucoup plus de social, ce qui n'en fait pas des militants cégétistes. Et, de la même manière, tous les maires sont devenus subitement des défenseurs de l'environnement, ce ne sont pas pour autant des écologistes.

La question de cette délibération, c'est avant tout celle du maintien de la biodiversité sur les territoires. Il rappelle qu'aujourd'hui, on en est à la sixième extinction de masse, c'est-à-dire qu'un million d'espèces sont d'ores et déjà menacées si rien n'est fait sur la question climatique. La raison principale de la disparition de cette biodiversité est la déforestation et l'artificialisation des sols, bien souvent au profit d'une agriculture productiviste.

C'est d'ailleurs pour cela que son groupe n'a pas voté le PLUi, qui inscrivait 1 000 hectares d'artificialisation.
C'est aussi la raison pour laquelle il s'est opposé, avec de nombreux citoyens, à la destruction d'une partie de la forêt du Madrillet, qu'il a soutenu et voté le moratoire sur cette même forêt.

Monsieur BEREGOVOY rappelle, au sujet de la Plaine de la Ronce, que ce sont des hectares de la meilleure terre agricole qui sont en train de disparaître. Il a d'ailleurs repris un certain nombre d'anciennes délibérations et a constaté que, là aussi, les écologistes s'étaient confrontés à celles et ceux qui voulaient détruire cette zone. Malheureusement, ces derniers ont atteint leurs objectifs.

La question n'est pas seulement l'anticapitalisme, mais le productivisme sous toutes ces formes. Du Rainbow Warrior à la mer d'Aral, en passant par la forêt amazonienne, il n'y a pas de bons et de mauvais combats. Tous les combats pour les écologistes sont bons et doivent être menés.

Dans quelques minutes, aura lieu le débat sur le Contournement Est de Rouen. Pour Monsieur BEREGOVOY, il est inconcevable de dire d'un côté, que l'on fait des efforts au regard de la situation, de l'urgence climatique et de l'urgence environnementale et, de l'autre, voter une délibération, où plus de 600 hectares de terres naturelles de forêt seront détruits.

Selon lui, c'est la raison pour laquelle les Françaises et les Français, les électeurs, sont de plus en plus difficiles à mobiliser parce qu'ils ne comprennent pas ces contradictions permanentes.

Il faut être cohérent et donc voter, d'une part, cette belle délibération, et d'autre part, la mettre en application dans quelques minutes, en essayant de changer de position et de faire en sorte que les hectares qui seraient sacrifiés dans le cadre du Contournement Est, soient gardés en l'état et permettent de faire vivre la biodiversité. C'est absolument essentiel.
La biodiversité ne disparaît pas que dans la forêt amazonienne, en Afrique ou en Asie. Elle disparaît aussi sur le territoire, tous les jours un peu plus, alors qu'elle est absolument fondamentale pour apaiser le lien entre l'espèce humaine et la nature.
Le rôle des élus est de faire en sorte de continuer à avancer ensemble sur cette planète, pour le bien de l'humanité et pour le bien de l'ensemble des espèces vivantes qui s'y sont implantées.

<u>Madame ATINAULT</u>, Vice-Présidente, apporte quelques éléments de réponse à ces remarques.

S'adressant à Monsieur HOUBRON, elle précise que le GIEC local n'a pas été créé par la Région, mais à l'initiative de la Métropole.
Via une initiative portée par la Métropole et le WWF, la Métropole est allée chercher Monsieur Benoît LAIGNEL qui a ensuite constitué un groupe d'experts et de scientifiques autour de lui, qui a pris le nom de GIEC local métropolitain. Un an et demi plus tard, forts de ce succès, les élus de la Métropole ont eu le plaisir d'apprendre que la Région faisait aussi appel aux mêmes scientifiques pour travailler cette question à l'échelle régionale.

Concernant les différents points abordés, les déchets et la tarification sur le principe du pollueur payeur sont des sujets sur lesquels les services de la Métropole travaillent. La question de la tarification incitative va être étudiée cette année. Il va falloir aller à la rencontre des communes et étudier la faisabilité.

Madame ATINAULT répond de manière collective aux uns et aux autres. Elle connaît leurs engagements et leur sincérité du travail, à travers notamment la démarche Cit'ergie. Elle a pu constater l'énergie et les moyens accordés à cette démarche. Aujourd'hui, les efforts concédés à la lutte contre le changement climatique ne sont pas à la hauteur de cette limitation à 1,5 ou 2 degrés. Même si les élus ont l'impression de déjà faire beaucoup, ce n'est malheureusement pas assez. C'est le sens de cet engagement dans cette démarche. C'est pour cela qu'elle souhaite, avec eux, déclarer l'état d'urgence climatique. Sinon, le réchauffement climatique sera plutôt de l'ordre de 3 à 4 degrés, avec toutes les conséquences économiques, sociales, agricoles, etc., déjà évoquées.

<u>Monsieur le Président</u> rappelle deux chiffres. L'Union Européenne, qui n'est pas dirigée par une seule majorité politique, et la France, qui n'est pas dirigée par une majorité politique de la famille à laquelle il appartient, se sont toutes les deux engagées à réduire les émissions de gaz à effets de serre de 55 % d'ici 2030, c'est-à-dire dans 9 ans. Il faudrait donc les réduire chaque année de 5 à 6 % pour honorer les engagements pris à la fois par la France et par l'Union Européenne.

Il faut reconnaître que cinq ans après l'Accord de Paris sur le climat, la plupart des états n'ont pas atteint leurs objectifs et ne sont pas sur la trajectoire qui amènerait à une limitation de ce réchauffement climatique à un degré et demi.

Il ne s'agit surtout pas d'opposer les uns aux autres, parce que pour faire de tels efforts, on a besoin des communes, de la Métropole Rouen Normandie, des entreprises, des associations et des citoyens.

Au vu d'un certain nombre d'indicateurs objectifs sur la part du transport routier, sur les émissions de CO2, sur la qualité de l'air, sur la qualité du fleuve, sur le niveau d'artificialisation des sols, il faut reconnaître que la Métropole Rouen Normandie, même si elle s'était engagée d'une façon intéressante, forte et pionnière avec la COP locale en 2018, ne fait pas partie des territoires les plus exemplaires. Même si, effectivement, on peut souligner une inflexion positive ces deux, trois dernières années sur laquelle il faut s'appuyer.

Monsieur le Président n'est pas d'accord avec les propos « ce ne sont que des mots, que des déclarations », parce que les mots ont un sens et, en politique, les déclarations ont leur importance. La Région a été citée pour exemple. A-t-elle déclaré l'état d'urgence climatique ? Une réunion aura lieu prochainement.

Monsieur le Président a été le premier à saluer l'action de la Région conjointe avec celle de la Métropole Rouen Normandie, en ce qui concerne l'aide aux étudiants et aux stagiaires. Mais sur la déclaration de l'état d'urgence climatique et toutes les conséquences que cela emporte sur la conditionnalité des aides aux entreprises, sur la maîtrise du foncier, sur l'éducation à l'environnement, sur le soutien aux énergies renouvelables, il constate que les déclarations ne sont pas prises par tout le monde. Il souligne que des communes et des territoires, tels que Grenoble, Nantes ou Paris, se sont déjà fortement engagés sur cette voie et le traduisent dans des actes.

Il en est de même à l'échelle européenne. On peut voir collectivement un décalage entre les engagements internationaux, européens, nationaux et les actes. Malgré tous les efforts, il faut changer de braquet.
Si tout le monde fait ce constat, il faut alors effectivement amplifier les actes, toujours avec cette attention à l'humain, avec toutes les politiques sociales, avec toutes les politiques de développement économique soutenables pour pouvoir créer de l'emploi durable. Cette délibération a cette vertu de faire prendre conscience que la situation n'est pas favorable.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** S'engager massivement dans la transition social-écologique - Environnement - Plan climat énergie - Déclaration de Paris : approbation et autorisation de signature - Campagne « Cities Race to Zero » : approbation et adhésion** (Délibération n° C2021_0003 - Réf. 6507)

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.

Cette campagne permet d'envoyer un signal fort aux pays qui doivent renforcer leurs contributions à l'Accord de Paris avant la COP26 qui se tiendra à Glasgow en 2021.

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.

La Métropole Rouen Normandie a été sollicitée par France Urbaine afin de participer à cette coalition.

A travers son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), la Métropole Rouen Normandie partage ces enjeux. De plus, il est précisé que, face au défi climatique, la Métropole Rouen Normandie propose, dans le cadre d'une délibération distincte présentée lors de cette séance, de déclarer l'état d'urgence climatique sur son territoire.

La Métropole souhaite ainsi s'inscrire à l'avant-garde de la dynamique lancée par les Nations Unies pour la sauvegarde de la planète et répondre à la sollicitation de France Urbaine adressée à l'ensemble des Maires et Présidents d'EPCI, et ainsi rejoindre les territoires d'ores et déjà engagés à leurs côtés dans cette mobilisation capitale, parmi lesquels figurent déjà plusieurs métropoles, telles que Clermont Auvergne Métropole, Grenoble Alpes Métropole, Métropole de Lyon, Métropole de Montpellier.

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 jointe en annexe.

Parmi les engagements pris par les villes françaises et étrangères, les territoires français et 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 (net-zéro), 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... Il est précisé que ces actions seront intégrées au PCAET lorsqu'il sera procédé à sa révision.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Environnement, notamment les articles L 229-26 et suivants et R 229-51,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole, et notamment son article 5.1 relatif aux compétences de la Métropole en matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie,

Vu la délibération du Conseil de la CREA du 18 octobre 2010 relative au lancement de la démarche du Plan Climat Énergie Territorial,

Vu la délibération du Conseil du 8 octobre 2018 relative à l'approbation de la Politique « climat air énergie » de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil du 16 décembre 2019 relative à l'approbation du PCAET de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil du 8 février 2021 relative à la déclaration de l'état d'urgence climatique sur le territoire de la Métropole,

Vu l'Accord de Rouen signé le 29 novembre 2018,

Vu la convention-cadre des Nations Unies « Accords de Paris » adoptée le 12 décembre 2015,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Madame Marie ATINAULT, Vice-Présidente,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que la Ville de Paris et le réseau mondial des grandes villes engagées dans la lutte contre le changement climatique appellent les villes et territoires à signer la Déclaration de Paris et à rejoindre la campagne « Cities Race to Zero » (Villes Objectif Zéro) pour une action climatique ambitieuse et équitable des villes et territoires,

- que la Métropole a l'intention de déclarer l'état d'urgence climatique sur son territoire et souhaite rappeler son engagement aux côtés des États, pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par l'Accord de Paris,

- que la Métropole souhaite s'inscrire à l'avant-garde de la dynamique lancée par les Nations Unies pour la sauvegarde de la planète,

- l'importance de l'implication de la Métropole dans la reconquête de la qualité de l'air et la lutte contre le changement climatique,

Décide : Votes POUR : 124 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d'approuver et de soutenir la déclaration de Paris,

- d'autoriser le Président à signer la Déclaration de Paris,

et

- de s'engager dans la démarche « Cities Race to Zero »

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** S'engager massivement dans la transition social-écologique - A133-A134 – liaison A28/A13 – Contournement Est de Rouen** (Délibération n° C2021_0004 - Réf. 6556)

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, conduisant l'État à engager des études complémentaires. A compter de janvier 2011, le projet est retenu dans le cadre du Schéma National d'Infrastructures de Transport, avec confirmation d'une maîtrise d'ouvrage unique pour les deux sections (Contournement Est de Rouen avec barreau de raccordement à la RD18E et liaison A28/A13). En 2012, l'État annonce la « variante préférentielle ».

A la suite de la publication des travaux de la Commission « Mobilités 21 » (2013) chargée par le Gouvernement de *« trier, hiérarchiser et mettre en perspective les grandes infrastructures nationales »*, une nouvelle concertation est engagée avec le public sur la base du tracé préférentiel, sous l'égide d'un garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Il est à noter toutefois que la Commission « Mobilités 21 » s'est prononcée en faveur du projet après en avoir *« longuement débattu » : « Au sein de la commission, des avis divergents se sont exprimés quant à l'intérêt du projet. Certains commissaires ont notamment fait part de leur conviction que d'autres solutions par l'ouest, via le pont Flaubert, permettraient d'apporter une réponse satisfaisante aux problèmes qui se posent, tout en étant plus respectueuse pour l'environnement et les populations locales »*.

A l'issue de l'enquête publique menée en 2016, les membres de la Commission d'enquête font état dans le préambule à leur Rapport de la même perplexité : *« un projet qui tombe à un mauvais moment et qui accouche dans la douleur, un projet qui date de loin (…), qui a connu de nombreux revirements et des controverses successives ; après une acceptation quasi-totale en 2005, pourquoi*

un rejet important en 2016 ? C'est ce qui a troublé dès le début de sa réflexion la Commission d'enquête » qui évoque alors *« le climat économique incertain »*, les *« contraintes »* du projet, au début *« au plus près de Rouen »* pour en faciliter l'accès direct puis *« devenant de plus en plus grand jusqu'à atteindre une longueur totale de 41,5 km et s'étendre sur deux départements »*, des *« contraintes environnementales », « une évolution des mentalités du public, de plus en plus sensibilisé aux problèmes écologiques, soucieux de son cadre de vie et de sa santé », « une politique des transports présentée comme claire mais qui a du mal à se mettre en place d'une manière cohérente dans la réalité des faits », « un principe d'égalité bafoué : pourquoi de nombreuses métropoles françaises disposeraient d'un contournement gratuit, alors que quelques autres se verraient imposer un péage »* …

A l'issue de celle-ci, le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du 14 novembre 2017 et le Conseil d'Orientation des Infrastructures, mis en place par le Gouvernement préalablement à la Loi d'Orientation des Mobilités, après avoir souligné qu'il était *« partagé sur ce dossier qui rencontre une opposition locale forte et soulève des questions importantes d'intégration environnementale »*, en valide néanmoins la réalisation, la qualifiant de *« moins mauvaise solution »*.

Le 19 novembre dernier, le Conseil d'État rejetait les 13 requêtes en annulation déposées à la suite de la signature du décret d'utilité publique. Prolongeant cette décision, le Préfet de Seine-Maritime saisissait par courrier en date du 4 décembre les Présidents de la Région Normandie, du Département de Seine-Maritime et de la Métropole Rouen Normandie afin qu'ils confirment *« par le vote d'une délibération avant la fin du mois de février »* leur engagement financier dans la réalisation de cette infrastructure *« dans l'optique du lancement de la procédure compétitive de désignation d'un concessionnaire »*.

En effet, 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.

Le projet de liaison vise à relier l'A28 au nord à l'A13 au sud par l'est, en incluant un barreau de raccordement vers le sud de Rouen. La longueur totale du projet de liaison A28/A13 est de 41,5 km (29,5 km dans le département de Seine-Maritime, 12 km (soit 30%) dans le département de l'Eure) et se décompose en :

- une branche reliant au nord, l'autoroute A28 au niveau d'Isneauville et au sud, les autoroutes A13 et A154 au niveau d'Incarville (36 km),
- une seconde branche reliant la première (au niveau de Gouy/les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen) à la Route Départementale 18E à Saint-Etienne-du-Rouvray (5,5 km).

Le projet présente des points d'échange (9 échangeurs) avec les routes suivantes : A28, RN31, RD6014, RD95, RD91, RD18E, RD418, RD321, A13, A154 et la voirie locale à Incarville et Saint-Etienne-du-Rouvray. Infrastructure autoroutière, ayant vocation à être concédée, le projet est conçu de façon à permettre la mise en place d'un système de péage fermé dans lequel chaque usager s'acquitte d'un montant proportionnel à la distance parcourue. Il compte 10 viaducs et deux tranchées couvertes : l'une aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen et l'autre à Boos. Compte tenu du

nombre d'ouvrages d'art projetés, le coût du km sur cette nouvelle autoroute s'élève à 21,3 M€ (entre 20 et 23 M€ le km selon la décision du Conseil d'État) contre 15 M€ pour 1 km de TGV ou 6 M€ pour 1 km d'autoroute classique.

Les objectifs du projet, fixés par la décision ministérielle du 2 mars 2006 qui en constitue toujours la référence, sont de :
- permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13, à l'est de Rouen,
- délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse afin de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et permettre le développement des transports collectifs et des modes doux,
- accueillir une part significative des déplacements internes à la Métropole, notamment entre les plateaux situés au nord et à l'est de Rouen et les autres secteurs de l'agglomération,
- favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur de Louviers-Val-de-Reuil et la Vallée de l'Andelle.

Quel impact sur le trafic routier ?

L'ensemble du dossier d'enquête publique, toujours consultable aujourd'hui, 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'A28/A13 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, selon les sections et en fonction notamment du coût du péage. 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 hauts 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 A150 (+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 10mn depuis Saint-Jacques-sur-Darnétal 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 RN31 (Gournay – Beauvais – Reims) ; - 60% sur la RD6014 vers Cergy-Pontoise.

Globalement, on voit que le projet a plutôt un impact négatif ou neutre à l'ouest, neutre sur les quais en cœur d'agglomération, et positif à l'est sur les pénétrantes ainsi que sur la traversée du centre-ville par l'axe RN28 – Pont Mathilde – RD18E.

Il faut analyser ces évolutions à la lumière du poids général des trafics de transit (33 000 à 50 000 véhicules par jour en fonction des estimations), à mettre en balance avec le trafic interne au territoire, d'une toute autre dimension (1,2 million de déplacements en voiture par jour), et le trafic d'échange (entre notre territoire et un territoire extérieur : 100 à 200 000 déplacements en voiture par jour). Sauf à faire évoluer les parts modales, ces trafics internes et d'échanges, qui sont de loin les plus importants, perdureront et ne seront pas affectés par le projet. C'est ainsi que, si l'on cumule l'ensemble des véhicules, l'infrastructure autoroutière proposée devrait permettre au final une diminution de (seulement) 8% du trafic sur le Pont Mathilde, 10% dans le tunnel de la Grand'Mare, et n'aurait pas d'impact sur les quais hauts et bas rive droite ainsi que sur les quais rive gauche.

Ces évolutions sont construites à travers un modèle qui introduit un présupposé : celui de la non-utilisation des voiries du territoire par les véhicules de transit et en particulier les poids lourds (et uniquement eux puisque ceux – nombreux – effectuant une desserte locale pourront bien entendu toujours le faire). Cette question – qui représente une fragilité majeure du projet[1] – a été posée avec force par l'Autorité Environnementale dans son avis. Elle souligne en particulier que « *le trafic de poids-lourds représente presque la moitié de la justification du projet et qu'il apparaît peu vraisemblable que le plus important des flux de poids lourds prévus sur la liaison, à savoir celui qui l'emprunterait entre l'A28 (extrémité nord) et le rond-point des Vaches (extrémité ouest), s'y reporte spontanément et massivement, étant donnés la faiblesse du gain de temps et le montant du péage* ». C'est pourquoi l'Autorité Environnementale invite l'État dans son avis à « *ne pas surestimer la réduction des trafics et des nuisances induites par le projet* » et l'interroge sur les moyens envisagés pour s'assurer que les interdictions des trafics de poids lourds en transit soient bien respectées. Dans sa réponse, l'État - maître d'ouvrage - insiste sur la qualité intrinsèque du projet (gain de temps, confort), les contrôles de police qui seront effectués et l'aménagement et la requalification du réseau existant (non prévu à ce stade dans le cadre financier du projet - voir paragraphe suivant) et indique avoir modélisé en retenant un taux d'évasion de 15%, taux observé lors de l'interdiction des camions de transit sur les quais hauts en centre-ville de Rouen (il est à noter sur ce point que la Police Nationale n'effectue plus de contrôle sur le respect de cette réglementation à Rouen depuis mars 2020 faute, semble-t-il, de moyens).

Il convient de préciser que la requalification des axes intersectés par le Contournement qui connaîtront une baisse de trafic théorique, n'est pas incluse, ni chiffrée dans le projet. Or, il est impératif que ces axes soient requalifiés pour éviter les phénomènes de shunt du Contournement, notamment, la RN28. Sans requalification de la RN28 avec diminution drastique de sa capacité par l'État, ou éventuellement par la Métropole si transfert de l'infrastructure, une partie du trafic de transit continuera d'emprunter l'axe RN28/Pont Mathilde/RD18E.

Le dossier d'enquête est également très clair sur un point : les résultats des modélisations de trafic « *intègrent que la mise en service du projet s'accompagne de la mise en place d'une interdiction de circulation des PL en transit dans l'agglomération* » (en particulier sur la RN28). Il appartiendra aux collectivités de mettre en place les moyens nécessaires pour (i) distinguer les PL en transit (interdits) de ceux (autorisés) en desserte locale (portuaire par exemple) et (ii) faire respecter cette interdiction. Or, à ce jour, ce point absolument majeur reste non résolu : aucune autorité publique (ni la Métropole, ni les communes, ni le Département…) n'a les moyens techniques ni humains pour assurer cette mise en œuvre.

1 Une « faiblesse » selon le Commissariat Général à l'Investissement qui note la « nature spécifique du risque portant sur le non-respect par les poids-lourds de l'interdiction de transit dans le centre de l'agglomération ».

Enfin, une réelle incertitude demeure quant à l'impact du coût du péage sur les reports de trafic. Les tarifs prévisionnels mentionnés dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sont de 0.10€/km pour les véhicules légers, 0.30€/km pour les poids lourds (valeur Euro 2010). Soit, pour les 41 km du projet et en tenant compte de l'inflation 2010 - 2021 :
- 4,76 € pour les véhicules légers ;
- 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, C02, 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.liaisona28a13.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). Même en tenant compte de l'éloignement des flux de circulation des secteurs les plus denses de l'agglomération (sous réserve là encore de restreindre l'accès aux poids lourds sur le réseau local pour les trafics de transit), le modèle conduit à un impact non significatif en termes de concentration des polluants (NO2 et PM10) et d'exposition globale des populations : les indices pollution/population (IPP, indice croisant la localisation des populations avec les concentrations de polluants) de différents polluants sont évalués de - 0.01% à - 0.3%. Ces baisses ne sont pas significatives au regard des incertitudes des modèles de modélisation de la qualité de l'air. En d'autres termes, le projet aboutit à une augmentation des émissions de polluants, que l'éloignement des flux ne suffit pas à compenser.

Au final, l'évaluation de l'impact de l'infrastructure sur la qualité de l'air dépendra fortement de la requalification des pénétrantes de Rouen pour favoriser la vie locale ainsi que les modes de déplacements actifs et les transports en commun.

A contrario, on observe une augmentation de l'exposition des populations en bordure du projet, notamment au niveau des points d'échange. L'accroissement de trafic hors secteur d'influence directe de la nouvelle infrastructure (RN338, pont Flaubert, début de l'A150, rocade sud, RD18E), engendrera une augmentation des émissions de polluants atmosphériques. Le Rond-Point des Vaches représente sur ce point la situation la plus critique au regard de l'impact sur la qualité de l'air. Les concentrations en PM10 en bordure de voie pourront en effet y atteindre, en moyenne annuelle, 47 microgrammes par m3. L'Autorité Environnementale note la présence, à quelques dizaines de mètres du Rond-Point des Vaches et de la DUP à Incarville, de bâtiments à usage de logement ou professionnel. Les zones les plus sensibles apparaissent principalement au niveau des points de raccordement du projet (extrémités et points d'échange), ainsi que le long des principaux axes qui permettent d'y accéder. L'aménagement du projet s'accompagne en effet d'une augmentation de trafic sur ces axes (Rond-Point des Vaches mais aussi commune de Boos (sud et est du bourg). Ainsi à Saint-Etienne-du-Rouvray, les premières maisons se trouvent à environ 55 mètres d'un viaduc de 14 mètres de hauteur où circuleront entre 20 à 30 000 véhicules par jour.

L'Autorité Environnementale rappelle en préambule de son avis 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. Cet impact est notamment lié à l'augmentation des volumes de trafic (véhicules X km), notamment au Rond-Point des Vaches, ainsi qu'à la destruction estimée de 146 ha de bois et de forêts, lesquels captent et stockent le carbone atmosphérique et sont des puits de carbone qu'il faudra reconstituer via un reboisement pour compenser l'impact du projet sur le climat. Cet impact n'interviendra que dans la phase d'exploitation.

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. Des impacts notables sont relevés s'agissant des réservoirs boisés partiellement détruits par l'infrastructure, de deux continuités écologiques à restaurer ainsi que sur les eaux superficielles puisqu'une surface totale de l'ordre de 1 ha de milieux aquatiques et humides devrait être détruite. 78 exploitations agricoles seront directement impactées, cela sans tenir compte des délaissés inexploitables et des effets de coupure (difficultés d'accès aux parcelles, rallongement des différents parcours), ainsi qu'une dizaine d'habitations directement touchées par des mesures d'expropriation. Six grandes unités paysagères seront traversées par l'infrastructure avec en particulier des impacts forts des viaducs dans les vallées (franchissement de la vallée du Robec et de la vallée de l'Aubette).

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* ». La consommation d'espaces sur le territoire de la Métropole entre 2009 et 2018 est d'environ 600 ha, soit en moyenne 66 ha / an. Si l'on devait dès aujourd'hui diviser par 2 le rythme de consommation d'espaces à l'avenir par rapport au rythme observé ces 10 dernières années (comme cela est inscrit dans le projet de loi issu des travaux de la Convention citoyenne pour le climat), cela reviendrait à fixer pour les dix prochaines années une enveloppe maximale de consommation foncière de 330 ha (33 ha / an en moyenne), dont 243 ha seraient imputables au Contournement Est, qui représenterait alors environ 74 % de cette enveloppe maximale.

En d'autres termes, la Métropole Rouen Normandie ne disposerait plus « que » de 330 - 243 = 87 ha de foncier « artificialisable » sur dix ans, soit 8,7 ha / an en moyenne à se répartir parmi 71 communes.

A contrario, si le projet ne se réalise pas, le territoire disposera d'une opportunité de travailler sur la réaffectation des terres agricoles, notamment celles déjà acquises par la SAFER en vue des compensations (environ 300 ha) pour développer des projets répondant aux enjeux de productions

agricoles déficitaires sur le territoire (maraîchage, arboriculture, production avicole), contribuant au projet de ceinture verte maraîchère.

Quel impact économique ?

Historiquement, le projet de liaison A28/A13 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), facilitation des échanges inter-régionaux entre le Port, ses prestataires et les chargeurs (fiabilité des temps de parcours), fluidification des trafics de marchandises au cœur de l'Axe Seine… 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[2], 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, vital pour le développement de l'Axe Seine en général et du territoire métropolitain en particulier, une question importante demeure : alors que le report modal des ports de l'Axe Seine est notoirement trop orienté vers la route (75 à 80% des flux sur les ports de Rouen et du Havre, en moyenne) 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 ?

*

* *

Au final, le projet d'infrastructure autoroutière proposé apparaît très marqué par son antériorité. Extrêmement lourd par son impact écologique et foncier d'une part, son coût financier d'autre part (près d'1 milliard d'euros - 20 à 23 M€/ km, ce qui constitue un record pour ce type d'infrastructure), il pourrait, par les moyens budgétaires qu'il accaparerait, faire passer au second plan des priorités indispensables qui ne sont à ce jour ni financées, ni réellement programmées. L'État, lorsqu'il travaillera à son désendettement au lendemain de la crise sanitaire, pourra à loisir opposer au territoire qu'il dispose déjà d'une réalisation majeure. Les urgences pourtant sont nombreuses :

- Tête nord du Pont Flaubert, nécessaire à la fluidité des accès à l'A150 et l'urbanisation générale d'une entrée de ville aujourd'hui dégradée,

2 L'Etat précise dans le dossier d'enquête publique (sa réponse au CGI) que « *Faute d'offre ferroviaire ou fluviale performante, le mode routier est largement prédominant sur ces itinéraires nationaux (Picardie/ Normandie – Bretagne – Pays-de-la-Loire) et continentaux (Bénélux, Sud-Ouest et au-delà). La réalisation du projet A 28-A 13 sera de nature à renforcer légèrement le mode routier sur ces relations moyennes et longue distance* »

- Gare Nouvelle Saint-Sever, pièce maîtresse de la restructuration des mobilités et de l'intermodalité dans la ville en même temps que du développement d'un nouveau quartier tertiaire,

- Gros entretien du Viaduc des Barrières du Havre et sécurisation des flux sur l'A150 permettant l'amélioration de la desserte entre la Métropole et Barentin, tant par la voie routière (Bus à Haut Niveau de Service) que ferroviaire,

- Études pour le développement d'un service de tram-train Yvetot-Rouen-Elbeuf.

De la même façon, l'approche très volontariste du territoire pour des mobilités plus apaisées liée précisément à la place trop forte prise par l'automobile nécessite un accompagnement puissant : mise en place d'une ZFE-m, adoption d'un Schéma des Mobilités Actives, plan massif pour un renouvellement des transports publics et de leur carburation. Le monde change et chacun, y compris notre Métropole, doit prendre sa part de cet effort.

Au moment où la Métropole déclare l'état d'urgence climatique et affirme sa volonté de se porter à son avant-garde, il serait paradoxal de concentrer l'effort financier (66M€ au minimum, valeur Euro 2015) de notre Établissement vers un projet qui s'éloigne de la transition écologique, ligne-force du mandat confié par les habitants à l'occasion des élections municipales et métropolitaines de 2020 comme des objectifs que l'État se fixe lui-même en matière d'artificialisation (zéro artificialisation nette) et de neutralité carbone.

Au demeurant, ce projet ancien ne s'inscrit pas dans les dynamiques contemporaines et trajectoires analysées par tous les observateurs et prospectivistes sur l'évolution des mobilités liée aux progrès technologiques (renouvellement des carburations, développement de l'intermodalité), aux pratiques individuelles (développement du co-voiturage, renforcement des transports publics, modes actifs) ou sociétales (conversion au télétravail, adaptation des horaires pour éviter les congestions). Il ne s'inscrit pas non plus 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).

L'impact nuancé de l'infrastructure (33 000 véhicules de transit sur le territoire contre 1,2 million de déplacements en voiture pour le trafic interne quotidien dans l'agglomération) sur le territoire s'explique par son objet principal : assurer la liaison entre deux corridors autoroutiers par une autoroute à péage. Ce projet répond ce faisant à une vraie problématique que notre territoire n'a pas su traiter en son temps et dont il faut prendre acte, aboutissant à des versions de plus en plus sophistiquées et coûteuses. Il semble proposer un modèle contesté, sur lequel l'ensemble des acteurs n'ont voulu revenir au fil des nombreux épisodes qui ont jalonné sa construction administrative et économique, qu'interroge également le succès relatif de la fréquentation de l'A150, dernière infrastructure à avoir été créée sur notre territoire. Le décalage aujourd'hui avec les impératifs des enjeux climatiques n'en est que plus prégnant.

La relative difficulté à emporter la conviction de cette proposition d'infrastructure nouvelle entraîne un clivage important dans l'opinion publique, déjà noté dans leur Rapport par les Commissaires chargés de l'enquête publique. Il s'est encore accentué depuis. Il n'y a pas lieu de condamner les contempteurs comme les partisans de cette réalisation. Il convient au contraire d'introduire les nuances nécessaires sur un sujet difficile et de faire preuve de lucidité et de courage. Le territoire souffre effectivement d'un engorgement des circulations lié en partie aux véhicules de transit et la solution proposée - toute relative qu'elle soit car impliquant un fort aspect réglementaire (interdiction des poids lourds de transit sur le territoire) - peut apparaître de prime abord comme contribuant à le résoudre.

Mais il a été porté sur cette infrastructure une équation à plusieurs entrées qui en a favorisé le gigantisme tandis que grandissaient les interrogations sur son impact écologique, ses résultats concrets et son acceptabilité sociale, susceptible de retarder encore de nombreuses années son hypothétique réalisation. Il ne s'agit ni d'une rocade, ni d'un périphérique, ni d'un contournement de la ville, mais bien d'une autoroute dont la conception a « *asséché* » toute réflexion de fond du territoire et de ses partenaires sur des pistes moins coûteuses et moins consommatrices de foncier agricole ou naturel à même de diminuer la pression routière sur la Métropole. Présentée comme seule porte de sortie vers l'attractivité, l'infrastructure a masqué, sans séduire ni faire consensus, la complexité des enjeux du quotidien. Son lourd passé politique et administratif a polarisé les opinions, les antagonismes, tout en abolissant le raisonnement constructif et créatif, nécessaire à l'élaboration d'un projet de territoire, ce qui peut paraître paradoxal, tant les études furent nombreuses, mais toutes concentrées au fond sur cette réalisation.

D'autres hypothèses existent pourtant, certes insuffisantes, isolées les unes par rapport aux autres mais qui peuvent et doivent faire l'objet d'une reprise nécessaire de la réflexion avec l'État et les partenaires de la Métropole (Région, Département), pour un cadre partenarial d'action et de programmation partagé, comme par exemple :

- Régulation des poids lourds aux heures de pointes, y compris pour la desserte locale par la réalisation de centres routiers au nord et à l'est de l'agglomération (A28, RN31), une réflexion sur l'avenir du centre routier du Grand-Quevilly (RN338) et la mise en place d'un système de contrôle strict ;

- Mise en place d'un péage à la hauteur du Pucheuil (A28) et régulation du tarif en fonction du trafic (modèle de l'A14) ;

- Reconfiguration autoroutière de la tête sud du Pont Mathilde et transformation des principaux carrefours à feu de la RD18E en échangeurs autoroutiers avec une restitution de liaisons avec la RD18E via le chemin du Halage ;

- Appui sur les infrastructures départementales (RD12, RD85, RD13) avec la création de contournement des villages et bourgs impactés ;

- Meilleure articulation Sud III - Boulevard Maritime pour la circulation des poids lourds ;

- Contrôles renforcés sur les carburations à travers la mise en place de la ZFE-m.

Ces réflexions doivent être articulées avec la concrétisation opérationnelle d'un travail à l'échelle du bassin de vie associant la Région, l'État, la Métropole et les EPCI adjacents sur l'étoile ferroviaire rouennaise (Systèmes Express Métropolitain) pour lequel notre Métropole s'est portée candidate auprès de l'État et auquel participe d'ailleurs une série de projets et d'expérimentations financés dans le cadre du plan Territoires d'Innovation Grande Ambition (Système MaaS par exemple). Elles s'inscrivent pleinement dans les objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial, adopté par notre Établissement, et du Plan des Mobilités de la Métropole en cours de préparation visant à atteindre un déplacement sur deux pour 2030 sur le territoire en mode alternatif à la voiture (modes actifs, transport en commun …).

*

* *

2020 a été jalonnée dans le monde, mais aussi dans notre pays, par des évènements climatiques extrêmes. Elle a été l'année la plus chaude jamais enregistrée en France depuis le début des relevés météorologiques. Ce défi doit interroger toutes nos politiques à la Métropole Rouen Normandie, comme ailleurs.

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 50 000t/an ?

Marqué par l'incendie du 26 septembre 2019, pleinement engagé dans la transition social-écologique, le territoire fait le choix de développer une culture de la résilience et de la transformation des contraintes. Cette dernière n'impose pas la cessation du développement, ni de ne plus travailler à la construction d'une « métropole apaisée » au cœur de la vallée de la Seine, bien au contraire. Elle nous impose de le penser collectivement et de se fixer des objectifs atteignables, conformes aux exigences contemporaines. Sur le plan de la méthode, l'ensemble de ces orientations s'appuiera sur un principe simple : mettre les communes et les citoyens au cœur de la construction du projet de territoire.

En conclusion, il apparaît en premier lieu très étonnant que l'État ait donné acte aux collectivités euroises de leur désengagement, alors même que le dossier d'enquête publique faisait clairement apparaître parmi les objectifs premiers de l'infrastructure, l'amélioration de la qualité des échanges avec le Département de l'Eure (30% du parcours), et notamment la Communauté d'agglomération Seine-Eure et la vallée de l'Andelle. 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'A150 crée en second lieu 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, qui a sensiblement augmenté depuis l'ouverture du tronçon payant en 2015, y est un des plus chers de France. Sur l'A28/A13, l'arbitrage dépendrait au final de la proposition du concessionnaire et de sa négociation avec le maître d'ouvrage, ainsi que, sans aucun doute, des aléas de sa réalisation pour un projet dont il a déjà été souligné le coût très important (20 à 23 M€/ km contre un coût moyen du km d'autoroute en France de 6,2 M€, sans intégrer les éléments liés à la surveillance et à l'entretien).
L'Autorité Environnementale souligne dans son avis remis dans le cadre de l'enquête publique qu'elle « *n'a pas trouvé dans le dossier d'indication* » sur le niveau du péage (les tarifs qui apparaissent dans l'étude Cerema sont de 10 cts d'€/ km HT valeur 2010 pour les véhicules légers et 30 cts d'€/km valeur 2010 pour les poids lourds : chiffres confirmés par le maître d'ouvrage dans sa réponse) et interroge l'État pour savoir s'il « *laissera aux entreprises candidates la possibilité de proposer des niveaux de péage différents de ceux actuellement pris comme donnée d'entrée des calculs de trafic* ». Dans sa réponse, l'État souligne que « *le rapport optimal entre péage et fréquentation ne devrait pas conduire à des montants de péage s'écartant de ceux retenus par l'administration* » mais que « *les candidats qui répondront au futur appel d'offre auront effectivement la possibilité de proposer des hypothèses de péage différentes des hypothèses de base du dossier »,* sans autre garantie que de veiller alors à *« leur caractère raisonnable* ».

Ces incertitudes qui ne pourraient être levées en tout état de cause qu'à l'issue de la procédure compétitive de désignation d'un concessionnaire, rendent encore plus indispensable la nécessité d'engager un travail immédiat avec l'État afin de travailler des solutions de court terme pour soulager les congestions liées au trafic de transit et fluidifier la circulation au sein de la Métropole.

Rouen est ainsi une des rares villes de France où il n'y a aucune interdiction de circulation des poids lourds « en desserte locale » en centre-ville (sauf dans la zone piétonne), qu'il s'agisse du gabarit comme de l'horaire. Cet anachronisme ne peut plus durer.

Parmi les pistes de travail qui mériteraient d'être mieux explorées, on note également, sans que cette liste soit limitative :

- 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 ;

- la mise en place d'un péage, a minima pour les poids lourds au Pucheuil sur l'A28, dont l'itinéraire est aujourd'hui totalement gratuit en direction de l'A13 jusqu'à Pont de l'Arche, avec régulation par variation du tarif péage en fonction des horaires (plus cher aux heures de pointe) comme cela se fait par exemple sur l'A14, et des aires de stationnement dédiées pour les poids lourds ;

- la mise en place de voies réservées sur les principaux axes routiers structurants desservant la Métropole (Sud III, A150, RN28, RD18E, …), afin de favoriser un essor massif du covoiturage et d'envisager des lignes de transport en commun express et/ou à haut niveau de service ; une première étude sur l'A150 pourrait être conduite très prochainement ;

- la mise en place d'une voie véhicules lents sur l'A150 dans le sens Rouen vers Barentin, en utilisant les délaissés de l'infrastructure, ainsi que l'installation de murs anti-bruit et l'étude de la mise en place d'un BHNS ;

- la mise en place d'un itinéraire obligatoire pour les poids lourds sur le boulevard maritime délestant la Sud III ;

- le développement des transports en commun sur les pénétrantes hors Métropole, ainsi que celui d'aires de télétravail dans les villes moyennes autour de la Métropole ;

- un engagement de l'État précis, chiffré, inscrit dans un calendrier pour une réalisation à moyen terme des aménagements de la tête nord du Pont Flaubert, permettant d'achever l'infrastructure autoroutière existante ;

- le respect des engagements pris pour les études préalables et l'enquête publique nécessaires à la réalisation de la Gare Nouvelle Saint-Sever « *selon le même calendrier que la section ferroviaire Paris-Mantes* » (courrier de M. Djebbari, Ministre des Transports du 13 février 2020).

Dans cette période plus qu'incertaine, la coopération des acteurs publics et le travail collectif sont un enjeu primordial pour le territoire. La crise Covid le démontre. Nous appelons à ce qu'une telle méthode soit suivie pour engager notre Métropole dans les grands enjeux du siècle.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu l'article 6 de l'ordonnance du 1er avril 2020 visant à assurer la continuité du fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de COVID-19,

Vu les statuts de la Métropole Rouen Normandie,

Vu les délibérations du Conseil n°C2016_0186 du 23 mars 2016 et n°C2016_0776 du 12 décembre 2016,

Vu les délibérations du Conseil n°C2020_0516 du 9 novembre 2020 et n°C2020_579 du 14 décembre 2020 approuvant les modalités d'organisation des séances de l'Assemblée délibérante de la Métropole Rouen Normandie par visioconférence,

Vu le courrier de Monsieur le Préfet de la Région Normandie du 4 décembre 2020,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Madame Marie ATINAULT, Vice-Présidente,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- le désengagement du Département de l'Eure et de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, pourtant concernés par l'infrastructure sur 30% de son parcours, la non-sollicitation de la Communauté de Communes Inter-Caux-Vexin,

- les nombreuses questions posées par le projet de liaison autoroutière A28/A13 dans ses impacts écologiques et fonciers, incompatibles avec les engagements de la Métropole comme de l'État (Stratégie Nationale Bas Carbone) et de l'Europe en la matière,

- les incertitudes liées à sa modélisation (péage au coût élevé) et à son impact réel, reposant sur une interdiction de fait des poids lourds de transit sur le territoire, interdiction dont la mise en œuvre apparaît plus qu'incertaine et fragile,

- la nécessité de concentrer les moyens publics sur les investissements majeurs et prioritaires,

Décide (au scrutin public) :
Votes POUR : 76 voix – M. ANQUETIN (Saint-Aubin-Epinay), M. ARGENTIN (Rouen), Mme ATINAULT (Rouen), M. BARON (Freneuse), M. BARRE (Oissel), M. BEREGOVOY (Rouen), Mme BERNAY (Malaunay), M. BIGOT (Petit-Couronne), Mme BIVILLE (Saint-Etienne-du-Rouvray), Mme BONA (Yville-sur-Seine), Mme BOTTE (Oissel), Mme BOULANGER (Canteleu), Mme BOURGET (Houppeville) représentée par Mme BOULANGER, M. BREUGNOT (Gouy), M. BUREL (Canteleu), Mme CARON Marie (Canteleu), Mme CERCEL (Tourville-la-Rivière), Mme COGNETTA (Sotteville-lès-Rouen), Mme DE CINTRE (Rouen), M. DE MONTCHALIN (Rouen), M. DEHAIL (Saint-Aubin-Celloville), M. DELALANDRE Julien (Jumièges), M. DELAUNAY

(Saint-Jacques-sur-Darnétal), Mme DUBOIS (Grand-Quevilly), M. DUCHESNE (Orival), M. DUFLOS (Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen), Mme DUTARTE (Rouen), Mme EL KHILI (Rouen), Mme EZABORI (Grand-Quevilly), Mme FERON (Grand-Quevilly), Mme GOUJON (Petit-Quevilly), M. GRENIER (Le Houlme), Mme HEROUIN-LEAUTEY (Rouen), M. LABBE (Rouen), Mme LAMOTTE (Sainte-Marguerite-sur-Duclair), M. LANGLOIS (Amfreville-la-Mivoie), M. LE COUSIN (Saint-Etienne-du-Rouvray), M. LE GOFF (Moulineaux), Mme LEMARCHAND (Le Mesnil-sous-Jumièges), Mme LESAGE (Grand-Couronne), Mme LESCONNEC (Rouen), M. LESIEUR (Sotteville-lès-Rouen), Mme MABILLE (Bois-Guillaume), Mme MALLEVILLE (Rouen), Mme MANSOURI (Rouen), M. MARCHANI (Rouen), M. MARIE (Elbeuf) représenté par M. MERABET, M. MARTOT (Rouen), M. MARUT (Grand-Quevilly), M. MAUGER (Saint-Pierre-de-Varengeville), M. MAYER-ROSSIGNOL (Rouen), M. MERABET (Elbeuf), Mme MEZRAR (Saint-Pierre-lès-Elbeuf), M. MOREAU (Rouen), Mme MOTTE (Petit-Quevilly) représentée par Mme RAVACHE, M. MOYSE (Saint-Etienne-du-Rouvray), Mme MULOT (Notre-Dame-de-Bondeville), M. NAIZET (Rouen), Mme NICQ-CROIZAT (Mont-Saint-Aignan), M. NOUALI (Petit-Quevilly), Mme PANE (Sotteville-lès-Rouen), M. PEREZ (Bois-Guillaume), M. RAOULT (Grand-Couronne), Mme RAVACHE (Saint-Etienne-du-Rouvray), Mme RENOU (Sotteville-lès-Rouen), M. RIGAUD (Petit-Quevilly), Mme RODRIGUEZ (Saint-Etienne-du-Rouvray), M. ROULY (Grand-Quevilly), Mme SANTO (Roncehrolles-sur-le-Vivier), Mme SERAIT (Elbeuf), Mme SLIMANI (Rouen), M. SORET (Rouen), M. SOW (Rouen), M. TIMMERMAN (Sotteville-lès-Rouen), M. VERNIER (Sotteville-lès-Rouen), M. WULFRANC (Saint-Etienne-du-Rouvray)

Votes CONTRE : 43 voix – M. AMICE (Saint-Pierre-de-Manneville), M. MERLIN (Saint-Martin-du-Vivier) suppléé par Mme BERTHEOL, M. BONNATERRE (Caudebec-lès-Elbeuf), M. BURES (Rouen), Mme CARON Marine (Rouen), Mme CHABERT-DUKEN (Mont-Saint-Aignan), M. CHAUVIN (Saint-Martin-de-Boscherville), M. DEBREY (Fontaine-sous-Préaux), M. DELALANDRE Jean (Duclair), M. DELAPORTE (Val-de-la-Haye) représenté par M. LAMIRAY, Mme DELOIGNON (Déville-lès-Rouen), M. DEMAZURE (La Neuville-Chant-d'Oisel), Mme FLAVIGNY (Mont-Saint-Aignan), M. GAMBIER (Déville-lès-Rouen), M. GRELAUD (Bonsecours), M. GRISEL (Boos), Mme GROULT (Darnétal), M. GUILBERT (Franqueville-Saint-Pierre), M. HIS (Saint-Paër), M. HOUBRON (Bihorel), M. HUE (Quévreville-la-Poterie), M. JOUENNE (Sahurs), M. LAMIRAY (Maromme), M. LECERF (Darnétal), M. LEFEBVRE (Anneville-Ambourville), Mme MAMERI (Rouen) représentée par M. DEMAZURE, M. MARCHE (Cléon), M. MASSON (Saint-Aubin-lès-Elbeuf), M. MENG (la Bouille), M. MEYER (Sotteville-sous-le-Val), Mme MEYER (Caudebec-lès-Elbeuf), M. PELTIER (Isneauville), M. PETIT (Quevillon), M. PONTY (Berville-sur-Seine), M. ROUSSEAU (Bardouville), M. ROUSSEL (Hautot-sur-Seine), M. ROYER (Hénouville), Mme SOMMELLA (Yville-sur-Seine), M. SPRIMONT (Rouen), Mme THIBAUDEAU (Epinay-sur-Duclair), Mme TOCQUEVILLE (Maromme), Mme VENNIN (Le Mesnil-Esnard), M. VION (Mont-Saint-Aignan)

ABSTENTION : 4 voix – M. CALLAIS (Le Trait), Mme DEL SOLE (Yainville), M. JAOUEN (La Londe), M. LECOUTEUX (Belbeuf)

- de ne pas financer, dans ces conditions, la réalisation de l'A28/A13,

- appelle l'État, le Conseil Régional, le Conseil Départemental à 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,

- appelle en particulier l'État, le Conseil Régional et le Conseil Départemental à des engagements précis, dans les domaines de responsabilités qui sont les leurs, sur :

- la mise en place d'un péage, a minima pour les poids lourds au Pucheuil 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, A150…), comme cela se fait ailleurs en France et en Europe;

- la mise en place d'un service BHNS sur l'axe Rouen-Barentin (A150) 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.

<u>Madame ATINAULT</u>, Vice-Présidente, rappelle que ce projet a désormais maintenant quasiment 50 ans. En 2012, l'Etat a annoncé que parmi les 36 variantes du tracé qui avaient été étudiées, une variante préférentielle est retenue et c'est cette variante qui est aujourd'hui soumise.
Après une acceptation quasi-totale en 2005, le projet est plutôt, en tout cas au regard des éléments et des contributions recueillis en 2007, rejeté à cette époque puisque le nombre d'avis défavorables était plus important.

Madame ATINAULT rappelle que c'est plutôt un projet d'infrastructure de tronçons autoroutiers qui a vocation à être partiellement financé par l'Etat et partiellement financé par les collectivités locales et aussi par le biais d'une concession, c'est-à-dire par la mise en place d'un péage.

De nombreuses contraintes environnementales ont été mesurées, évaluées mais elles sont, pour certaines, compensables et pour d'autres, beaucoup plus difficilement.
Elle explique aussi que, même si cette infrastructure est mise en place, elle ne pourra pas améliorer toute la circulation et qu'il faudra apporter en complément d'autres solutions, réfléchir à d'autres aménagements et d'autres infrastructures pour soulager la vie des Rouennais et notamment des entreprises rouennaises.

Pour ouvrir le débat, elle en vient à la proposition faite dans cette délibération. L'objet est d'inviter la Métropole à réfléchir à l'impact qu'elle a et à replacer ce projet qui date de 50 ans, par rapport aux objectifs qu'elle s'est fixée en matière climatique et énergétique.

Il faut replacer cette décision par rapport à l'état d'urgence climatique, qui vient d'être adopté à l'unanimité, et aussi se poser la question des autres infrastructures et des autres aménagements, qui pourraient être mis en place pour améliorer le trafic sur ce territoire et développer les mobilités bas carbone.

Il s'agit d'une délibération importante qui demande aux élus de prendre une décision courageuse, mais surtout d'entamer un travail de longue haleine et de le faire de manière concertée avec l'ensemble des collectivités locales et de l'État.

Monsieur HOUBRON, intervenant pour le groupe « Métropole Avenir », débute son intervention pour exprimer un sentiment de honte et de colère qui l'anime à cet instant.

Ce beau territoire n'a vraiment pas de chance. Effectivement, après les crises successives des gilets jaunes et aujourd'hui la crise sanitaire si importante, après aussi l'accident industriel autour de Lubrizol, qui véhicule une image dégradée de la Métropole Rouen Normandie, un autre événement dramatique, à son sens, est en train d'arriver.

Depuis des décennies, Rouen souffre d'un trafic routier saturé qui étrangle l'activité économique et empêche les habitants des communes avoisinantes de la ville-centre de circuler en toute sécurité et en toute sérénité.

Pour enfin améliorer le cadre de vie et la santé de toutes et de tous, un projet de Contournement Est de Rouen, ou liaison A28/A13, est envisagé par l'État et les collectivités territoriales pour une échéance à 2024.

A maintes reprises, cette collectivité a débattu de cette question. Le Président de la Métropole a déjà engagé les élus dans la voie de ce contournement. Aussi, Monsieur HOUBRON les invite à prendre connaissance de la lettre du Président de la Métropole de Rouen à Monsieur le Préfet, ainsi que de la lettre des Présidents de la Région, du Département de Seine-Maritime et de la Métropole au Premier Ministre de la France, Monsieur PHILIPPE.

La délibération de la Métropole de 2016 n'est pas évoquée dans cette nouvelle délibération. Or, lors de la séance du 12 décembre 2016, la Métropole a bien délibéré favorablement au projet et Monsieur le Président a été autorisé à signer tous les actes utiles à la mise en œuvre de cette décision. Le débat a donc eu lieu.

Ce débat aujourd'hui, s'il était honnête et démocratique, devrait porter sur les modalités d'implantation de cette infrastructure et non pas sur son utilité, parce que ce débat a déjà eu lieu et a déjà été retenu par une très grande majorité d'élus. Ceux-ci devraient, en fait, débattre ensemble pour obtenir toutes les compensations nécessaires pour parvenir à la neutralité carbone de ce contournement. Ils devraient, ensemble, exiger son intégration, agir pour obtenir plus de moyens encore pour contrôler sa construction et protéger évidemment l'environnement alentour. Ils devraient débattre des projets valorisant le territoire pour contrebalancer les effets négatifs du projet, notamment sur les émissions carbones. Ils devraient discuter du périmètre d'une forêt urbaine, sur le projet Seine Sud à la place de nombreuses friches industrielles. Le Président de la Région est d'ailleurs prêt à dégager 20 millions d'euros supplémentaires pour y parvenir. Enfin, les élus devraient débattre du développement du Grand Port Maritime de Rouen pour encourager le développement du fluvial et du ferroutage.

Au lieu de cela, des élus refusent d'écouter ceux qui font la richesse de cette Métropole, à savoir les acteurs économiques. Ils refusent de suivre les nombreuses études réalisées par l'administration, l'agence d'urbanisme de Rouen, l'État, l'ATMO et l'ARS. Il convient de remarquer, d'ailleurs, le caractère extrêmement orienté, pour ne pas dire malhonnête, de la présentation de l'avis de la Commission d'enquête publique qui a été réalisée.

A la lecture de cette délibération, on ne comprend pas vraiment pourquoi toutes ces instances, Commission Mobilité 21, Commission d'enquête, Commission d'Orientation des Infrastructures, Conseil d'État, ont toutes validé ce projet.

Alors quel signal les élus donnent-ils ? Celui de ne pas écouter et d'agir par idéologie politique sans discernement, sans parler d'attractivité. Quel investisseur voudra s'installer dans une Métropole qui ne les aime pas ? Mieux vaut finalement investir dans les intercommunalités voisines, ou même au Havre ou à Caen la Mer, où les élus leur ouvrent les bras et agissent avec eux pour lutter contre le réchauffement climatique.

Ici, on les fait fuir en leur parlant d'un monde d'après, sans eux. Ce monde d'après est en fait, selon Monsieur HOUBRON, celui d'avant mais en pire, en ne pensant que décroissance, décadence, abaissement, contraintes, pénalités et surtout un retour à un monde où seuls les nantis pourraient voyager et s'offrir des biens et des services accessibles chez eux. Le moralisme mal placé est à vomir quand il atteint ce niveau de cynisme et d'ironie.

Son monde d'après est celui qui répare, compense, corrige et neutralise les impacts de l'activité humaine sur l'environnement. Son monde d'après, c'est un monde où tous les habitants ont un accès égal à l'éducation, à la santé, au travail et au logement. Pour aller dans ce sens, il faut donc plus d'innovations, d'incitations, de réflexions pour limiter l'impact des vies et ne pas occulter celle des générations futures. C'est donner envie aux jeunes, aux entrepreneurs, aux commerciaux, aux fonctionnaires, aux commerçants, de trouver des solutions optimales pour gérer les ressources, encourager l'économie circulaire, améliorer la performance énergétique des bâtiments. Son monde d'après, c'est enfin la possibilité pour tous de voyager, de partir en vacances et de bien vivre sur cette terre.

Il faut intégrer que l'on n'aura pas moins besoin de mobilité dans l'avenir, mais au contraire plus de mobilités. Et le problème ne porte pas sur les infrastructures routières, mais plutôt sur ce qui roule sur ces infrastructures. Toutes les études citées ne tiennent pas compte d'une chose : les véhicules de demain seront électriques, propres, hydrogènes, autonomes. Ils feront l'objet d'autres innovations et ne rejetteront plus la pollution d'aujourd'hui. Mais ils seront encore plus nombreux à circuler dans les décennies à venir et ils passeront des heures entières dans les bouchons pour rentrer dans la Métropole.

De même, le développement du e-commerce est une nouvelle tendance, qui implique le déplacement des marchandises jusqu'au domicile, jusqu'au dernier kilomètre. On appelle cela « la logistique urbaine ». Comment cela serait-il rendu possible sans cette infrastructure adéquate ?

Aucune décision, aucune étude sérieuse n'existe dans cette Métropole sur les flux de circulation des biens et des marchandises. En plus, comme l'a dit Madame ATINAULT, la délibération compare le coût au kilomètre du Contournement avec des coûts moyens d'autoroute et de lignes à grande vitesse. Ces comparaisons visent à montrer, en fait, le coût très élevé de cette infrastructure par rapport à des infrastructures comparables, sauf que, justement, elles ne le sont pas parce que les chiffres utilisés sont probablement datés, en tout cas ils sont non pertinents. Ainsi, le coût d'une ligne à grande vitesse n'a cessé de croître dans le temps et les deux dernières lignes à grande vitesse ont des coûts au kilomètre de 25,4 millions pour Tours/Bordeaux et de 18,7 millions pour la Bretagne/Pays de Loire. La ligne à grande vitesse PACA est estimée pour sa part à 57,7 millions d'euros par kilomètre. Quant à la ligne LNPN, dans sa partie notamment Rouen/Yvetot et sans compter également la nouvelle gare de Rouen Saint-Sever, son coût est estimé à 1,45 milliard d'euros pour 36 kilomètres, soit 40,3 millions d'euros par kilomètre.

Les réductions des trafics évoquées sont en partie justes, moins 83% de poids lourds dans le tunnel de la Grand'Mare, moins 64% sur le Pont Mathilde, moins 66% sur le boulevard industriel, mais

sur certains points, ils sont aussi erronés. Alors que la délibération parle d'un effet nul sur les quais bas rive droite, par exemple, de moins 35% de poids lourds, contrairement à ce qu'elle indique, le contournement aura bien, sur une partie du trafic d'échanges, un effet positif en le limitant dans l'hypercentre, avec notamment une baisse de 50% du trafic d'échanges sur les quais bas rive droite.

La délibération insiste lourdement sur ce qui consisterait, selon elle, en une fragilité majeure du projet, à savoir le fait que les calculs supposent une interdiction et le respect de cette interdiction du trafic de transit de poids lourds en centre-ville, dès lors que le Contournement serait construit. La délibération indique que ces interdictions devront être mises en œuvre par les collectivités qui n'ont pas les moyens de le faire.

Pourtant, ce genre de chose existe déjà en de nombreux endroits en France, y compris en Normandie le long de l'A28 sud par exemple. On pourrait, en outre, tout à fait imaginer des systèmes de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation pour détecter des poids lourds en transit qui n'auraient pas à rentrer dans le tunnel de la Grand'Mare.

On peut également noter que la délibération semble regretter que le Contournement Est contraigne à requalifier la N28 et la RD18E pour contraindre le trafic. Or, il s'agit au contraire d'une belle opportunité pour rendre ces axes plus apaisés et aptes aux circulations douces. L'un des intérêts du projet est de rendre possible l'apaisement de la circulation au centre de Rouen. Il cite la délibération : « L'évaluation de l'impact de l'infrastructure sur la qualité de l'air dépendra fortement de la requalification des pénétrantes de Rouen pour favoriser la vie locale ainsi que les modes de déplacements actifs et des transports en commun ».

Concernant les émissions de CO2 et de polluants, il convient de rappeler que le modèle utilisé pour calculer ces émissions ne prend pas suffisamment en compte la surconsommation, en tout cas la sur-émission de CO2 et de polluants liés aux embouteillages quotidiens. En outre, les hypothèses d'émission ne tiennent pas compte non plus de l'amélioration continue des motorisations et du développement de véhicules à faible, voire même à très faible, émission comme les poids lourds au biogaz ou encore à l'hydrogène dans les décennies à venir.

Le paragraphe concernant la consommation des terres cite le projet de loi issu de la Convention Citoyenne pour le Climat qui, comme tout projet de loi, évoluera très significativement avant son adoption. D'ailleurs, à l'heure actuelle, il ne prend pas véritablement ce chemin.
En revanche, la délibération ne cite pas le SRADDET de la Normandie qui, lui, est bien applicable aujourd'hui, et qui fixe aussi un objectif de réduction par deux du rythme de consommation des terres, en neutralisant l'effet de grands projets structurants, dont justement le Contournement Est fait partie, tout comme la ligne à grande vitesse Paris/Normandie. Dans ce cas contraire, en effet, comment pourrait-on imaginer construire la ligne à grande vitesse ferroviaire que la Métropole appelle de ses vœux si cela n'avait pas été neutralisé dans le SRADDET ?

Par ailleurs, ce paragraphe place la Métropole dans la situation d'un clandestin opportuniste qui envisage finalement de profiter des terres agricoles mises en réserve pour le Contournement Est par la SAFER. Au nom de qui ? Au nom de quoi ?

Après un passage lyrique réconciliateur sur le fait qu'il faut absorber la question avec nuance, mais tout en ayant présenté les choses de manière totalement biaisées jusque-là, on en arrive à la partie la plus intéressante de la délibération, celle portant sur les alternatives au projet qui fondent finalement une partie de la décision de ne pas financer cette infrastructure.

Sont évoquées la régulation des poids lourds aux heures de pointe, y compris pour la desserte locale, par la réalisation des centres routiers au nord et à l'est de l'agglomération A28 et RN31,

une réflexion également sur l'avenir du centre routier de Grand-Quevilly sur la RN 338 et la mise en place d'un système de contrôle strict.

Après avoir dit que les collectivités n'avaient pas les moyens de mettre en place des contrôles de flux de transit dans le cadre du Contournement, la proposition consiste à mettre en place un système de régulation et un contrôle strict, ainsi qu'un centre routier, consommateur d'espaces pour des centaines de poids lourds qui seraient obligés d'attendre avant de rentrer dans la Métropole.

Cette délibération propose ensuite la mise en place d'un péage à hauteur du Pucheuil sur l'A28 et une régularisation du tarif en fonction du trafic, sur le modèle de l'A14.

Après avoir critiqué la mise en place d'un péage sur la partie Contournement Est, la solution proposée consisterait à mettre en place un péage sur une autoroute gratuite à l'heure actuelle. Et la délibération n'aborde pas le fait qu'un tel péage semble d'ailleurs juridiquement impossible. La loi le dit. L'article 122.4 du Code de la Voirie Routière définit que l'usage des autoroutes est en principe gratuit. Toutefois, il peut être institué par décret en Conseil d'État, après avis de l'autorité de régulation des transports, un péage pour l'usage d'une autoroute, en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, ce qui est le cas du Contournement Est, à l'exploitation, l'entretien, l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure.

L'objectif de ce péage serait de dissuader les poids lourds d'emprunter l'itinéraire N28 - Pont Mathilde - RD18E au profit d'un itinéraire N29 – A150 - Pont Flaubert, puis Sud III.

L'État a examiné d'ailleurs cette hypothèse, dont l'analyse est d'ailleurs disponible pour une bonne information aux élus. Mais on peut déjà remarquer que ce contournement ouest n'en est pas véritablement un, puisqu'il passe à proximité immédiate du centre de Rouen, par l'intermédiaire du Pont Flaubert et ce d'autant plus que le développement urbain, notamment celui porté par la Métropole, se situe dans ce secteur à travers deux éco-quartiers, que ce soit Luciline sur la rive droite ou le quartier Flaubert sur la rive gauche, qui doivent accueillir des dizaines de milliers d'habitants et de travailleurs en leur sein.

En outre, cet itinéraire conduit à augmenter le parcours des poids lourds de 20 kilomètres, ce qui ne manquera pas d'augmenter les émissions de CO2 et de polluants en contournant vers l'ouest. Enfin, l'itinéraire passe par l'A150 et le pont Flaubert, sujets à très forts embouteillages aujourd'hui et les aménagements prévus têtes nord et sud du Pont Flaubert ne permettront pas d'accueillir du trafic supplémentaire.

La délibération pointe également fortement un sujet de péage soulignant les incertitudes sur son niveau qui sera lié à la négociation avec le concessionnaire. Elle oublie totalement d'évoquer ce que l'État a indiqué dans son mémoire de réponse à la Commission d'enquête : « reconfiguration autoroutière de la tête sud du pont Mathilde et transformation des principaux carrefours aux feux de la RD18E en échangeur autoroutier avec une restitution de liaison avec la RD18E via le chemin de halage ».
Ces propositions tendent à transformer le boulevard industriel en pénétrante, en une véritable autoroute débouchant sur le pont Mathilde. La Métropole ne veut pas d'autoroute en périphérie au motif notamment que cela nécessiterait de requalifier le boulevard industriel. Mais en fait, la délibération propose la transformation de cet axe en une quasi autoroute. C'est d'autant plus surprenant que le Contournement Est de Rouen, en permettant un allègement de près de 70% du trafic des poids lourds sur cet axe, ouvrirait des possibilités de requalification en faveur des transports collectifs, des modes doux, de la végétalisation souhaitée par les élus. En outre, le réaménagement de la tête sud du pont Mathilde pour en faire un échangeur autoroutier plus

complet, aurait vraisemblablement une interférence forte avec la tranchée ferroviaire couverte rive gauche et viendrait aussi perturber la configuration de la gare Saint-Sever.

Le montant de ce type de travaux peut être estimé, compte tenu du contexte urbain dans lequel il s'insérerait, à plusieurs centaines de millions d'euros puisque l'on ne parle pas de chiffres, dans la délibération, concernant les alternatives proposées.

Il est dit aussi que la Métropole favorise l'appui sur les infrastructures départementales RD12, RD85, RD13 avec la création de contournements des villages et des bourgs impactés.

En fait, ce que propose la Métropole c'est donc, aux frais du Département puisque ce sont des départementales, de construire un Contournement Est à base de routes départementales passant par Morgny-la-Pommeraye, Martinville-Epreville, Fresne-le-Plan, la Neuville-Chant-d'Oisel, Quévreville-la-Poterie, etc., pour y faire passer les milliers de poids lourds que le Contournement Est devait accueillir.

Puis il est expliqué qu'il y aurait « une meilleure articulation Sud III - boulevard maritime pour la circulation des poids lourds et la mise en place d'un itinéraire obligatoire pour les poids lourds sur le boulevard maritime délestant la Sud III ». Cette proposition consiste en réalité à faire circuler les poids lourds sur le boulevard maritime, soit en plus en zone SEVESO sur une longue portion, plutôt que sur la Sud III.

Il est écrit également « la mise en place de voies réservées sur les principaux axes routiers structurants desservant la Métropole, donc la mise en place de ces voies réservées sur la Sud III, l'A150, la RN28, la RD18E, afin de favoriser un essor massif de covoiturage et d'envisager des lignes de transports de communs express et/ou à haut niveau de service. Une première étude sur l'A150 pourrait être conduite très prochainement ».
Des études ont déjà été menées sur ce sujet, notamment sur la Sud III. Elles se heurtent toutes au niveau de trafic très élevé sur ces axes, ce qui ne permet pas, sauf à continuer à congestionner totalement les voies de circulation de la Métropole, d'envisager de réserver une voie pour le covoiturage ou les transports collectifs en l'absence d'un contournement.

Avec la réalisation du Contournement qui abaisserait justement la pression routière sur ces voies, ce serait justement plus envisageable pour le boulevard industriel et sur la RN28. Il est encore écrit dans la délibération « la volonté d'une mise en place d'une voie véhicules lents sur l'A50 dans le sens Rouen vers Barentin, en utilisant les délaissés de l'infrastructure ainsi que l'installation de murs anti-bruit et l'étude de la mise en place d'un BHNS ».
La proposition consiste finalement à ajouter deux voies de circulation à cette autoroute dans le sens Rouen-Barentin et une voie dans l'autre sens. On passerait donc d'une infrastructure à 4 voies à l'heure actuelle à une autoroute à 7 voies. Il n'est même pas acquis d'ailleurs que ce soit techniquement possible, compte tenu de l'insertion de cette autoroute dans des zones très fortement urbanisées, que ce soit Maromme, Déville ou Rouen.

Il continue avec le paragraphe suivant : « un engagement de l'État précis, chiffré, inscrit dans un calendrier pour une réalisation à moyen terme des aménagements de la tête nord du pont Flaubert, permettant d'achever l'infrastructure routière existante ».
En fait, l'État ne demande que cela. D'ailleurs, les études pour l'aménagement de la tête nord du pont Flaubert sont inscrites au CPER 2015-2020. Mais, pour avancer, il faut avoir une connaissance détaillée de la trame viaire prévue sur ce secteur par la Métropole, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Il faut connaître les intentions de la Métropole sur l'évolution notamment de TEOR dans ce secteur, les projets d'urbanisation souhaités, et le cas échéant, la mise en place ou non d'une halte ferroviaire à Fond Du Val. Pour avancer sur ce secteur, il faut que la Métropole avance elle-même sur ses propres projets et l'État pourrait éventuellement être au rendez-vous.

Par ailleurs sur le fond, l'aménagement de la tête nord identifié, depuis la construction du pont, comme étant un point de difficulté à régler, coûtera vraisemblablement entre 200 et 300 millions d'euros. L'aménagement de la tête sud, inscrit au CPER 2015-2020 et financé par l'État à 50 %, la Région à 25 %, le Département à 10 et la Métropole à 15 %, est déjà évalué à 180 millions d'euros.

Pour Monsieur HOUBRON, la rédaction de cette délibération n'est pas sérieuse et est un "copié-collé" d'un document produit par l'association « Effet de serre toi-même », présidée par Monsieur Guillaume GRIMA. On y retrouve toutes les alternatives proposées par la Métropole, non chiffrées et approximatives. Il est assez clair que cette association a rédigé cette délibération en grande partie. L'administration, qui a toujours travaillé favorablement sur ce dossier, ne pouvait évidemment pas se dédire aussi facilement.

Pour conclure, aujourd'hui, après un demi siècle de tergiversations, il n'existe plus d'obstacle majeur à l'exécution de ce projet et les élus qui voudraient s'y opposer se trompent lourdement de combat et se tirent une balle dans le pied, du point de vue de la concurrence que se livrent les territoires. Dire « non » maintenant, c'est refuser le progrès par idéologie décroissante. Dire « non » au Contournement, c'est renforcer les difficultés de l'ensemble du monde économique du territoire qui n'a pas besoin de cela pour sauvegarder les emplois. Dire « non », c'est faire fi des décennies de réflexions, de débats, de concertations des élus avec les habitants qui ont tellement réfléchi aux impacts de ce projet. Enfin, dire « non », c'est abandonner à leur triste sort les habitants du plateau nord et plateau est, qui continueront à subir les milliers de camions qui passent sous leurs yeux sans alternative réelle. Les habitants des Hauts de Rouen, notamment de la Grand'Mare, valent-ils moins que ceux du cœur de Métropole ?

Face à ces évidences et à ce projet de Contournement, qui se veut une réponse adaptée aux enjeux de la Métropole, on peut se demander pourquoi des élus s'y opposent aussi égoïstement. Les écologistes ont pour eux la cohérence et la clarté. Ils ont toujours été contre ce projet, même s'ils se trompent une fois de plus dans leur combat contre le progrès. Le nouveau Président de la Métropole et Maire de Rouen, jusque-là défenseur du projet, a pu avoir une révélation lors de la dernière campagne municipale. Si Monsieur HOUBRON dit vouloir bien croire à l'honnêteté et à la sincérité de son virage à 180 degrés, il ne peut pas imaginer pour autant la même conversion de l'ensemble des élus socialistes siégeant à la Métropole, notamment quand il connaît leur position au Département. Les conseillers socialistes au Département n'ont pas voté « contre » cette délibération.

Tous les maires, qui ont toujours unanimement voté pour le financement de cette infrastructure, ne peuvent pas tenir un autre discours que celui de l'arrangement politique s'ils devaient confirmer la décision de stopper le financement de ce projet. Il faut alors la décence d'exprimer clairement que l'abandon d'un élément fort du contrat de territoire signé avec l'État et les autres collectivités, a été finalement lâché aux écologistes dans le but de conserver le pouvoir au sein de la Métropole.

Ce serait la démonstration que ce renoncement est purement politique, pour ne pas dire politicard. Il veut croire pourtant que ces maires ont le sens de l'intérêt collectif et qu'ils prendront leur décision sans pression de l'exécutif du Conseil métropolitain. A vrai dire, s'il comptabilisait non pas le nombre de voix dans cette instance, mais le nombre de maires de la Métropole favorables au projet de contournement, ils seraient sûrement majoritaires.

A travers sa longue intervention, Monsieur HOUBRON veut vraiment exprimer ici une réelle angoisse car l'enjeu est fort de se voir pénaliser pendant des décennies et de donner vraiment un mauvais signal aux habitantes et aux habitants qui ne peuvent plus attendre le début des travaux de cette infrastructure. Ils ne peuvent plus supporter les 5 000 poids lourds qui passent, chaque jour, sur l'axe Tunnel de la Grand'Mare - Pont Mathilde. Ils ne peuvent plus accepter de voir transiter

des transports de matières dangereuses via les centres-villes et risquer une nouvelle catastrophe. Ils veulent, au contraire, grâce au Contournement Est de Rouen, s'approprier l'espace public pour le partager d'une manière plus apaisée dans leurs déplacements. Les efforts réalisés pour encourager l'insertion paysagère, pour limiter l'impact sur l'activité agricole, pour éviter les nuisances sonores, pour améliorer la qualité de l'air urbain et pour compenser les impacts environnementaux, ont été très élevés et ont fait l'objet de nombreuses études et d'engagements sérieux et les élus doivent remonter leurs manches pour le faire.

Il ajoute que cette délibération ne mentionne pas l'existence d'une charte de valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire, signée par la Métropole, l'État, la CASE, la Région, le Département de Seine-Maritime et par toutes les autres collectivités. Elle vise à formaliser les engagements déjà pris des partenaires. Les questions de mobilité et d'aménagement d'ailleurs y sont notamment très largement abordées.

Tout est prêt pour faire entrer les élus dans le monde d'après, celui d'un cadre de vie meilleur, d'une plus grande, d'une plus forte attractivité du territoire et d'une plus grande solidarité entre les communes elles-mêmes. C'est la Métropole de Rouen qu'il veut pour demain. Le Contournement Est permettra de mener tous les projets métropolitains pour tous les habitants, sans oublier ceux qui subissent aujourd'hui les affres de la société actuelle, notamment dans un contexte sanitaire très dégradé. Monsieur HOUBRON redit qu'il a honte de siéger aux côtés d'élus qui n'ont pas conscience des ravages de leur politique sectaire et fanatique.

<u>Monsieur le Président</u>, recommande afin que les débats soient à la fois éclairés, utiles et au niveau de l'enjeu, que chacune et chacun, quelle que soit la passion légitime qui peut les animer, d'éviter les mots moralistes mal placés « à vomir », « honte », « sectaire », même « malhonnête ». Il pense que ce n'est pas ainsi qu'ils arriveront à avancer collectivement. Il demande le respect des positions de chacune et de chacun et ce respect passe à la fois par le ton et aussi par la concision.

<u>Monsieur BARRE</u>, intervenant pour le groupe « La Métropole des communes – les élus municipaux pour une métropole citoyenne sociale et écologiste », exprime un sentiment de fierté et d'espérance de participer à une décision historique qui permet enfin une écoute de chacun, de tous, et non au détriment d'une partie de la population, en faveur, entre autres, de lobbyings divers en utilisant l'argent public à hauteur de 55%, ce qui sera une première en France pour un projet autoroutier à péage.

Il partage les arguments exposés par Madame ATINAULT dans le cadre de cette délibération puisqu'ils reprennent la quasi-totalité des propos tenus depuis la genèse de ce projet, tout du moins depuis 2012 et l'annonce par l'État de la variante préférentielle. Sur la question du Contournement Est de Rouen, la protection des populations actuelles et à venir a toujours motivé ses actions, ses interventions et ses prises de parole. L'humain avant toute autre considération.

Les interventions fournies et détaillées de son groupe depuis des années sur ce projet en sont la preuve. Force est de reconnaître, à l'écoute de ce plaidoyer, qu'il a été source d'inspiration. En effet, ensemble, en favorisant le rassemblement des femmes et des hommes de toutes obédiences et aux motivations diverses au sein d'Acces, il s'est battu avec ses arguments et il a montré une certaine cohérence contre la réalisation de ce projet.

Mais comment pouvait-il en être autrement ? Comment laisser faire, sans rien dire, la destruction de plus de 600 hectares de zones agricoles et forestières, sans se rendre compte de la gabegie et de l'artificialisation à grande échelle des sols du territoire métropolitain ?

Comment ignorer, avec autant de mépris, la santé des riverains qui seront impactés par le bruit, la pollution, les nuisances multiples, sans parler des Accords de Paris piétinés, de la réduction des gaz à effet de serre et de la loi de transition énergétique bafouée ?
Comment faire table rase des éléments du patrimoine qui pourraient être détruits ou fortement impactés à tout jamais par cet ouvrage ?
Comment compromettre une zone d'activité économique, Seine Sud, et ses 600 hectares en réduisant les surfaces disponibles tout en contraignant le développement d'entreprises créatrices de plusieurs centaines d'emplois ?
Comment, enfin, prétendre agir pour le développement des zones économiques en se focalisant uniquement sur le transport routier qui traverse l'Europe du sud au nord, sans intérêt réel pour la Métropole et sans même étudier d'autres alternatives en s'appuyant, par exemple, sur le développement de l'axe Seine qui refait surface et montre à nouveau tout son potentiel.

A ce sujet, il rappelle les propos de Messieurs FOUCAUD et WULFRANC dans cette assemblée, qui avaient compris, avant d'autres, où se situaient les enjeux, regrettant les problématiques d'aménagement du nord de la France, véritable menace face aux emplois et aux savoir-faire normands sacrifiés au profit des ports concurrents du nord de l'Europe. Ces inquiétudes et certaines propositions ont été reportées à cette époque au sein de la Métropole Rouen Normandie, en proposant notamment l'organisation d'un débat politique industriel du territoire.

Il est crucial que ce débat, avec l'État, la Région, le Département, la Métropole, soit relancé et qu'il se tienne rapidement. Il informe que son groupe sera présent pour définir une stratégie publique de sauvegarde du complexe industriel et économique de l'axe Seine, territoire en péril, dont la situation économique et sociale continuera de se détériorer, si une stratégie et des investissements publics massifs ne viennent pas rapidement consolider et développer les places portuaires et industrielles, et obtenir les financements publics qu'il mérite. Ces propositions vont dans le sens d'un développement utile de la Métropole en créant une solution et un maillage cohérent en matière de transport fluvial et ferroviaire.

Très rapidement, les promesses d'investissement programmées pour le Contournement Est doivent être réorientées vers ces objectifs d'avenir et, en premier lieu, vers la réactivation du triage de Sotteville-lès-Rouen et la création de haltes fluviales multimodales. Le territoire n'est pas condamné au désert économique, comme veulent le faire croire certains. Des milliers d'emplois sont possibles, tout comme l'indépendance économique, énergétique et industrielle du pays. La crise sanitaire rappelle chaque jour cette importance.

Son groupe croit au formidable potentiel de ce territoire qui dispose d'atouts majeurs à sa réussite, pourvu qu'on lui donne les moyens nécessaires pour apporter des solutions modernes et innovantes, également en matière de transport urbain, tout en proposant des solutions à court terme pour soulager les embouteillages liés au trafic de transit et fluidifier la circulation au sein de la Métropole.
Parmi ces propositions :
- un nouveau franchissement de la Seine au milieu des 13 kilomètres séparant le pont Mathilde et le pont Oissel-Tourville,
- la fin des aménagements de la tête nord du pont Flaubert permettant d'achever l'infrastructure autoroutière existante et la connexion avec le boulevard maritime, évitant ainsi d'amener plus de trafics poids lourds sur la Sud III, risquant très fortement d'impacter les habitants des communes de Petit et Grand-Couronne et de Petit et Grand-Quevilly,
- puis, sans doute, la solution du tram-train Yvetot/Rouen/Elbeuf qu'il appelle de ses vœux depuis des années et dont l'intérêt pour les usagers pourrait avoir du sens s'il dessert l'ensemble des communes depuis la nouvelle gare de Rouen Saint-Sever, à l'ouest comme à l'est de la rive gauche, avec la création de nouveaux arrêts plus fonctionnels à Saint-Etienne-du-Rouvray, Coquelicot et Seine Sud, avec la mise aux normes de la gare de Oissel pour les personnes en situation de

handicap et la réfection de la gare de Tourville avant de rejoindre l'agglomération elbeuvienne, son terminus.

C'est avec une véritable satisfaction que son groupe soutient et prend acte des propos tenus par Madame ATINAULT. Après le Département de l'Eure et la CASE, cette décision de ne pas prendre part au financement de ce projet et pour laquelle il a très largement contribué, est une décision de courage et de sagesse, car ce projet de Contournement Est de Rouen, qui n'a jamais fait consensus, repose véritablement et sans concession sur des incertitudes, un manque d'ambition, une concentration des moyens pour répondre à la pression de certains lobbyings qui préfèrent consacrer leurs moyens dans des sondages, tout en distillant dans la presse quotidienne régionale, au travers de publicités, une pensée inique qui consisterait à dire « on fait tout comme avant ».

Ce temps-là est révolu, il est temps de changer pour que la Métropole soit pour ses habitants une véritable source d'avenir.

<u>Madame COGNETTA</u>, intervenant pour le groupe « Construire ensemble – sans étiquette », explique que la question du Contournement Est a été prégnante dès la constitution de son groupe. Les élus savaient en effet que, sur ce sujet, il leur serait difficile de tomber d'accord. Ils ont longuement débattu, ont souhaité exposer chacun leurs points de vue dans un grand respect mutuel et avec une vraie ouverture d'esprit.

Elle se félicite plus globalement que les élus puissent débattre et s'exprimer ce soir sur cette question au sein du Conseil métropolitain. Il est important que ce lieu de débat puisse exister, que les préoccupations, qui sont surtout celles des concitoyens, puissent s'exprimer et que chacun puisse voter et faire savoir à ceux qui leur ont donné mandat. Il est important que l'histoire qu'ils veulent raconter puisse trouver, le plus souvent possible, un écho audible par les concitoyens. C'est un bel exercice de démocratie. Sur un sujet clivant comme celui-ci, il aurait sans doute été bien tentant de contourner l'obstacle. Elle se réjouit du choix qui a été fait pour cette séance.

Élue écologiste, elle a fait le choix de siéger dans un autre groupe que celui des écologistes, mais elle porte au sein de son groupe la parole de ceux qui souhaitent que l'on renonce à ce projet.

Renoncer à ce projet, c'est permettre de dégager de l'énergie et des moyens pour doter la Métropole Rouen Normandie de l'inter-modalité qui lui manque aujourd'hui et la faire entrer solidement dans le monde d'après.

<u>Madame PANE</u>, intervenant pour le groupe de la majorité métropolitaine : socialistes et citoyens rassemblés, expose que ce sujet est débattu dans l'agglomération depuis 50 ans. Cette longévité fait que chacun possède un avis sur le projet. C'est aussi précisément ce qui fait que les élus peuvent, en responsabilité, avoir changé d'avis sur son opportunité pour de multiples raisons.

Elle comprend et partage les arguments écologiques. Mais ce n'est pas parce que ce projet est ancien qu'il serait moins pertinent. Elle explique avoir cheminé et évolué dans sa vision du territoire pour d'autres raisons.

Comme la plupart des élus, elle veut que le territoire soit mieux desservi en transport et pour cela, ils doivent raisonner global. Or, en matière de fret, on subit une dégradation constante de cette circulation. Chacun le sait, l'État n'aura pas les moyens de financer, à la fois, la nouvelle gare et le Contournement Est. Gouverner, c'est faire des choix et le « en même temps » a ses limites. L'autoroute A150 est passée par là depuis le début des réflexions sur le Contournement. Madame

PANE constate, à la lueur de la réalisation, que cette autoroute payante ne capte pas le trafic espéré.

Les études sur le trafic routier font apparaître que 20% concernent l'international, qui n'a pas besoin de passer par Rouen et qui peut être dévié bien en amont. Il reste 80% du trafic routier. Ces 80% d'usagers auront bien du mal à supporter un péage récurrent. La preuve en est faite avec la sous-utilisation de l'autoroute A150.

Mais dans ce débat, qui doit rester digne et à la hauteur des responsabilités et de la volonté farouche d'être dans une démarche citoyenne et républicaine, la question n'est pas celle d'un Contournement ou rien du tout. Il existe des alternatives sur lesquelles les élus peuvent continuer à travailler.

L'incendie du pont Mathilde les a obligés à repenser les choses. Madame PANE propose d'anticiper l'évolution des déplacements, de modéliser ce que pourrait être une circulation de poids lourds si un péage était instauré au Pucheuil.
Aujourd'hui, avec l'A28 au nord de Rouen, c'est une véritable pénétrante gratuite, qui incite des poids lourds à passer par le cœur urbain de la Métropole, alors que d'autres itinéraires sont possibles pour 20% du trafic qui ne s'arrête pas forcément à Rouen.

Elle propose :
- d'encourager le développement de plateformes logistiques et de mobilités pour que la livraison du dernier kilomètre soit plus propre,
- d'envisager l'utilisation d'autres voies plus adaptées à la circulation des véhicules lourds que celles utilisées actuellement,
- de finir les têtes sud et nord du pont Flaubert
- et enfin, de travailler sur des articulations routières plus modestes à partir de l'existant.

Aménager le territoire, c'est aussi tenir compte des évolutions de l'environnement et ne pas poser les calques d'une époque révolue. Le trafic routier a sa place mais il doit être régulé et diminué au profit d'autres modes de transport. La question du financement du Contournement Est ne doit pas être taboue. 71 millions pour la Métropole à ce jour, combien à l'arrivée ? Sans le financement du Département de l'Eure et celui de la CASE, elle imagine bien toute la difficulté et ce qui va en résulter pour les contribuables, qui devront à nouveau payer s'ils sont usagers d'un Contournement Est.

Or, ce financement se ferait au détriment d'autres réalisations, souhaitées par tous dans la Métropole, qui favoriseraient aussi l'activité économique. Il lui semble donc que les élus peuvent faire confiance aussi à leur intelligence collective pour rechercher de meilleurs outils favorables à l'aménagement du territoire, prenant en compte la nécessaire fluidité du trafic, mais pas une incitation à son augmentation sans véritable intérêt économique pour la Métropole, stimulant le développement des autres modes de transport, protégeant l'environnement et ne gâchant pas l'argent public.

Elle les invite donc collectivement à travailler encore et ensemble aux alternatives à ce Contournement, qui ne manqueront pas de favoriser aussi l'attractivité de la Métropole.

<u>Monsieur DEMAZURE</u>, intervenant pour le groupe « Métropole Avenir », entend parler du Contournement Est de Rouen depuis sa naissance. Ayant grandi sur les plateaux Est de Rouen, il en mesure aussi toute l'importance au quotidien. Il tient à rappeler l'importance de ce projet et de la décision à venir car elle sera déterminante pour l'avenir.

Ce sujet est débattu au sein de la Métropole et de l'agglomération depuis plus de 50 ans.
Malheureusement, il fait un certain nombre de constats objectifs qui ne cessent de s'aggraver d'année en année, comme par exemple, une ville centre constamment embouteillée aux heures de pointe, une ville centre engorgée au moindre accident sur les ponts ou sous les tunnels. Il constate aussi le nombre de poids lourds qui traversent, et ne font que traverser, l'agglomération pour rejoindre soit l'A13, soit l'A28, soit d'autres destinations et qui ne sont que des flux de transit.

Il constate également que, sur les plateaux Nord et Est de la Métropole en plein développement, les axes routiers sont d'ores et déjà saturés. Il est promis un avenir encore pire si le Contournement Est de Rouen ne voit pas le jour.
Les axes routiers à l'Ouest, notamment l'A150 pour tous ceux qui viennent travailler à Rouen, sont quotidiennement saturés.

La ville centre souffre de sa pollution avec des particules fines, en raison de cette concentration de véhicules, mais aussi pour des raisons géographiques et de cuvette. Malgré cette difficulté de circulation, il est proposé, avec cette délibération, de bannir tout projet d'avenir qui pourrait résoudre bon nombre de problèmes sur le plan environnemental, sur le plan social, sur le plan de la qualité de vie. Les élus ont des projets majeurs dans un mandat, et Monsieur DEMAZURE pense que celui-ci est le projet qui fera que le mandat, à l'échelle de la Métropole, sera réussi ou non.

Face à ces nombreux constats, souvent partagés par le plus grand nombre, après 50 ans de débats entre les élus locaux et la population, après tant d'années d'expertises sur la faisabilité d'un tel ouvrage, sur les études objectives des impacts positifs et négatifs d'un tel projet, une position unanime, de tous les acteurs publics (État, Région, Département, Métropole) de toutes tendances politiques, a enfin été obtenue en 2017 et s'est traduite par des engagements en séance dans différentes assemblées sur le financement de ce projet majeur et aussi sur des actions. Des courriers ont été adressés en commun auprès du Gouvernement de l'époque pour agir ensemble pour le territoire et ses habitants. La Région s'était engagée et s'engagera à nouveau à hauteur de 157 millions d'euros. Le Département a confirmé ces derniers jours son engagement à financer pour 22 millions d'euros le projet de contournement Est de Rouen. Et jusqu'à maintenant, la Métropole avait proposé, et acté en 2016, son financement à hauteur de 66 millions d'euros par une décision qui reflétait aussi un consensus très large.

Monsieur DEMAZURE rappelle à Monsieur le Président qu'il a aussi défendu la réalisation de ce projet de Contournement Est lorsqu'il était Président de la Région Haute-Normandie, position qu'il a réaffirmée en tant que Conseiller Régional en 2017, lorsque Monsieur MORIN, Président de la Région Normandie, a proposé de soutenir ce projet à hauteur de 157 millions d'euros. D'ailleurs, de nombreux membres de la majorité métropolitaine actuelle défendaient également ce projet majeur pour désengorger la Métropole. Il cite, par exemple, Monsieur ROULY, Vice-Président aux Finances, qui affirmait en 2018, en séance de Conseil départemental, « qu'il allait voter en faveur de la réalisation du Contournement Est de Rouen car c'est un enjeu de santé publique » ou encore « je me réjouis que la Métropole s'y soit associée. Nous adhérons à une très large majorité à cet engagement concret sonnant et trébuchant pour que ce dossier aboutisse enfin. Nous rattrapons ainsi le retard accumulé ».

Monsieur DEMAZURE peut comprendre l'enthousiasme de Monsieur ROULY à soutenir ce projet car, effectivement, le Contournement Est de Rouen a aussi plusieurs vertus pour les membres de son groupe.
En effet, il améliorera sensiblement la qualité de vie des habitants, en permettant de fluidifier la circulation et de baisser le trafic de poids lourds de l'ordre de 60 à 85% sur les six principaux axes routiers de l'agglomération, mais aussi en dirigeant un certain nombre de convois dangereux sur un axe sécurisé. La Métropole Rouen Normandie est la seule métropole de France à ne pas disposer d'une telle infrastructure. Il devient urgent de corriger ce manquement, d'autant plus que

ce Contournement permettra, aussi, d'éviter cette concentration de pollution et de particules fines au sein de la ville centre, dans l'attente d'un certain nombre d'innovations sur le plan des moteurs thermiques, par de nouvelles technologies comme le moteur électrique et le moteur à hydrogène.

Le Contournement Est permettra, par ailleurs, de renforcer l'attractivité du territoire et d'assurer son développement économique, tout en respectant l'environnement, car toutes les compensations nécessaires, en termes de remembrement agricole ou de reforestation, ont été étudiées et apportées par la SAFER.

Il sait que, pour un certain nombre de ses collègues, le développement économique est un « gros mot ». Mais les élus à droite et au centre l'assument pleinement. Heureusement que les entreprises sont présentes au sein de la Métropole pour fournir du travail aux concitoyens, pour permettre aux jeunes d'obtenir des stages, leur permettre de faire leur alternance et apprendre des métiers. Mais il y a encore beaucoup de travail à faire parce que, malheureusement, beaucoup de jeunes partent en dehors de la Métropole, soit pour étudier, soit pour aller travailler. Un travail est à mener pour pouvoir les retenir, pour qu'ils puissent construire leur vie personnelle, familiale et professionnelle au sein de cette agglomération.

Il ne faut pas oublier que les entreprises financent un tiers du budget métropolitain par leurs différentes contributions. C'est via cette activité économique qu'il est possible d'investir dans de futurs modèles.

Le Contournement Est de Rouen est aussi vital pour son port. Monsieur DEMAZURE a représenté la Région Normandie au sein du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de Rouen pendant trois ans et demi et il peut affirmer que le Contournement Est de Rouen est indispensable pour accompagner son développement. D'ailleurs, toute l'histoire de Rouen repose sur son lien avec la Seine et son port.

On ne peut pas vouloir le développement du port de Rouen et le priver des infrastructures indispensables à son développement. Bien sûr, il faut investir dans le fer et dans le fleuve. Mais, lorsqu'il s'agit d'absorber une croissance à deux chiffres des trafics de vracs et de céréales dans les années futures, tout cela devient complémentaire et ne s'oppose point. Le développement des interconnexions fluviales, ferroviaires et routières sont indispensables si on souhaite soutenir le port de Rouen dans son rang mondial et européen élevé et bénéficier de ses retombées économiques.

Face à ces constats objectifs et aux bienfaits d'un projet, les partisans de l'opposition à ce projet se sont réfugiés derrière l'argument de la mise en place d'un péage pour contribuer au financement de celui-ci. Mais, rien n'est figé sur cette question de péage et les élus peuvent encore porter, tous ensemble, une idée de gratuité pour les trajets intra-métropolitains. Il avait notamment défendu cette idée auprès de la Commission d'enquête.

Enfin, il tient aussi à rappeler que ce projet a fait l'objet de nombreuses contestations, notamment devant le Conseil d'État. La décision du 19 novembre 2020 a rappelé l'utilité publique de ce projet et a rejeté l'ensemble des recours qui avaient été formulés auprès de lui. Donc, plus rien ne s'oppose pour pouvoir le mettre en place. Il lui apparaît aujourd'hui déterminant que les élus métropolitains puissent décider en toute responsabilité, face à une décision majeure qui les engage et qui engage l'avenir des concitoyens. Ils doivent pouvoir voter en toute liberté, en âme et conscience, sur un sujet aussi important et au-delà des considérations politiques habituelles. D'ailleurs, il l'a souvent rappelé, l'échelle intercommunale n'appelle pas de consignes politiques. Les élus sont tous présents pour pouvoir défendre avant tout le territoire. Le faire collectivement donne évidemment plus d'impacts aux projets.

Il serait regrettable de constater le recul et l'annulation de ce projet pour des raisons purement politiciennes, qui s'appuient sur une légitimité démocratique et électorale très faible.

Monsieur DEMAZURE demande à ses collègues d'arrêter d'être la Métropole du « non » : « Non à la 5G », « Non au 1 500 emplois d'Amazon », « Non au Casino », « Non au Contournement Est de Rouen ». Il leur demande d'arrêter d'être la Métropole du renoncement permanent et du repli sur soi.
Il leur propose plutôt d'inscrire la Métropole dans le 21ème siècle, avec des infrastructures modernes qui assurent son développement futur et qui la positionnent parmi les métropoles les plus dynamiques, de l'inscrire dans une action positive, pragmatique et ambitieuse pour améliorer la qualité de vie des concitoyens, pour faciliter la création d'emplois et pour avoir la garantie d'obtenir les ressources financières nécessaires à l'avenir pour réaliser d'importants investissements.

Il leur propose aussi de dire oui aux 1 100 emplois mobilisés durant les quatre années nécessaires à la réalisation du Contournement Est de Rouen, et de dire oui, globalement, au Contournement Est et à ses bienfaits pour l'ensemble du territoire.

C'est donc pour toutes ces raisons que, comme l'ensemble de son groupe, à l'unanimité, il votera en faveur du Contournement Est de Rouen, donc par définition, contre la délibération présentée qui vise à annuler, purement et simplement, son financement à l'échelle de la Métropole.

<u>Monsieur MOREAU</u>, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », explique que, depuis qu'il fait de la politique en tant que militant, puis en tant qu'élu, il a toujours entendu parler de ce projet qui a toujours été au cœur des débats. Encore pendant cette séance, les opposants ont toujours été présentés comme des dogmatiques, des adeptes au retour à la bougie, des anti-progrès, sectaires ou fanatiques. Le Président de la République avait été plus poli en les qualifiant d'Amish.

Au départ, les opposants étaient peu nombreux, quelques citoyens, des maires non politisés, des militants associatifs, bien sûr des écologistes politiques. Puis, ils ont été rejoints par des camarades communistes, puis lors des dernières élections, par les élus socialistes.
Au moment des élections, les citoyens émettent des préférences et les élus les mettent en œuvre. Et c'est tout à l'honneur du Président, Monsieur MAYER-ROSSIGNOL, de tenir ses engagements et de soumettre au débat politique cette décision. Sinon, à quoi bon voter si l'élection d'avant, ou encore d'avant et encore d'avant, décidait pour des générations futures ?

Comme partout en France, on considère qu'à des problèmes complexes, il y a une solution magique et ce Contournement Est mal nommé, qui est une liaison autoroutière, devrait régler les problèmes de pollution de l'air, de trafic, de développement économique.
Les études réalisées, y compris par le maître d'ouvrage, montrent, globalement, une augmentation de la pollution de l'air. A terme, on aura un accroissement du trafic routier.

Concernant le développement économique, il attire l'attention des élus sur le fait que l'ADEME a démontré que le secteur routier était celui qui créait le moins d'emplois en France en millions d'euros investis. Celui qui en crée le plus est la rénovation thermique des bâtiments. Il faut donc aller vers le monde d'après et investir l'argent public là où c'est utile pour l'environnement et là où cela contribue à créer de l'emploi.

L'État est l'acteur majeur dans ce sujet puisque, lors de cette séance, sera décidé éventuellement de ne pas maintenir un financement de la Métropole.

Mais que fait l'État ? Il sert beaucoup de discours sur l'environnement. Le Président de la République avait essayé d'incarner le leader du monde de la défense de l'environnement, mais malheureusement les actes ont du mal à suivre. Comme l'a rappelé Madame SLIMANI, le Tribunal Administratif de Paris a condamné la France pour inaction climatique. Mais, au-delà des jugements des tribunaux, on pourrait considérer : « Que vient faire la justice dans cette affaire ? ». Les faits sont impitoyables. Le Gouvernement, dans son plan de relance post-Covid, a décidé de consacrer 13 milliards d'euros à l'aviation qui, évidemment, est un secteur très écologique, 8 milliards d'euros à l'automobile, soit au total 21 milliards d'euros et, dans le même temps, dans les secteurs d'avenir de la transition écologique, 200 millions d'euros pour le vélo et 700 millions d'euros pour les bus. Il y a donc bien un déséquilibre.

Monsieur MOREAU dénonce aussi l'iniquité de l'État, puisque cet argent n'ira que pour la SNCF et la RATP, ce qui signifie que l'ensemble des autres opérateurs de transport en commun et l'ensemble des autres territoires, comme la Métropole, n'auront aucune aide de l'État. L'égalité républicaine est assez curieuse dans ces temps de pandémie !

Le vrai débat est : que va faire l'État ? Est-ce qu'il va maintenir son infrastructure ou prendre acte de la décision de la Métropole et décider de mobiliser ses ressources pour l'accompagner sur les infrastructures et les services, qui sont des alternatives réelles à l'autosolisme, à savoir le ferroviaire, les bus, le vélo, les voies partagées pour faire du covoiturage et de l'auto partage ?
Si l'État n'est pas à son côté, la Métropole ne pourra pas jouer son rôle dans le respect des engagements pris par la France lors des Accords de Paris, pour continuer à garantir à l'humanité des conditions de vie acceptables sur la planète Terre.

<u>Monsieur CHAUVIN</u>, intervenant pour le groupe « Construire ensemble – sans étiquette », explique que le sujet du Contournement Est, que l'on soit pour ou contre, est un aménagement qui marquera très certainement le mandat 2020-2026 et bien au-delà. Personnellement, il a commencé à travailler dans les années 80 et c'était déjà un sujet d'actualité.

Les années ont passé, Rouen et sa périphérie ont continué de s'embouteiller, des aménagements ont vu le jour, mais le Contournement Est n'a jamais pu aboutir jusque-là.

C'est certainement parce que c'est un projet vieux de 50 ans que certains s'en rappellent, que d'autres l'ont presque oublié ou que d'autres encore ne le connaissent pas. Il reste de tout cela que c'est un projet majeur, attendu par toutes celles et ceux qui connaissent les bouchons quasiment tous les jours ou d'autres qui voient dans ce projet l'intérêt général.

Il ne souhaite pas revenir sur ceux qui piochent des arguments qui les arrangent dans le dossier d'enquête publique pour mieux défendre leur position. C'est de bonne guerre, mais nécessairement pas toujours très objectif, quel que soit le clan des pour ou des contre.

En revanche, les éclaircissements apportés, le 13 janvier dernier, par Monsieur le Préfet ont tout de même bien éclairé les débats, en reprenant chaque thème : l'impact du Contournement Est sur le trafic et notamment la circulation des poids lourds, le volet air et pollution, la consommation des terres et les compensations.

Il évoque ensuite l'intérêt général, économique, l'antériorité du sujet, la purge des recours pour rappeler que le projet a été confirmé d'utilité publique le 19 novembre 2020 par le Conseil d'État. Certains ont trouvé le Préfet trop défenseur du projet. Mais qui pourrait le blâmer de défendre un projet porté par l'État, que tout le monde attend depuis plus de 40 ans ?

Le sujet est tellement clivant que chacun reste campé sur ses positions et, parfois même, sans nécessairement connaître ou s'être vraiment penché sur le dossier. C'est justement parce que ce dossier était réellement compliqué qu'il a été décidé, certainement très tardivement, de demander aux services de la Métropole d'éclaircir et de résumer le lourd dossier du Contournement.

Il a été présenté, dans un premier temps, à un petit comité de travail le 22 janvier 2021. 4 Vice-Présidents y participaient : Madame ATINAULT, Messieurs MOREAU et MARCHANI et lui-même. Une semaine plus tard, le vendredi 29 janvier à 18h00, une visio a été organisée, dans des délais très courts, à l'attention de l'ensemble des élus de la Métropole.

Les élus, qui ont pu y participer, ont pris connaissance d'un document riche en information, qu'il était impossible d'assimiler sur le champ. On peut d'ailleurs regretter, sur un sujet aussi important, le peu de temps qui a finalement été consacré aux échanges et aux réflexions.

On évoque les échéances d'élections à venir, le calendrier. La pression sur les réseaux est forte. Certains s'énervent, d'autres se braquent. Quelques vieilles rancœurs refont surface. Les embouteillages donnent très souvent l'occasion à ceux qui en ont ras le bol de réagir. Les accidents ou incidents entraînent des : « Je vous l'avais bien dit, il va falloir que ça change ! ».

La Chambre de Commerce, les Fédérations Professionnelles et beaucoup d'acteurs économiques sont montés au créneau pour confirmer, affirmer, encourager, pour que ce projet, attendu depuis des années et dont tous les feux sont désormais au vert, sorte enfin. Certains ont critiqué les interventions de la CCI, qui sont restées de son point de vue très courtoises. D'autres se sont émus de l'argent dépensé pour faire paraître une page régulière dans la presse locale, pour apporter les témoignages de femmes et d'hommes impliqués dans le tissu économique.

Qui peut se permettre de les blâmer, alors que ces mêmes personnes se battent tous les jours, et pas toujours, dans les conditions les plus simples ? Ces chefs d'entreprise, commerçants, responsables, salariés sont justement confrontés aux réalités du quotidien. Qui, mieux que ces personnes, peut comprendre l'impérieuse nécessité de ne pas laisser passer le train, de saisir l'opportunité et dire oui au Contournement Est ? Eux sont connectés au monde réel et ce n'est pas parce qu'ils sont sensibles à l'économie, qu'ils sont hostiles à l'écologie. Il serait bien de les écouter car ce sont eux qui contribuent à la richesse et à l'emploi.

Au risque d'en choquer certains, on peut dire que cette infrastructure apportera des solutions qui permettront de développer l'écologie. Il n'oublie pas toutes les personnes qui travaillent et qui se font suer tous les matins et tous les soirs dans les mêmes embouteillages.

Conscient que le temps était compté, devant se prononcer pour le 8 février, il a souhaité retraduire les éléments présentés vendredi 29 janvier sous forme de tableau, pour y voir plus clair et avoir des données chiffrées, qui donnent une information plus simple, plus objective que les seuls pourcentages de variation.
Il a donc reconstitué une feuille de calcul qui précise les chiffres à partir de pourcentages : quatre colonnes pour les VL, les PL et quatre autres pour les véhicules tout confondu. Ce travail a le mérite de donner des valeurs beaucoup plus parlantes que des pourcentages qui peuvent faire peur. En effet, 400 % de 1, cela fait toujours 400. 400 % de 1 000, c'est 4 000. Le pourcentage seul ne donne pas le chiffre. Et, très souvent, les chiffres permettent de relativiser les choses.

L'A28, la D418, la D18E au sud apparaissaient en rouge sur la présentation. Pour ne prendre que le cas de la D418, qui relie le haut de la Sud III au R18E, non loin du Rond-Point des Vaches, il est indiqué « 29% de trafic, plus 156% de poids lourds et plus 22% de VL ». On retient tout naturellement les augmentations, qui sont les plus significatives, notamment celles des poids lourds qui montent à 156%.

Seulement, lorsque l'on retraduit en chiffres, on passe finalement de 11 360 véhicules avant Contournement, tout véhicule confondu, à 16 000 avec Contournement. Bien loin des 72 000 véhicules théoriques qu'elle pourrait drainer. Près de 450% de moins que la Sud III qui compte aujourd'hui plus de 70 000 véhicules par jour.

On aurait pu aussi calculer les quantités de véhicules qui peuvent, en conditions normales, être absorbées par chacune des voies de circulation. Certains axes sont déjà saturés ou pas loin de l'être et on s'apprête à leur envoyer de nouveaux flux qu'ils ne seront pas en mesure de supporter.

Pour les autres, qui sont parfois en sous capacité théorique mais bouchonnent régulièrement, on peut l'expliquer par des feux, des carrefours, des rétrécissements qui impactent fortement la fluidité de la circulation.

Sans rentrer dans la confrontation et l'abondance de chiffres, simplement pour étayer ses propos, à titre d'exemple, il explique que les solutions consistant à dévier la circulation de l'A28 vers l'A150 vont faire exploser les compteurs.
Actuellement, l'A150 compte 3 263 poids lourds, chiffre théorique qui ressort du tableau et provient des données du projet. Si l'on dévie les poids lourds de l'A28 vers l'A150, ne serait-ce que 50% du flux, plus de 2 500 poids lourds vont se retrouver sur l'A150, avec à la clef une augmentation de plus 76%. Bien loin des 26% qui sont parfois annoncés pour justifier que le Contournement n'apportera rien, alors que la déviation qui est proposée vers l'ouest est sans doute bien pire et sans commune mesure. Près de 300% d'écart !

Prendre conscience des chiffres, c'est avoir la preuve de ce qui est vécu au quotidien. Sans Contournement, il faudra faire le deuil de ce que l'on aura perdu et se faire une raison de ce qui est à venir. Avec le Contournement, les résultats évoluent de manière significative, puisque quasiment deux tiers des secteurs présentés se trouvent améliorés.

Avec le Contournement, le plateau Est verra d'importantes améliorations : près de 2 700 véhicules en moins par jour sur la RN31 et autant sur la D6014, 4 800 véhicules par jour en moins sous le tunnel de la Grand'Mare et moins 6 000 véhicules sur le pont Mathilde. La D18E, qui est le boulevard industriel de Sotteville à Saint-Etienne-du-Rouvray verra un peu moins de 2 700 véhicules.

Sans le Contournement Est, les solutions proposées, pour réduire les bouchons sous le tunnel de la Grand'Mare, sur le pont Mathilde, sur le boulevard industriel, consistent à détourner la circulation vers l'ouest. L'A150 déjà saturée reprendrait près de 3 500 véhicules par jour ! Sans oublier Maromme qui est déjà le point de délestage de l'A28 et de l'A150 ! Des travaux seront à prévoir sur le viaduc des Barrières du Havre, dont la tête nord devra être améliorée. Sans contournement, des travaux seront à faire et auront des conséquences sur la circulation. Celles et ceux qui connaissent Rouen savent que le moindre grain de sable paralyse le Grand Rouen. Si l'on ne profite pas de ce projet, il est à craindre que les projets de développement qui contribueront à apaiser la circulation dans Rouen et sa périphérie seront difficiles à mener.

Faire le choix du Contournement, c'est pour certains, choisir des idées anciennes, voire rétrogrades, ou encore un projet qui aurait dû se faire il y a 10, 15 ou 20 ans. Mais si on l'avait eu, aurait-on envie de le détruire aujourd'hui ? Certainement pas. Faire le Contournement, c'est faire le choix de se réapproprier les grandes artères pour permettre les transports en commun, les futures voitures autonomes, les voies vélos.

Quand on sait que le gabarit demandé pour certaines voies cyclistes nécessite trois mètres de large, on peut vite comprendre les difficultés qui attendent les élus. Chacun peut comprendre qu'il est nécessaire de développer d'autres moyens de transport que le tout camion ou presque.

Mais est-ce que la seule volonté de la Métropole suffirait à changer les habitudes de l'Europe et du transport international ? Personne n'est contre le développement du train, du fleuve, mais combien de temps va-t-il falloir encore attendre ? Réfléchir à l'avenir, l'anticiper, avoir une vision bien plus lointaine, sont des attitudes plus que louables, infiniment respectables, mais qui ne doivent pas empêcher les décisions pragmatiques nécessaires à prendre, face aux constats et aux réalités qui doivent inciter les élus à saisir enfin l'opportunité de rattraper le retard.

Comment affirmer que le péage prévu au Contournement Est justifierait qu'il faille renoncer au projet et proposer en solution alternative, l'installation d'un péage au Pucheuil, plus au nord, qui va toucher tous ceux qui ne payaient rien jusqu'alors ? Comment dire que le Contournement va consommer des terres et imaginer faire du stockage de poids lourds au nord et au sud de Rouen pour réguler le trafic ? Que dire de la mise en place de la ZFE qui devrait intégrer au minimum 15 communes urbaines et qui contiendra le pont Mathilde, le pont Flaubert et la Sud III ? Est-ce à dire que sans Contournement, on concentrera ces flux sur ces deux axes ? Où sera la cohérence ?

Certains doutent de l'efficacité du Contournement Est pour lutter contre les poids lourds en ville, à cause du péage ou à cause de son insertion au nord. Le seul et unique moyen de les gérer commence par la nécessité de leur proposer des alternatives plausibles, non pas par un délestage vers l'ouest, qui leur fera faire des kilomètres supplémentaires, leur coûtera un péage sur l'A29 qui existe déjà à Beautot et les conduira sur l'A150 qui sera saturée, mais bien un itinéraire alternatif qui est le Contournement Est. L'ordre des choses est d'abord de réaliser le Contournement Est et, ensuite, de mettre en place les interdictions ou les limitations pour les poids lourds.

Les pistes alternatives proposées posent bien d'autres soucis. Mais qui paiera les solutions proposées ? La Métropole toute seule ? Le montant sera-il sincèrement inférieur aux 66 millions d'euros de participation ? Dans le cas présent, plus de 90% sont financés par l'État, la Région, le Département et le futur concessionnaire. Sans compter les 20 millions promis à la Métropole par la Région pour accompagner le projet.

A-t-on pensé à l'impact positif pour la préservation des routes qui seront sur-sollicitées par un trafic de poids lourds très dense ? Si l'on ne saisit pas l'opportunité maintenant, encore une fois, combien de temps va-t-on encore devoir attendre ?

Les élus sont amenés à se prononcer sur le financement de ce grand projet qui, de toute évidence, améliorera le quotidien, contribuera au développement du territoire et permettra enfin de réaliser un projet qui lui manque depuis bien trop longtemps.
Monsieur CHAUVIN n'a pas la prétention de détenir la vérité, mais il assure que si des arguments lui avaient été donnés pour le convaincre que le Contournement n'était pas la bonne solution, il les aurait entendus et aurait été prêt à changer d'avis. Mais ce n'est sincèrement pas le cas et si intellectuellement, on peut être attentif à certains arguments, ni ceux qu'il a étudiés, ni la délibération ne le convaincront de voter en faveur de ce qui est proposé.

Le Contournement Est est le seul projet prioritaire qui a le mérite d'être prêt pour être financé rapidement.

Certains pourront toujours apporter les critiques, mais il a le mérite d'exister. Il confortera les emplois, rendra attractif le territoire. Il attirera nécessairement des entreprises, créera des emplois et dynamisera le port. Ce sera un signe positif à donner à l'extérieur. Y renoncer, selon lui, c'est tout le contraire.

Il indique que Monsieur le Président, Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, a donné, sans aucune ambiguïté, la liberté pour que chacun puisse se prononcer très librement en faisant abstraction d'un vote de groupe ou de tout autre collectif. C'est dire que chacun des élus doit prendre la mesure des enjeux, en son âme et conscience, et ne pas oublier qu'il en va de l'intérêt général. Ce n'est pas un vote rouennais, mais bien un vote métropolitain. C'est aussi un vote qui engage les nouveaux élus, mais qui engage aussi celles et ceux qui se sont déjà prononcés il n'y a pas si longtemps que cela.

Monsieur CHAUVIN espère très sincèrement que chacun prendra la mesure de l'importance de son vote et qu'une majorité sera favorable à la réalisation de ce grand projet. Il indique, par conséquent, qu'il votera contre cette délibération.

<u>Monsieur BEREGOVOY</u>, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », avec un peu d'humour, dit qu'à part les 42,2 kilomètres qui séparent la Plaine de Marathon à l'antique cité d'Athènes, jamais 41,5 kilomètres n'auront fait autant parler, ni autant écrire et finalement, aussi longtemps.

Il s'interroge sur certains propos précédents et voudrait poser quelques questions, notamment à Monsieur CHAUVIN qui parle de la réflexion forte du Préfet. En l'écoutant, il s'est demandé si c'était le même Préfet qui avait traité Lubrizol il y a quelques mois de cela. Est-ce que c'est ce même Préfet qui avait, avec beaucoup d'entrain, nié la situation très grave qui se présentait aux Rouennaises et aux Rouennais ?

S'agissant des chiffres, Monsieur BEREGOVOY demande à Monsieur CHAUVIN si ce sont les mêmes experts qui ont parlé que ceux qui ont prévu l'autoroute qui mène au Mans, cette autoroute très chère que personne ne prend, ou encore la nouvelle autoroute du Havre sur laquelle il a l'impression d'être sur une grande route américaine car personne ne l'emprunte.

Il pense surtout que les élus sont à un tournant historique de l'histoire de leur territoire. Cette délibération, qui propose de renoncer au financement d'une liaison autoroutière, pour finalement s'engager résolument dans la transition écologique de la Métropole, va dans le bon sens et va dans le sens de l'histoire.

Cette délibération ne porte pas seulement les espoirs des militants qui ont pu, pendant toutes ces années, s'opposer à ce projet écocide, tourné vers l'accroissement du trafic routier et des émissions de gaz à effet de serre, tourné vers l'artificialisation et l'étalement urbain. Elle porte aussi les espoirs des générations futures. Évidemment, il y a cette pandémie dramatique, mais il y a aussi ce réchauffement climatique qui est absolument terrible pour tous, pour les territoires, partout. Pas un seul endroit de la planète n'est pas touché. Monsieur BEREGOVOY pense qu'aujourd'hui, les générations futures sont fières de voir, qu'à des endroits de la planète, les choses résistent.

Monsieur BEREGOVOY essaie de comprendre les propos et le positionnement de messieurs HOUBRON et DEMAZURE. Monsieur HOUBRON dit que les écologistes, finalement, se sont toujours trompés et qu'ils se trompent depuis toujours. Ils se sont trompés sur la question de l'énergie, sur la question du réchauffement climatique, sur l'état de la planète, sur les ravages du productivisme et sur le Contournement Est.

Monsieur BEREGOVOY a plutôt l'impression de ne pas s'être trompé. Si on avait écouté, en 1974, Monsieur René DUMONT, on aurait peut-être gagné beaucoup de temps, beaucoup d'énergie, et finalement on aurait pu investir dans des projets beaucoup moins écocides parce que l'on sait bien

que le Contournement Est est la queue d'une comète qui a beaucoup détruit sur la planète et pas seulement dans le pays.

Il entend aussi Monsieur DEMAZURE qui dit « Moi j'ai un projet pour le territoire » et donne cinq exemples. Mais ce sont les siens : Amazon, le Casino, la 5G, l'autoroute à péage. Selon Monsieur BEREGOVOY, cela vaudrait peut-être le coup d'avoir un référendum sur ce point dans le territoire.

Monsieur BEREGOCOY fait savoir qu'il n'a pas la même construction du territoire. Le monde d'après existe. C'est vrai qu'aujourd'hui on est vraiment à un moment de crête de l'histoire humaine et on ne sait pas de quel côté tout cela va basculer.
La Métropole va-t-elle montrer l'exemple du monde d'après, en disant que le premier projet, le projet phare qui va mobiliser des sommes considérables, un milliard d'euros, c'est un projet autoroutier ? Est-ce sérieux vis-à-vis des générations futures ?

Monsieur BEREGOVOY explique que la CCI a questionné des chefs d'entreprise, des entrepreneurs, des femmes, des hommes, qui aujourd'hui essayent de faire l'avenir du territoire. Qu'ont-ils répondu à travers cette enquête ? Qu'ils voulaient un territoire résilient, avec des transports en commun, où il y fait bon vivre, avec du tertiaire.
Il est d'accord, même s'il n'a pas tout à fait le même sens du développement économique. Il est pour le développement économique et il est inquiet de voir que, depuis presque 30 ans, le transport ferroviaire a perdu 46% de parts de marché, pendant que le transport routier en gagnait 56%. C'est sur ce point qu'il n'est pas d'accord. Les écologistes assument cette idée qu'ils préfèrent avoir un développement des transports différent.

Ce Contournement, c'est toujours plus de camions. Le problème qui se pose est que, s'il y a toujours plus de camions, il y a plus de pollution, plus d'étalement urbain et plus d'artificialisation des sols. Il assume complètement cette contradiction et est prêt à la porter auprès des générations futures.

Il précise que les générations futures représentent celles et ceux qui ne peuvent pas aller à l'université aujourd'hui, qui souffrent de la société qu'on leur laisse. De plus, on leur dit : « Non, mais ne vous inquiétez pas, cette fois on a tout compris, on va faire à peu près la même chose qu'avant ».
Ceux qui veulent favoriser la qualité de vie dans ce débat aujourd'hui, sont ceux qui ont combattu pendant des années, et il n'y a pas encore si longtemps, le développement des transports en commun sur le territoire et qui ont fait de la place pour la voiture en centre-ville, l'alpha et l'oméga du développement de la dynamique commerciale. C'est cela la réalité.

On ne juge pas les gens à ce qu'ils ont dit il y a deux, quatre, dix ans. On les juge à leur itinéraire, à la compréhension qu'ils ont, à leur prise de conscience. La prise de conscience écologique de la société a été lente. Elle a avancé pas à pas, doucement. Puis, elle s'est accélérée ces dernières années parce que tout le monde a vu ce qui était en train de se passer.

Les gens du GIEC ont rappelé récemment la fragilité du territoire. L'été 2020 a été l'été le plus chaud enregistré. Au Jardin des Plantes, ils ont mesuré jusqu'à 38 degrés le 9 août. Les épisodes d'inondation sont toujours plus fréquents avec des spécifications de plus en plus intenses et on voit actuellement ce que cela veut dire. La dégradation de la qualité de l'eau est indéniable et les effets sanitaires sur la santé publique, notamment liés à la pollution atmosphérique, sont terribles. Les plus de 30 ans vivront neuf mois de moins à cause de la pollution atmosphérique.

Il respecte le choix des élus, mais il leur donne rendez-vous dans 10, 20 ou 30 ans, quand ils se retourneront collectivement sur cette décision et qu'ils regretteront ce choix. S'adressant à Monsieur le Président, il lui dit que sa responsabilité est grande. C'est utilitaire et c'est

malheureusement l'intérêt général économique et environnemental qui, de son point de vue, va en payer le prix.

Enfin, il s'adresse à l'ensemble des élus et leur demande de démontrer collectivement qu'ils sont des élus libres, au service de l'intérêt général.

<u>Monsieur MEYER</u>, Maire, est surpris de devoir se prononcer à nouveau sur le projet de Contournement Est de Rouen.

En tant que citoyen, il s'interroge et constate que, depuis des années, ce n'est qu'une succession de débats interminables, d'études onéreuses, de mobilisations, d'enquêtes, de concertations en tout genre pour finalement n'aboutir à pas grand-chose. A qui profite le gâchis ?

En tant que maire, ses responsabilités l'ont amené à participer aux différents débats publics organisés, par exemple, entre le 9 juin et le 9 novembre 2005. A cette occasion, il a rencontré les élus régionaux du groupe « l'Ecologie, les verts » qui disaient « non au Contournement Est de Rouen » mais qui proposaient, il cite : « Un projet alternatif, un projet global de transport pour l'agglomération de Rouen ». Ces élus n'étaient en fait pas opposés au Contournement Est de Rouen mais ne voulaient pas du Contournement Est proposé alors.

Leur projet alternatif autoroutier, présenté comme une liaison directe A13/A28, passait par Sotteville-sous-le-Val et Tourville-la-Rivière. En effet, des cartes étaient proposées où l'on voyait un trajet autoroutier apparaître en rose, sur ce plan en noir et blanc, qui faisait donc le Contournement de Rouen.

Le 2 mars 2006, le Ministre des Transports a rendu sa décision qui retenait le principe de la réalisation d'un Contournement routier rapproché à l'est de Rouen en tracé 9. Ce sont les mots du Ministre à l'époque.

En 2007 et 2009, il a participé aussi à des diagnostics de territoire autour du Contournement Est de la liaison A28/A13. Des possibilités de passage par sa commune étaient aussi envisagées. Puis, il y a eu des réunions d'information pour les maires le 30 septembre 2011 et le 26 octobre 2012. Enfin, il y a eu une concertation du 2 juin au 12 juillet 2014 et, Monsieur le Président était de ceux qui l'avaient invité à la concertation et au débat.

Il avait été expliqué alors que le projet de Contournement était incontournable. Des études conséquentes ont été fournies. Des équipes d'ingénieurs ont planché et ont expertisé pas moins de 9 variants au Contournement Est. Ces études lui ont paru fouillées, riches de réflexions argumentées. Un tracé a été arrêté et les co-financements ont été décidés par l'État, la Région, le Département et la Métropole.

Lors de la préparation du PLUi métropolitain, on a expliqué aux habitants de son village qu'il fallait prévoir des compensations écologiques et environnementales à ce Contournement Est. C'est ainsi que la commune de Sotteville-sous-le-Val a protégé ses coteaux calcicoles, supprimant des secteurs constructibles dont le foncier était communal, afin de donner des gages environnementaux. Les élus sottevillais en ont convenu au nom du respect écologique des sites concernés et de l'intérêt commun de la Métropole.

Vendredi 29 janvier, lors du débat privé organisé en ligne pour les élus métropolitains, tous les travaux, toutes les réunions, toutes les études lui ont paru balayés en un rien de temps. Supprimer un projet de cette ampleur doit évidemment se faire avec des arguments forts et des études poussées. Il n'en est rien et cela le déroute. Comment les élus peuvent-ils décider d'écarter un

projet étudié, réfléchi et abouti. Devraient-ils l'abandonner pour des croquis ou des avant-projets très sommaires présentés le vendredi 29 janvier ?

Comment passer des études poussées, étudiées et même approuvées durant un temps, comment peut-on choisir aujourd'hui de ne rien choisir ? Car dans le diaporama présenté, il n'y avait presque rien. Aucune étude poussée n'aurait permis aux élus de les comparer à celles fournies jusqu'ici et depuis bien des années.

Que dire sur le coût global qui a été critiqué ? Est-ce qu'un tel projet d'infrastructure, qu'il faut imaginer intégré à l'environnement de vie, ne devrait pas être considéré comme faisant partie du plan de relance économique qu'on ne cesse d'entendre parler ?

Un tel projet n'empêchera pas les élus de travailler à la production de moyens de déplacement bas carbone, comme de mettre en œuvre des liaisons tram-train. Monsieur MEYER y est aussi favorable, car c'est bien globalement que les élus doivent continuer de réfléchir et d'agir.

Il a l'impression que c'est le contournement de la pensée et de la concertation auquel les élus assistent, finalement. Tout cela décrédibilise les concertations publiques et les travaux d'experts qui ont été menés depuis tant d'années.

Pour toutes les raisons développées, il pense que la Métropole Rouen Normandie ne devrait pas revenir sur ses engagements.

<u>Monsieur ROULY</u>, Vice-Président, souhaite témoigner en tant qu'élu qui ne campe pas sur ses positions, parce que si l'on est sur les mêmes positions qu'il y a 20 ans, on est accusé de sectarisme et si l'on a changé de position en quelques années, on est accusé certainement d'inconstance.

Simplement, il relève, à l'égard de ceux qui, avec beaucoup de virulence parfois, reprocheraient à certains, dont il fait partie, d'avoir changer d'avis, que c'est quelque chose qui arrive dans le débat démocratique. Il a noté, au cours de cette séance, sur les réseaux sociaux ou dans la presse, que ceux qui font le reproche d'avoir changé d'avis sont les mêmes qui, en quelques années, parfois en quelque mois, ont beaucoup changé d'avis dans leur propre parcours politique, sur leurs propres engagements, sur leurs propres amitiés. Preuve que ce sont des choses qui arrivent.

Il ne les en blâme pas. Cela fait partie du débat démocratique. Mais il demande le respect des arguments et de ne pas toujours voir des manœuvres ou des postures politiciennes dans le fait de changer d'avis quand le monde change et que l'on souhaite en tenir compte.

Il y a quelque chose que les élus sont en train de perdre de vue à mesure que la discussion avance, c'est l'objet de cette discussion. Il rappelle donc qu'ils sont saisis de la question de savoir s'ils souhaitent engager 66 millions d'euros au titre des finances de la Métropole et du contribuable local pour contribuer à payer cette autoroute à péage.

Cette question a été posée, il y a quelques années à d'autres sous d'autres formes. Par exemple, le Département de l'Eure, en 2016, a décidé d'être favorable au projet, mais de n'apporter aucun financement. Manifestement, cela n'a pas empêché le projet de suivre son cours.

L'État, maître d'ouvrage de ce projet, dispose de toutes les décisions, y compris à l'arrêt du Conseil d'État au mois de novembre dernier, pour lui permettre de dérouler son projet mais il demande à la Métropole, au nom du contribuable local, d'engager au moins 66 millions d'euros. Monsieur ROULY revient sur les propos de Monsieur HOUBRON, et confirme que la Métropole ne s'est pas encore prononcée, et c'est la raison pour laquelle les élus y consacre du temps.

Il faut avoir à l'esprit, qu'après le retrait du Département de l'Eure en 2016, les présidents de l'époque de la Région Normandie, du département de la Seine-Maritime et de la Métropole Rouen Normandie ont exprimé, en 2017, une intention d'engager les budgets de leurs assemblées respectives qui, dans le processus démocratique, suppose que les assemblées locales se prononcent. La Métropole, contrairement à ce que disait Monsieur HOUBRON, ne s'est pas prononcée sur ce montant de 66 millions d'euros que l'État, maître d'ouvrage, vient aujourd'hui lui demander d'engager.

Dans une délibération de 2016, le Président de la Métropole, Monsieur SANCHEZ, informait les élus que, le moment venu, le Conseil métropolitain aurait à se prononcer sur des montants définitifs et qu'il pourrait alors constater si ces montants sont prohibitifs.

La question posée aujourd'hui, à l'instar du Département de l'Eure, est de savoir si les élus considèrent qu'il n'est pas normal de solliciter le contribuable local dans les proportions rappelées ou s'ils veulent tout simplement consacrer ces dizaines de millions d'euros au financement de cette autoroute à péage.

Dans ce débat, en effet, il faut concevoir que les positions aient pu évoluer. Monsieur ROULY revendique, par rapport aux propos de Monsieur DEMAZURE, qu'avec plusieurs élus du groupe qu'il préside au Département, il a eu l'occasion en février 2018 d'exprimer des propos assez forts, ainsi qu'un vote favorable à la participation financière du Département de Seine-Maritime. Mais il attire l'attention sur le fait que depuis février 2018, des choses extrêmement importantes se sont passées. Il a donc décidé, avec d'autres, de tenir compte de ce qui s'était passé au cours des trois dernières années, et même au cours de la dernière année, pour modifier sa position et voter la délibération proposée qui consiste à ne pas financer ce projet, au nom des finances de la Métropole dont il est en charge.

Depuis 2018, il s'est passé pour lui au moins trois éléments dont il faut tenir compte.
Il y a d'abord la prise de conscience climatique. Il reprend les propos de Monsieur DELALANDRE qui disait « l'écologie, tout cela, c'est très banal ». Mais, si c'était aussi banal, peut-être que l'on n'y passerait pas autant de temps au cours de cette séance et peut-être qu'il n'y aurait pas autant de virulence dans les propos tenus par les partisans du Contournement Est. Peut-être qu'il n'y aurait pas eu autant de pressions au cours des derniers jours et des dernières heures par les partisans du Contournement Est. Ce n'est donc pas si banal de revenir sur la question climatique et ce qui s'est passé au cours des trois dernières années.

C'est au printemps et à l'été 2018 que la prise de conscience climatique s'est amplifiée à l'initiative de Greta THUNBERG et de toute la jeunesse du monde qui s'est mobilisée pour que des gens, comme lui, qui avaient sans doute sous-estimé encore ce mouvement, mûrissent leur propre cheminement. Les élus doivent se prononcer sur un sujet qui n'est pas compatible avec cette urgence climatique. En début de séance, ils ont voté deux délibérations qui rappellent l'adhésion de la Métropole à cette urgence climatique.

Quand le Conseil d'État s'est prononcé au mois de novembre sur le Contournement Est, le même jour, il s'est prononcé sur l'urgence climatique et il a condamné l'État, à travers notamment l'initiative de la commune de Grande-Synthe et d'autres communes, pour mettre en exergue l'obligation d'agir beaucoup plus puissamment face au dérèglement climatique. Et il y a quelques jours, le 3 février 2021, le Conseil d'État, encore dans cette fameuse affaire du siècle, a condamné l'État pour inaction face à l'urgence climatique.

Au cours des trois ans écoulés, il s'est passé une prise de conscience et une mobilisation notamment de la jeunesse du monde, une prise de conscience et des décisions de justice au plus

haut niveau, comme celles du Conseil d'État. Et il se passe aussi l'évolution d'un certain nombre d'élus, dont il fait partie ici avec d'autres, qui ne campent pas sur leur position initiale mais qui tiennent compte de tout cela pour modifier en effet leur approche.

Et quand il entend Monsieur HOUBRON parler de la neutralité carbone de ce Contournement, Monsieur ROULY réaffirme que ce n'est pas compatible avec 50 000 tonnes de CO2 par an en plus.

Il s'est passé, depuis 2018, le mouvement des gilets jaunes. Monsieur ROULY n'est pas suspect de sympathie particulière pour les gilets jaunes, mais il n'est pas non plus aveugle et sourd quand il y a un mouvement de cette nature qui pointe en particulier des questions importantes autour de la taxation de l'automobile et autour, en l'occurrence, de la question des autoroutes à péage.

On ne peut pas négliger ce que l'on a vécu en 2018-2019 autour de ces sujets et faire comme si le péage, dans ce projet, était aujourd'hui une réalité acceptée, et acceptable par les concitoyens. Ce n'est pas exact de parler de ce Contournement Est comme s'il n'y avait pas à la clef ce péage autoroutier. Et à partir du moment où il y a ce péage autoroutier, ce n'est pas simplement une question de principe, parce qu'en soi le péage n'est pas une nouveauté dans le projet, mais ce qui est une nouveauté dans la réflexion, c'est le constat de l'A150 et de l'expérience du péage sur l'A150. Il a fait partie des élus qui ont suivi attentivement l'ouverture de ce péage au début de l'année 2015 et ses conséquences au fil des années.

On a le droit d'être pragmatique et de constater, quelques années plus tard, que cela ne fonctionne pas, que bâtir et ouvrir aujourd'hui des autoroutes à péage, c'est évidemment l'échec assuré. Il note qu'un rapport sénatorial est sorti à la fin de l'année 2020. Il n'est pas tout à fait rédigé par de dangereux obsédés de la question environnementale, mais il a tout simplement mis en exergue que, sur la question des péages et des concessions autoroutières, il y aurait beaucoup à redire en France. Monsieur ROULY dit qu'à la lumière de cette réalité, on n'est pas obligé de reprendre aujourd'hui des décisions prises par le passé, comme par exemple pour l'autoroute A150, qui produiront les mêmes effets avec des conséquences encore bien plus importantes, puisque le prix à payer, au sens financier mais aussi au sens écologique du terme pour ce Contournement Est, serait disproportionné face aux difficultés que pose ce péage. Il faut en tenir compte à la lumière de l'expérience des trois dernières années.

Enfin, dernier point, peu d'élus ont évoqué la crise sanitaire, ses origines et ses conséquences.
Comment peut-on se projeter dans un projet pareil et engager 66 millions d'euros ? Comment peut-on dire à l'État : « Oui, nous allons vous donner 66 millions d'euros au minimum sur le budget de la Métropole » sans tenir compte des deux enseignements de cette crise de la Covid qui n'est pas terminée, qui est une crise sans précédent, avec des racines environnementales ?
Monsieur ROULY ne refait pas l'historique des incidences des dérèglements climatiques et de la biodiversité sur l'émergence du virus, mais des conséquences économiques et sociales considérables, si l'on tient compte de ce que l'on a vécu dans la dernière année.

Si l'on veut effectivement commencer local en pensant global, il faut respecter la biodiversité, s'agissant des origines de la crise de la Covid, et la respecter dans l'environnement immédiat. Mais il faut aussi tenir compte des conséquences sur le plan économique et social.

Dans son arrêt rendu au mois de novembre 2020 reconnaissant le caractère d'utilité public du Contournement Est, le Conseil d'État a dit que « la valeur et l'équilibre économique du projet resteraient positifs dans presque tous les scénarios, sauf en cas de croissance nulle ».

Aujourd'hui, la croissance économique n'est pas nulle, elle est négative. Elle est quasiment à -10 % de croissance économique sur l'année 2020. Personne ne sait ce que sera la croissance économique, ni ce que sera le monde dans les semaines et les mois à venir.

Aujourd'hui, le pont de Tancarville et le pont de Normandie subissent de lourds déficits par l'impact de la crise Covid. Que nous enseigne cette situation ? Que pour combler les déficits de ces ponts de Tancarville et de Normandie, qui sont des ponts avec des concessions autoroutières et un péage, il faudrait soit que les collectivités locales amènent davantage de financements que prévus au départ, soit que le péage augmente de 15 %.

C'est la difficulté dans laquelle les élus s'engageraient, au nom de la Métropole, s'ils acceptaient non seulement d'engager 66 millions d'euros d'investissement pour la conception de cette autoroute à péage mais surtout si, ce faisant, ils devenaient, en effet, des partenaires pieds et poings liés avec l'État sur la vie d'un tel projet, dont tout démontre, dans la crise actuelle, qu'il n'est pas viable, y compris du strict point de vue économique et financier et qu'il viendrait plomber l'ensemble des alternatives que les élus ont besoin de construire.

C'est la raison pour laquelle Monsieur ROULY va voter cette délibération, considérant qu'il est demandé de donner 66 millions d'euros à l'État pour un projet qui relève de sa maîtrise d'ouvrage et que le contexte actuel n'est pas celui d'il y a trois ans ou vingt ans, et que les élus ont besoin de cet argent pour beaucoup d'autres projets au nom du contribuable et du citoyen métropolitain. Ce n'est pas faire preuve de posture politicienne. Ce n'est pas camper sur ses positions non plus. C'est simplement en effet tenir compte d'un monde qui change et faire en sorte que la Métropole soit au rendez-vous de ce monde qui change.

<u>Madame Marine CARON</u>, intervenant pour le groupe des « Élus indépendants pour une Métropole des territoires », indique que, pour sa part, sa position est constante. Elle a toujours défendu le Contournement Est et continuera de le défendre.

Elle reprend la lecture des 13 pages de cette délibération. Personnellement, certaines choses lui ont sauté aux yeux et l'ont alertée, comme le fait qu'il y ait une forme de partialité et d'absence d'objectivité, que l'on retrouve de façon un peu clairsemée tout au long de ce rapport, alors même que Monsieur le Président se félicitait, dans un tweet de l'engagement tenu, que son groupe approuve d'ailleurs, celui de l'accessibilité des délibérations métropolitaines au public en amont de la tenue du Conseil. Il lui semble d'autant plus important que les délibérations présentées soient à la fois claires et complètes, mais surtout ni partiales ni subjectives. C'est à ce prix que la confiance entre les citoyens et leurs représentants sera restaurée.

Elle revient, à titre d'exemples, sur plusieurs de ces points.

A la page 1, la délibération évoque la perplexité du rapport de la Commission d'enquête en reprenant plusieurs extraits de citations, sorties de leur contexte, puisque le préambule ne formule pas l'avis de la Commission mais re-contextualise la situation et l'ensemble des échanges qui se sont tenus durant l'enquête publique. Citations qui ont été reprises, d'ailleurs, dans la présentation de Madame ATINAULT.
Toutefois, il faut rappeler une chose pour les personnes qui ont lu cette délibération, qui sont peut-être moins initiées au fonctionnement des délibérations de la Métropole, qu'en l'occurrence, les citations évoquées ne sont pas les propos de la Commission, mais bien des interventions qui ont eu lieu lors des rencontres et débats, puisqu'elles-mêmes sont écrites entre guillemets dans le rapport. Peut-être aurait-il été pertinent, en toute transparence et pour rétablir l'équilibre dans les écrits de cette délibération, de citer également les passages conclusifs et positifs qui appuient la décision finale qui est favorable au projet autoroutier.

Elle continue, avec la page 2 où est évoqué le rejet de 13 requêtes en annulation prononcées par le Conseil d'État. Peut-être qu'il aurait été aussi pertinent, en termes de parallélisme des formes, de rappeler le contenu de cette décision, comme cela l'a été pour d'autres instances, en citant par exemple le fait que les méthodes et hypothèses ne font pas apparaître de biais tel qu'il remettrait en cause le réalisme ou la sincérité de l'ensemble de ces conclusions. A la même page, la délibération fait la comparaison du coût du kilomètre du Contournement, en évoquant le fameux chiffre déjà relevé de 21,3 millions d'euros et en le comparant aux montants de 6 millions d'euros par kilomètre d'une autoroute classique. Peut-être qu'il aurait été à nouveau pertinent de préciser que les 6 millions d'euros cités comme coût kilométrique correspondent au coût le plus faible de construction d'une autoroute en rase campagne, sans viaduc ni échangeur et hors agglomération. En réalité, une autoroute au relief compliqué est plus proche des 40 millions d'euros du kilomètre.

A la page 4, sont évoqués les propos de l'Autorité Environnementale sur le caractère peu vraisemblable que les poids lourds utilisent une infrastructure, étant donné la faiblesse du gain de temps et le montant de péage. Peut-être qu'à nouveau, il aurait été pertinent de rappeler que les différentes fédérations, institutions, organisations, concernant les transports routiers, sont les acteurs directement concernés par le sujet des déplacements, favorables au contournement Est de Rouen, puisqu'en effet, l'économie des transports se gère en temps de parcours et que le gain de temps réalisé grâce à ce Contournement compense largement le coût du péage évoqué.

A la page 5, sur la question de la qualité de l'air, la délibération conclut que le projet aboutit à une augmentation des émissions polluantes. Peut-être, là aussi, aurait-il été pertinent de rappeler qu'il n'existe pas de modèle abouti de modélisation des émissions et que ce projet a justement été le premier à en faire l'objet. Et si justement les modèles ne sont pas totalement aboutis, c'est parce qu'ils priorisent les distances parcourues au détriment des temps d'émission et donc ne prennent pas en compte les difficultés de circulation, problématiques bien connues du territoire, puisque la question de l'engorgement et des embouteillages est un sujet on ne peut plus important et problématique. De plus, elle ajoute que les résultats communiqués n'intègrent pas les évolutions des motorisations, avec le développement de moteurs sans émission de C02. Là encore ce sont des indicateurs à intégrer dans une approche globale en relativisant les résultats bruts.

A la page 6, il est évoqué le chiffre de 516 hectares de surfaces totales artificialisées. Peut-être qu'il aurait été là aussi pertinent de préciser avec justesse que les 516 hectares concernent la surface totale estimée des emprises du projet, y compris les aménagements paysagers, les délaissés, les talus, et que la chaussée ne représente que 150 hectares environs. Ce qui n'est pas du tout la même chose que ce qui est évoqué dans le rapport.

Aux pages 5, 6, 7, sont évoqués tous les impacts négatifs de ce Contournement sur l'environnement et leurs conséquences écologiques. Peut-être, là encore, aurait-il été pertinent de ne pas oublier de citer également l'ensemble des mesures compensatoires engagées à travers la séquence « éviter, réduire, compenser », inhérente à l'étude d'impact qui a été jugée positive et qui a emporté l'utilité publique du projet, confirmée par le Conseil d'État. Parce qu'en effet, il est prévu une adaptation des conditions de circulation, la pose de remblais, une végétalisation des talus, la création de corridors écologiques. Mais de tout cela, aucun mot dans cette délibération.

A la page 7, est évoqué l'impact économique, réduit à trois paragraphes qui se limitent en quelques lignes à évoquer, dans un premier temps, les a priori favorables, pour citer ensuite clairement un certain nombre d'inconvénients. En fait, cela donne le sentiment qu'il y a deux poids, deux mesures sur le quantitatif des données partagées. Et peut-être là aussi, aurait-il été pertinent, si ce n'est même courageux, de partager également les arguments et les attentes fortes du milieu économique et portuaire, vis-à-vis du développement et de l'attractivité du territoire, puisqu'en plus, des contributions ont d'ailleurs été fournies à ce titre à la Commission d'enquête lors de la

concertation publique, et même plus récemment encore. Il s'agit non seulement de répondre à des impératifs économiques, et ce n'est pas un gros mot de le dire, le territoire a aussi besoin de l'économie pour avancer, et parfois aussi a des besoins qui sont mal satisfaits jusqu'à aujourd'hui. Et si ce Contournement n'est pas le projet de demain, alors ils continueront malheureusement d'être mal satisfaits.

A la page 10, il est évoqué l'expérience de la réalisation de l'A150 comme précédent qui pourrait démontrer que cet échec pourrait être le même pour l'A133-A134. Peut-être aurait-il été pertinent de rappeler certaines données qui ne sont pas explicitées dans la délibération, puisqu'en effet, si le report sur l'A150, notamment du trafic poids lourds, n'a pas été immédiat, progressivement les transporteurs ont adopté ce nouvel itinéraire et la progression du trafic sur l'A150 se poursuit. Ce qui fait même qu'aujourd'hui, la concession est saine.

De plus, la problématique de la fréquentation est aussi extrêmement liée à un autre sujet important, c'est la fluidité de son débouché à l'entrée de Rouen et la question du pont Flaubert a été largement évoquée.

De façon générale, tout au long du rapport, on se rend compte que l'emploi, à de nombreuses reprises, du conditionnel et de suppositions ne permet pas de venir étayer les écrits de la délibération.

Elle cite quelques exemples : « Ceci conduit par exemple plutôt à une augmentation. Le projet n'est pas obligatoirement cohérent avec la loi de transition énergétique. Au final, le projet d'infrastructure pourrait faire passer au second plan les priorités indispensables. Le projet semble proposer un modèle contesté ». Peut-être, à nouveau, aurait-il été pertinent de se limiter aux faits et aux résultantes de l'enquête publique, plutôt qu'à des considérations approximatives qui peuvent interroger sur le bien-fondé du contenu de la délibération.

De la même façon, certains paragraphes de cette délibération présupposent, ou en tout cas, laissent présupposer, des discours un peu idéologiques. Elle pense notamment à une partie où il est évoqué : « Il n'y a pas lieu de condamner les contempteurs comme les partisans de cette réalisation. Il convient au contraire d'introduire les nuances nécessaires sur un sujet difficile et de faire preuve de lucidité et de courage ». Qui fait preuve de lucidité ou de courage aujourd'hui ? Parti pris, à ceux qui sont « pour » ou ceux qui sont « contre », il aurait juste été pertinent que cette délibération recouvre, comme habituellement, un caractère purement technique et que les considérations politiques soient réservées au seul débat comme cela se fait habituellement.

Madame CARON aurait pu souligner d'autres choses, mais cela a déjà été fait par d'autres intervenants. Alors même que les élus ont eu droit, sur les précédentes délibérations, à quelques conseils et quelques leçons de démocratie, il aurait justement été pertinent que pour exercer cette démocratie, les éléments apportés soient neutres dans leurs expertises techniques.

A l'inverse, le constat est très simple, et toute personne qui peut télécharger la délibération et la lire se rendra compte que, sur un sujet aussi important pour l'avenir du territoire, pour la qualité du cadre de vie, pour l'environnement et pour les générations futures, elle ne peut que regretter, si ce n'est même pas dire déplorer, que l'instruction se fasse en grande partie à charge, sans avoir l'honnêteté intellectuelle de rappeler les points positifs du dossier.

Certes, heureusement, les interventions ont permis de rétablir l'équilibre et de corriger cela, en remettant l'église au milieu du village, mais a minima, pour la cohérence et le sérieux du débat public, cela aurait été un mal pour un bien ou un bien pour un mal, d'évoquer cette délibération dans la plus grande des neutralités.

Elle pense que les élus doivent avoir un devoir d'exemplarité et, sur cette délibération, à titre préliminaire, avant même de débattre, il n'était pas respecté et elle le regrette. Il lui paraissait important de le souligner, car si l'on veut faire preuve de transparence, il ne faut pas que ce soit uniquement dans les paroles, mais également dans les actes. Monsieur le Président évoque l'objectif d'avoir un débat parfois plus apaisé et plus serein. Peut-être que cela aurait été possible si, depuis le début, les élus avaient eu une délibération qui posait un constat neutre permettant d'ouvrir un débat qui aurait laissé place aux considérations plus politiques.

Malheureusement, ce n'est pas le cas. Elle le regrette. En tout cas, bien que la lecture puisse laisser passer un sentiment de partialité et de subjectivité, sa position n'a pas changé, elle votera contre cette délibération, étant pour le Contournement Est de Rouen.

<u>Monsieur le Président</u> remercie Madame CARON pour ses encouragements sur la nécessité d'une forme de transparence et de participation plus active des concitoyens aux débats et pour avoir rappelé qu'il avait été décidé de rendre publics tous les projets de délibération avant la séance, de façon à ce que chacun puisse s'en emparer, quel qu'il soit et quelles que soient ses opinions. Ce qui permet la critique, le plaidoyer, le lobbying, le mailing, etc,... Il constate que ce n'est pas le cas au Département de la Seine-Maritime, ni pour la Région Normandie. Puisque Madame CARON encourage et félicite la collectivité pour les actes de transparence, Monsieur le Président ne doute pas qu'elle saura transmettre les mêmes encouragements au Président du Département de la Seine-Maritime et au Président de la Région Normandie.

<u>Monsieur GRISEL</u>, Maire de Boos, souhaite être le porte-parole des habitants de sa commune et du plateau, car beaucoup de choses, environnementales ou économiques, ont déjà été dites sur le Contournement.

Boos est la première commune du plateau Est de la Métropole traversée par la départementale 6014, l'ancienne nationale 14, ou route de Paris. C'est la première liaison, autre qu'autoroutière, entre Rouen et Paris, via Pontoise et le Vexin. Aujourd'hui, sur cet axe, c'est plus de 5 000 véhicules légers et 1 300 camions par jour. En 2017, l'étude annonçait 1 000 camions par jour mais depuis, la traversée des communes de la vallée de l'Andelle est interdite aux poids lourds en transit et ils remontent sur le plateau pour rejoindre la départementale 6014.

Il y a deux feux tricolores dans la traversée de Boos, c'est dire ce que subissent les riverains quand les camions freinent ou redémarrent à 5h00 du matin ou à 23h00 le soir et toute la nuit, d'ailleurs. C'est aussi un manque de sécurité pour les piétons ou les cyclistes dans la journée, sans parler des dégradations de la chaussée, des stationnements gênants et, bien sûr, de la pollution. Aujourd'hui, la majorité des camions qui va sur la rive gauche sont des céréaliers, des porte-conteneurs qui se rendent au port ou alors des camions en transit.

Comme la Métropole, Boos est une commune qui œuvre pour l'écologie. Elle souhaite la venue du FAST 5 pour permettre à plus de Boésiens d'utiliser les transports en commun. Elle est dans une démarche d'aménagement de pistes cyclables, milite pour le covoiturage avec propositions de parkings relais. Aussi, Monsieur GRISEL pense que laisser les camions et tant de voitures emprunter la 6014 vers Rouen est contradictoire et va à l'encontre de la démarche verte. En plus, quand il voit les différentes options de remplacement proposées lors du débat, il se dit que le plateau Est est complètement oublié et laissé de côté, alors qu'il s'agit de communes de la Métropole.

Il demande donc aux élus d'être cohérents, de penser à l'avenir, de ne pas faire passer leurs intérêts politiques avant le bien-être des concitoyens et de suivre l'avis des habitants ! Il ne faut pas

qu'une minorité d'idéalistes bloque l'avenir de la Métropole et de la région. Il demande de voter pour le financement du Contournement et contre la délibération. Rouen ne doit pas rester à la traîne.

Monsieur le Président remercie Monsieur GRISEL. Il comprend que chacun peut avoir son opinion, mais « minorité d'idéalistes » ne me semble pas une formulation appropriée et demande aux élus d'éviter ce type de propos.

Monsieur VERNIER, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », rebondit sur les propos de Monsieur DELALANDRE qui dit : « Dans 20 ans ou dans 30 ans, on regrettera de ne pas avoir fait le Contournement Est »… Il lui répond que dans 30 ans, Météo France promet des étés à 50 degrés et on se dira aussi : « Peut-être que l'on n'a pas fait assez 30 ans avant ».

Quand il lit que Monsieur HOUBRON, par exemple, dit que l'on devrait avoir honte de ce que l'on fait, sincèrement, quand il voit que la CCI lui envoie un mail juste avant le vote pour dire que le Contournement Est « engagera nos emplois, notre avenir et celui de nos enfants », il pense sincèrement qu'il n'y a pas de honte à avoir. L'avenir des enfants ne dépend pas du Contournement Est. Beaucoup de personnes de sa génération s'interrogent sur l'avenir de leurs enfants vis-à-vis des catastrophes écologiques qui s'annoncent.

Par ailleurs, il note chez les partisans du Contournement Est une certaine contradiction mais dont on peut sortir par le haut. Ils veulent une route parce qu'ils ne veulent pas de camions. Ils sont donc pro-route, mais anti-camions. Alors si l'activité de transport est indispensable à la vie économique du territoire, il partage par contre leur avis sur le fait que ces nuisances doivent être les plus contenues possibles. Il faut donc trouver des alternatives aux poids lourds notamment, pour alimenter le port de Rouen. L'alternative peut trouver une réponse par le mode ferroviaire. Le port de Rouen dispose d'un réseau ferroviaire très daté et peu performant. Une voie unique, à peine, très dégradée, permet d'y accéder rive droite. Et la situation n'est guère plus avantageuse rive gauche avec des risques d'interruption de trafic assez fréquents. Sur le port, la circulation est limitée à 10 kilomètres/heure, parfois 5 km/heure avec des arrêts incessants à cause des passages à niveau inexistants.

Par ailleurs, l'ensemble n'est pas électrifié, obligeant là encore toutes sortes de manœuvres et de complications qui viennent réduire la performance du réseau ferroviaire. On a donc un port avec un réseau très peu performant, comparé aux ports du nord de l'Europe ou même à celui de Dunkerque. Donc, d'un côté, on veut construire, pour certains, une nouvelle autoroute en disant que de toute façon on ne peut rien faire sur le réseau ferroviaire et de l'autre, on a un réseau portuaire qui s'apparente à un chemin vicinal.

Il y a bien une profonde disproportion qui peut être comblée, non pas en créant encore et encore des routes, mais par des investissements sur les réseaux ferroviaires portuaires qui sont plus à la portée.

Pour rappel, Dunkerque est la gare ferroviaire la plus importante de France. Travailler sur des points précis peut marcher.

C'est là une réponse possible qui concerne des millions de tonnes sur le territoire. Par ailleurs, des innovations sur les services ferroviaires sont également possibles. Le port de Nantes l'a montré avec la création d'un opérateur ferroviaire de proximité qui lui a permis d'augmenter très considérablement la part du mode ferroviaire sur son port.

Enfin, le triage de Sotteville gagnerait aussi largement à être réutilisé. Il permettait au début des années 2000 de trier près de 2 000 wagons par jour et offrait une réponse ferroviaire aux entreprises qui envoyaient des lots réduits de quelques dizaines de tonnes par jour ou par semaine. D'autres pays en Europe n'ont pas vu du tout leur fret ferroviaire s'effondrer, comme en France. Ce n'est pas quelque chose de fondamental au fret ferroviaire, c'est un fait français. Donc, il faut que l'on s'attache à travailler là-dessus, comme alternative aux modes routiers. Le rôle de la Métropole peut être alors de faire pression sur l'État, sur les financements du plan de relance pour réactiver ce triage où pourrissent actuellement des centaines de locomotives en déshérence avant d'aller à la décharge.

Sur le réseau routier, la question du tunnel de la Grand'Mare est souvent évoquée. Les fermetures du tunnel sont fréquentes pour deux raisons. Des travaux ont lieu le plus souvent la nuit, ce qui oblige à des déviations. De plus, il y a une interdiction de provoquer de la congestion parce que le tunnel n'est pas aux normes et ces travaux ont vocation à le mettre aux normes. Donc, si la commission, chargée de statuer à l'issue des travaux, accepte qu'il y ait de la congestion dans le tunnel, il n'y aura plus de déviation pour éviter le tunnel. Les choses peuvent aussi évoluer et parfois, en misant sur l'existant.

<u>Monsieur NAIZET</u>, intervenant pour le groupe de la « majorité métropolitaine : socialistes et citoyens rassemblés », souhaite appuyer sur l'aspect sociétal de ce projet.

En préparant ce Conseil et en mesurant aussi la portée de ce vote, il s'est interrogé sur le sens même de son engagement, car au fond, le choix qui est posé, c'est plus que 41 kilomètres d'autoroute à un milliard d'euros, c'est celui d'un changement de modèle.

Il fait, pour sa part, l'expérience de son premier mandat. Il croit que la tâche de sa génération, et il ne s'agit là ni de sectarisme, ni de fanatisme, c'est de répondre au défi du changement climatique. Ce dont il est absolument certain, c'est que si on ne fait rien, ou si on fait comme avant, avec des projets du siècle dernier, on va droit dans le mur et alors, on pourra toujours débattre et s'engager, il sera malheureusement trop tard.

Aujourd'hui, tous les indicateurs sont au rouge et la planète craque de partout. Il lui semble que sa responsabilité et celle des élus, c'est aujourd'hui d'assumer cette part de risques et d'inconnues pour tracer un horizon nouveau. Cela impose de faire des choix, certes durs, et cela n'exclut pas de créer une nouvelle forme de valeurs et de trouver des nouveaux chemins de croissance.

La délibération présentée n'est pas seulement un retrait du tour de table financier. Elle est dans l'alternative, qu'il trouve crédible, afin de répondre aux problématiques de mobilité au sein de la Métropole, tout en la préparant activement au défi majeur du siècle, celui du réchauffement climatique.

Enfin, il a, pour sa part, été élu sur une liste à Rouen qui a pris l'engagement, au premier comme au second tour, de ne pas faire le Contournement Est. Il joint les actes à la parole et annonce qu'il votera pour cette délibération et contre le Contournement.

<u>Monsieur BONNATERRE</u>, intervenant pour le groupe « Élus indépendants pour une Métropole des territoires », salue les personnes qui suivent les débats sur les réseaux sociaux. Il résume le fond de sa pensée pour un vote qui est extrêmement important.

Avec celles de Madame Marine CARON, Messieurs DELALANDRE, VENNIN, GRISEL, la voix qu'il a le plus écoutée est celle de Monsieur CHAUVIN, Vice-Président chargé de la voirie et des

infrastructures, Maire de Saint-Martin-de-Boscherville, qui, en cette séance, est ignoré et marginalisé car il dit le contraire de ce qui est présenté. Ce résumé est à l'image de la démocratie présentée à la Métropole depuis ces derniers mois. Son groupe a découvert, il y a quelques secondes seulement sur Twitter que, d'ores et déjà, 42 collègues du groupe socialiste ont annoncé à « Paris Normandie » leur vote, leur prise de position. Ce grand journal local, puisqu'il dispose de cette information, communique actuellement dessus alors que le débat est toujours en cours et que les concitoyens pensent que les échanges entre élus ont vocation à les éclairer. Mais clairement ces collègues ont fait le choix de leur parti, de la ligne, du dogme, de suivre le chef pour poser déjà leur vote de ce soir dans la presse de demain. Ces méthodes sont d'un autre temps.

Beaucoup d'éléments techniques ont été amenés.
Mais cette séance, c'est tout d'abord, un reniement des engagements du passé sous l'influence puissante de Greta THUNBERG sur le Parti Socialiste de Seine-Maritime.
C'est aussi un renoncement au développement du territoire et à sa projection dans l'avenir, comme l'a évoqué Monsieur DEMAZURE.
Il y a malheureusement beaucoup d'autres renoncements à des projets structurants sur le territoire, qui ont été le fruit de ces seulement quelques mois de recul et de destruction des projets portés par le passé, portés d'ailleurs par beaucoup de collègues qui siègent aujourd'hui dans la majorité.

Il dit que Monsieur le Président habille aujourd'hui, du changement d'idée, de l'évolution personnelle, cette petite tambouille politicienne, faite trois mois avant les élections municipales de Rouen. Mais Monsieur BONNATERRE sait qu'elle est évidemment beaucoup plus récente que cela et beaucoup plus contingente que cela.

Il souligne que la majorité métropolitaine, majorité rouennaise, use et abuse, tout le temps, des termes de « co-construction », de « démocratie directe », de « concertation », sauf lorsque c'est vraiment important.
Il y a eu des concertations pour la statue de Napoléon, la couleur des poubelles. Il y a eu des interventions et concertations pour les affiches des Fast Food. Tous ces sujets semblent plus importants que le Contournement Est qui, lui, n'a fait l'objet d'aucune concertation particulière. Alors même que le débat public dans sa forme légale organisée par l'État a eu lieu, que la justice administrative a tranché, la majorité métropolitaine fait semblant d'ouvrir et d'élargir le débat pour en fait, mieux l'enterrer.

Il demande à Monsieur le Président, et à sa majorité si friande de démocratie participative et d'écoute de la population, de faire confiance à ceux qui ont l'habitude de consulter leur population en permanence sur des projets municipaux, d'écouter les habitants et de les consulter. Le Code Général des Collectivités Territoriales donne un outil juridique, il faut l'utiliser. Il n'est pas, sur ce dossier de 40 ans, à 4 mois près. Il y a un rendez-vous démocratique au mois de juin.

Ce soir, la seule décision qui devait être prise et la délibération propose d'y renoncer, c'est le financement du Contournement Est. Tout le reste, tous les appels sont soit purement démagogiques, soit irréalistes et, surtout, ne dépendent pas de la Métropole, mais d'autres institutions. Il dit à Monsieur le Président qu'il se défausse de ses responsabilités sur d'autres, qu'il réalise le triple exploit de ne pas vouloir réaliser le Contournement Est tout en voulant créer un nouveau péage, péage dont il dénonce l'existence sur ce même Contournement, et qu'il s'agit d'écologie punitive dans toute sa splendeur.

Une partie de la majorité est depuis longtemps hostile à cet aménagement. Elle est cohérente. Monsieur BONNATERRE souligne qu'il n'a pour sa part, aucun problème à siéger à leurs côtés. Il connaît de longue date leurs différences et ne leur en fait pas grief, comme cela a pu être fait par certains collègues qui ont eu tort. Cela fait longtemps qu'ils sont sur des positions différentes. Mais, ce n'était pas le cas de Monsieur le Président, ni celui de nombreux élus de sa famille

politique qui vont, il le craint, pour beaucoup d'entre eux, renier leurs convictions, leur vote, leur parole et leurs mandants.

Le territoire mérite bien mieux que ces arrangements. Monsieur BONNATERRE explique que ces élus en seront tous collectivement comptables devant les habitants. Il pense que beaucoup de collègues maires, quel que soit leur groupe, quelle que soit leur sympathie politique nationale, sauront ce soir faire fi de cela et se montrer libres. Ce sera en tout cas son cas et celui de nombreux de mes collègues. Afin que ce vote soit vraiment libre, vraiment éclairé, vraiment transparent vis-à-vis des habitants, Monsieur BONNATERRE demande de voter, comme il en a le droit, au vote au scrutin public, comme cela s'est passé d'ailleurs au Département de Seine-Maritime il y a quelques semaines, afin que chaque élu, chaque représentant du peuple puisse ici se prononcer en conscience et en transparence pour que les habitants, les entrepreneurs sachent dans la clarté et la transparence qui vote quoi.

Monsieur le Président, concernant le vote à scrutin public, indique avoir eu l'occasion d'en parler en réunion des présidents de groupe. Il y a eu un consensus très large pour dire que sur des sujets aussi importants, il était très nécessaire que le vote soit tout à fait transparent et sincère et que chacun puisse savoir qui a voté quoi.

Monsieur PELTIER, Maire d'Isneauville, s'exprime au nom du territoire qui souffre de ce manque de contournement.

Pourquoi faut-il encore débattre sur ce sujet qui date depuis de nombreuses années et qui est attendu par 80% de la population ? C'est un retour de combien d'années en arrière qui fait fi de tout le travail effectué et qui ne prend pas en compte toutes les réalités.

Ce dossier a été étudié. Toutes les études ont été réalisées et menées à leur terme : enquêtes publiques, réunions publiques, recours au Conseil d'État. Toutes les procédures ont été réalisées et respectées. Tous les feux sont au vert pour, enfin, faire aboutir ce projet indispensable au développement de la Métropole et au-delà.

Or, il est proposé de faire de nouvelles études qui ont la même problématique et on repart pour 20 ans. Pendant ce temps, la région s'étouffera.
Il ne devrait pas y avoir de débat, mais prendre acte du début des travaux. Tout débat est toujours intéressant, mais quand il est clos et qu'il n'a rien à apporter, il ne devrait pas être, sauf pour éviter d'agir, de prendre du retard dans le développement du territoire. On doit au contraire aller vite pour rattraper le retard pris et préparer l'avenir des générations à venir. Le monde d'après ne doit pas être celui d'avant, certes, mais doit tenir compte du monde dans lequel on est et qui sera celui de demain.

Comment imaginer que le grand port HAROPA, qui met Rouen au cœur de ce grand projet, ne soit pas relié au réseau routier digne des ambitions ? Tout ne pourra pas passer par le fleuve ou le rail. Du porte à porte est à assurer sur tout le territoire. Au-delà du port, des zones d'activités et de compétences métropolitaines ont été positionnées et organisées en pensant accessibilité rapide au réseau routier.

La Plaine de la Ronce a bien été positionnée là où elle est en pensant Contournement. Comment imaginer cet espace économique bloqué par le tunnel, obligeant tout le trafic et les acteurs économiques à traverser Rouen centre, en passant par toutes les communes en amont, ou être dévié au Pucheuil pour arriver par l'ouest largement saturé à ce jour ? En ne faisant pas le Contournement, on programme la Plaine de la Ronce à devenir une friche.

En matière d'environnement et d'écologie, les élus sont tous concernés, conscients des enjeux, et acteurs des communes. Mais ce n'est pas en supprimant les routes que la pollution sera supprimée. Il y a, sur le territoire, des secteurs industriels de l'automobile très forts qu'il faut protéger, qui doivent continuer leurs recherches pour innover dans des véhicules moins polluants. Les véhicules resteront le moyen, aux personnes comme aux marchandises, de faire du porte à porte. Les embouteillages sont récurrents et le réseau routier avec ses ponts est très fragile. Monsieur PELTIER rappelle l'accident sur le pont Mathilde. Un accident ou incident, sur Rouen ou aux abords, bloque complètement la ville, sans parler du tunnel qui est fermé très régulièrement.

La fermeture du tunnel crée des bouchons sur tout le secteur nord et déverse un flot de véhicules sur toutes les routes secondaires au milieu des habitations. En plus de la pollution, il y a des risques d'accidents importants. Le bilan écologique a démontré que l'impact était nul, voire positif. Il sait que chacun peut interpréter différemment ces chiffres. L'écologie ne doit pas être le seul critère d'appréciation. L'attractivité du territoire, tous les secteurs économiques sont demandeurs ainsi que 80% de la population. Comment imaginer et accepter que seule la Métropole aurait le savoir et la vérité ? Le débat démocratique ayant eu lieu, il s'était bien dégagé un consensus.

De plus, dans la délibération proposée, à deux reprises, il est demandé aux autres collectivités de respecter leurs engagements. Comment est-ce possible alors que la Métropole ne tient pas ses propres engagements ? Chacun doit prendre sa décision en toute conscience, en pensant à l'avenir et non pas par principe. Revenir sur une telle décision serait un non-sens politique et la mise en lumière du non respect des signatures individuelles et collectives. Que penser de la parole politique !

<u>Monsieur le Président</u> remercie Monsieur PELTIER pour son intervention, mais apporte une précision technique. Il rappelle que deux collectivités et un EPCI ont été sollicités par Monsieur le Préfet pour se prononcer. Il est donc compliqué d'entendre, dans la même phrase, que le débat a déjà eu lieu, qu'il ne devrait pas y avoir de débat et d'avoir une sollicitation.

Il y a eu une délibération en décembre 2016, mais depuis, il n'y a pas eu de délibération sur un montant précis de financement au niveau du Conseil métropolitain. C'est l'une des raisons pour lesquelles le Préfet sollicite les collectivités. On a le droit d'être d'accord ou de ne pas être d'accord sur le fond, mais Monsieur le Président rappelle le cadre juridique des débats, parce que celui-là ne souffre pas de contestation.

<u>Monsieur WULFRANC</u>, intervenant pour le groupe « La Métropole des communes – les élus municipaux pour une métropole citoyenne sociale et écologiste », dit n'être ni ingénieur des Ponts et chaussées, ni comptable, ni juriste, mais il aimerait, sous cette égide, remercier un certain nombre de collègues de la simple honnêteté qui est la leur, non pas en tant que porte parole d'un groupe politique, mais en tant que simple maire.

On est bien évidemment face à des collègues qui ont une responsabilité de maires, engagés par rapport à leurs mandants et, qu'il s'agisse des collègues des plateaux nord, des plateaux est, de la rive gauche de Rouen, tout un chacun est confronté à ces problématiques d'aménagement du territoire qui, peu ou prou, pèsent sur la vie quotidienne des populations.

C'est d'ailleurs à ce titre qu'il a, en son temps, avec les maires de Saint-Etienne-du-Rouvray et de Oissel, mais aussi avec les maires de Sotteville-lès-Rouen et de Petit-Quevilly, attiré l'attention sur la nature de ce projet qui, à force d'évoluer, en venait à contrarier fondamentalement les intérêts en

matière d'environnement, en matière de santé publique, d'une partie non négligeable de la population métropolitaine.

Il ne veut pas rentrer dans la virulence de propos qu'il a entendus, par exemple de l'ex-bras droit de Monsieur FABIUS, personnage éminent, qui, en son temps, disait que ce trajet du Contournement était la moins mauvaise solution, mais qui, intrinsèquement, avouait qu'il était porteur de lourdes atteintes à l'environnement, à la santé des populations, qui se sont révélées au fil des débats démocratiques.

Pour sa part, il voudrait souligner, peut-être de manière un peu trop incisive, qu'il a toujours considéré que ce projet de Contournement, à force de ne pas écouter ceux qui étaient le plus impactés par ce tracé, s'apparentait à un projet de classes qui renvoyait dans les villes populaires de la rive gauche toutes les difficultés, en matière notamment de circulation, de santé, d'atteinte à la santé publique, les conséquences de 40 ans d'inactivités en matière de déplacements sur l'agglomération.

Il a eu le sentiment pendant trop longtemps de ne pas être écouté. Il convient d'apporter des solutions soutenables à l'échelle de l'agglomération pour l'ensemble et dans l'intérêt de l'ensemble des populations, ce qui n'est pas le cas avec ce dossier auquel les élus vont apporter une conclusion ce soir.

En même temps, un certain nombre de préoccupations majeures, comme l'état sanitaire des populations ou la protection de la biodiversité sur le territoire, se sont faites citoyennes, de telle sorte que, tout à la fois, les inégalités sociales et les inégalités en matière de qualité de vie, de bien-être, partout sur le territoire de la Métropole, apparaissent aujourd'hui comme des horizons qu'il faut impérativement atteindre.

Il voudrait aussi souligner que l'intérêt des entreprises a été de longue date mis en avant pour justifier ce Contournement. Il faut avoir à l'esprit que les élus, ou du moins beaucoup d'entre eux, qui s'expriment contre ce projet, sont des élus qui construisent, depuis bien longtemps, l'activité et le dynamisme économique de l'agglomération, qui construisent l'emploi dans la Métropole. A côté de cela, ces mêmes élus ont été les premiers impactés par les actes de désindustrialisation qui ne cessent de fleurir malheureusement depuis des décennies. Ils sont parmi ceux qui ont mis, y compris de leur budget, pour faire en sorte d'assurer un certain nombre de transitions économiques à l'échelle de la Métropole.

Il rappelle, par exemple, que la Ville de Saint-Etienne-du-Rouvray, dans les années 2000, a déboursé quelque 4 millions de francs pour permettre l'aménagement de la plateforme logistique Rouen multi marchandises.

Il ne peut donc recevoir comme contre-argument celui qui consisterait à lui dire qu'il est un empêcheur de tourner en rond sur le développement économique du territoire. De la même façon, il est un de ceux qui a déployé tous les efforts pour l'accueil des ménages salariés sur le territoire des communes.

Quand il lit les contre-arguments avancés, une autoroute à péage n'est pas seulement un frein psychologique pour les salariés aujourd'hui, c'est ni plus ni moins leur portefeuille qui est directement visé. De la même façon, quand certains évoquent la participation des collectivités pour aider les habitants à acquitter ce droit au péage, là encore on voit comment les deniers publics seraient à nouveau sollicités pour ouvrir droit à un équilibre à la fois social et économique du projet lui-même.

Il est juste et bon de ré-ouvrir ces voies de débat et de négociation qui s'inscrivent, tout en les nuançant, dans des orientations des pouvoirs publics, même si on en conteste les limites, notamment les limites auxquelles il a été fait référence sur le projet de loi climat et résilience. Mais il est temps, effectivement, de ne plus perdre de temps sur un projet qui présentait toutes les caractéristiques des parts du « tout routier » et son groupe a été constant depuis un certain nombre d'années. Il ne prétend pas être plus, ni tout autant écologistes que certains. Il est simplement, et par la voie des maires de la rive gauche, conscient aujourd'hui que l'équilibre entre développement économique, progrès social et bien-être des populations, à l'échelle de l'ensemble de la Métropole, doit ré-ouvrir une page de débat démocratique. Pour cela, il peut aussi s'appuyer bien au-delà de sa propre majorité qui va, ce soir, voter sur le désengagement de ce projet, parce que les propos des collègues, et il le répète en responsabilité de Maire notamment, doivent aussi être particulièrement écoutés. Il ne voudrait pas qu'ils se retrouvent dans la situation où il a été pendant de trop longues années, à savoir insuffisamment écouté, ignoré alors qu'il avait effectivement des problématiques lourdes à surmonter.

Monsieur WULFRANC pense que ce qui pourra être fait à l'échelle de la Métropole, pourra être démultiplié avec des arcs majoritaires qui pourront s'installer dans d'autres assemblées. On est à la veille du renouvellement d'un certain nombre d'exécutifs et il croit que l'impulsion donnée ce soir par la Métropole, doit aussi nourrir la réflexion d'arcs majoritaires dans les assemblées du Département ou de la Région, car là se joue l'avenir des populations et l'avenir du territoire.

<u>Monsieur GAMBIER</u>, *Maire de Déville-lès-Rouen, commence son propos en annonçant qu'il est favorable au Contournement Est et qu'il votera contre cette délibération.*

Bien que située à l'ouest de l'agglomération, la commune de Déville-lès-Rouen, mais aussi toutes les communes de la vallée du Cailly, sont très concernées par ce choix. La Métropole, au-delà des communes, est un ensemble d'infrastructures toutes reliées entre elles.

Lorsque le tunnel sur la Grand'Mare est fermé, et ce serait de plus en plus fréquent sans Contournement, ces communes voient une partie du trafic partir de Bois-Guillaume vers la Demi-lune et la route de Dieppe pour rejoindre le port et la rive gauche par le pont Flaubert. D'ailleurs, même si le tunnel est ouvert, elles récupèrent malheureusement une grande partie du trafic de camions qui ne peuvent plus passer par les quais de Rouen pour rejoindre le port.

Imaginer que le Contournement par l'ouest pourrait répondre à tous ces problèmes, c'est tout simplement tromper les concitoyens. Les habitants de la vallée du Cailly le savent, tant ils subissent les effets tous les jours.
D'abord, l'autoroute Rouen-Barentin est déjà totalement saturée. L'aménagement de la tête nord du pont Flaubert est tout simplement une urgence absolue pour la sécurité, pas pour accroître le trafic.
Imaginer le faire pour préserver une voie pour un bus haute qualité de service est étonnant à cet égard, d'autant plus que la voie ferrée Rouen/Barentin peut permettre un très beau cadencement si on réalise la nouvelle ligne Paris/Normandie.
Il rappelle que c'est la Métropole, la Ville de Rouen et la Région qui ont fait le choix d'aménager d'abord la tête sud pour permettre la réalisation du quartier Flaubert. Ce qu'il a regretté à ce moment-là. Il rappelle que le groupe de travail sur l'aménagement des mobilités du secteur ouest de Rouen n'a toujours pas rendu ses conclusions. Il est difficile de demander à l'État d'avancer si la Ville de Rouen ne dit toujours pas ce qu'elle veut faire autour du Kindarena ou sur le Mont-Riboudet.

Aujourd'hui, le choix est de faire ou non le Contournement. Monsieur GAMBIER demande de ne pas faire de diversion sur d'autres sujets, aussi importants soient-ils, sur lesquels il faut travailler et

pour lesquels il faudra du temps pour les finaliser. Étonnamment, d'ailleurs, la ZFE n'est pas évoquée alors qu'il va falloir la mettre en place et pour laquelle la réalisation sera extrêmement compliquée sans voie de contournement.

Il souligne que Monsieur le Président a longtemps été un farouche partisan de cette infrastructure. L'utilité publique de ce projet a été décidée après de longs débats et de longues procédures. Mais s'il estime que ce n'est plus d'utilité publique, Monsieur GAMBIER lui propose, au moins, de consulter les habitants.

Il lui demande de ne pas prendre la responsabilité de porter un mauvais coup durable au territoire, de le maintenir dans une situation d'exception par rapport aux autres métropoles de France qui ont toutes un contournement, voire pour certaines, deux contournements ; de ne pas prendre la responsabilité de détruire la parole de cette institution vis-à-vis des partenaires que sont la Région, le Département et, bien sûr, l'Etat au moment où on doit contractualiser avec eux pour d'autres projets.

La délibération de 2016 est un engagement de l'institution, elle doit être respectée. Enfin, il lui demande de ne pas prendre la responsabilité d'abîmer, encore un peu plus, la parole politique. Monsieur GAMBIER respecte ses engagements pour Rouen, il lui demande de respecter les engagements de la Métropole qui fédère 71 communes.

La continuité républicaine est essentielle pour porter des projets dans la durée. La rompre, c'est tout simplement paralyser la parole publique, l'action publique.

<u>Monsieur SPRIMONT</u>, *intervenant pour le groupe « Métropole Avenir », constate que ces débats autour du Contournement donnent l'occasion de commenter l'attitude des élus sur ce dossier, un thème abordé par Monsieur DELALANDRE, Monsieur BONNATERRE et Monsieur ROULY.*

Force est de reconnaître et de saluer la constance politique des élus écologistes et d'extrême gauche qui, sur le sujet, n'ont pas retourné leur veste au gré des opportunités politiques. Ils ont toujours été contre et Monsieur SPRIMONT pense que c'est bien d'avoir une colonne vertébrale.

A l'inverse, que penser des colistiers socialistes qui, lors du mandat précédent ont voté pour le Contournement et qui ont tous retourné leur vote ? En fait, ils ne votent pas par conviction, ils votent pour garder leur place auprès du chef de file. Si le chef de file change d'humeur ou d'avis, ils changent de vote. Il pense que cette attitude n'honore pas la fonction d'élu.

Monsieur SPRIMONT souhaite revenir sur le fond du dossier et sur deux points parce que le sujet est important. Madame DE CINTRE, colistière, l'a d'ailleurs rappelé à plusieurs reprises au Conseil départemental. Il la cite : « le Contournement Est est indispensable pour notre Métropole et indispensable pour améliorer la santé des Rouennais ».

L'opposition récente de Monsieur le Président au Contournement repose sur des arguments bien fragiles et en fait, Monsieur SPRIMONT en retient deux : le péage et l'absence d'effet sur la pollution.

L'argument de Monsieur le Président, selon lequel l'existence d'un péage sur ce Contournement va dissuader les camions et les voitures de l'emprunter, ce qui enlève toute pertinence à l'équipement, n'est pas faux. Le péage du Contournement Est est à prendre en compte pour évaluer la réussite future de cet équipement. C'est pourquoi, les élus avaient, lors de la précédente mandature, précisé que le Contournement devait être couplé à un péage de transit métropolitain pour contrôler automatiquement les véhicules qui n'emprunteront pas le Contournement ; idée rappelée par

Monsieur HOUBRON. Ce type de détection et de paiement automatique existe déjà dans plusieurs villes d'Europe. Il sera de toute façon mis en œuvre pour le contrôle ZFE de la Métropole. Il ne comprend pas pourquoi Monsieur le Président feint d'ignorer cette option dans la réflexion. Avec ce dispositif, le Contournement Est va prendre tout son sens car il s'intègre dans la politique ZFE, comme l'a précisé Monsieur GAMBIER.

Pour la majorité métropolitaine, le Contournement Est n'aura quasiment pas d'effet sur la pollution. Les documents semblent montrer que c'est un jeu à somme nulle où les améliorations, à certains endroits, sont compensées par des détériorations dans d'autres secteurs. Monsieur SPRIMONT dit à Monsieur le Président, qu'en tant que Maire de Rouen, il devrait reconnaître que le Contournement va faire baisser significativement la pollution sur Rouen et sur d'autres villes de la Métropole, où se concentre une forte densité de population, déjà impactée par la pollution liée au transport intra métropolitain.
Réduire la pollution là où elle est actuellement concentrée est clairement une amélioration significative, comme le montrent les documents. Il cite de nouveau Madame DE CINTRE qui affirmait lors des débats précédents sur le Contournement : « On constate une augmentation très forte de l'utilisation des bronchodilatateurs pour les enfants accueillis dans les crèches ». « Il est primordial de détourner le trafic de transit pour améliorer la qualité de l'air dans la Métropole ». La Métropole de Rouen, ses habitants et ses acteurs économiques, ont besoin de ce Contournement. Il est nécessaire de soutenir ce projet.

Avant de conclure, Monsieur SPRIMONT fait une dédicace spéciale à Monsieur GRISEL, Maire de Boos, qui a vraiment parlé avec ses tripes et pas par calcul politique. Ses administrés peuvent être fiers de lui.

<u>Monsieur LAMIRAY</u>, Maire de Maromme, souhaiterait partager avec les élus une partie du cheminement qui l'a fait avancer sur ce sujet et aborde plusieurs points :

- le premier point est la pollution de l'air générée par le Contournement. Quid de la disparition, conformément à la loi, des véhicules à énergie fossile ? C'est prévu pour 2040. Il faut savoir que la vente des véhicules électriques a doublé en 2019, la vente des véhicules hybrides a triplé. Puis, même si ce ne sont pas toujours des exemples, les Anglais se sont fixés comme objectif, zéro véhicule à énergie fossile dès 2030.
Certes, il y a les poids lourds. On n'est pas près de voir des poids lourds électriques. Néanmoins, les poids lourds à l'hydrogène sont loin d'être une utopie. Il informe que la Ville de Maromme s'engage dans cette démarche pour sa flotte, uniquement les poids lourds, tout cela en lien avec les contraintes de la ZFE qui arriveront dans quelques mois. D'ailleurs, il trouve que le périmètre de la zone ZFE, qui sera infranchissable demain par les poids lourds, a été évoqué un peu rapidement. Aujourd'hui, 16 communes se sont positionnées. Il a échangé, avec Monsieur le Président, sur la réflexion et l'hésitation qu'il avait à impliquer sa commune dès le départ, par manque de réponses à certaines interrogations qui sont partagées, d'ailleurs. Comment desservir ces entreprises, ce bassin d'emploi dans ce périmètre, à l'intérieur duquel il y aura des fortes contraintes ? On parle de 2021 pour les véhicules légers, 2022 pour le plus grand public, donc demain.

Même si les élus ont tous en tête les navettes et les véhicules électriques sur le dernier kilomètre, c'est un vœu pieu depuis de nombreuses années, mais au bout du compte, on s'aperçoit que l'on en est encore très loin.

Il entend, depuis 20 ans, les arguments sur les modes de transport plus économes en carbone, comme le fleuve et le ferroviaire. On en parle beaucoup, mais il ne voit aucune volonté des gouvernements successifs, parce que tout le monde sait que ces infrastructures routières et d'organisation autour du fleuve ne vont pas se jouer à l'échelle métropolitaine. Des millions sont

consacrés à ce Contournement Est, avec des chiffres qui, effectivement, ont déjà évolué au fil du temps et vont encore évoluer.
S'ils étaient fléchés sur les alternatives qu'il vient de citer, on serait bien loin du compte. Certains ont évoqué des chiffres sur la ligne Paris/Normandie. Ce sont des milliards d'investissement uniquement pour le territoire, pour arriver à organiser tous ces réseaux de transport intra-muros à l'intérieur du territoire, sachant qu'il est assez vaste, avec un urbain très dense, un périurbain et un périmètre rural de 45 petites communes qui composent la Métropole.

- le deuxième point porte sur la minéralisation des sols. Cette infrastructure va minéraliser des terres agricoles. Il a compté moins de 200 hectares, vraiment minéralisés, sur lesquels sera posé de l'enrobé. Cela a parfaitement été appréhendé par les élus du précédent mandat qui, il le rappelle, ont largement voté le PLUi où le Contournement Est était parfaitement inscrit avec le faisceau, son emprise foncière et les contreparties obligatoires imposées par les services de l'État, sans que cela ne choque personne pour compenser justement cette minéralisation des sols à l'échelle de la Métropole avec des espaces naturels. Aujourd'hui, le PLUi prévoit cela.

Monsieur LAMIRAY entend et comprend cet argument. Une délibération va être présentée par un Vice-Président, au sujet de la valorisation des friches industrielles, trop nombreuses qui s'entérinent dans des procédures administratives, avec des coûts astronomiques d'achat du foncier. Souvent, ce sont des terrains en liquidation judiciaire, souvent hyper pollués et très compliqués à dépolluer, avec des coûts, ce qui fait qu'à la revente, ce sont souvent des choses qui n'avancent pas pendant des dizaines et des dizaines d'années.

Pas sur la totalité, mais sur 200 hectares de ces friches industrielles, on pourrait imaginer les rendre complètement naturelles et y créer des forêts urbaines. Il le porte au niveau de sa commune, en centre-ville, où un square, un parc, aujourd'hui, a été multiplié par trois pour 18 000 mètres carrés, parce que, comme l'a évoqué Monsieur BEREGOVOY, les espaces de fraîcheur vont devenir importants. Il pense que l'on pourrait augmenter les espaces verts en cœur de Métropole, justement sur ces friches industrielles.

Il faut valoriser les grandes friches industrielles attenantes au port et porter ces terrains pour développer l'économie. Mais, les élus ont tous des poches un peu parsemées dans leurs villes qui pourraient être valorisées et naturalisées.

- le troisième point concerne les chiffres de l'enquête publique. Monsieur LAMIRAY n'est pas convaincu de la véracité de ces chiffres. Il a eu de nombreux échanges avec des associations militantes avec lesquelles il a souhaité débattre et écouter leurs arguments, « Effet de serre toi-même », les représentants de Greenpeace, l'association contre le contournement. Il constate que tout le monde se pose les mêmes questions sur le mode de calcul qui donne des éléments chiffrés du trafic avec ou sans le Contournement, sans trop savoir quel est le mode de calcul.

Les élus ont tous des argumentaires, se sont investis, ont travaillé leurs dossiers et apportent des chiffres qui sont le fruit d'enquêtes publiques. Mais comment arrive-t-on à ces chiffres ? Quel est le modèle de calcul avançant ces chiffres ?

Monsieur CHAUVIN a fait la démonstration qu'en organisant tout cela sous forme de tableau Excel, on faisait ressortir des chiffres qui étaient parlants, mais peut-être pas dans le sens voulu. Aujourd'hui, personne n'est capable d'expliquer aux élus le mode de calcul de ces estimations.

Monsieur LAMIRAY est inquiet des chiffres annoncés par le CEREMA dans l'enquête publique, car pour le barreau Barentin-Yvetot, les chiffres de l'enquête publique ont été particulièrement surévalués.

Au début des années 2000, les élus devaient trancher sur le pont Flaubert. Ils se sont donc appuyés sur ces mêmes chiffres d'études pour savoir comment articuler ce pont Flaubert avec l'A150. Mais, les chiffres ont été sous-évalués et aujourd'hui, le raccordement pont Flaubert-A150 est saturé.

- le quatrième point concerne la ZFE. Comment avoir une estimation de trafic, avec ou sans contournement, quand celle-ci n'intègre pas cet élément déterminant et concret qui va s'imposer dans quelques mois, sur 16 communes de la Métropole ? Elle n'entre dans aucun modèle de calcul. Contraindre des véhicules de ne plus rentrer dans un périmètre a forcément un impact qui va perturber les flux. C'est une équation, à son sens, où l'on a trop d'inconnues pour pouvoir étayer ces arguments, notamment sur les conséquences à l'est comme à l'ouest sur le trafic de manière globale sur la Métropole.

- le cinquième point concerne son vote. Monsieur LAMIRAY a toujours été pour ce Contournement, comme beaucoup de ses collègues. Il a voté, en 2018 au Département de Seine-Maritime, pour le financement et la réalisation de cet ouvrage.

Il a voté pour au Conseil métropolitain de 2016, pas précisément sur les 66 millions d'euros, mais d'une manière globale, sur le fait que la Métropole s'engage à travers une délibération pour le financement de ce Contournement.

Il a validé également la maquette financière qui posait les prospectives d'un PPI 2018-2028 et qui prenait en compte aux alentours de 55 millions d'euros, puisque les années passant, les services de la Métropole ont valorisé le coût initial, pour financer justement ce Contournement. C'était dans la maquette budgétaire du PPI 2018-2028 avec le maintien aux 71 communes.

Il a également voté, le 13 février 2020, et les élus ont voté à une très large majorité, à 80 %, le PLUi qui acte dans les documents d'urbanisme les emprises foncières qui doivent permettre la réalisation de cette autoroute, dont tout le monde avait connaissance de l'existence du péage.

Enfin, pour conclure, il remercie Monsieur MAYER-ROSSIGNOL de la possibilité qu'il a donnée à chacun, dans sa propre majorité, d'exprimer ses opinions, dans le respect des arguments respectifs, sans stigmatiser ou dénigrer celles ou ceux qui ne partageaient pas son avis en connaissant même, avec sincérité, la faiblesse ou la pertinence des arguments des uns et des autres. Le débat a été extrêmement ouvert comme jamais sur ce sujet et Monsieur LAMIRAY pense que c'est ce qui fait la qualité aussi de ce débat. Ce qui le conforte dans son idée que les élus peuvent vraiment faire de la politique autrement, sans rester enfermés dans une pensée unique. D'ailleurs, après la délibération d'Amazon, c'est la deuxième fois en moins d'un an que son groupe partage des points de vue différents avec les élus qui la composent. Il considère que c'est une force de former un collectif, tout en respectant les différences sur des sujets aussi importants que le Contournement Est.

Il considère qu'il n'y a pas d'un côté les écolos et, de l'autre, les irresponsables. En 12 ans, en tant que Maire de Maromme, il n'y a pas lieu de faire la démonstration que la sensibilité à l'écologie est omniprésente. A été annoncé le chiffre de plus de 50 000 tonnes de CO2 sur la réalisation de ce contournement. Il fait savoir que la construction de toute pièce du réseau de chaleur urbain de Maromme, qui raccorde aujourd'hui plus de 75 % de la population, représente plus de 10 000 tonnes de CO2 produits en moins. Il y a eu une politique très vertueuse sur les réseaux de chaleur et il en félicite les élus qui pilotent ce projet. On se rend compte que l'on peut aller chercher des économies de production de CO2.
Il ne souhaite pas que l'on oppose ceux qui seraient irresponsables et ceux qui seraient écolos. Il considère que les élus, à travers les discours quel que soit le positionnement, sont tous des élus responsables et sensibles à la protection de la planète.

Être pour ce contournement ne les dédouane pas de l'enjeu environnemental dont il pense que les élus ont pris la mesure. Pour sa part, il respecte et respectera les arguments de chacun et de chacune. Monsieur LAMIRAY annonce donc qu'il votera favorablement cette délibération.

Monsieur le Président apporte une précision technique sur un point qui concerne le PLUi. Il rappelle que tout projet déclaré d'utilité publique doit obligatoirement figurer dans un PLUi. Il est donc normal que le vote de février 2020 se soit porté sur un PLUi qui intégrait le projet de Contournement puisqu'il faisait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Monsieur MARTOT, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », souhaite rendre hommage aux écologistes associatifs, membres de plusieurs associations, « Effet de serre toi-même », Alternatiba, France Nature Environnement, et aux écologistes politiques, les Verts et Europe Écologie Les Verts car ils n'ont jamais abandonné. Ils ont toujours expliqué que construire une autoroute, c'était détruire des terres agricoles, détruire des arbres. Les impacts sur la nature étaient pour eux impossibles car, en réalité, les compensations ne réparaient jamais le mal fait.

Ensemble, ils ont donc milité. Monsieur MARTOT respecte l'engagement militant et les militants. En toute sincérité, ils ne défendaient pas d'intérêts économiques,mais des idées. Ils allaient sur les marchés et étaient fortement attaqués sur leur position à l'égard de cette autoroute à l'est de Rouen, il y a de cela quelques années. En ce qui le concerne, Monsieur MARTOT milite depuis plus de 25 ans contre ce projet.

Il constate, depuis maintenant plusieurs années, que la société a évolué. Une jeunesse s'est levée et a organisé des marches pour le climat. Elle clame aujourd'hui son envie de faire de la politique et de s'engager pour l'écologie et pour la défense du climat.
Cette prise de conscience générationnelle a influencé les parents, les grands-parents. Petit à petit, cette autoroute urbaine est finalement devenue comme le symbole de ce temps dont il fallait tourner une page. Les écologistes se sont retrouvés soutenus sur les marchés.

Monsieur MARTOT salue aussi la position de celles et ceux qui ont décidé de changer d'avis. Il se rappelle avoir fait, il y a quelques années, des débats avec les camarades communistes et socialistes qui défendaient ce Contournement.
Puis, il y a eu des discussions pour essayer de les convaincre.
Finalement, il ne peut pas reprocher à des camarades sincères d'avoir réfléchi, d'avoir peut-être écouté quelqu'un pour qui, il a beaucoup de respect et qui marque les engagements de ce que sont des militants de gauche, et il cite Jean Jaurès qui disait : « le courage, c'est d'aller à l'idéal et de comprendre le réel ».

Cette citation n'a jamais été autant d'actualité. Le courage, c'est d'aller à l'idéal, de vouloir sauver la planète. Comprendre le réel, c'est ne pas occulter ce qu'on constate depuis quelques années et confirmé par les scientifiques. Les écologistes le disaient, mais ils prêchaient dans le désert et peut-être n'étaient-ils pas assez crédibles. En tout cas, les scientifiques, les rapporteurs du GIEC ont trouvé que la biodiversité était menacée, que le dérèglement climatique et le réchauffement climatique étaient bien là. Et donc, comprendre le réel, comme le disait Jaurès, c'est prendre en compte cette canicule qui nous met en difficulté chaque été depuis maintenant plusieurs années. C'est prendre en compte, finalement, ces inondations qui sont de plus en plus incontrôlables. Il est donc urgent de comprendre ce réel. Monsieur MARTOT salue donc les élus de gauche qui ont bougé et pris en compte ce réel. C'est tout à leur honneur.

Il se satisfait de constater que c'est finalement l'écologie des solutions, l'écologie qui se bat pour la solidarité, l'écologie qui se bat pour la démocratie, qui rassemble les élus.

Les élections municipales ont eu lieu. Beaucoup de listes ont évoqué, dans les débats, la question de cette autoroute à l'est de Rouen, sujet qui dépassait leur commune, mais qui était un sujet métropolitain. La position sur cette question des maires élus était connue. Le débat a donc vraiment eu lieu. La démocratie s'est exprimée et le résultat de ces élections a montré qu'il y avait une défiance à l'égard de ce projet d'un milliard, écocide, climaticide.

On ne peut pas résoudre les problématiques actuelles en coulant du béton, en supprimant des terres agricoles, en coupant des forêts entières. Ce n'est pas comme cela que l'on va relever le défi qui est pourtant bien partagé. Un certain nombre de collègues sont d'accord avec ce constat, même si le vote n'ira pas dans le même sens que son groupe. Monsieur MARTOT le déplore et les appelle à mettre en œuvre cette cohérence qui fait tant de bien à la politique. Il comprend que les élus de droite, que les élus conservateurs qui ne veulent pas changer d'avis, qui ne veulent pas voir le réel, soient un peu fébriles ou agressifs.

Ce soir, un seul élu de droite, le Maire de Bihorel, a été agressif. Tous les autres se sont tenus dans le débat et chacun a utilisé les arguments qu'il trouvait justes. Monsieur MARTOT comprend cette fébrilité et à sa place, il serait également en colère. Ces élus ont eu, pendant de nombreuses années, toutes les manettes de l'État, de la Région, des départements, de la Ville de Rouen pour réaliser ce Contournement. Comment se fait-il que ce projet politique n'ait pas été réalisé en 50 ans ? L'impuissance politique explose dans ce débat. Ils n'ont pas réalisé les projets portés. Il pense que, prompts à dénoncer les dépenses publiques, ils ont retenu ce projet qui coûte extrêmement cher, dont le modèle économique ne repose que s'il y a un péage. Ce péage est venu à la rescousse pour équilibrer le modèle économique.

Donc, il faut tordre le cou à l'impuissance politique et mettre en œuvre les programmes des campagnes électorales. Beaucoup de listes se sont battues contre cette autoroute à l'est de Rouen et pour les alternatives.
Monsieur MARTOT est heureux de voter pour cette délibération, de voter pour l'écologie des solutions.

Les élus sont devant leurs responsabilités. Il ne s'agira pas de mettre 50 ans pour mettre en œuvre les alternatives qu'ils veulent mettre en œuvre rapidement car il est nécessaire de trouver des alternatives au tout routier, pour inciter les gens à lâcher leur voiture. Il faut du train, des transports en commun. On a besoin de ce budget pour mettre en œuvre toute cette politique qui est plébiscitée, par la jeunesse notamment.

Monsieur MARTOT souhaite vivement que cette délibération soit approuvée et que la jeunesse soit fière aussi de cette génération qu'elle a pourtant bousculé quand elle a organisé ses marches pour le climat. Il est fier d'une majorité qui affronte le réel, qui propose des solutions et qui devra les mettre en œuvre car elle n'a pas le droit d'échouer.

Il conclut en demandant aux élus s'ils ne pensent pas que l'État aura besoin de ces 246 millions pour affronter le contexte Covid. Monsieur MARTOT estime que, si on peut faire économiser l'État d'une infrastructure inutile, qui détruit l'environnement et qui ne résoudra pas le problème de la traversée des camions au centre de Rouen, on pourra être fier du vote des élus métropolitains qui se tournent résolument vers ce monde d'après. Il faut que cette écologie des solutions, combattue par les conservateurs, se mette en œuvre. Si la délibération est adoptée, ce ne sera pas une minorité qui l'aura décidée toute seule, mais une majorité autour d'un projet qui rassemble et ce sera donc bien la démocratie qui s'exprimera.

Il souhaite vivement que cette délibération soit très largement approuvée pour que tous soient rassemblés autour de cette écologie politique et sociale et peut-être, pour les camarades socialistes qui hésiteraient, se souvenir de la phrase de Jaurès.

Madame FLAVIGNY, Maire de Mont-Saint-Aignan, partage les convictions de ses collègues et votera pour le Contournement, donc contre la délibération proposée.

Elle verse au débat son interrogation concernant la contradiction entre le fait de défendre une zone à faible émission, une ZFE, et le fait de ne pas donner suite au Contournement si le vote n'y était pas favorable.

La Ville de Mont-Saint-Aignan s'interroge et ne s'interdit pas de rediscuter le périmètre de la ZFE récemment défini, car si la commune s'est retrouvée dans cette zone à faible émission, Madame FLAVIGNY a compris aussi qu'elle n'était pas obligée de s'y maintenir, sauf si l'État devait l'y contraindre dans l'avenir.

Sa commune est très éco-sensible, fière de son environnement de grande qualité. Elle s'est engagée aux côtés de la Métropole dans de nombreuses démarches, telles que Cit'ergie ou encore la COP21. Mais Madame FLAVIGNY réitère qu'elle votera contre la délibération proposée. Elle est profondément pour faciliter l'accès à l'emploi, pour soutenir les entreprises et aussi pour permettre de mieux desservir toutes les infrastructures portuaires.

Madame BOULANGER, Maire de Canteleu, souhaite parler d'opportunité. Cela fait presque 4 heures de débat sur ce sujet. Plusieurs fois, des chiffres ont été évoqués. Il a souvent été demandé si les chiffres étaient réels ou pas.

Les élus sont aussi des gestionnaires d'argent public. Il s'agit, avec cette délibération, de voter la participation de la Métropole qui s'élève à 66 millions d'euros pour un projet d'un montant d'un milliard. Mais, à coût constant, on est plutôt autour de 70 ou 75 millions d'euros.

Elle aimerait quand même attirer l'attention sur le fait que l'on ne peut pas être complètement indemne de ces chiffres. Si ce projet garantissait un succès, une réussite, si l'on était certain qu'il empêcherait d'avoir des bouchons en centre-ville, s'il garantissait que les plateaux Est seraient complètement libérés des camions et des voitures, sans doute que cette délibération serait votée sans difficulté. Mais l'ensemble des éléments portés à la connaissance des élus, ne leur permet pas d'affirmer, avec une garantie certaine, qu'il y aura un succès après cet investissement colossal.

Elle souhaite que les investissements se fassent sur d'autres projets : sur la tête nord du pont Flaubert, sur les boulevards industriels, sur les aménagements entre Barentin et Rouen à travers le bus à haut niveau de service, sur la Sud III. Chacun sait qu'ils apporteront des améliorations nettes et sensibles au trafic au sein de l'agglomération.

Madame BOULANGER est persuadée qu'il ne faut pas financer cette infrastructure. La Métropole de Rouen restera une exception, une des rares métropoles qui n'aura pas de rocade. Et même si la Métropole finançait ce Contournement, elle resterait une exception avec un Contournement payant. Elle annonce qu'elle votera sans aucune difficulté cette délibération.

Madame DE CINTRE souhaite répondre à Monsieur SPRIMONT au sujet des propos tenus, il y a quelques années, au Département lorsqu'elle évoquait en effet la qualité de l'air à Rouen, qui est problématique, et dont le problème n'est toujours pas réglé. Des enfants sont toujours confrontés à

des problèmes d'asthme. Mais, sur ce projet de Contournement Est, un rapport d'expertise dit, au final, que l'on aura une augmentation de la pollution de 5 %. A ses yeux, cela semble suffisant pour re-questionner ce projet. Par ailleurs, les choses ont changé depuis 2018, notamment avec la plus grande crise actuelle jamais connue. Pour l'instant, elle est sanitaire, mais on sait pertinemment qu'une crise économique est à venir.

Pour sa part, elle est au quotidien avec les Rouennais, comme beaucoup d'élus sont aux côtés de leurs habitants. Mais pour les Rouennais qu'elle rencontre, elle considère que ce projet d'autoroute n'est pas du tout leur préoccupation première aujourd'hui. Au regard de la crise qui arrive, ils ont d'autres préoccupations et l'idée de mettre la plupart des moyens publics dans ce projet autoroutier ne semble pas du tout les convaincre.

En effet, il faut du courage pour accepter ce changement. Elle se pose une question : est-ce que l'on veut sauver cette planète ou pas ? Il y a un moment où il faut prendre les décisions, changer de paradigme. C'est effectivement compliqué et délicat. Ça bouscule et ça en agace certains, mais en cette période, il faut changer de paradigme. C'est de la responsabilité des élus et c'est le moment de le faire.

Pour améliorer la qualité de l'air, l'autoroute n'est sûrement pas la seule solution. On peut aussi le tenter par l'utilisation des nouvelles énergies, avec les moteurs électriques. On peut le faire en accompagnant les mobilités douces, en développant les infrastructures qui doivent être terminées, comme la tête nord du pont Flaubert, qui est un projet de moindre envergure, et en proposant les alternatives au tout routier pour le transport de marchandises.

Madame DE CINTRE assume le fait de changer d'avis, avec son intime conviction de le faire pour le bien d'autrui.

<u>Monsieur GRELAUD</u> adresse quelques mots, avec un peu d'humour, aux admirateurs de Jacques DUTRONC et de la chanson « L'Opportuniste ».
Il leur dit son admiration quand il les voit manier aussi aisément le reniement, le revirement, le retournement et le renoncement. Cela l'a d'ailleurs renvoyé un peu en arrière, au moment du débat sur le PLUi.
Admiration aussi quand il les voit soutenir, avec la même assurance et le même aplomb, le contraire de tout ce qu'ils disaient, il y a seulement deux petites années.
Admiration enfin quand il les voit sacrifier, sur l'autel des petits accords électoraux et politiciens, les enjeux économiques, les enjeux de cadre de vie et de sécurité de la Métropole et d'une grande partie de ses habitants, comme cela a été rappelé par Messieurs GRISEL et VENNIN.

Mais, cette admiration a bien évidemment un goût amer, très amer, car elle est synonyme d'erreur, qui va coûter, qui va engager et qu'ils ont traînée pendant 40 ans.

Amer car cette erreur éclabousse tous les élus, car elle renvoie une image d'hommes et de femmes politiques qui s'abandonnent à leurs petits jeux, leurs petits arrangements et leurs petits calculs sans se soucier des attentes et des préoccupations maintes fois rappelées.

Amer enfin car cette erreur, outre qu'elle marquera négativement la Métropole, marquera aussi une étape supplémentaire dans le divorce, progressif mais inéluctable, entre les concitoyens et la classe politique.

La responsabilité des élus est donc grande. Monsieur GRELAUD entend ce que disent les anti-Contournement récemment convertis, qui parlent de leur prise de conscience devant le monde qui change, un monde que les pro-Contournement n'auraient pas vu.

Leur prise de conscience est bien tardive et trop tardive pour être crédible. Cette prise de conscience, c'est surtout le moyen de se donner bonne conscience. C'est le paravent pour dissimuler et cacher les véritables raisons d'une volte-face. La Métropole ne peut pas être l'otage des accords électoraux d'une seule commune. Ce n'est pas digne, ce n'est pas décent et ce n'est pas démocratique pour une Métropole qui est riche de tous ses territoires.

L'erreur est humaine. Elle n'est pas grave en tant que telle. Mais, devant près de 500 000 habitants de la Métropole, Monsieur GRELAUD demande aux élus de faire en sorte qu'elle ne soit pas coupable. Il cite AUDIARD qui disait : « les conneries, c'est comme les impôts, on finit toujours par les payer ». Et pour conclure, comme AUDIARD, en faisant référence au contexte Covid, il rappelle que, malheureusement et manifestement, il n'y a pas que le virus qui mute.

<u>Monsieur SOW,</u> intervenant pour le groupe de la majorité métropolitaine : socialistes et citoyens rassemblés, annonce qu'il votera contre ce Contournement Est.
Il ne revient pas sur les propos outranciers prononcés au début de ce débat, qui étaient un peu vains. Il dit juste que toutes les opinions sont respectables. Il y a autant d'arguments pour que d'arguments contre. Il renvoie au texte de cette délibération qui, contrairement à ce qu'il a pu entendre, est très didactique et démontre les enjeux économiques et écologiques.

Il souhaite surtout revenir sur le positionnement du débat et sur la position de son groupe.
Nombreux sont ceux parmi les membres à être des élus, mais à être aussi des chefs d'entreprise. Il a trouvé fort désagréable de subir une campagne s'agissant des pro-contournement qui était parfois bizarre. On lui a expliqué matin, midi et soir, que si l'on n'était pas pour le Contournement Est, finalement, on n'avait rien compris à l'entreprise et on ne savait pas ce que c'était l'économie.

Il ajoute que d'éminents représentants du Département et des chambres consulaires ont quasiment pratiqué des injonctions à voter pour ce Contournement Est. Il est élu à l'Économie et au Commerce de Rouen. C'était parfois les mêmes qui expliquaient que l'on ne comprenait rien à l'économie et au commerce et qui laissaient des lettres mortes quand, à la ville, on leur demandait du soutien pour les entreprises, pour les commerçants et les artisans de proximité.

Parfois, entre les paroles et les actes, il y a des trous béants qu'il tient à stigmatiser. Monsieur SOW se pose des questions, quand il voit la Ville de Rouen demander un soutien financier pour les commerçants et les artisans et la Chambre de Commerce et d'Industrie répondre qu'il n'y a pas d'argent pour soutenir le commerce de proximité, alors que depuis des jours, voire des semaines, des pages entières dans la presse quotidienne sont achetées pour faire du lobbying pour ce Contournement.

Il exprime sa fierté d'appartenir à ce groupe, parce que, dans la presse encore, il y a eu une campagne assez difficile à vivre sur le fait que, il cite : « Nous voterions dans notre groupe comme des moutons, que nous voterions finalement sans réfléchir et que nous suivions un chef sans avoir aucune réflexion sur ce Contournement Est ». Or, Monsieur LAMIRAY a fait la démonstration la plus éclatante du contraire. Ils appartiennent au même groupe et, pour autant, sur un sujet aussi important, ils ont des positions totalement contraires, ce qui prouve que ce débat est totalement libre et apaisé et qu'il y a une liberté de vote.

Monsieur SOW remercie Monsieur le Président, ainsi que Madame BOULANGER et Monsieur BARON, présidents du groupe, de permettre d'avoir, sur de tels sujets, cette liberté de parole et cette liberté de vote.

S'agissant de l'espace de conversation, Monsieur le Président rappelle, à chacune et à chacun, quelles que soient leurs positions sur le fond, qu'ils sont élus de façon démocratique, conformément au Code Électoral français et que des interpellations ou des moqueries ne grandissent pas leurs auteurs. On a le droit de ne pas être d'accord, de défendre avec virulence telle ou telle position. Cela peut se comprendre. Monsieur le Président essaie de faire en sorte que chacune et chacun, dans ses responsabilités respectives, puisse prendre la parole, puisse s'exprimer. Il croit, en l'occurrence, que l'auteur de ce commentaire assez médiocre a eu beaucoup de temps en début de séance pour s'exprimer. Personne ne lui a fait ce genre de commentaire alors que ses propos n'étaient pas toujours au-dessus de la ceinture. Monsieur le Président demande aux élus de rester à la hauteur du débat car ce genre de commentaire sur l'espace de tchat n'honore pas l'institution.

Madame ATINAULT, Vice-Présidente, apporte quelques réponses un peu plus techniques à ce débat qui a suscité tellement de questions et d'interrogations.

Elle a entendu de nombreux échanges concernant les émissions de gaz à effet de serre évaluées dans cette étude, etc., 50 000 tonnes ou pas 50 000 tonnes… Moins… ? Plus… ? La seule chose certaine, c'est que cette évaluation ne prend en compte que les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic, donc à l'extension des parcours et à l'accélération des vitesses. L'évaluation liée au carbone ne prend pas en compte la destruction des milieux naturels, qui sont des puits de carbone, ni les effets de la périurbanisation autour des zones d'échanges. C'est clairement indiqué dans l'étude.

Un autre sujet qui lui plaît beaucoup pourrait certainement faire l'objet d'autres débats. Elle aimerait que les élus puissent l'avoir en tête pour éclairer aussi leurs questionnements.

Au cours de la soirée, elle a beaucoup entendu que les pro-contournement seraient plutôt pour beaucoup de choses et les anti-contournement seraient à peu près contre tout. Personnellement, elle défend, avec constance, un modèle de développement plutôt respectueux de l'environnement et des humains qui s'y trouvent, notamment un modèle de développement qui permet de développer sur le territoire de la Métropole, de manière beaucoup plus forte qu'actuellement, l'autosuffisance alimentaire puisque cela fait partie des objectifs et de ses ambitions.

Pendant cette campagne et dans les premiers temps des élections, notamment lors de la semaine de la transition, le souhait de développer l'agriculture périurbaine, de développer une ceinture maraîchère autour du territoire, de développer l'autosuffisance alimentaire, de créer des espaces tests pour les agriculteurs, etc., a été évoqué.

Madame ATINAULT n'est pas certaine que ce projet, qui prévoit la destruction des 260 hectares de terres agricoles, contribue à ce développement d'autosuffisance alimentaire sur le territoire. Elle propose aux élus d'imaginer tout le potentiel de projets agricoles qui pourraient être développés, si les terres préemptées de manière anticipée par la SAFER, pour permettre les mesures compensatoires de ce projet, pouvaient être à nouveau utilisées. En fait, on pourrait récupérer plusieurs centaines d'hectares. Elle pense que, par les temps qui courent, dans une perspective de changement climatique, de pénurie ou même encore d'autres crises, la question de l'autosuffisance alimentaire, c'est aussi la survie des habitants de ce territoire.

Elle a entendu des mots un peu durs, comme « décadence », « égoïsme »… Elle met tout cela de côté parce qu'elle a infiniment de respect pour chacun des élus, malgré leurs différences sur ce sujet particulier. Quel que soit le résultat du vote, elle passera autant de temps, d'énergie et de conviction, à accompagner chaque commune et chaque projet dans cette transition énergétique et écologique. Mais elle aimerait aussi qu'ils puissent ensemble se remettre, de manière un peu plus globale, dans cette définition de l'intérêt général, qui peut être défini aussi selon l'individualité,

selon la famille, l'entreprise, la ville mais aussi, à plus large échelle, dans la région et le monde dans lequel on vit.

La question du changement climatique, c'est certes, aujourd'hui déjà, des effets constatés de part et d'autre sur la planète. C'est déjà, selon les données de l'ONU, 300 000 morts par an. Et si rien n'est fait, ce nombre de morts, lié au réchauffement climatique et aux différentes catastrophes climatiques, pourrait s'élever à 500 000 par an en 2030. Et 2030, c'est demain, c'est dans 10 ans. Il lui semble que, compte tenu de la gravité de cette situation, il est aussi un peu du devoir des élus d'essayer de contribuer, autant que possible, à enrayer cette catastrophe climatique qui menace.

L'intérêt général, c'est aussi prendre un peu de hauteur et regarder l'humanité dans son ensemble, et non pas simplement s'intéresser aux objectifs et aux enjeux locaux, même s'ils sont importants.

Elle salue l'engagement et la constance des associations de protection de l'environnement.

Elle comprend aussi l'engagement politique des uns et des autres mais elle voudrait aussi rappeler, qu'au sein de cette société, des citoyens, qui ne sont pas engagés dans des associations ou dans des partis politiques, s'inquiètent aussi pour leur avenir. Certains sont pour le Contournement Est de Rouen, mais aussi un certain nombre d'habitants, nombreux, silencieux, sont aussi contre cette infrastructure parce qu'ils ont envie de changer complètement de modèle de vie, de société et ils ont envie de faire leur part du colibri. Ce n'est pas parce que cet ensemble de citoyens est silencieux qu'il ne faut pas tenir compte de ses attentes.

<u>*Monsieur le Président*</u> *apporte une remarque technique sur la tenue du vote. Comme cela a été évoqué, il a eu plusieurs échanges avec les présidents de groupe au sujet de la tenue du vote. Il y a eu un consensus pour un scrutin public, de façon à ce que l'on sache qui vote quoi. Si chacun devait se prononcer, un par un, le vote durerait facilement entre trente minutes et une heure. Il est donc apparu préférable, avec les présidents de groupe, d'essayer l'outil Quizzbox qui permet une transparence totale et une simultanéité du vote. Si des personnes éprouvent des difficultés à utiliser l'outil, elles pourront s'exprimer pour donner leur vote de façon publique afin, que tout de suite, le vote soit parfaitement sincère, lisible et transparent.*

Un premier essai de vote électronique a été réalisé en début de séance. Il précise qu'il procédera à un deuxième essai avant le vote de cette délibération.

Ayant été interpellé à plusieurs reprises, Monsieur le Président pense qu'il est de sa responsabilité de donner, à la fois, son sentiment personnel et la façon dont les élus peuvent collectivement envisager les choses pour ce territoire dans le futur.

Tout d'abord, il remercie les élus, malgré les tensions et les invectives. Il met cela sur le compte de l'énervement des uns et des autres et de la passion qui les anime. Il espère que tout le monde comprendra que c'est un sujet très important et que les échanges aujourd'hui signifient combien il n'y a pas de consensus. Il y a bien des avis très différents, ce qui permet tout de suite d'écarter les commentaires ou les considérations qui viseraient à affirmer qu'il n'y a pas de débat. Si les élus considèrent qu'ils sont tous issus des urnes légitimement et s'ils admettent qu'il y a des positions très différentes et très divergentes, cela prouve bien que le débat était nécessaire, surtout pour un projet qui va les emmener sur une dizaine d'années. Pour le dire d'une façon historique, si ce projet est en débat et en discussion depuis 50 ans, avec des gouvernements de tous ordres qui se sont succédés et des majorités de tous ordres qui se sont succédées sur le territoire, s'il avait fait consensus, peut-être qu'il aurait déjà été réalisé. Donc, que l'on soit pour ou contre, il faut admettre que ce n'est pas un sujet qui fait facilement consensus et qu'il est assez logique que des expressions différentes s'expriment.

Monsieur le Président répond sur quelques points de fond.

D'abord, il est fait la critique essentiellement à son encontre que tout cela ne serait en fait qu'une réponse politicienne, une logique d'accords d'arrière-boutique, de petits accords électoraux, de petits arrangements entre amis pour sauvegarder des postes.

Ceux qui ont suivi la campagne municipale, puis métropolitaine, et ceux qui ne l'ont pas suivie, peuvent se référer à la presse. Ils pourront constater qu'en ce qui le concerne, il a exprimé sa position sur ce sujet très tôt au niveau municipal et au niveau métropolitain, bien avant tout accord politique. Ce sujet a probablement été l'un de ceux les plus débattus durant la campagne et municipale et métropolitaine. Il a probablement fait l'objet d'attaques, au sens démocratique du terme, les plus fortes de ses adversaires, tant au niveau municipal que métropolitain. Il a eu à répondre de son changement d'avis et de position très tôt, sur toutes les chaînes, sur tous les médias qui se sont intéressés aux campagnes électorales, y compris des médias nationaux, compte tenu du contexte lié à Lubrizol. La deuxième liste arrivée en tête à Rouen disait la même chose. Au niveau métropolitain, il souligne que, dès octobre-novembre 2019, il a travaillé au sein d'un « collectif métropolitain », rendu public en janvier 2020, donc bien avant toute élection, indiquant sa position sur l'enjeu du zéro artificialisation des sols. Cet enjeu d'accords électoraux n'est donc vraiment pas à la hauteur du débat.

D'une part, l'Établissement se prononce quand il le souhaite et pas en fonction d'injonctions extérieures.
D'autre part, au sein du groupe majoritaire, il est possible d'avoir des avis différents. Cela a été rappelé d'ailleurs, pour un autre débat, celui sur Amazon. Il lui semble important de prendre le temps et de respecter les avis des uns et des autres, y compris de ceux qui ont pu avoir des avis différents dans le passé et qui expliquent, parce que le monde change, pourquoi ils ont changé d'avis.

Sur le plan démocratique encore, la Métropole Rouen Normandie est la seule institution qui rend publique tous ses projets de délibérations de façon très claire et transparente. N'importe qui peut les lire, les utiliser pour faire pression et argumenter dans un sens ou dans un autre.

Enfin, il a toujours dit et répété publiquement, à l'occasion d'autres séances métropolitaines, qu'il ne faisait pas partie de ceux qui penseraient qu'il y a les bons et les gentils, le noir et le blanc, le bien et le mal.

Il a été frappé, à plusieurs moments du débat, de la certitude et de l'aplomb de certains. Mais pour un sujet à un milliard d'euros, avec tant de paramètres dont plusieurs des orateurs ont souligné la sensibilité des hypothèses, la fragilité des postulats, il lui semble qu'on a le droit d'émettre un certain nombre de doutes, de questionnements, d'incertitudes. Et Monsieur le Président revendique ce droit au doute parce qu'il est absolument convaincu que le doute fait beaucoup plus avancer que les certitudes.

Quand il parle de doute aux élus, il ne leur parle pas de discussions avec des formations politiques locales. Quand il parle de doute, le doute nourrissant le scientifique, il est donc allé voir des scientifiques, tels que Monsieur Jean JOUZEL, Prix Nobel, qui n'est pas membre d'une section politique gauchiste d'une commune de l'agglomération, ni membre d'une officine extrémiste écologiste. Il est président du GIEC local. Il est également allé voir Madame Laurence TUBIANA, qui n'est pas trotskiste révolutionnaire ou membre de Europe Ecologie Les Verts, ni même socialiste. Elle était Secrétaire Générale de la COP21 et de l'Accord de Paris en 2015.

Quand ces personnes vous disent « Ne financez plus ce type de projet !», est-ce que l'on a le droit d'avoir un doute et de se remettre en question ? Monsieur le Président et beaucoup d'autres se la sont posée. Il avait pour sa part absolument sous-estimé l'état du monde, l'état de la planète, les conséquences dramatiques du réchauffement sur la Terre, pas simplement dans des pays éloignés, mais y compris jusque dans la vallée de Seine même. Alors Monsieur le Président revendique, en prenant tous ces éléments en considération, que l'on puisse s'interroger et se dire, en conscience : quelle position prendre ?

En l'occurrence, ils se sont interrogés formellement, même s'il y a un certain nombre de conséquences politiques plus larges, sur le financement à hauteur d'environ 70 millions d'euros de cette infrastructure évaluée à environ 800 ou 900 millions, peut-être un milliard d'euros.

C'est l'un des projets les plus engageants sur le plan financier de la mandature. La question qui se pose est très simple : est-ce que, d'une part, sur ces six ans, le plus gros investissement de la mandature doit être placé sur ce type de projet et, d'autre part, sur un projet dont on voit bien, dans les débats, dans les arguments développés, y compris par des personnes favorables au projet, dont bon nombre d'hypothèses ne sont pas certaines, que l'on peut au moins s'appuyer sur l'expérience : l'A28 en allant vers Alençon, l'A150 en allant vers Barentin. On n'est peut-être pas obligé de faire les mêmes erreurs. On s'aperçoit qu'à chaque fois, les territoires ont des autoroutes magnifiques mais dont la fréquentation est très largement inférieure à ce qui était envisagé au départ.

Monsieur le Président essaie simplement de donner les raisons pour lesquelles il a été effectivement amené à évoluer.

Il souhaite ensuite aborder un point qui a été assez peu développé, à savoir le domaine économique et financier.
On peut entendre un certain nombre d'arguments économiques positifs. A plusieurs reprises, il a été dit que ce projet serait favorable à l'économie locale, qu'il permettrait un développement économique autour de l'autoroute, par exemple. Mais il pourrait porter préjudice aux commerces de centre-ville, comme on l'a vu sur d'autres centres commerciaux à l'extérieur des villes. Monsieur le Président souhaite partager son expérience. Ce matin même, il était en visioconférence avec Monsieur MARCHANI et Monsieur GABET, Directeur du Port, pour essayer de valoriser le territoire en vue d'attirer un investisseur étranger, pour implanter une usine de taille considérable et pour laquelle la Métropole est en concurrence avec d'autres territoires. A aucun moment, cet investisseur n'a parlé de problématique routière.

En revanche, cet investisseur leur a dit que le territoire était bien, mais moins bien que d'autres qui sont mieux embranchés ferroviaires et que, pour transporter les marchandises vers l'Allemagne notamment, il lui fallait du ferroviaire.
Il leur a également dit que le territoire était formidable mais le problème est le transport routier des matières premières du Havre jusqu'à Rouen, et qu'il aurait besoin de fluvial. Il a demandé si le fluvial serait développé.
Cet investisseur a enfin dit que le territoire était génial, mais qu'il y avait plein de friches polluées. C'est ce que l'on appelle du brownfield, et non du greenfield, c'est-à-dire que ce n'est pas un terrain directement utilisable pour les investisseurs. Il a besoin de 80 hectares, 120 hectares et il demande pourquoi ces friches ne sont pas dépolluées.

Sur le territoire, sur l'axe Paris-Rouen-Le Havre, on souffre d'un excès de camions. Rotterdam, Anvers, Hambourg sont les ports les plus compétitifs sur le plan économique de toute l'union européenne, sans parler des ports de Singapour et d'Asie.
Tous ces ports ont compris que leur intérêt écologique et économique était de miser sur le ferroviaire, sur le fluvial, sur le pipe, sur le canal Seine-Nord.

Monsieur le Président entend l'argument qui consiste à dire qu'il faut du temps pour passer sur le train et sur le fleuve, qu'on ne va pas pouvoir le faire tout de suite et qu'il faut donc commencer par faire la route. C'est un point de désaccord. Les élus font ce raisonnement depuis trop longtemps et, à chaque fois, continuent dans le même modèle qui n'est ni soutenable sur le plan écologique, ni même attractif sur le plan économique. Et le résultat aujourd'hui, à Rouen et sur toute la vallée de Seine, c'est que 80% des matières transportées le sont par camion.

Il faut donc changer de modèle, ce qui est difficile car cela implique des changements qui peuvent être et qui peuvent apparaître, à court terme, comme destructeurs, complexes, pénalisants et handicapants. Mais il constate simplement, si l'on change de focal et que l'on regarde ce qui se fait en Europe et dans le reste du monde, que ce déterminant de l'attractivité est majeur.

C'est pour cela qu'il réfute l'argument Amish et le côté : « Vous dites non à tout ». Dire oui à l'économie, c'est dire oui à l'économie de la Métropole pour une économie du futur, qui pourra s'appuyer sur des infrastructures du futur.
La Métropole est aujourd'hui en déficit de compétitivité, en déficit écologique majeur. Monsieur le Président a constaté dans les débats, à plusieurs reprises, que des intervenants faisaient comme si la déclaration de l'état d'urgence climatique n'avait pas été votée à l'unanimité, quelques minutes auparavant. Or, les mots ont un sens. L'état d'urgence climatique signifie que l'on doit tout faire pour honorer les engagements internationaux de l'Accord de Paris 2015 et de la Déclaration de Paris. L'objectif est moins 55% de gaz à effet de serre en 9 ans, soit moins 6% chaque année. Comment, intellectuellement, peut-on concevoir de voter à l'unanimité un engagement résolu vers cette trajectoire et, cinq heures plus tard, voter pour un projet qui augmente les gaz à effet de serre ?

Le courage, c'est de dire la vérité et, si on ne croit pas les politiques, il faut croire les scientifiques. Quand l'unanimité ou la quasi-unanimité des scientifiques du monde entier disent que, non seulement l'Accord de Paris de 2015 n'est pas suffisant, mais qu'aujourd'hui, 5 ans plus tard, on n'est toujours pas sur la bonne trajectoire, on peut s'interroger et ne pas considérer qu'il faut toujours remettre aux calendes. C'est extrêmement difficile. Mais ce raisonnement est suivi par des scientifiques, des associations ou encore la nouvelle génération.
D'ailleurs, les nouvelles générations des pays du sud s'adressent aux pays développés en leur reprochant une certaine hypocrisie dans leurs déclarations et engagements internationaux, car ils les empêchent de se développer comme ils l'ont fait, eux-mêmes, il y a 30 ou 40 ans, et comme ils continuent de le faire aujourd'hui, alors que probablement ils sont dans une situation économique et sociale qui n'a absolument rien de comparable avec la nôtre.

Monsieur le Président prend ensuite l'exemple de la Banque Européenne d'Investissement qui dit que, dans sa valorisation des décisions d'investissement, c'est-à-dire dans le choix des projets qu'elle financera aujourd'hui, demain, et pour les années à venir, elle a dû revaloriser non pas une fois, deux fois, mais dix fois, cinquante fois, cent fois ce que représente le coût du carbone pour l'économie et pour les sociétés.
Elle le fait en tenant compte des évolutions technologiques. Elle sait parfaitement que l'hydrogène et l'électrique se développent. Mais alors que le projet de Contournement Est ou d'autoroute A28/A13 prévoyait un coût moyen du carbone à 32 euros la tonne, sur les années 2024 à 2070, soit 46 ans, la Banque Européenne d'Investissement dit qu'en 2020, c'est 80 euros la tonne, en 2030, ce sera 250 euros la tonne, en 2040, ce sera 500 euros la tonne et en 2050 ce sera 800 euros la tonne. En faisant le calcul et en regardant la quantification de l'intérêt en termes d'investissements publics du projet, on peut constater que l'intérêt financier du projet est annulé par ces chiffres. En d'autres termes, aujourd'hui, ce projet ne serait pas financé par ces financiers qui, encore une fois, ne sont ni des philanthropes ni des idéologues.

Quand on dit que le monde change, ce n'est pas une idéologie, ni le résultat d'accords locaux. C'est simplement la compréhension de ce que disent des acteurs éminemment importants sur le champ économique.

Personne ne peut dire quel sera l'état des finances publiques demain et après-demain, en fonction de l'évolution de cette pandémie et de ses conséquences économiques et sociales.
Alors, si les élus étaient tous d'accord sur le fond, pourquoi accepteraient-ils de financer 70 millions d'euros, ce qui constitue le plus gros investissement public du mandat, alors que d'autres collectivités, comme le Département de l'Eure concerné par 30% de son trajet ou l'agglomération Seine-Eure, ont décidé unilatéralement de ne pas le financer alors qu'elles y étaient absolument favorables. La Communauté de Communes Inter Caux Vexin est également directement concernée. Pourquoi les habitants de l'agglomération devraient-ils payer, tout seuls, une infrastructure dont tout le monde s'accorde à dire qu'elle a un impact important de désenclavement, notamment dans la vallée de l'Andelle, sur le péage de Criquebeuf, sur le territoire de Seine-Eure et plus largement sur le département de l'Eure ? Ne serait-ce que pour cette raison, il semble à Monsieur le Président qu'il y aurait une raison suffisante pour, dans ces conditions, refuser de financer le projet.

Il comprend le point de vue de celles et ceux qui se sont exprimés, en particulier aux maires. Mais il a noté aussi qu'aucun ne s'était exprimé pour dire que cela représentait près d'un million d'euros en moins en investissements à destination des communes, pour l'aménagement des centres bourgs, pour les transports en commun radiaux qui permettraient de relier les différents plateaux, alors que tout est en étoile, pour l'aménagement des pistes cyclables, la protection de la biodiversité, la dépollution des friches, la sécurité intercommunale des transports. Le coût d'un tel projet, ce n'est pas uniquement 70 millions d'euros, c'est aussi le coût d'opportunités et il faudra assumer ce qui ne sera pas fait.

Il y a beaucoup de projets et d'infrastructures à long terme (le train, le fluvial), mais aussi à court terme (la sécurité, les infrastructures routières existantes) qui nécessitent des investissements majeurs immédiats sur lesquels il faut se concentrer.

Ces alternatives méritent des études et des travaux complémentaires. Monsieur le Président ajoute que, pour le Contournement Est, il est inexact de dire que tout est ficelé. On en est à l'écriture du cahier des charges pour choisir un concessionnaire. Ensuite, il y aura les procédures juridiques.

Le choix est tout simplement de décider, par choix d'intérêt général, mais aussi par considération d'opportunité, comparativement aux autres options qui s'offrent aux élus, où engager prioritairement l'argent public métropolitain.

Il connaît beaucoup d'élus qui sont sincèrement pour cette infrastructure parce qu'ils ont un certain nombre d'arguments dont ils sont sincèrement convaincus. Il s'agit de faire un choix et donc de prendre un risque, dans un sens comme dans l'autre.

Pour terminer, il précise qu'à aucun moment, il n'a souhaité forcer le vote. D'ailleurs, les Vice-Présidents se sont exprimés d'une façon assez libre. C'est le sens de la démocratie. Puis, en ce qui le concerne, il pense que si le monde change, on ne peut décemment pas proposer les mêmes solutions qu'auparavant. Le temps, le réchauffement, la communauté scientifique, la jeunesse obligent à faire des choix difficiles, parfois mal compris, qui doivent être accompagnés par des alternatives, par un travail rigoureux, exigeant, complexe. Les élus peuvent compter sur sa détermination et sur la détermination collective à mener ce travail avec chacune et chacun d'entre eux.

Monsieur le Président propose de procéder au vote.

Monsieur BONNATERRE, intervenant pour le groupe des « Élus indépendants pour une Métropole des territoires, revient sur sa demande de vote au scrutin public. L'article L.2121 du CGCT le prévoit de droit si un quart des membres le demande. Il a constaté que l'application Quizzbox fonctionnait mal. Il a vu plusieurs personnes inscrites dans les votants alors qu'elles n'avaient pas voté. Il y a eu une incertitude sur le vote test. Au nom de son groupe, il demande le vote par scrutin public.

Monsieur le Président explique que, sur le plan juridique, le vote par Quizzbox est un scrutin public. Lors de la réunion des présidents de Groupe, où Monsieur BONNATERRE était représenté par Monsieur GAMBIER, il a été convenu d'utiliser Quizzbox et ainsi visualiser le sens du vote de chacune et chacun et, en cas de difficulté, de passer au vote nominatif un par un. Dans les deux cas, il s'agit d'un scrutin juridiquement public.

Monsieur DEMAZURE, intervenant pour le groupe « Métropole Avenir », indique que les membres de son groupe sont favorables à la proposition de Monsieur BONNATERRE. Étant donné que le vote est extrêmement important et qu'il ne faut aucune contestation possible, le meilleur moyen est de pouvoir s'exprimer individuellement, d'autant plus qu'entre temps, des pouvoirs sont parvenus auprès des services. Il dit par exemple, avoir reçu celui de Madame MAMERI, mais il n'a pas reçu ses codes Quizzbox. D'autant plus qu'il voit, par exemple, que Monsieur BEREGOVOY annonce déjà depuis 39 minutes sur Facebook que la Métropole a voté contre le Contournement Est de Rouen. Il demande d'être clair et transparent jusqu'au bout et d'assumer pleinement les choix par rapport à ce vote décisif en exprimant individuellement une position et un vote.

Monsieur le Président constate que deux groupes ont changé d'avis depuis la réunion des présidents de groupe sur le déroulement du vote. Mais il précise que, sur le plan technique et juridique, le vote par Quizzbox est un vote plus sûr et plus sincère que le vote public qui consiste en visioconférence à passer personne par personne.

Madame BOULANGER, intervenant pour le groupe de la majorité métropolitaine : socialistes et citoyens rassemblés, pense qu'il est préférable de voter par Quizzbox et de voir s'afficher l'ensemble des noms à l'écran pour savoir ce que les uns et les autres ont voté.

Monsieur LE COUSIN, intervenant pour le groupe « La Métropole des communes – les élus municipaux pour une métropole citoyenne sociale et écologiste », valide le choix par le système Quizzbox.

Monsieur GAMBIER souhaite que Monsieur le Président prenne acte qu'il a demandé, en réunion des présidents de groupe, un appel public.

Monsieur le Président répète qu'il y a deux modalités, et Quizzbox est une modalité de scrutin public.

Monsieur MOREAU, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », confirme ce qui a été dit en réunion de groupe, à savoir de recourir au scrutin public. Or, Quizzbox est un scrutin public.

Monsieur CHAUVIN, intervenant pour le groupe « Construire ensemble – sans étiquette », confirme la demande faite initialement par Monsieur GAMBIER, mais il lui semblait qu'il avait été convenu en toute fin des échanges, qu'on allait prendre un peu plus de temps pour s'assurer que tous les élus votent. Il constate sur l'espace de conversation que 25 % des élus ont fait la demande.

Monsieur le Président répond que c'est la règle quand on est en présentiel pour avoir le scrutin public. Il réitère que l'utilisation d'un outil électronique tel que Quizzbox est défini par la loi comme un scrutin public. Il n'y a donc pas de divergence sur le fond de faire un scrutin public.
Il demande aux services de lui préciser combien de personnes sont connectées actuellement par rapport au nombre de personnes présentes. 122 personnes sont connectées sur Quizzbox sur 123 présents en séance. La personne qui n'est pas connectée, Madame MAMERI, peut tout simplement prendre le téléphone. Elle aura un micro pour expliquer son vote.
Les élus sont tous d'accord pour qu'il y ait une sincérité parfaite du scrutin. Monsieur le Président explique qu'il est beaucoup plus sincère de faire un vote simultané de plusieurs personnes plutôt que de passer une demi-heure ou quarante minutes les unes après les autres, et avec le risque que certains considèrent que le vote de l'un aurait influencé le vote subséquent. En termes de sincérité du vote, le principe élémentaire, c'est la simultanéité du vote.

La disposition sur les 25 % est pour demander un scrutin public, mais cette demande est déjà acquise et il n'est pas question de la refuser. Simplement, il y a plusieurs modalités pour faire un scrutin public. La seule question qui se pose, c'est la modalité technique pour ce scrutin public.

Il précise que Quizzbox permet d'enregistrer très clairement et d'afficher en temps réel le vote de tout le monde.

Monsieur BONNATERRE fait remarquer que cette discussion dure depuis un quart d'heure. 30 ou 40 votes auraient déjà pu être enregistrés. Il ne voit pas ce qui retient ses collègues de dire, face à la caméra, leur vote par un scrutin nominal public.

Il entend qu'on lui explique qu'il n'est pas démocratique, mais il se trouve qu'il est déjà prévu par les textes du CGCT et qu'il se serait pratiqué comme tel de droit, si les élus avaient été en présentiel. Il faut un vote public où chacun annonce, par sa voix, son vote.

Monsieur le Président répète, de nouveau, que le scrutin est parfaitement public et que chacun est invité à s'exprimer en conscience. C'est lui-même qui a proposé aux présidents de groupe le vote à scrutin public. La seule modalité pour le vote, en l'occurrence, est de savoir si on utilise un outil électronique pour le faire ou si les élus sont appelés les uns après les autres. En l'occurrence, il n'y a pas de règle de 25 %, il n'y a pas de dispositions particulières. Avec Quizzbox, chacun verra tout de suite son vote. Si jamais il y avait la moindre difficulté, on passerait à la prise de parole de chacune et chacun. Le vote par Quizzbox ne prendra que quelques minutes. Il rappelle qu'il y a encore 13 délibérations avec débat et aussi une série de délibérations où les présidents de groupe se sont accordés sur le fait qu'il n'y aurait pas, a priori, de débat.

Monsieur le Président propose de faire un vote test pour vérifier que chaque élu maîtrise l'outil. Ils peuvent constater les votes, vérifier si leur nom s'affiche dans la colonne de son vote. Il rappelle

que, si des personnes n'étaient pas d'accord avec ce qui apparaît sur l'écran, elles seraient invitées à préciser leur vote. Cela serait ensuite consigné au procès-verbal pour lever toute ambiguïté sur le vote final.

Monsieur le Président propose de mettre aux voix cette délibération et ouvre le vote. Le vote n'est pas clos tant que tout le monde n'a pas voté. Madame MAMERI n'ayant pas voté, il lui propose de lui donner la parole afin qu'elle annonce son vote de façon publique.

Monsieur DEMAZURE confirme qu'il a reçu un pouvoir de Madame MAMERI à 21H03 et annonce qu'étant favorable au Contournement Est de Rouen, elle souhaite voter contre cette délibération.

Pour vérifier qu'il n'y a pas d'ambiguïté sur ce vote, Monsieur le Président demande si quelqu'un souhaite intervenir par rapport aux résultats du vote qui s'affichent, et donc de lever la main dans Teams. Il laisse aux élus le temps d'en prendre connaissance et démontre que cette solution permet d'être parfaitement sincère et transparent.

Il précise que le vote est enregistré et que l'on peut fournir un listing en temps réel à l'ensemble des élus. Il demande donc aux services de leur transmettre les résultats, dans l'espace de conversation et par mail, dès que le vote sera clos.

Monsieur le Président demande aux élus s'ils sont tous d'accord avec leur vote, puis clôture le vote. Il annonce que la délibération est adoptée par 76 pour, 43 contre et 4 abstentions. Il n'y a donc aucune espèce d'ambiguïté ou d'insincérité sur le scrutin. Selon Monsieur le Président, c'est encore plus lisible que d'autres modalités de scrutin.

Plus aucun élu ne demandant la parole, Monsieur le Président propose de poursuivre la séance avec les 13 délibérations suivantes, pour lesquelles au moins un groupe a considéré, lors de la réunion des présidents, qu'il était nécessaire d'avoir des interventions orales. Ensuite, il y aura les autres délibérations qui, a priori, ne nécessitent aucune intervention orale.

Il est bien entendu, ne serait-ce que si un élu le demande, que la prise de parole est de droit. En tant que modérateur et Président de la séance, il demande aux élus, si cela leur est possible, d'être encore plus concis pour ces délibérations et, dans la mesure du possible, qu'il n'y ait qu'un orateur par groupe.

La délibération est adoptée.

<u>Monsieur BREUGNOT,</u> Vice-Président, présente le projet de délibération suivant qui a été adressé à ses collègues et en donne lecture :

*** S'engager massivement dans la transition social-écologique - Assainissement et Eau - Cycle de l'eau - Stratégie foncière de protection de la ressource en eau potable, gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations : adoption - Lancement d'une étude : approbation - Plan de financement : approbation - Demande de subventions : autorisation** (Délibération n° C2021_0005 - Réf. 5278)

Dans le cadre des compétences dans les domaines du grand cycle de l'eau, de la préservation de la biodiversité, de la charte forestière et de la charte agricole, la Métropole est amenée à intervenir pour la maîtrise des sols.

La réalisation de certaines opérations dans les domaines de l'eau et de l'environnement, notamment les programmes d'actions visant la protection de la ressource en eau et la restauration des milieux aquatiques et humides, et prévention des inondations, ont des implications en termes de foncier, que ce soit sur l'usage (accès aux parcelles pour réaliser des travaux, changement de pratiques…), la destination des sols (zonage et règlement au sein des documents d'urbanisme, règlement des territoires à risque d'inondation…) ou la propriété (servitudes de passage ou de sur-inondation, servitudes d'utilité publique, pertes de surface liées à la restauration de l'espace de mobilité d'un cours d'eau, expropriation dans le cadre d'une démarche déclarée d'utilité publique…).

Cela nécessite ainsi, de plus en plus pour la Métropole Rouen Normandie, une « maîtrise du foncier ou maîtrise des usages du sol » dans ces domaines d'action.

Étant donné la complexité de la question foncière, la Métropole souhaite ainsi établir une stratégie foncière à moyen et long terme adaptée aux enjeux de reconquête, de préservation des milieux aquatiques, des zones humides et des ressources souterraines et de lutte contre l'érosion et les inondations, comprenant également les enjeux environnementaux liés à la préservation et la restauration de la biodiversité et des forêts, mais aussi à la promotion de pratiques agroécologiques pour préserver les milieux agricoles sur un territoire métropolitain pour lequel l'activité agricole représente près du tiers de sa superficie.

Cette stratégie peut s'articuler en deux temps. Il est proposé de définir dans un premier temps la stratégie foncière à mettre en œuvre par la Métropole selon les outils et connaissances actuelles, avec des actions déjà engagées partiellement pour certains domaines d'interventions (Biodiversité, Forêt), et dans un deuxième temps, élaborer une stratégie à plus long terme dans le cadre d'une étude plus approfondie.

1) La stratégie actuelle mise en œuvre au sein de la Métropole

La stratégie mise en œuvre actuellement par la Métropole s'appuie sur les outils actuels disponibles et la connaissance du territoire en lien avec la planification urbaine et le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). Sans attendre le résultat d'une étude plus élaborée, des actions sont mises en œuvre afin de répondre aux besoins :

- La Métropole Rouen Normandie a signé une convention de veille foncière avec la SAFER pour pouvoir identifier les opportunités foncières en 2018. L'outil permet d'être alerté lors des mutations sur les parcelles agricoles.
- La Métropole a mis en place un groupe de travail constitué de différents partenaires afin de créer un observatoire du foncier agricole en 2019 : l'objectif est de pouvoir croiser les

données relatives aux dynamiques foncières et aux différents enjeux, en travaillant de façon concertée. Les partenaires techniques sont notamment la Chambre d'Agriculture, Terre de liens Normandie, Réseau des CIVAM normands, la SAFER Normandie, Bio en Normandie et le Syndicat de Bassin Versant Cailly Aubette Robec. D'autres partenaires seront associés tels l'Agence de l'Eau, le Conseil Départemental de Seine-Maritime, le Parc Naturel des Boucles de la Seine Normande (liste non exhaustive).

- La Métropole conventionne ou acquiert déjà depuis 2015 des sites naturels de pelouses calcicoles à l'état d'abandon et dont le boisement spontané menace la valeur écologique en vue de préserver la biodiversité.
- La Métropole a engagé l'instauration d'un Droit de Préemption Urbain sur les périmètres de protection rapprochée des captages d'eau potable sur son territoire par délibération en date du 14 décembre 2020.

La politique foncière de la Métropole en matière agricole consiste, quant à elle, à promouvoir les systèmes agricoles inscrits dans des filières locales et durables (pratiques agroécologiques, créations d'emplois, qualité des produits et accessibilité pour les habitants). A titre d'exemple, des orientations ambitieuses ont été données dans le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la Métropole, lesquelles fixent notamment le cap des 50% de surface agricole utile conduit en agriculture biologique d'ici à 2050. Cette politique agricole globale doit reposer sur le repérage du foncier stratégique, des difficultés à le mobiliser et la définition des outils fonciers à déployer sur le long terme. A titre d'exemple, la Communauté d'Agglomération Seine-Eure a mené une expérience réussie dans l'acquisition de 110 hectares sur le site des Haut-Prés, surfaces agricoles aujourd'hui entièrement conduites en agriculture biologique et approvisionnant la communauté d'agglomération en eau potable de qualité.

Les différentes thématiques et objectifs fonciers de la Métropole sont précisés dans le tableau ci-dessous pour le domaine du cycle de l'eau :

Thématique/ enjeux/compétence	**Périmètre d'intervention de la Métropole**	**Objectif de la stratégie foncière de la Métropole**	**Budget de la Métropole**
Protéger la ressource en eau souterraine	Sur les Aires d'Alimentation de captage de la Métropole (intervention au-delà du territoire de la Métropole, cf annexe 1)	Obligation d'acquérir les parcelles sur lesquelles ont été instaurés des périmètres de protection immédiate des captages Acquérir certaines parcelles dans les périmètres de protection rapprochée ou éloignée (ex: par opportunité lors de ventes en usant du droit de préemption urbain) Mettre en place des conventions de gestion avec les exploitants agricoles, industriels ou riverains Mettre en place des servitudes de maintien en herbe inscrites aux hypothèques avec les propriétaires privés)	200 000€/an
Protéger et restaurer les zones humides	Uniquement sur les territoires sur lesquels la	Mettre en place des conventions de gestion avec les propriétaires	

	compétence n’a pas été transférée aux syndicats (cf annexe 2)	riverains Exceptionnellement acquérir les surfaces constituées de zones humides	
Restaurer la qualité hydromorphologique et la continuité écologique des cours d'eau	Uniquement sur les territoires sur lesquels la compétence n’a pas été transférée à des syndicats (petits affluents tels que l'Oison, le Becquet, Moulineaux, etc.)	Acquérir les parcelles nécessaires à la réalisation de travaux importants sur le cours d'eau Mettre en place des conventions de gestion avec les propriétaires riverains, exploitants ou communes après avoir établi une Déclaration d’Intérêt Général (DIG)	20 000€/an
Limiter le ruissellement et l'érosion des sols	Uniquement sur les territoires sur lesquels la compétence n’a pas été transférée à des syndicats : bassin versant de la Fieffe, Val des noyers, Sainte-Marguerite-sur-Duclair, etc.	Acquérir les parcelles nécessaires à la réalisation de travaux structurants Mettre en place des conventions de gestion avec les propriétaires riverains, exploitants ou communes pour des travaux d'hydraulique douce	
Préserver la dynamique des cours d'eau en lien avec les zones d'expansion de crue	Uniquement sur les territoires sur lesquels la compétence n’a pas été transférée à des syndicats (petits affluents tels que l'Oison, le Becquet, Moulineaux, etc.)	Exceptionnellement acquérir les parcelles nécessaires à la réalisation de travaux sur le cours d'eau Mettre en place des conventions de gestion avec les propriétaires riverains, exploitants ou communes après avoir établi une Déclaration d’Intérêt Général (DIG)	
Protéger le territoire sur la base d'un épisode pluvieux vicennal (20 ans)	Uniquement sur les territoires sur lesquels la compétence n’a pas été transférée à des syndicats : bassin versant de la Fieffe, Val des noyers, Sainte-Marguerite-sur-Duclair, etc.	Acquérir les parcelles nécessaires à la réalisation de travaux structurants Mettre en place des servitudes d'inondabilité en amont des ouvrages après avoir établi une Déclaration d’Intérêt Général (DIG) Mettre en place des conventions de gestion avec les propriétaires riverains, exploitants ou communes après DIG	
Pelouses calcicoles	Sur les sites dont la gestion est à l'abandon (cf annexe 3)	Conventionnement pour gestion/ cahiers des charges des pratiques adaptées Exceptionnellement acquisition	
Milieux silicicoles	Les boucles d'Anneville, boucles de Rouen,	Conventionnement pour gestion/ cahiers des charges des pratiques	

	quartier Guérin à Saint-Etienne-du-Rouvray, projet Seine Sud	adaptées Exceptionnellement acquisition par opportunité pour renaturation	100 000€/an
Biodiversité en milieu agricole : restauration des corridors écologiques, renaturation par implantation de plantes messicoles, renaturation des mares et haies	Corridors écologiques identifiés au PLUi sur les aires d'alimentation des captages sur les zones d'érosion et de ruissellement diffus hors territoires relevant de la compétence des syndicats	Mettre en place des conventions de gestion (Obligations Réelles Environnementales par exemple) avec les propriétaires ou exploitants	
Politique forestière de la Métropole : reforestation, restauration de forêts privées	Sur les aires d'alimentation de captage en vue de protéger la ressource en eau de manière ponctuelle, pour des forêts d'intérêt sylvicole ou en impasse sylvicole, afin de mieux maîtriser à moyen et long terme l'approvisionnement des chaufferies bois	Acquisition de forêts privées ou d'espaces agricoles à boiser Mettre en place des conventions de gestion avec les propriétaires riverains	

Le budget global annuel moyen prévisionnel (2020-2030) pour l'ensemble de ces objectifs (acquisitions foncières, conventions de gestion) dans le cadre de ces différents domaines de l'eau, tel que décliné ci-dessus, serait d'environ 320 000 € TTC (hors politique forestière dont le budget n'est pas encore établi), étant précisé que chacune des déclinaisons opérationnelles fait l'objet, selon les cas, soit d'une délibération, soit d'une décision.

2) Une stratégie à élaborer sur la base d'une étude concertée

La Métropole Rouen Normandie envisage de compléter cette stratégie d'acquisition foncière grâce à la réalisation d'une étude de définition de stratégies foncières sur le plus long terme.

Les objectifs de cette étude sont de proposer des scénarii de priorisation des enjeux, définir les outils disponibles à moyen et long terme, définir une méthodologie de mise en œuvre et étudier les budgets nécessaires selon les ambitions choisies.

L'élaboration de cette stratégie se fait en partenariat avec le Syndicat de Bassin Versant Cailly Aubette Robec (SBV CAR) dans le cadre d'une convention de partenariat signée le 1er juillet 2019. Il est précisé que le partenariat pourrait être élargi avec d'autres syndicats de bassins versants.

Cette étude est estimée à 130 000 € et est susceptible d'être financée par l'Agence de l'Eau Seine Normandie (AESN) à hauteur de 80 %.

Le plan de financement s'établit de la façon suivante :

Dépenses	**Recettes**

Estimation études	130 000 € HT	AESN	104 000 € HT
		Métropole	18 000 € HT
		SBV CAR	8 000 € HT
Total	**130 000 € HT**	**Total**	**130 000 € HT**

Dans ce cadre, il est nécessaire d'acter les éléments de la stratégie foncière actuelle décrite dans le tableau ci-dessus pour le domaine l'eau et de l'environnement, afin de poursuivre les démarches initiées et de lancer une étude de stratégie foncière qui permettra de déployer une vision globale et concertée de plus long terme.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L 221-1 et L 221-2,

Vu le Code Rural et de la Pêche Maritime et notamment les articles L 121-1 et suivants et L 123-1 à L 123-25,

Vu le Code de l'Environnement, notamment son article L 211-7,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Jean-Pierre BREUGNOT, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que la maîtrise foncière constitue un outil pour les opérations de la Métropole dans le domaine de la protection de la ressource en eau, de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations,

- qu'il est nécessaire d'adopter une stratégie foncière telle que présentée en annexe en attendant l'établissement d'une stratégie foncière concertée à moyen et long terme,

- qu'il est nécessaire de lancer une étude pour l'établissement de cette stratégie foncière,

Décide : Votes POUR : 90 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d'adopter la stratégie foncière et le budget global annuel moyen prévisionnel relatif aux acquisitions foncières et modes de gestion en découlant, tels que décrits dans le document ci-joint, pour la protection de la ressource en eau, de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations,

- d'approuver le plan de financement prévisionnel de la réalisation de l'étude relative à la stratégie foncière de la Métropole,

et

- d'autoriser le Président de la Métropole Rouen Normandie à solliciter les subventions relatives aux études de stratégie foncière et aux acquisitions foncières auprès de l'Agence de l'Eau Seine Normandie pour ces opérations.

Monsieur le Président annonce que deux présidents de groupe, Monsieur BONNATERRE et Monsieur DEMAZURE, indiquent qu'ils quittent la séance. Si c'est par référence au vote qui vient de se produire, il indique qu'on a le droit de ne pas être d'accord avec le résultat ou de ne pas partager l'opinion majoritaire, mais le vote a été parfaitement sincère. Chacun a pu s'exprimer. Les débats ont été longs. Il a bien demandé à chacun de vérifier si le vote correspondait à ce qu'il souhaitait effectivement voter. Les personnes, comme Madame MAMERI, qui ne pouvaient pas voter ou qui ne souhaitaient pas voter par vote électronique, ont eu l'occasion de le faire d'une façon différente.
Monsieur le Président ne voit pas pourquoi ces élus, les deux groupes en l'occurrence, quittent la séance, surtout qu'il y a encore beaucoup de délibérations importantes. Il le regrette à titre personnel parce que ces débats sont importants pour l'ensemble des concitoyens. Le vote électronique est un vote à scrutin public. Il est difficile de faire plus transparent.

Madame LESCONNEC, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », explique que cette délibération s'inscrit dans la continuité parfaite de ce que son groupe exprime, de ce qui s'exprime dans cette assemblée depuis le début de ce Conseil, à savoir le lien avec l'urgence climatique.

Une précédente délibération a décrété l'état d'urgence climatique sur le territoire. Dans la délibération précédente sur le Contournement Est, qui a entraîné un long débat, mais débat qui était juste nécessaire. On peut regretter bien évidemment, les débordements et un petit peu d'aigreur. Les poches de fiel se déversent de manière inutile quand on sent que l'on est sur le déclin, ou tout du moins, sur le déclin d'une idée passée.

Les élus ont évoqué dans l'état d'urgence climatique sur le territoire la question des inondations et des ruissellements. Le lien de ces questions avec la délibération précédente sur le Contournement se fait directement, puisque le réchauffement climatique, les inondations, les ruissellements qui engendrent en plus des pollutions chroniques, sont aussi le fait de choix d'aménagements.

Elle invite donc les élus à réfléchir. Les stratégies foncières, les stratégies que l'on va pouvoir développer autour du cycle de l'eau, et notamment du grand cycle de l'eau, amèneront les élus à agir sur des territoires de plus en plus grands, à élargir de plus en plus les territoires d'action, des politiques publiques pour la préservation de ces ressources en eau. Mais au vu de l'urgence climatique, il est plus qu'impérieux d'intégrer l'eau comme une composante à part entière des stratégies climatiques des territoires vers la résilience.

Monsieur LAMIRAY, intervenant pour le groupe de la majorité métropolitaine : socialistes et citoyens rassemblés, est outré et scandalisé par le comportement de ses collègues. Quitter la séance parce que l'on est descendu sous les 20 internautes connectés, c'est lamentable. Cela ne les honore vraiment pas et n'honore vraiment pas les électeurs qu'ils représentent. C'est devenu une habitude et c'est regrettable. Il a été modéré dans ses propos lors de ce débat qui était important et structurant pour le territoire, mais cette attitude le scandalise.

Monsieur CHAUVIN, intervenant pour le groupe « Construire ensemble – sans étiquette », intervient pour confirmer qu'en réunion de présidents de groupe, le sujet du mode de scrutin a bien été abordé. Monsieur le Président avait expliqué à chacun qu'il attendrait la fin du vote pour s'assurer que tout le monde avait bien voté et que, si jamais des élus voulaient modifier leur vote, ils pouvaient le faire.

Monsieur le Président confirme que c'est ce qu'on dit aussi d'autres présidents de groupe. Il ne croit pas qu'il soit nécessaire d'alimenter une polémique qui n'existe pas. En l'occurrence, il y a eu un vote parfaitement transparent. Il a ouvert le scrutin public.. A ce moment-là, chacun a eu la possibilité de voter par un outil électronique qui est une modalité de vote en scrutin public. D'ailleurs, il y avait 122 votants et tout le monde a voté. Puis, il a vérifié que ceux qui s'étaient exprimés par ce scrutin public, dont la simultanéité du vote contribue à la sincérité, avaient voté selon leur choix. Il n'y a pas eu de demande de modification. Le vote était toujours ouvert. Monsieur DEMAZURE a pris la parole dans le cadre du vote pour confirmer qu'il avait bien un pouvoir de Madame MAMERI, qui n'avait pas la possibilité de voter directement. Il a été constaté qu'elle a voté contre, ce qui a ajouté une voix à la colonne « contre ».

Puis, comme Président de séance, il a clôturé le vote et c'est à ce moment-là que les élus ont constaté l'issue du scrutin, avec un délai suffisamment long pour que chacune et chacun puisse non seulement vérifier son propre vote, mais aussi, éventuellement, regarder le vote d'autres collègues. Ce qui est tout à fait le droit de chacune et chacun. Il regrette que des groupes quittent la séance, car ce n'est pas comme cela que l'on fera avancer le débat démocratique.

Monsieur BREUGNOT, Vice-Président, regrette la lecture en diagonale de cette délibération importante. La maîtrise foncière, par acquisition ou par simple maîtrise de ce qui se fait sur ces terres, est primordiale pour le maintien de la qualité et de la sauvegarde de l'eau.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

Madame ATINAULT, Vice-Présidente, présente le projet de délibération suivant qui a été adressé à ses collègues et en donne lecture :

*** S'engager massivement dans la transition social-écologique - Environnement - Transition énergétique - Programme SARE - Espace Conseil FAIRE - Convention de financement SARE 2021-2023 : autorisation de signature - Charte Espace Conseil FAIRE : autorisation de signature** (Délibération n° C2021_0006 - Réf. 6361)

Sur le plan national, la rénovation énergétique des bâtiments fait l'objet d'une impulsion nouvelle visant à renforcer les dynamiques partenariales et les dispositifs déjà en œuvre sur les territoires.

Cette impulsion se traduit notamment par le renforcement de l'accompagnement des porteurs de projets (résidentiel et tertiaire) dans la rénovation énergétique de leurs bâtiments. Elle s'appuie sur le programme de Certificats d'Economies d'Energie (CEE) « Service d'Accompagnement à la Rénovation Energétique » (SARE), créé par l'arrêté du Ministre de la Transition Écologique et Solidaire du 5 septembre 2019.

Cet arrêté a pour objectif de financer une nouvelle dynamique territoriale de la rénovation énergétique en mobilisant l'ensemble des échelons de collectivités territoriales et les réseaux professionnels, en s'appuyant sur le réseau des Espaces Info-Energie, devenant le réseau des Espaces Conseil FAIRE au 1er janvier 2021 (changement de nom impulsé par une campagne de communication nationale menée par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire et visant à rendre plus lisible ce réseau de guichet unique).

Le programme SARE intervient dans un contexte de forte évolution des modes de financement des Espaces Info-Energie (EIE) : fin des financements par l'ADEME au niveau national au 31 décembre 2020, fin des financements par la Région dans le cadre des conventions Habitat & Energie (instruction des dossiers chèque éco-énergie) passées avec les EPCI, et fin des financements FEDER dans le cadre du programme 2014-2020 opérationnel régional FEDER-FSE/IEJ Haute-Normandie ayant financé en partie l'EIE sur la période 2018-2020.

La Région Normandie, en continuité de ses dispositifs et actions engagées en faveur de la rénovation énergétique, et notamment le programme Habitat & Energie auquel la Métropole Rouen Normandie participe depuis sa création, s'est positionnée comme chef de file du programme SARE à l'échelle de la Normandie, programme qui est opérationnel depuis le 1er janvier 2021 sur le territoire régional. A ce titre, la Région Normandie conventionne avec l'État et l'ADEME pour réserver une enveloppe de 9,8 millions d'euros dédiée au financement des Espaces Conseil FAIRE présents sur son territoire pour la période 2021-2023.

Le programme SARE présente les caractéristiques suivantes :

- le programme est cofinancé par des entreprises privées, nommées Obligés, dans le cadre du dispositif CEE, et par les collectivités territoriales, à même hauteur,
- le programme est co-porté par l'ADEME (Porteur pilote) et des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales volontaires (Porteurs associés, ici la Région Normandie), qui se sont manifestés dans le cadre d'une concertation et qui ont présenté un plan de déploiement infra régional du programme,
- le programme SARE Normand est déployé par la Région, dans le cadre de conventions territoriales. La Région a pour rôle principal de piloter la mise en œuvre du programme en s'appuyant sur les initiatives et les cofinancements des collectivités infra régionales, principalement les EPCI au regard de leur compétence en matière d'habitat et d'énergie. La Région assure

l'exécution financière du Programme, notamment en recevant et en redistribuant les fonds des Obligés. Elle suit l'avancement opérationnel des actions engagées, en lien avec l'ADEME,

• la durée de financement du déploiement du programme SARE Normand s'étend du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2023.

En contrepartie, les EPCI porteurs des Espaces Conseil FAIRE, tels que la Métropole, s'engagent à réaliser ou à soutenir la réalisation, sur leur territoire et sous leur responsabilité, des actes métiers suivants :

• information, conseil et accompagnement complet des ménages pour rénover leur logement,

• animation de la dynamique territoriale de la rénovation énergétique (actions de sensibilisation, communication auprès des ménages et des acteurs du petit tertiaire privé, et animation des réseaux de professionnels de la rénovation),

• de manière optionnelle, information et conseil du petit tertiaire privé pour rénover leurs locaux.

Le programme SARE finance l'EPCI à hauteur de 50 % de la dépense éligible des actes métiers SARE. Chaque acte métier cofinancé par le programme SARE possède un plafond de dépense éligible :

Acte métier SARE	Plafond de dépense éligible
A1. Information de premier niveau (information générique)	8 € / information
A2. Conseil personnalisé aux ménages	50 € / conseil
A.3. Réalisation d'audits énergétiques	200 € / maison 4 000 € / copropriété
A.4. Accompagnement des ménages pour la réalisation de leurs travaux de rénovation globale – phase amont travaux	800 € / maison 8 000 € / copropriété
A4 Bis. Accompagnement des ménages au suivi des travaux pour la réalisation de leurs travaux de rénovation globale	400 € / maison 4 000 € / copropriété
A5 Réalisation de prestation de maîtrise d'œuvre pour les rénovations globales	1 200 € / maison 8 000 € / copropriété
C1. Sensibilisation, Communication, Animation des ménages	25 000 € pour 100 000 habitants
C2. Sensibilisation, Communication, Animation du petit tertiaire privé	10 000 € pour 100 000 habitants
C3. Sensibilisation, Communication, Animation des professionnels de la rénovation et des acteurs publics locaux	30 000 € pour 100 000 habitants
B1. Information de premier niveau (information générique) à destination du petit tertiaire privé	16 € / information
B2. Conseil à destination du petit tertiaire privé	400 € / conseil

La Métropole Rouen Normandie a participé à la concertation menée par la Région pour dimensionner l'enveloppe régionale et a exprimé un besoin financier de CEE correspondant aux objectifs de rénovation énergétique de son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) et au déploiement de son futur Service Public de la Performance Énergétique. Les dépenses éligibles sont basées sur les dépenses associées au nombre prévisionnel d'actes métiers SARE. Cependant, ils n'engagent pas la Métropole à les réaliser ; cela dépendra de la vitesse du développement du futur service public de la performance énergétique et du nombre de demandes d'accompagnement des porteurs de projet du territoire. Ainsi, au titre des trois années du programme SARE, la Métropole a dimensionné la maquette financière prévisionnelle suivante, n'intégrant pas les actes A3 et A5

pouvant être réalisés par de l'ingénierie concurrentielle existante, la Métropole souhaitant travailler avec les acteurs privés opérationnels sur son territoire et non se substituer à eux :

Actes métier	Dépense éligible estimée sur 3 années	Dépense éligible plafonnée sur 3 années (plafonds SARE)	Montant CEE SARE mobilisable
Information, conseil, accompagnement des ménages et des acteurs de la copropriété (résidentiel privé)	4 078 187 €	3 856 172 €	1 928 086 €
Information, conseil des acteurs du petit tertiaire privé	617 779 €	339 208 €	169 604 €
Dynamique de la rénovation	1 876 328 €	323 167 €	161 584 €
TOTAL	**6 572 294 €**	**4 518 547 €**	**2 259 274 €**

Ces montants SARE mobilisables correspondent à la réalisation, sur la période 2021-2023 :

pour la partie résidentielle, à :
- 18 078 informations de premier niveau,
- 9 039 conseils personnalisés,
- 2 328 accompagnements de maisons individuelles,
- 102 accompagnements de copropriétés.

pour la partie tertiaire, à :
- 1 200 informations de premier niveau,
- 800 conseils personnalisés.

En parallèle des missions de stimulation de la rénovation énergétique auprès des porteurs de projet et du travail de structuration de l'offre des professionnels de la rénovation (secteur BTP, banques, architectes, etc.), ces accompagnements permettront en théorie de rénover au niveau de performance Bâtiment Basse Consommation, niveau visé dans le PCAET de la Métropole, 800 bâtiments tertiaires privés, plus de 2 300 maisons individuelles et plus 1 600 logements en copropriétés sur la période 2021-2023. L'ensemble de ces missions sera assuré par le futur Service Public de la Performance Énergétique de la Métropole, et notamment par la future Société Publique Locale associée à ce service, tous deux en cours de création.

Afin de satisfaire l'ensemble des EPCI porteurs d'un Espace Conseil FAIRE, la Région Normandie a souhaité appliquer un plafond supplémentaire à 2,62 € par habitant pour répartir son enveloppe CEE SARE régionale de 9,8 millions d'euros. Ce plafond limite les fonds CEE SARE réservés à la Métropole Rouen Normandie à 1 302 611 € (montant basé sur 497 180 habitants), soit une différence de 956 662 € entre la maquette financière initialement envoyée par la Métropole à la Région dans le cadre de la concertation de dimensionnement et le montant proposé dans l'annexe financière de la convention Région-Métropole faisant l'objet de cette délibération.

Les financements accordés seront les suivants :

Plafonnement de la dépense sur la période du 01/01/2021 au 31/12/2023 dans le cadre du programme SARE			Plan de financement sur trois ans	
			50 %	Contrepartie 50 %
Actes métiers	Actes	Plafond des dépenses prises en compte pour la	Fonds CEE	APCI/PETR

		réalisation des actes		
Information, conseil, accompagnement des ménages optionnel : information et conseil au petit tertiaire privé	A1, A2, A3 copros, A4, et B1, B2	2 331 774,20 €	1 165 887,10 €	1 165 887,10 €
Dynamique de la rénovation	Actes C1, C3 et C2 (optionnel)	273 449,00 €	136 724,50 €	136 724,50 €
TOTAL		2 605 223,20 €	1 302 611,60 €	1 302 611,60 €

- part forfaitaire = actes C1 et C3 calculés sur la population de l'EPCI
- part variable = actes A1 à A4 versée selon leur réalisation effective
- Le FEDER pourra venir diminuer le montant de la contrepartie apportée par l'EPCI

À la suite d'une négociation entre la Métropole et la Région, explicitant les ambitions de la Métropole en matière de rénovation énergétique, notamment rendues possibles par le déploiement opérationnel d'un futur Service Public de la Performance Énergétique sur la période du SARE 2021-2023, la Région a accepté de revoir à la hausse la participation financière accordée à la Métropole. Cependant, celle-ci ne peut être revue avant la signature de la convention SARE initiale entre la Région et la Métropole.
Ainsi, la convention faisant l'objet de la présente délibération contient une annexe financière réservant le montant de 1 302 611 € pour la Métropole. Un avenant réhaussant le montant total des CEE SARE réservés à la Métropole à hauteur de 2 259 274 € sera proposé par la Région. Cet avenant sera présenté pour approbation lors d'une séance ultérieure.

En outre, l'Espace Info-Energie devenant Espace Conseil FAIRE au 1er janvier 2021, il est nécessaire de signer la Charte d'engagements afférente. Cette charte définit les règles de déontologie des Espaces Conseil FAIRE (neutralité, objectivité, gratuité du service), de qualité de service (qualité d'écoute, compétences à mobiliser et outils de reporting à utiliser), de confidentialité des données et de communication (logos et information à mentionner).

La présente délibération vise donc à autoriser la signature de la convention à intervenir avec la Région Normandie au titre du déploiement du programme SARE, ainsi que la signature de la Charte Espace Conseil FAIRE.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole, et notamment l'article 5-1,

Vu l'arrêté ministériel du 5 septembre 2019 portant validation du programme « Service d'accompagnement pour la rénovation énergétique » dans le cadre des certificats d'économies d'énergie,

Vu la délibération du Conseil métropolitain du 16 décembre 2019 adoptant le Plan Climat Air Énergie Territorial,

Vu la délibération du Conseil métropolitain du 14 décembre 2020 approuvant le projet de création d'un Service Public de la Performance Énergétique,

Vu la délibération de la Commission Permanente du Conseil régional en date du 18 janvier 2021 attribuant les montants plafonds de CEE pour 3 ans aux EPCI,

Vu le courrier de la Région du 8 juillet 2020 relatif à l'engagement de la Métropole Rouen Normandie dans le programme CEE-SARE normand,

Vu le courrier de la Métropole Rouen Normandie du 11 septembre 2020 confirmant son souhait d'intégrer le programme SARE,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Madame Marie ATINAULT, Vice-Présidente,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- les objectifs ambitieux de rénovation énergétique fixés par le PCAET de la Métropole,

- le projet de création d'un service public de la performance énergétique, intégrant l'Espace Conseil FAIRE dans une SPL,

- l'éligibilité des actions de la Métropole dans le cadre des fonds CEE SARE,

Décide : Votes POUR : 89 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d'approuver les termes de la convention de financement SARE avec la Région pour la réalisation des actes métiers d'accompagnement à la rénovation énergétique et de dynamique du territoire par l'Espace Conseil FAIRE au titre des années 2021 à 2023,

- d'habiliter le Président à signer ladite convention,

et

- d'approuver les termes de la Charte Espace Conseil FAIRE et d'habiliter le Président à signer ladite Charte.

La recette qui en résulte sera inscrite au chapitre 74 du budget principal de la Métropole Rouen Normandie.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

Monsieur LAMIRAY, Vice-Président, présente le projet de délibération suivant qui a été adressé à ses collègues et en donne lecture :

*** Renforcer l'attractivité du territoire - Équipements sportifs - Piscine de la Cerisaie et piscine-patinoire des Feugrais - Choix du mode de gestion : approbation** (Délibération n° C2021_0007 - Réf. 6175)

La Métropole Rouen Normandie est propriétaire de la piscine de la Cerisaie à Elbeuf-sur-Seine et du complexe piscine-patinoire des Feugrais à Cléon.

La piscine de la Cerisaie comprend un bassin olympique et un bassin d'apprentissage. Elle est agrémentée d'espaces extérieurs.

Le complexe piscine-patinoire des Feugrais comprend un bassin à vagues, un bassin de loisirs et d'apprentissage, une pataugeoire, un toboggan et un espace de remise en forme. Le complexe comprend une patinoire de 800 mètres carrés. Le tout est agrémenté d'espaces extérieurs.

Par délibération du 12 décembre 2016, la gestion de ces deux équipements a été confiée dans le cadre d'une délégation de service public à la société Vert Marine pour une durée de 5 ans à compter du 1er février 2017.

Le contrat expirant le 31 décembre 2021, il convient de décider du futur mode d'exploitation de ces équipements afin de procéder le cas échéant, à une nouvelle mise en concurrence telle que définie par le Code Général des Collectivités Territoriales et le Code de la Commande Publique.

Les objectifs de la Métropole sont les suivants :
- le maintien de l'accès des équipements à toutes les catégories sociales avec des tarifs attractifs,
- la qualité des prestations offertes,
- la qualité de l'exploitation (propreté, sécurité, etc...).

Par ailleurs, ces équipements doivent répondre aux attentes des différentes clientèles :
- les jeunes dans le cadre scolaire et périscolaire pour l'apprentissage et le perfectionnement de la natation,
- les sportifs pour la pratique des différentes activités (natation, etc...),
- le grand public pour la nage et le patinage.

L'exploitation de ces équipements nécessite le recours à un gestionnaire capable de mettre en place un accueil de qualité pour les usagers (scolaires, public, clubs sportifs) basé notamment sur la sécurité, l'hygiène et le confort des usagers.

La gestion déléguée permettrait à la Métropole de conserver la définition et le contrôle du service avec un risque moindre sur la gestion du personnel. En effet, les risques liés à la reprise du personnel (33 ETP avec 53 employés différents) sont multiples et notamment :

- acceptation par les personnels du changement de statut et possibilité de refus,
- difficultés de mutualisation avec d'autres équipements de la Métropole du fait de la particularité des missions,
- pénurie de recrutement des maîtres-nageurs sauveteurs à laquelle la Métropole pourrait être confrontée en raison de la forte concurrence entre les équipements.

En outre, la Métropole devrait assurer des missions complémentaires liées à l’exploitation des équipements : ressources humaines, comptabilité et gestion financière, commande publique et communication.

Le gestionnaire doit assurer l'entretien et la maintenance des équipements.

Ce domaine d'activité requiert des compétences professionnelles et une expérience importante.

Dans les conditions posées par l'article L 1413-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, la Commission Consultative des Services Publics Locaux a été consultée préalablement à la présente délibération. Le Comité Technique s'est également prononcé sur ce mode de gestion.

Conformément à l'article L 1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Conseil de la Métropole est à présent invité à se prononcer sur le principe de délégation du service public pour l'exploitation de la piscine de la Cerisaie et du complexe piscine-patinoire des Feugrais.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de la Commande Publique,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération du 12 décembre 2016 portant approbation du choix du délégataire et autorisation de signature du contrat de délégation de service public pour la période allant du 1er février 2017 au 31 décembre 2021,

Vu la décision du Président en date du 20 janvier 2021 portant saisine de la Commission Consultative des Services Publics Locaux,

Vu l'avis favorable de la Commission Consultative des Services Publics Locaux du 1er février 2021,

Vu l'avis favorable du Comité Technique du 2 février 2021,

Vu le contrat de délégation de service public par affermage de la piscine de la Cerisaie et du complexe piscine-patinoire des Feugrais du 26 janvier 2017,

Vu le rapport joint en annexe,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s’est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur David LAMIRAY, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- qu'avant le terme de la convention de délégation de service public conclue avec la société Vert Marine fixé le 31 décembre 2021, l'assemblée délibérante de la Métropole doit se prononcer sur le principe de la délégation de l'exploitation de la piscine de la Cerisaie et du complexe piscine-patinoire des Feugrais,

- que la Commission Consultative des Services Publics Locaux et le Comité Technique ont été préalablement consultés pour avis,

- que le rapport technique ci-joint argumente que le mode d'exploitation le plus adapté de la piscine de la Cerisaie et du complexe piscine-patinoire des Feugrais est la gestion déléguée, pour laquelle il conviendra de procéder à une mise en concurrence, au terme de laquelle l'exploitation de l'équipement pourrait être confiée à un délégataire,

- que ces dispositions visent à favoriser l'exploitation optimisée et le développement de la piscine de la Cerisaie et du complexe piscine-patinoire des Feugrais par une équipe de professionnels en offrant les meilleures garanties en termes de gestion, de sécurité, de maintenance des installations,

Décide : Votes POUR : 75 voix, Votes CONTRE : 13 voix

- d’approuver le principe de délégation de service public pour l'exploitation de la piscine de la Cerisaie et du complexe piscine-patinoire des Feugrais pour une durée de 5 ans à compter du 1er janvier 2022,

- d’autoriser le lancement de la procédure de désignation du délégataire conformément aux dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales et du Code de la Commande Publique,

et

- d’habiliter le Président à signer tous les documents nécessaires dans le cadre de la mise en œuvre de cette procédure.

Monsieur LAMIRAY, Vice-Président, explique qu’il s'agit de se poser la question du renouvellement de la DSP concernant la piscine de la Cerisaie et la piscine-patinoire des Feugrais. Il rappelle que cela avait fait l’objet de débats. Un cabinet indépendant, FCL, a été retenu au mois d’octobre afin de poser les avantages et les inconvénients des différents modes de gestion. La Régie pouvait éventuellement être évoquée. Cette démarche est engagée à chaque fois pour les contrats qui arrivent à terme. C’est une étude externe, qui ne prend pas partie sur le mode de gestion. Elle permet d’éclairer les élus, notamment sur les différents modes de gestion qui pourraient être envisagés.

L'avantage financier théorique pour la régie reste faible, à environ 40 000 euros, comparé au mode de gestion en DSP. Dans le cadre d’une régie, la gestion sur le personnel est importante puisqu’on devrait déployer l'ensemble des agents. On ne pourrait pas les mutualiser avec d'autres

équipements. Cela représente à peu près 33 agents, avec une difficulté de recrutement due à la pénurie des maîtres-nageurs.

Il ne ressort pas véritablement dans le contrat des rapports annuels que le délégataire réalise, des profits exorbitants. Il y a eu deux années de déficit et une rentabilité de 3,7%, notamment sur 2019.

Le mode de gestion en DSP est complètement satisfaisant. La DSP se termine au 31 décembre 2021. Ce genre de DSP ne peut pas dépasser cinq ans. Il précise, parce que c'est un élément déterminant sur un équipement nautique, que l'exploitation des équipements est dédiée au délégataire, qui organise et qui s'occupe à la fois de la source de chaleur, du chauffage des locaux et, en l'occurrence pour la patinoire, de la gestion du froid.

Les produits de la DSP représentent 2 112 000 euros. La contribution de la Métropole sur cette DSP est de 39%, le public représente 28%, les créneaux horaires 23 %. S'agissant des créneaux horaires des piscines elbeuviennes, dans toutes les DSP, un volume horaire est attribué pour les scolaires. Or, on s'aperçoit qu'il n'est pas consommé. Il faut donc le compenser et verser une indemnité. On s'est rapproché des différentes communes concernées par le périmètre de ces deux piscines. Une délibération a été prise pour verser une indemnité d'imprévision de 73 843 euros en raison de la crise sanitaire. Sur le second semestre 2020, les équipements ont été fermés pendant une très longue période et le délégataire ne demandera pas d'indemnités, comme il pourrait tout à fait légitimement le faire.

<u>Madame NICQ-CROIZAT</u>, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », explique que, lors de précédentes interventions au sujet des avenants à la DSP, son groupe avait demandé une réflexion approfondie et partagée sur les avantages et inconvénients des différents modes de gestion. Elle regrette beaucoup que les élus ne se soient pas donné ce temps de réflexion collective et il est difficile de considérer que le rapport joint au projet de délibération puisse en tenir lieu et leur donne assez d'éléments pour décider en bonne connaissance de cause.
Ce rapport est en effet très incomplet et partial. Il expose, sans véritablement argumenter, qu'il n'y aurait pas d'alternatives à la DSP. La gestion directe est en effet écartée d'emblée, au motif suivant : « des difficultés possibles liées à la reprise et à la gestion du personnel ; des procédures applicables au secteur public qui ne seraient pas toujours adaptées pour gérer les aléas qui peuvent survenir et le risque financier à assumer ».

Au contraire, la DSP est présentée sous un jour très positif puisqu'elle permettrait de transférer les contraintes techniques, administratives et le risque financier à un organisme privé et également d'avoir une gestion plus souple et plus réactive de l'équipement.

Des considérations très théoriques, qu'il aurait convenu d'étayer au minimum en dressant un bilan de la façon dont le délégataire s'est acquitté de ses missions de service public durant son premier contrat. Car, sur la prise de risque, l'expérience met plutôt en évidence pour cette DSP, comme pour d'autres, que le délégataire en assume la charge de façon toute relative, puisque la collectivité, au surplus de la subvention d'équilibre versée annuellement, est régulièrement appelée à indemniser, dédommager, compenser dès que les bénéfices ne sont pas à la hauteur des prévisions, que ce soit prévu par le contrat ou pas.

Sur la réactivité et la souplesse supposées plus grandes en gestion privée qu'en gestion publique, il suffit de regarder ce qu'il se passe en ce moment avec les restrictions liées à la Covid. Les piscines gérées en régie se sont adaptées et respectent, dans leur grande majorité, la continuité du service public préconisée par le Gouvernement pour les publics prioritaires, alors que, sauf erreur, les deux piscines dont il est question sont fermées depuis le début du re-confinement, comme l'ont été 90% des piscines gérées par la société Vert Marine selon l'enquête menée par la municipalité de

Mont-Saint-Aignan. Aucun service rendu donc, et pour autant, il faudra compenser les pertes d'exploitation du gestionnaire privé sur les deniers publics, comme la Métropole a déjà commencé à le faire.

Les études poussées et indépendantes, qui comparent les différents modes de gestion des piscines, en particulier un rapport très édifiant de la Cour des Comptes de 2018, sont loin de mettre en évidence un avantage significatif d'efficacité des DSP, y compris en termes financiers. Ce qui est déterminant, c'est plutôt le contrôle mis en place, quel que soit le mode considéré, et plus généralement, la volonté politique de la collectivité pour investir son ou ses équipements. A ce titre, il est clairement montré que la DSP prive les collectivités de leviers pour traduire leur propre politique publique et faire valoir l'intérêt général. La priorité donnée aux usagers qui payent directement leur entrée, donc aux pratiques individuelles, se fait malheureusement au détriment des publics scolaires et du sport associatif, perçus comme non rentables par le gestionnaire malgré l'indemnité spécifique qu'il touche à ce titre et même, comme venant concurrencer des prestations dont il tire un bénéfice direct.

Avant de décider du mode de gestion, il aurait donc été tout à fait utile d'interroger les élus sur les enjeux qui s'attachent à ces équipements sportifs et, plus spécialement encore, dans le contexte actuel de la crise et de ses impacts, en termes de sport santé, d'éducation et d'intégration sociale par le sport, de relance du mouvement associatif. Il aurait également été éclairant d'étudier la question de la gestion des ressources humaines dans une perspective de l'élargissement des compétences de la Métropole en matière d'équipements nautiques. Orientation qui aurait l'avantage de favoriser à la fois la mutualisation, le maintien des compétences, la complémentarité des équipements, la cohérence de la tarification et la possibilité d'une tarification sociale.

Enfin, pour information, en France, malgré un puissant lobbying des professionnels de la DSP, 85% des piscines publiques sont gérées en direct par une commune ou un EPCI. La DSP, que cette délibération propose de reconduire, n'est donc peut-être pas la panacée. Madame NICQ-CROIZAT annonce que son groupe va voter contre.

<u>Monsieur LAMIRAY</u>, Vice-Président, sent qu'il y a un passif dans ces propos, qui s'explique au niveau de la DSP de la piscine de Mont-Saint-Aignan. Mais il explique que les services ont été particulièrement vigilants et que l'on peut faire confiance à l'ingénierie de la collectivité. Aussi, il invite vraiment les élus à relancer une DSP sur ces équipements.

La délibération est adoptée.

<u>Monsieur MARCHANI</u>, Vice-Président, présente le projet de délibération suivant qui a été adressé à ses collègues et en donne lecture :

*** Renforcer l'attractivité du territoire - Actions de développement économique - Stratégie foncière métropolitaine à vocation économique - Acquisition de biens fonciers et immobiliers économiques stratégiques - Délibération-cadre : approbation** (Délibération n° C2021_0008 - Réf. 6150)

La déclaration de l'état d'urgence climatique est au cœur des objectifs stratégiques de la Métropole. Désormais, répondre aux besoins fonciers du territoire en résorbant des friches et en évitant

l’artificialisation des sols est une nécessité absolue. La Métropole travaille à se doter d’une stratégie foncière destinée à rechercher un équilibre entre les différentes vocations que sont l’activité économique, les zones naturelles ou l’habitat pour répondre aux enjeux du développement durable, du développement économique, de la réponse aux besoins de la population en termes de logement. Dans certains cas, il peut aussi être pertinent de dédier du foncier à des activités industrielles de productions d’énergie renouvelables (photovoltaïque, hydrogène, etc.). C’est dans ce cadre que s’inscrit la présente délibération.

Territoire d’excellence en matière de transition écologique, la Métropole Rouen Normandie mobilise prioritairement des espaces artificialisés, en densification urbaine ou en renouvellement de friche, pour tendre vers l’objectif de « zéro artificialisation nette » et répondre aux besoins de développement économique du territoire, soutenir l’activité, l’emploi et attirer des projets d’envergure nationale ou internationale.

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.

La présente délibération a pour objet 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. Ils sont le plus souvent localisés en zonage UXm et UXi URXm/i et AUXm/i au PLUI.

• 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 présentes 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 comprenant la direction de l'aménagement et des grands projets et le département développement économique sous le pilotage de la Direction administration, stratégie et action foncières sera chargé d'émettre des propositions sur la base des critères énoncés ci-avant et conduire très rapidement les premières études nécessaires pour éclairer la décision des élus préalablement à l'acquisition.

Un budget d'investissement d'1,5 million 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.

Il vous est proposé cette délibération-cadre pour acter le principe d'acquérir des biens fonciers et immobiliers, en vue de combler les carences du stock d'offres immédiatement disponibles et de constituer des réserves foncières, et les critères retenus pour engager, par opportunité, l'acquisition de ces biens.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment l'article L5217-1 alinéa 1° a) relatif à la compétence de développement économique en matière de création, aménagement et gestion des zones d'activité et alinéa 2°a) relatif à la compétence d'aménagement de l'espace métropolitain, notamment en matière de constitution de réserves foncières,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil du 14 décembre 2020 approuvant le budget primitif 2021,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Abdelkrim MARCHANI, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que la Métropole est compétente en matière d'aménagement, de développement économique et de constitution de réserves foncières,

- qu'en réponse aux objectifs de « zéro artificialisation nette » des sols et de résorption des friches, il convient de mobiliser prioritairement des espaces artificialisés pour répondre aux besoins d'implantation et de développement des entreprises, tout en veillant aux ruptures de stock préjudiciables à la dynamique économique du territoire,

- que des biens fonciers et immobiliers économiques libérés à la suite des transferts d'activités, de compactages, de restructurations et des fermetures de sites constituent des sites stratégiques ou à forts potentiels pour l'action économique métropolitaine,

- qu'il serait souhaitable de pouvoir les acquérir rapidement au moment de leur mise en vente afin de pourvoir aux besoins économiques à court terme ou prévenir et anticiper le recyclage des friches,

Décide : Votes POUR : 74 voix, Votes : ABSTENTION: 14 voix

- d'acter le principe de se doter d'une stratégie foncière métropolitaine à vocation économique,

et

- d'approuver le principe et les critères de grande superficie, de vocation industrielle ou logistique et d'aménités potentielles caractérisant les biens fonciers et immobiliers économiques qui pourront être acquis dans une finalité économique.

La dépense qui en résulte sera imputée au chapitre 21 du budget principal de la Métropole Rouen Normandie.

<u>Monsieur MARCHANI</u>, Vice-Président, explique qu'il s'agit d'un sujet très important et regrette que l'ensemble des élus ne soit pas présent pour discuter de ce besoin de foncier économique qui est essentiel à l'attractivité du territoire. Il faut le faire en résorbant les friches et en évitant l'artificialisation des sols. Tendre vers le zéro artificialisation des sols nécessite de se doter d'une stratégie foncière qui soit volontaire.

Le développement économique du territoire, le soutien de l'activité de l'emploi, l'attractivité pour des projets d'envergure, que ce soit nationale ou internationale, se feront à la condition d'avoir un stock d'offres foncières immédiatement aménageables et donc en évitant les risques de rupture.

La transformation économique du territoire libère des espaces déjà artificialisés. Certains de ces fonciers sont une réelle opportunité dans cette double injonction écologique et économique. C'est pourquoi, il faut amplifier ce travail sur cette offre foncière, pousser par l'offre et non pas attendre une demande qui pourrait donner une hypothétique surface sur laquelle on réfléchirait. On y passerait du temps, au risque de louper l'occasion de pouvoir accueillir une entreprise sur le territoire. On a des atouts forts pour attirer les entreprises, mais le foncier reste quand même l'un des postulats très importants.

Monsieur LE COUSIN, intervenant pour le groupe « La Métropole des communes – les élus municipaux pour une métropole citoyenne sociale et écologiste », explique que cette délibération l'amène à formuler des remarques sur le fond et la forme concernant un point précis. Il peut lire dans certains cas : « il peut aussi être pertinent de dédier du foncier à des activités industrielles de production d'énergies renouvelables, photovoltaïque, hydrogène, etc. ». C'est dans ce cadre que s'inscrit cette délibération.

Sa première remarque est sur le fond. Le projet Hercule va à l'encontre des besoins actuels. Il prévoit l'éclatement d'EDF en trois entreprises distinctes. Cet éclatement n'est que la privatisation des activités les plus rentables de l'énergie, alors que le financement des investissements resterait à la charge du contribuable. L'usager verra s'envoler les tarifs. Alors que la crise écologique, comme la nécessité de re-localiser la production industrielle, placent la question énergétique au cœur des défis à relever, Monsieur MACRON propose de livrer ce bien commun aux appétits du monde de la finance.

12 millions de personnes sont en situation de précarité énergétique. L'énergie est au cœur de la transition écologique, du développement industriel du pays et de la réponse aux besoins vitaux des citoyens. C'est un bien public. Il doit être soustrait aux logiques du profit et son accès doit être garanti à toutes et tous. Le marché n'a montré qu'un accroissement de la précarité énergétique et une explosion des prix, +35% sur l'électricité, +85% sur le gaz.

Pour finir sur ce point, Monsieur LE COUSIN souhaite lire un extrait d'un communiqué de constitution du collectif national pour un véritable service public de l'énergie, dont sont signataires le PS, le PCF, et les Insoumis : « La nécessité d'un développement durable, assurer notre indépendance énergétique, consolider et développer un mode énergétique pilotable et respectueux de l'environnement, diversifier nos sources d'énergie en investissant dans la recherche et le déploiement d'énergie renouvelable, répondent aux enjeux du réchauffement climatique.
Dans cet esprit, nous sommes en résistance aux côtés des salariés et de l'ensemble des organisations syndicales qui agissent aujourd'hui pour refuser la privatisation et renforcer le pôle public de l'énergie. C'est un point essentiel que nous porterons lors des prochaines échéances électorales ».

Le deuxième point porte sur la forme. Son groupe ne partage pas l'idée de dédier du foncier, notamment au photovoltaïque. Cela nécessite l'utilisation de beaucoup d'hectares et n'est pas créateur d'emplois. Ce n'est pas une surprise si son choix se porte sur une industrie propre, créatrice d'emploi. Il revendique une industrie solide, capable de répondre aux besoins, afin d'être moins dépendants d'autres régions du monde, où une part du savoir-faire et de l'appareil productif ont été délocalisés.

Il faut mobiliser le foncier dédié au développement économique à des projets créateurs d'emplois et garantissant le développement durable. Le photovoltaïque a toute sa place sur d'autres lieux, comme par exemple les toits des entreprises ou hangars. Le groupe fait aujourd'hui un vote de vigilance sur les deux points que Monsieur LE COUSIN vient de développer. Il s'abstiendra sur cette délibération.

Monsieur RIGAUD, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », pense, dans un contexte d'étalement urbain, donc de progression d'artificialisation des sols, que cela prend tout son sens du nouveau regard que l'on doit porter sur les friches urbaines. D'ailleurs, c'est un enjeu maintenant national bien identifié. Il attire l'attention de Monsieur le Président sur le fait que France Relance propose un fonds global de 300 millions d'euros pour le financement des

friches industrielles. Il pense qu'il y a une opportunité pour la Métropole d'aller trouver des subventions.
C'est un enjeu central pour la Métropole. Il pense que les élus partagent tous ici son avis : l'offre crée la demande. Si on a une offre acceptable de re-naturalisation des friches, des entreprises viendront s'installer ici. Il annonce que le groupe « Écologistes, Solidaire et Citoyen » votera cette délibération qui amorce une transition entre un passé qui était fortement consommateur d'espaces et un futur qui doit être plus respectueux des espaces réservés.

Il rappelle que Madame EL KHILI a souligné, auparavant, l'importance de l'objectif de zéro artificialisation nette qui est celui de la Métropole et les friches sont l'un des outils importants.

Il a noté aussi que Messieurs LAMIRAY et HOUBRON convergeaient sur la nécessité d'utiliser ces friches pour créer des forêts urbaines. Il ne peut que les soutenir. En tout cas, son groupe les soutiendra et il croit que créer plusieurs forêts urbaines avant la fin de ce mandat sur des friches industrielles serait un très beau défi.

Ce qui l'a réconforté en entendant ces débats, malgré les oppositions sur le Contournement Est, c'est cette convergence que ces friches devaient trouver, pour certaines, une nouvelle affectation. Il a conscience que cette délibération porte sur le développement économique. Il souligne toutefois un point de vigilance. Bien évidemment, il est indispensable de dépolluer de nombreux sites, mais il ne faut pas oublier que la collectivité ne doit pas porter seule tout le poids financier de ces dépenses. Il espère que tous les coûts ne seront pas totalement socialisés. C'est d'abord aux entreprises qui ont encore des activités de payer l'essentiel des coûts de ces dépollutions.

Pour terminer, il aimerait avoir une cartographie précise de ces friches avec des légendes, qui éclairent les élus sur les potentialités de ces différentes friches de la Métropole, puisque toutes les friches ne se valent pas, et notamment, peut-être celles qui seraient le lieu d'accueil des futures forêts urbaines.

Il a entendu Monsieur LE COUSIN souligner que la friche devait être un nouvel espace à reconquérir, mais pas pour y faire n'importe quoi. Les élus peuvent avoir des petites différences sur ce qu'ils veulent y faire. Le site du projet Amazon doit être reconquis, mais en même temps, les citoyens attendent des projets de qualité. Cette délibération cadre n'est qu'une première pierre et Monsieur RIGAUD espère que cette pierre saura se diversifier pour accueillir des entreprises et les futures forêts urbaines de la Métropole.

<u>Monsieur LAMIRAY</u> pense qu'on ne peut pas prendre toutes les friches et les transformer en forêts urbaines, mais avoir un ratio dans la démarche, consacré aux forêts urbaines sur la quantité des centaines d'hectares que regroupe le territoire en friches industrielles, serait intéressant. Il cite l'exemple de la Presqu'île Rollet, anciennes montagnes de charbon, aujourd'hui espace apprécié, connu et reconnu des habitants de la Métropole.

<u>Monsieur le Président</u> confirme ces propos et remercie les équipes précédentes pour ce très beau projet porté par la Métropole depuis longtemps et remercie en particulier Madame Jacqueline OSTY.

<u>Monsieur MARCHANI</u> répond qu'en réalité, le besoin actuel est chiffré à peu près, à 40 hectares annuels pour les besoins en foncier économique. Si des grands projets apparaissaient, peut-être qu'il y aurait une augmentation sur une courte période. Au vu des projections qui sont faites, il se

peut qu'il y ait une pénurie sur un temps donné, sur lequel on ne pourra pas accueillir d'entreprises.

Si aujourd'hui on change de braquet sur l'investissement, pour travailler sur les friches, c'est pour augmenter l'offre. Il faut garder en tête ces 40 hectares par an. Le territoire est plutôt favorable à l'accueil des entreprises, les terrains sont très vite commercialisés.

Une cartographie existe. Elle sera communiquée aux élus. La Métropole est à l'écoute des différents dispositifs pour ne pas financer seule la dépollution. Des dispositifs sont mis en place, soit par l'État, soit par l'Europe.

La délibération est adoptée.

Monsieur MOYSE, Vice-Président, présente les deux projets suivants qui ont été adressés à ses collègues et en donne lecture :

*** Urbanisme et habitat - Politique de l'habitat - Convention pour le financement d'un Programme Opérationnel de Prévention et d'Accompagnement des Copropriétés en difficulté (POPAC) dans les quartiers en renouvellement urbain de la Métropole Normandie (Rouen / Elbeuf / Petit-Quevilly) : autorisation de signature - Plan de financement : approbation** (Délibération n° C2021_0009 - Réf. 6356)

L'orientation 3 « Renforcer l'attractivité résidentielle du parc existant » du Programme Local de l'Habitat (2020-2025) approuvé le 16 décembre 2019 prévoit dans son action 8 la mise en place d'un dispositif de prévention en direction des copropriétés.

En effet, en 2018, une étude pré-opérationnelle de repérage et de traitement des copropriétés en difficulté dans les quartiers en renouvellement urbain, confiée au bureau d'études Citémétrie, a permis de qualifier l'état des copropriétés potentiellement fragiles dans les Quartiers en Politique de la Ville (QPV) concernées par le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU). Elle a également permis de déterminer les outils à mettre en œuvre pour leur traitement. Cette étude était complémentaire de l'étude qui avait été réalisée sur les copropriétés du Château Blanc à Saint-Étienne-du-Rouvray en 2017.

Sur la base d'un diagnostic multicritères, 48 copropriétés ont été classées comme très prioritaires en matière de fragilité.

Ces 48 copropriétés sont situées sur 3 communes de :
- 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.

Cela nécessite de recruter un prestataire externe pour effectuer cet accompagnement.

L’étude pré-opérationnelle a permis d’estimer le montant prévisionnel de ce POPAC à hauteur de 300 000 € HT sur 3 ans, soit 360 000 € TTC (120 000 € TTC / an). L’ANAH prend en charge 50 % des coûts HT de ce dispositif.

Ce coût recouvre les frais de l’ingénierie qui est mise à disposition des copropriétés et s’échelonne de la façon suivante :

	Année 2021/22	Année 2022/23	Année 2023/24	Total sur 3 ans
Coût des prestations (**HT**)	100 000 euros	100 000 euros	100 000 euros	300 000 euros
Coût total des prestations (**TTC**)	120 000 euros	120 000 euros	120 000 euros	360 000 euros

Le financement prévisionnel par l’ANAH et la Métropole Rouen Normandie est le suivant :

	Année 2021/22	Année 2022/23	Année 2023/24	Total sur 3 ans
Financement ANAH	50 000 euros	50 000 euros	50 000 euros	150 000 euros
Métropole Rouen Normandie	70 000 euros	70 000 euros	70 000 euros	210 000 euros

La Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) pourrait également contribuer au financement de la mission de suivi animation du POPAC sur toute sa durée dans le cas où la convention nationale entre la CDC et l’ANAH serait reconduite en 2021 dans les mêmes conditions que la précédente :

- à hauteur de 25 % du coût HT de la prestation et ne pouvant être supérieur au montant HT financé par la collectivité maître d’ouvrage,

- dans la limite d’un plafond annuel de dépenses subventionnables de 20 000 € HT.

Dans cette hypothèse, le plan de financement du POPAC serait le suivant :

	Année 2021/22	Année 2022/23	Année 2023/24	Total sur 3 ans
Financement ANAH prévisionnel	50 000 euros	50 000 euros	50 000 euros	150 000 euros
Financement CDC prévisionnel	20 000 euros	20 000 euros	20 000 euros	60 000 euros
Métropole Rouen Normandie	50 000 euros	50 000 euros	50 000 euros	150 000 euros

Les modalités définitives d'intervention sont précisées dans une convention d’application entre la Caisse des Dépôts et la Métropole sous réserve de l'accord des comités d'engagement compétents.

Les montants indiqués sont des montants maximum. Le coût de la mission de suivi animation ne sera connu avec exactitude que lorsque le marché de prestation sera attribué.

Il est donc proposé que l'assemblée délibérante approuve la convention POPAC ci-jointe qui sera signée avec l'ANAH, la CDC et les communes de Rouen, Elbeuf et Petit-Quevilly.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L 5217-2,

Vu le Code de la Construction et de l'Habitation, notamment les articles L 321-1 et suivants et R 321-1 et suivants,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu le règlement général de l'Agence Nationale de l'Habitat,

Vu le Programme Local de l'Habitat de la Métropole Rouen Normandie adopté par le Conseil de la Métropole en date du 16 décembre 2019 et de son règlement d'aides adopté le 16 décembre 2019,

Vu la convention de délégation de compétence du 4 juillet 2016 conclue entre la Métropole et l'État, en application des articles L 301-5-1 et L 301-5-2 du Code de la Construction et de l'Habitation,

Vu la convention pour la gestion des aides à l'habitat privé du 4 juillet 2016 conclue entre la Métropole et l'ANAH,

Vu l'avis de la Commission Locale de l'Amélioration de l'Habitat de la Métropole Rouen Normandie, en application de l'article R 321-10 du Code de la Construction et de l'Habitation en date du 17 décembre 2020,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Joachim MOYSE, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que le Programme Local de l'Habitat (2020-2025) prévoit dans son orientation 3 « Renforcer l'attractivité résidentielle du parc existant » et sa fiche action n° 8 de mettre en place un dispositif de prévention de type POPAC sur les copropriétés identifiées comme fragiles dans les Quartiers en Politique de la Ville en Renouvellement Urbain,

- que 48 copropriétés ont été repérées comme fragiles sur les communes de Rouen, Elbeuf et Petit-Quevilly au travers d'une étude conduite en 2018 par la Métropole sur les quartiers en NPNRU dans le cadre de l'élaboration du Programme Local de l'Habitat (2020-2025),

- que l'ANAH a mis en place un dispositif POPAC permettant d'accompagner les copropriétés en difficulté par la mise en place d'une ingénierie adaptée à leur situation,

Décide : Votes POUR : 88 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d'approuver les plans de financement du Programme Opérationnel de Prévention et d'Accompagnement des Copropriétés (POPAC) tel que présentés sur la présente délibération, hors et avec co-financement de la CDC,

- d'approuver la convention du Programme Opérationnel de Prévention et d'Accompagnement des Copropriétés (POPAC) en difficulté dans les quartiers en renouvellement urbain de la Métropole Rouen Normandie (Rouen / Elbeuf / Petit-Quevilly),

- d'habiliter le Président à signer pour le compte de la Métropole et par délégation de l'ANAH et de l'État, la convention POPAC,

et

- d'autoriser le Président à solliciter la subvention auprès de la CDC et signer la convention de financement afférente, dans le strict respect du plan de financement approuvé et des dispositions de cadrage figurant au sein de la convention du POPAC.

La dépense et la recette qui en résultent seront imputées et inscrites aux chapitres 011 et 74 du budget principal de la Métropole Rouen Normandie.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** Urbanisme et habitat - Politique de l'habitat - Avenant n° 1 au contrat de mixité sociale avec la commune de Bois-Guillaume, l'État et l'Établissement Public Foncier de Normandie : autorisation de signature** (Délibération n° C2021_0010 - Réf. 6370)

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 a fixé l'exigence minimale de mixité dans l'habitat à 20 % de logement social et des obligations de rattrapage pour les communes déficitaires en logement social. Constatant un retard dans l'application de cette loi, l'État, par une instruction du Gouvernement en date du 30 juin 2015, a élaboré un plan d'actions visant à renforcer l'application des obligations par les communes concernées.

Ce plan d'actions prévoit notamment la signature de contrats de mixité sociale pour les communes volontaires. Ce contrat constitue un cadre opérationnel d'actions pour la commune afin d'atteindre ses obligations légales en matière de production de logements sociaux à l'horizon 2025 et précise les moyens de rattrapage prévus à l'article L 302-8 du Code de la Construction et de l'Habitation que la commune s'engage à mobiliser pour les atteindre. Il dresse la liste des outils et des actions à déployer, les conditions d'intervention des partenaires locaux ainsi que leurs engagements pour accompagner la commune.

Ce contrat est signé par la commune et l'État, mais les EPCI délégataires des aides à la pierre ou disposant de la compétence en matière d'urbanisme doivent être associés à sa signature. Les Établissements Publics Fonciers peuvent également y être associés.

Le contrat de mixité sociale de la Ville de Bois-Guillaume a été signé le 6 juillet 2017. Le bilan pour la période 2017-2019 constate la production de 143 logements pour un objectif de 212 à réaliser lors de cette période, 547 logements restant à réaliser d'ici 2025.

Il est proposé de signer un avenant n° 1 portant sur les périodes 2020-2022 et 2023-2025 permettant de redéfinir les objectifs quantitatifs de production sur la période restant à courir et un renforcement des actions à mettre en œuvre pour éviter que la commune fasse l'objet d'un arrêté de carence.

L'avenant identifie les projets en cours ou à mener ainsi qu'un certain nombre d'actions :

- modification du PLU pour augmenter le taux de logement social dans toutes les opérations de 30 à 40% et jusqu'à 50% sur certains sites de projet
- inscription d'un nouvel emplacement réservé au PLU
- instauration d'un droit de préemption renforcé sur des secteurs de la commune
- recentrage des actions foncières menées par la ville dans le cadre de son Programme d'Actions Foncières
- lancement d'une étude de repérage foncier par l'Etablissement Public Foncier de Normandie
- développement des projets en location-accession (PSLA) désormais comptabilisés au titre de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain
- remise sur le marché de logements vacants en lien avec l'étude en cours de lancement par la Métropole

Dans ce cadre, l'ensemble des partenaires du contrat, dont la Métropole, s'engage à mettre en œuvre sur le territoire de la commune, chacun pour ce qui le concerne, les moyens financiers et réglementaires nécessaires à la réalisation de logements sociaux afin de résorber le déficit identifié.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de la Construction et de l'Habitation, notamment les articles L 302-5 et suivants,

Vu l'article 55 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain,

Vu le décret n° 2014-870 du 1er août 2014 actualisant la liste des agglomérations et des établissements publics de coopération intercommunale mentionnés respectivement au deuxième et septième alinéas de l'article L 302-5 du Code de la Construction et de l'Habitation et la liste des communes mentionnées au septième alinéa du même article,

Vu l'instruction du Gouvernement du 30 juin 2015 relative au renforcement de l'application des obligations pour les communes soumises à l'article L 302-5 du Code de la Construction et de l'Habitation,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la convention de délégation de compétence de six ans en application de l'article L 301-5-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, en date du 4 juillet 2016, entre la Métropole et l'État pour la période 2016-2021,

Vu le contrat de mixité sociale de la Ville de Bois-Guillaume en date du 6 juillet 2017,

Vu le Programme Local de l'Habitat 2020-2025 approuvé le 16 décembre 2019,

Vu la délibération métropolitaine du 14 octobre 2019 maintenant les obligations SRU de rattrapage pour les communes de la Métropole,

Vu la délibération de la commune de Bois-Guillaume en date du 26 janvier 2021 approuvant l'avenant n° 1 au contrat de mixité sociale,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Joachim MOYSE, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que la commune de Bois-Guillaume est assujettie à la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain,

- que la commune de Bois-Guillaume a approuvé un contrat de mixité sociale et s'est portée volontaire à la réalisation d'un avenant à ce contrat,

- que la Métropole délégataire des aides à la pierre de l'État dispose de plusieurs compétences nécessaires à la réalisation de logements sociaux sur le territoire communal,

- que la Métropole, afin d'assurer un rééquilibrage social au sein de son territoire, a décidé de ne pas exonérer les communes en déficit de logements sociaux,

- que la Métropole a été associée à l'élaboration de ce contrat,

Décide : **Votes POUR : 88 voix (unanimité des membres présents et représentés) :**

- de s'engager à mettre en œuvre sur le territoire de la commune de Bois-Guillaume tous les moyens réglementaires relevant de ses compétences et nécessaires à la réalisation de logements sociaux afin de résorber le déficit constaté sur cette commune en la matière,

- d'approuver l’avenant n° 1 au contrat de mixité sociale de la commune de Bois-Guillaume,

et

- d'habiliter le Président à signer cet avenant n° 1 au contrat de mixité sociale avec la commune de Bois-Guillaume, l’État et l’Établissement Public Foncier de Normandie.

Monsieur PEREZ, Maire de Bois-Guillaume, dit être attaché au logement social. S’il peut dessiner une nouvelle réputation à la Ville de Bois-Guillaume sur cette question, il le fera bien volontiers. Si la question est : Bois-Guillaume doit-elle accueillir du logement social ? Il répond oui.

Le problème, c'est ni la loi, ni le logement social, ni les principes de ce contrat de mixité, mais le timing. Ce contrat prévoit que la Ville de Bois-Guillaume construise environ 600 logements sociaux d’ici 2025. Cela revient à prévoir la construction de plus 1 000 logements en 4 ans. Cet objectif, à son sens, n’est ni crédible, ni tenable. La Ville de Bois-Guillaume est en partie responsable de ce retard et il doit assumer, quelque part, les errances des mandats passés. Il n’en demeure pas moins qu’il est un peu, le dos au mur, car malheureusement, ces objectifs ne sont pas réalisables en quatre ans à moins d’y sacrifier l’aménagement de la commune qu’il représente ou l’espace naturel et agricole. Pour construire ces 1 000 logements, il n'aura pas d'autre choix que d'étaler ces futures constructions potentiellement sur les espaces naturels.
Lui viennent alors quelques interrogations et il le dit sans polémique : Comment, à l'échelle de Bois-Guillaume, peut-il appliquer les principes de non étalement urbain et de zéro artificialisation, défendus par la Métropole, auxquels il croit profondément, s’il n’a pas la possibilité de préserver ces dits espaces naturels ?

Comment, à l’échelle de la Métropole, est-il, par ailleurs, possible d’aménager une ceinture verte autour de Rouen, si les espaces disponibles sont consommés ? A Bois-Guillaume, des dizaines d’hectares de terres agricoles de très bonne qualité peuvent être emportées dans cette stratégie. Or, si la Ville de Bois-Guillaume décidait de préserver ces espaces naturels pour les valoriser, les conséquences seraient très lourdes parce qu’elle risquerait en effet, en guise de récompense, d'être carencée, de payer un million d'euros par an d'amendes et de perdre ses prérogatives d’aménagement.

S’adressant à Monsieur le Président et à Monsieur MOYSE, il résume son raisonnement. Il votera donc pour cette délibération car elle poursuit un objectif auquel il souscrit et il fera tout son possible pour que la Ville rattrape son retard en matière de logement social. Mais il ne le fera ni au détriment de l’aménagement de la commune, ni au détriment des espaces naturels qu’il doit préserver, quoiqu’il en coûte.

Il peut faire du logement sans défaire l’environnement, mais pour cela, il a besoin de temps. Il plaide pour du temps et de la réflexion. Or, ce contrat, en l’état, ne lui en offre que trop peu. Mais il lui semble que des solutions existent néanmoins.

Monsieur PEREZ explique qu’il les sollicitera prochainement pour leur présenter des propositions très concrètes, pour débloquer cette difficulté à laquelle il les sait naturellement attentifs et il les en remercie.

Monsieur le Président lui répond qu’effectivement c’est un sujet tout à fait majeur et que d'ailleurs, de façon plus globale sur la mixité sociale à l’échelle de l'intercommunalité, il y a un travail de coordination, de coopération entre les communes. Il n’est pas acceptable d’avoir de telles disparités.

Il peut entendre que ce soit le fruit de l'histoire, que des choix politiques différents aient été pris par différentes majorités. C'est la démocratie, mais on connaît le résultat, qui n'est ni acceptable au plan social, ni soutenable, y compris au plan urbanistique.

Monsieur MOYSE, Vice-Président, a noté chez Monsieur PEREZ une véritable intention de faire évoluer la ville par rapport au logement social puisque, y compris dans l'avenant, il est bien noté que les opérations devraient contenir entre 30 à 40% de logements sociaux pouvant aller jusqu'à 50% sur certains sites. C'est la marque d'une intention véritable. Il dit également avoir quelques pistes, notamment par rapport aux logements vacants qui sont à remettre sur le marché, qui pourraient être assimilés en tant que tels. Les programmes d'accessions sociales pourraient être comptabilisés en tant que tels. La Métropole va aussi essayer, dans son plan d'action foncière, d'identifier des sites sur lesquels des projets pourraient être mis en place grâce au droit de préemption renforcé.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

Monsieur CHAUVIN, Vice-Président, présente le projet de délibération suivant qui a été adressé à ses collègues et en donne lecture :

*** Espaces publics, aménagements et mobilités durables - Espaces publics – Voirie - Programme de travaux 2021 - Montants estimés des opérations : approbation - Lancement des consultations - Marchés à intervenir : autorisation de signature - Demandes de subventions : autorisation** (Délibération n° C2021_0011 - Réf. 6064)

Le programme de travaux de l'année 2021 pour les 71 communes de la Métropole Rouen Normandie est présenté dans un tableau ci-annexé. Il détaille les opérations qui seront réalisées, pour tout ou partie, en 2021.

Aussi, les montants de ces opérations sont ventilés comme suit :
Montant global des opérations : 18 361 500,00 € TTC.

Les montants de ces opérations sont imputables sur le budget de l'année 2021.

Ce programme comprend des opérations :
- de requalification, d'aménagement, d'extension, de restructuration ou de création de voiries, parkings, places, giratoires, pistes cyclables, zones d'activités, ...
- de travaux neufs de réfection d'éclairage public et enfouissement de réseaux,
- des projets de territoire de niveau 3,
- et de maîtrise d'œuvre liées à ces opérations.

Par ailleurs, les cinq opérations suivantes, dont le détail figure au tableau ci-annexé, déjà prévues par les délibérations du Conseil métropolitain en date des 8 février 2017, 17 décembre 2018 et 16 décembre 2019 mais non encore lancées, avaient été programmées sur la base de principes dans le cadre du PPI.

A ce stade, les travaux n'étaient pas définis avec précision en volume ni en nature, et leur coût avait été établi à partir de ratios.

Depuis, des études ont été menées avec les communes afin d'affiner les projets et des améliorations ont été envisagées. Les estimations prévisionnelles ont également été revues sur la base des prix des marchés de travaux en cours.

En conséquence, les montants estimés des travaux doivent être ajustés comme suit, pour un montant total d'ajustement de 580 000,00 € TTC, restant cependant dans l'enveloppe globale arrêtée des PPI (2016 à 2020 et 2021 à 2025) des communes concernées :
- communes du Pôle Austreberthe Cailly : Montant total de l'ajustement +380 000,00 € TTC
- communes du Pôle Plateaux Robec : Montant total de l'ajustement +1 100 000,00 € TTC
- communes du Pôle Val de Seine : Montant total de l'ajustement – 1 150 000,00 € TTC
- communes du Pôle de Rouen : Montant total de l'ajustement + 250 000,00 € TTC.

Pour l'ensemble de ces opérations, il est nécessaire de procéder au lancement de consultations selon les dispositions du Code de la Commande Publique.

Ces opérations sont susceptibles de bénéficier de subventions de la part du Département de Seine-Maritime et d'autres organismes.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de la Commande Publique,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil métropolitain du 8 février 2017 autorisant la passation des marchés pour le programme de travaux 2018 du Département Proximité et Territoires,

Vu la délibération du Conseil métropolitain du 17 décembre 2018 autorisant la passation des marchés pour le programme de travaux 2019 du Département Proximité et Territoires,

Vu la délibération du Conseil métropolitain du 16 décembre 2019 autorisant la passation des marchés pour le programme de travaux 2020 du Département Proximité et Territoires,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Thierry CHAUVIN, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- qu'il convient de solliciter l'ensemble des partenaires susceptibles d'octroyer en 2021 des subventions pour la réalisation de ces travaux,

- qu'il convient d'approuver les montants des estimations prévisionnelles de ces opérations,

- qu'il est nécessaire d'ajuster les montants de cinq opérations non lancées mais déjà prévues dans les délibérations du Conseil métropolitain en date des 8 février 2017, du 17 décembre 2018 et 16 décembre 2019,

Décide : Votes POUR : 88 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d'approuver le programme de travaux 2021 tel que joint en annexe,

- d'autoriser le Président à lancer les consultations pour les opérations non engagées, ainsi que pour les opérations prévues pour 2018, 2019 et 2020 non encore engagées qu'il convient d'ajuster,

- d'approuver les montants des estimations prévisionnelles de ces opérations,

- d'habiliter le Président à signer les marchés à intervenir qui le nécessitent, le cas échéant après attribution par la Commission d'Appels d'Offres dans le cadre des procédures formalisées, et à signer tous documents s'y rapportant et nécessaires à leur exécution,

et

- d'autoriser le Président à solliciter auprès du Département de Seine-Maritime et de tout autre organisme les subventions auxquelles la Métropole pourrait prétendre.

La dépense qui en résulte sera imputée au chapitre 21 du budget Principal de la Métropole Rouen Normandie.

<u>Monsieur MARTOT</u>, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », demande une dissociation de vote sur cette délibération. Le groupe est évidemment pour que les friches industrielles puissent être réaménagées pour être réutilisées. Il lui semble important de construire et de reconstruire la ville sur la ville. Par contre, sur ce site, il y a potentiellement le lieu d'implantation d'un éventuel Amazon. Et donc, il est opposé à ce que l'on mobilise de l'argent public pour Amazon, même s'il n'y avait pas qu'Amazon sur ce site. Il souhaiterait voter pour la délibération, mais dissocier et enlever le site Amazon dans cette délibération.

<u>Monsieur MASSON</u>, intervenant pour le groupe « Construire ensemble – sans étiquette », souhaite introduire, dans toutes les consultations, un coefficient dans les critères d'attribution, à condition qu'il soit de 10%, pour avancer et pour inciter la recherche, l'innovation et les variantes.

<u>Monsieur le Président</u> répond à Monsieur MARTOT qu'il n'est pas possible de dissocier les votes. Il lui propose donc un vote global et de consigner dans le procès-verbal la position séparée sur l'un des aspects.

Monsieur CHAUVIN, Vice-Président, demande à Monsieur HOUBRON, Président de la Commission d'Appels d'Offres, s'il est possible pour l'avenir d'introduire le critère des innovations et des variantes.

Monsieur le Président met la délibération aux voix en précisant bien que, pour une partie de cette délibération, le groupe des « Écologistes, Solidaire et Citoyen » s'exprime défavorablement.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

Monsieur MOREAU, Vice-Président, présente les deux projets de délibérations suivants qui ont été adressés à ses collègues et en donne lecture :

*** Espaces publics, aménagements et mobilités durables - Mobilité durable - Exploitation des transports en commun - Avenant n° 34 au contrat conclu avec SOMETRAR : autorisation de signature** (Délibération n° C2021_0012 - Réf. 6138)

Un contrat de concession a été signé le 28 juin 1991 avec la société SOMETRAR.

Le concessionnaire, qui a financé et construit le tramway, est chargé, jusqu'en 2025, de l'exploitation de la majeure partie du réseau Astuce qu'il a confiée à la société TCAR.

Les conditions financières de la concession ont été fixées dans le contrat initial et dans ses avenants, notamment le montant de la Contribution Forfaitaire d'Exploitation (CFE) que perçoit le concessionnaire en contrepartie de ses obligations.

Le contrat repose sur un certain nombre de paramètres dont les principaux sont les suivants :

- le nombre de kilomètres réalisés par type de véhicules (offre contractuelle),
- le coût kilométrique pour chacun de ces modes,
- le nombre de déplacements contractuels annuel (trafic engageant),
- la recette unitaire contractuelle qui, multipliée par le trafic engageant, fixe les recettes contractuelles,
- les coûts forfaitaires d'exploitation.

Le contrat prévoit un processus de "revoyure" permettant de faire évoluer certains de ces paramètres en fonction des modifications du contexte.

Il est aujourd'hui nécessaire de contractualiser, par avenant n° 34 :

- la poursuite de l'adaptation du réseau aux conditions sanitaires

Dans le contexte actuel de pandémie de Covid-19, le concessionnaire a proposé à la Métropole la mise en place de deux nouveaux systèmes permettant de faciliter le respect des mesures barrières dans les transports en commun. Il convient de préciser que ces solutions technologiques conserveront toute leur pertinence et leur utilité lorsque la pandémie sera éteinte.

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 et dont le périmètre est limité à 12 % du parc TEOR.

Cet outil permettra aux voyageurs de connaître, en temps réel, le niveau d'affluence des véhicules et d'optimiser l'exploitation du réseau.

Les frais de fonctionnement de ce système entraînent une augmentation des coûts forfaitaires d'exploitation pour un montant de 141 483,97 € (en valeur 2011) par an en année pleine, représentant 96 879,94 € (en valeur 2011) au titre du contrat d'hébergement de la solution et 44 604,03 € (en valeur 2011) au titre du financement d'un effectif supplémentaire pour traiter, analyser et structurer les résultats.

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.

Le coût annuel en année pleine sera de 67 643,61 € (en valeur 2011) au titre du contrat d'hébergement de la solution.

- la poursuite de l'expérimentation de la navette fluviale

Depuis le 15 juillet 2019, la Métropole a confié à SOMETRAR l'expérimentation d'un franchissement de la Seine par la mise en service d'une navette fluviale. L'Union Portuaire Rouennaise s'est associée à la réflexion et a contribué à l'identification d'un bateau susceptible d'être utilisé. 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.

Le bilan à fin septembre, avant le 2ème confinement, fait apparaître les données de fréquentation suivantes :

- 24 604 personnes et 3 135 vélos de la mi-juillet à la mi-novembre 2019,
- 17 563 personnes et 1 595 vélos de la mi-novembre 2019 à la mi-mars 2020,
- 26 984 personnes et 3 172 vélos de début juin à fin septembre 2020.

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. Le coût par voyage est estimé à 9,30 €.

Afin de consolider ces données, il est proposé de poursuivre cette expérimentation pendant 12 mois 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. Cette mise en service nécessiterait la présentation d'un nouvel avenant au Conseil métropolitain.

Cette expérimentation se poursuivrait jusqu'au 31 décembre 2021 selon les mêmes modalités qu'actuellement , en particulier avec le maintien de la gratuité de la traversée.

Le coût de cette prolongation de l'expérimentation s'élève à 407 189,72 € (en valeur 2011).

- la réalisation d’une partie des opérations de gros entretien renouvellement des rames de tramway

Les rames de tramways Alstom mises en service en 2012 disposent d'un plan de maintenance avec des opérations récurrentes tous les 300 000 km et des opérations plus spécifiques à 600 000 km.

Une première série d’opérations à 300 000 km a ainsi déjà été réalisée en 2017 par SOMETRAR dans le cadre de l’avenant 27. Les simulations de fonctionnement des rames permettent d'envisager l'échéance des 600 000 km en 2022/2023.

La gestion de ces opérations nécessite une très bonne coordination avec l'exploitant car il est difficile de déplacer les véhicules. C'est pourquoi il est proposé de confier à SOMETRAR :

- les opérations de maintenance dites des « 600 000 kilomètres » (maintenance des pantographes, des équipements de traction freinage, des filtres purge d’air, système de refroidissement, de la climatisation « salle » et des équipements de sablage),
- les opérations de maintenance dites des « deux fois 300 000 kilomètres » (maintenance des rhéostats de freinage, du système de refroidissement, de la climatisation « cabine » et des équipements de sablage).

Le coût de ces prestations est estimé à 1 292 349 € HT (en valeur 2011).

Cet avenant augmente le montant des sommes restant à percevoir par le délégataire jusqu’à la fin du contrat de 2 745 176 € HT (en valeur 2011), soit environ 3 113 859 € HT (en valeur 2020).

Les articles L 3135-1 6° et R 3135-8 du Code de la Commande Publique autorisent la modification du contrat lorsque le montant de la modification est inférieur au seuil européen de 5 350 000 € HT et à 10 % du montant du contrat de concession initial, sans qu'il soit nécessaire de vérifier si les conditions énoncées à l'article R 3135-7 sont remplies.

L'avenant proposé entre dans ce cadre puisque la participation de la Métropole est inférieure au seuil européen précité et représente une augmentation d’environ 0,097 % du montant des sommes à percevoir par le délégataire pendant la durée totale du contrat.

De plus, en application de l’article R 3135-9 du Code de la Commande Publique, le montant cumulé des modifications réalisées sur la base de l’article R 3135-8 est, par addition des avenants 30, 31, 32, 33 et 34 de 2 873 244 € HT en valeur 2011, soit environ 3 259 126 € HT en valeur 2020, ce qui représente 0,101 % du montant des sommes à percevoir par le délégataire pendant la durée totale du contrat.

En prenant en compte l'ensemble des avenants passés à ce jour, le pourcentage cumulé d’augmentation est de 7,083 %.

La commission de DSP a été préalablement saisie du projet d’avenant n° 34 le 5 février 2021 et a émis un avis favorable.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment son article L 1411-6,

Vu le Code de la Commande Publique, notamment les articles L 3135-1, R 3135-7 à R 3135-9,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu le contrat de concession passé entre la société SOMETRAR et le SIVOM de l'Agglomération Rouennaise le 28 juin 1991 et ses avenants successifs,

Vu l'avis de la Commission de Délégation des Services Publics réunie le 5 février 2021,

Vu le projet d'avenant n° 34 au contrat de concession ci-joint,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Cyrille MOREAU, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- qu'il est nécessaire de procéder à un certain nombre d'adaptations afin de préparer au mieux la suite de l'exploitation du réseau concédé,

- que ces adaptations concernent la poursuite de l'adaptation du réseau aux conditions sanitaires avec la mise en place de 2 solutions technologiques permettant de faciliter le respect des mesures barrières dans les transports en commun, la poursuite de l'expérimentation de la navette fluviale et la réalisation d'une partie des opérations de gros entretien renouvellement des rames de tramway,

- que cet avenant augmente le montant des sommes restant à percevoir par le délégataire jusqu'à la fin du contrat de 2 745 176 € HT (en valeur 2011), soit environ 3 113 859 € HT (en valeur 2020),

- que cette augmentation représente environ 0,097 % du montant des sommes à percevoir par le délégataire pendant la durée totale du contrat,

- le montant cumulé des modifications réalisées sur la base de l'article R 3135-8 est, par addition des avenants 30, 31, 32, 33 et 34, de 2 873 244 € HT en valeur 2011, soit environ 3 259 126 € HT en valeur 2020, ce qui représente 0,101 % du montant des sommes à percevoir par le délégataire pendant la durée totale du contrat,

- qu'en prenant en compte l'ensemble des avenants passés à ce jour, le pourcentage cumulé d'augmentation est de 7,083 %,

- que la commission de DSP a été préalablement saisie du projet d'avenant n° 34 le 5 février 2021,

Décide : Votes POUR : 88 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d’approuver les dispositions techniques et financières qui font l’objet du 34ème avenant au contrat de concession conclu avec SOMETRAR le 28 juin 1991,

et

- d’habiliter le Président à signer l’avenant n° 34 et ses annexes.

La dépense qui en résulte sera imputée au chapitre 65 du budget annexe des Transports de la Métropole Rouen Normandie.

Monsieur MOREAU, Vice-Président, explique qu’en raison de la gestion de la crise, plusieurs dispositifs sont déployés, tels que la mise en place d'un système de comptage dans les tramways TEOR et les bus Fast qui permettra aux usagers, dans un premier temps sur le site d’internet et dans un deuxième temps sur l’application mail Astuce, de connaître le nombre de personnes présentes, puis le paiement sans contact du titre de transport avec sa carte bancaire ; l’usager ayant un ticket qui servira de justificatif.

La délibération est adoptée à l’unanimité.

*** Espaces publics, aménagements et mobilités durables - Mobilité durable - Exploitation des transports en commun - Plan de Mobilité Inter Entreprises (PMIE) du Club de la Vatine - Convention-cadre à intervenir avec le Club de la Vatine, la TCAR et la régie des TAE : autorisation de signature** (Délibération n° C2021_0013 - Réf. 6528)

La Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) et la Loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Energie (LAURE) ont initié les Plans de Déplacements d’Entreprise (PDE) ou d’administration (PDA) dans le but de réduire la dépendance à l’automobile des employés d’entreprises ou d’administrations pour les déplacements domicile-travail ou professionnels. Ces plans de déplacements permettent à un responsable d’établissement de mettre en place diverses actions incitant à l’utilisation des transports en commun, des modes doux et du covoiturage.

Afin d’encourager ce type d’initiative bénéfique pour la valorisation du réseau de transports urbains et plus généralement pour la protection de l’environnement, la CAR, en tant qu’autorité organisatrice des transports urbains, s’est engagée, par délibération du 2 juillet 2007, à accorder une réduction sur les abonnements annuels souscrits dans le cadre d’un plan de déplacement.

Le Conseil communautaire a décidé, par délibération du 24 juin 2013, d’accorder aux salariés dont l’employeur a signé une convention PDE (ou PDA), une réduction de 20 % sur les abonnements annuels et mensuels plein et demi-tarif de transports en commun souscrits à compter du 1er septembre 2013.

Le Bureau métropolitain a décidé, par délibération du 16 décembre 2019, d’assister le Club de la Vatine, représentant les entreprises implantées sur les zones de la Vatine, de la Bretèque, de l’Espace Leader et des Bocquets, à mutualiser les réflexions et les moyens pour améliorer la desserte par tous les modes de transport. La convention-cadre de mise en œuvre des Plans de Déplacements Inter Entreprises (PDIE) du Club de la Vatine, jointe à cette délibération, n’a pas été signée.

En application de la loi n° 1019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, les plans de déplacement d'entreprise ou d'administration sont ensuite devenus des plans de mobilité (PDM).

Sur demande du Club de la Vatine, justifiée par son changement de président, certaines dispositions de la convention-cadre doivent être modifiées :
- au niveau de l'exposé, la présentation des services proposés par la conciergerie et la crèche inter entreprises sont supprimées,
- à l'article 2, le club propose à ses membres les actions décrites dans l'article mais ne mettra pas en œuvre lesdites actions,
- à l'article 2.2, l'action portant sur la négociation d'un accord-cadre avec la société « Green On » pour proposer une solution de flottes électriques aux entreprises est supprimée,
- à l'article 2.5, la création d'un espace dédié aux salariés de la Vatine sur le site de covoiturage du Département est remplacée par l'incitation aux entreprises à proposer à leurs salariés le service de covoiturage Klaxit.
- hormis à l'article 5, les termes PDE, PDA sont respectivement remplacés par les termes PME, PMA. Le terme PDE à l'article 5 est conservé car cette article traite du titre astuce PDE défini dans l'arrêté tarifaire de la Métropole.

Il est proposé la signature d'une nouvelle convention ayant pour objet de préciser les engagements respectifs du Club de la Vatine, de la Métropole Rouen Normandie, de la régie des TAE et de la TCAR.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme,

Vu la loi n° 1019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,

Vu la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de Covid-19,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil de la CAR du 2 juillet 2007 autorisant la CAR à accorder une réduction plafonnée sur le prix des abonnements PASS SESAME 365 jours souscrits dans le cadre d'un PDE,

Vu la délibération du Conseil de la CAR du 23 mars 2009 modifiant le dispositif conventionnel des PDE,

Vu la délibération du Conseil de la CAR du 12 octobre 2009 prenant en compte la modification du dispositif réglementaire relatif au remboursement des frais de transport des salariés,

Vu la délibération du Conseil du 15 octobre 2012 décidant à titre transitoire, en attendant la révision du PDU, de poursuivre la politique en matière de PDE ou de PDA,

Vu la délibération du Conseil du 24 juin 2013 relative au développement de la politique de la CREA en matière de PDE (ou PDA),

Vu la délibération du Conseil du 13 octobre 2014 relative à la modification des conventions PDE (ou PDA),

Vu la délibération du Conseil du 15 décembre 2014 approuvant le Plan de Déplacements Urbains (PDU),

Vu la délibération du Bureau du 16 décembre 2019 décidant l'approbation des dispositions de la convention-cadre de mise en œuvre des Plans de Déplacements Inter Entreprises (PDIE) du Club de la Vatine,

Vu la demande du Club de la Vatine,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Cyrille MOREAU, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que le Club de la Vatine, soucieux d'encourager ses adhérents employeurs dans le changement des habitudes de leurs salariés et dans le choix de leur mode de déplacement, a élaboré un Plan de mobilité,

- que la convention-cadre, jointe à la délibération B2019_0580 du Bureau du 16 décembre 2019, n'a pas été signée et que des modifications ont été sollicitées par le Club de la Vatine,

Décide : Votes POUR : 88 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d'abroger la délibération B2019_0580 du Bureau du 16 décembre 2019,

- d'approuver les dispositions de la convention de mise en œuvre du Plan de mobilité interentreprises (PMIE) du Club de la Vatine,

et

- d'habiliter le Président à signer la convention de mise en œuvre du Plan de mobilité interentreprises (PMIE) à intervenir avec le Club de la Vatine, la régie des TAE et la TCAR.

La dépense qui en résulte sera imputée aux chapitres 011 et 65 du budget annexe des Transports de la Métropole Rouen Normandie.

Monsieur MOREAU, Vice-Président, précise que seule la mention des actions dans la convention est supprimée et que les actions demeurent. Une action nouvelle est rajoutée, à savoir le développement de l'application Klaxit portée par la Métropole. C'est une application développée pour le covoiturage domicile-travail, qui est le numéro 1 national de ce type de service et pour lequel les entreprises qui sont engagées dans leur PDE de zones d'activités, sont volontaires.

Monsieur LABBE, intervenant pour le groupe « La Métropole des communes – les élus municipaux pour une métropole citoyenne sociale et écologiste », a déjà eu l'occasion d'échanger avec Monsieur MOREAU sur la délibération. Il avait des interrogations sur la forme et sur la société Klaxit et a obtenu des réponses. Il profite de cette délibération pour relever le vote historique des élus sur le Contournement Est et souligner qu'il s'agira de travailler sur les alternatives à proposer. La question du covoiturage est un vrai sujet à développer. Il va être mis en place par le biais d'une société « privée » à l'échelle de la Vatine. Il est vraiment essentiel de travailler ce sujet à l'échelle de toute la Métropole et sur d'autres secteurs que la Vatine. Il rappelle que sur 100 déplacements en voiture, 99 sont de l'autosolisme, c'est-à-dire des voitures qui se réduisent à un conducteur quand il va au travail. Il imagine bien que Monsieur MOREAU et Madame SERAIT, dans le cadre de la Commission Transport, auront bientôt l'occasion de proposer aux élus de travailler sur le développement de ce covoiturage.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

Madame GOUJON, Vice-Président, présente le projet de délibération suivant qui a été adressé à ses collègues et en donne lecture :

*** Ressources et moyens - Administration générale - Système d'alerte aux populations par SMS - Convention de mise à disposition à intervenir : autorisation de signature** (Délibération n° C2021_0014 - Réf. 6457)

L'incendie du 26 septembre 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 - autorité compétente pour le déclenchement d'une alerte aux populations - 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...

La présente convention expose les modalités d'utilisation de ce système d'alerte aux populations par SMS.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Madame Charlotte GOUJON, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que la convention, dont le projet est annexé en pièce jointe, définit les conditions d'utilisation,

- que l'article L 5211-4-3 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) autorise la Métropole Rouen Normandie à se doter de biens qu'elle partage avec ses communes membres selon des modalités prévues par un règlement de mise à disposition,

Décide : Votes POUR : 88 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d'approuver le principe et le modèle de convention définissant les modalités d'utilisation de ce système d'alerte aux populations par SMS, au profit des communes concernées, selon le projet ci-joint,

et

- d'habiliter le Président à signer les conventions avec les communes concernées.

Les recettes qui en résultent seront inscrites au chapitre xx nature xx du budget principal de la Métropole Rouen Normandie.

<u>Monsieur le Président</u> explique avoir sollicité le Ministre de l'Intérieur pour qu'il lui confirme que le territoire de la Métropole Rouen Normandie était parmi les premiers à expérimenter le Cell Broadcast, mais que, pour l'instant, il n'avait pas de nouvelles, pas d'informations. Il espère que c'est juste un retard compréhensible dans la situation sanitaire actuelle. Il lui paraîtrait normal et logique que le territoire soit l'un des premiers à en bénéficier, d'autant plus que deux ministres,

dont le Ministre de l'Intérieur, étaient venus avec Madame POMPILI, Ministre de la Transition Ecologique, pour l'annoncer il y a quelques mois.

Monsieur LABBE, intervenant pour le groupe « La Métropole des communes – les élus municipaux pour une métropole citoyenne sociale et écologiste », estime que cette délibération invite les élus à discuter un peu d'événements dans le contexte industriel métropolitain récent et cela lui paraissait important, malgré tout, de revenir sur ce sujet.

Il y a une semaine, on apprenait que l'usine E&S Chimie de Saint-Pierre-lès-Elbeuf transporterait dorénavant des produits chimiques, dont de l'oxyde d'éthylène, par la route et non plus sur le réseau SNCF, ce qui est un nouveau mauvais signal de la politique nationale et régionale ferroviaire qui démembre toujours plus le réseau ferroviaire.

Il rappelle que, le 2 janvier dernier, le territoire s'est réveillé avec une odeur très incommodante, rappelant le triste événement de Lubrizol et, à cette occasion, aucune communication. Puis, dans la journée, la Préfecture de Seine-Maritime et ATMO Normandie ont évoqué une pollution de l'air liée à la météo et à des particules dues aux chaudières et aux feux de cheminée. La seule mesure prise a été de demander de ne plus brûler des papiers cadeaux. Il n'y avait donc aucun problème à en croire la Préfecture et ATMO Normandie. Mais, heureusement, certains lanceurs d'alerte locaux ont été à la hauteur en révélant l'accident qui a eu lieu à l'usine Multisol le 1er janvier, sans qu'à aucun moment, l'usine en informe quiconque.

Monsieur LABBE remercie les camarades de la CGT d'avoir fait le travail de la Préfecture en permettant l'ouverture d'une enquête judiciaire pour mettre en lumière les faits de ce 1er janvier. Il espère que l'enquête cherchera aussi à savoir comment la Préfecture a pu ne pas être au courant de ce qu'il se passait dans une entreprise comme Multisol. La Préfecture, donc l'État, n'est pas à la hauteur des enjeux. Monsieur LABBE soutient bien sûr la volonté de cette délibération quant à la mise en place d'un système d'alerte des populations par SMS, mais ses interrogations sont nombreuses sur la question de la sécurité de ces sites industriels, à commencer par la mise en danger des salariés, des populations ensuite et même de l'image du territoire.

L'industrie a toute sa place dans le territoire pour répondre aux besoins, mais cela nécessite un État fort qui impose strictement des règles et des contrôles de sécurité. Son groupe exige les réformes permettant de sécuriser au maximum ces usines, notamment SEVESO. L'État doit renforcer le contrôle des sites industriels et imposer aux propriétaires des normes de sécurité maximum. Il doit également redonner aux salariés les plus exposés aux risques industriels toute leur place dans les instances de sécurité interne, instances supprimées en 2018 par le Gouvernement. Laisser les entreprises fonctionner sans contrôle, c'est sacrifier la sécurité de la population face à la recherche du profit et Monsieur LABBE ne veut pas de cela.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

Monsieur ANQUETIN, Conseiller délégué, présente le projet de délibération suivant qui a été adressé à ses collègues et en donne lecture :

*** Ressources et moyens - Immobilier - Société VALGO - Transfert de propriété - Approbation d'un échange foncier entre la société VALGO et la Métropole Rouen Normandie dans le cadre du projet de réaménagement de l'ancienne raffinerie Pétroplus - Acte authentique à intervenir : autorisation de signature** (Délibération n° C2021_0015 - Réf. 6417)

Dans le cadre du projet de réindustrialisation de l'ancienne raffinerie Petroplus située sur la commune de Petit-Couronne, un Projet Urbain Partenarial (PUP) a été signé entre la Métropole Rouen Normandie et la société VALGO, propriétaire du site, depuis 2016. La reconversion de cette friche industrielle implique de réaliser ou faire réaliser des équipements publics indispensables au fonctionnement sécurisé du trafic routier dans ce secteur de la Métropole.

Ainsi par délibération du Conseil métropolitain du 4 novembre 2019, la Métropole a approuvé la signature d'un PUP et s'est engagée à réaliser des travaux de réaménagement et de mises aux normes de la rue Sonopa et du carrefour entre la rue Sonopa et la RD3.

Les études liées au dossier de consultation des entreprises et les contacts avec les différents concessionnaires présents sur site, font apparaître un besoin d'échange d'emprises foncières entre la société VALGO et la Métropole. Le but est de créer un rond-point et de maintenir en domaine public les réseaux relevant des compétences métropolitaines. Pour la société VALGO, l'échange se révèle indispensable pour la création d'une contre-allée d'accès poids lourds afin de sécuriser le trafic et l'entrée sur le site.

Afin que la Métropole puisse envisager les aménagements nécessaires à la réalisation des objectifs du PUP, il a été convenu entre l'entreprise VALGO et les services techniques de la Métropole de procéder à un échange d'emprises foncières :
- pour l'aménagement du rond-point prévu à l'intersection de la RD3, la rue Sonopa et la rue de Johann, la cession à la Métropole par la société VALGO d'une emprise de 561 m² à extraire de la parcelle AM 77,
- pour l'aménagement de la rue Sonopa et en particulier la création d'une contre-allée destinée au stockage de poids lourds : la cession par la Métropole à la société VALGO d'une bande de domaine public de 6,50 m de largeur moyenne et représentant un délaissé inutile à la voirie, d'une superficie de 2 970 m².

L'entreprise a missionné un géomètre afin de détacher les emprises et prendra à sa charge les frais relatifs à cet échange.

Il vous est par conséquent proposé :
• Dans un premier temps :
- de constater la désaffectation de 2 970 m² du domaine public correspondant à la parcelle nécessaire à la société VALGO pour réaliser une contre-allée,
- de procéder à son déclassement du domaine public,
- d'autoriser la cession de ladite parcelle au profit de la société VALGO.

• Dans un second temps :
- d'accepter la cession à la Métropole par la société VALGO des emprises nécessaires a la réalisation du giratoire, soit une parcelle de 561 m² à extraire de la parcelle AM 77.

Les superficies de ces deux emprises ont fait l'objet d'une demande d'estimation des domaines. L'évaluation du prix de vente au mètre carré validé par France Domaines est équivalent pour les trois emprises mais les superficies sont différentes. Cependant, compte tenu de l'enjeu du projet, il a été convenu que cet échange foncier se ferait sans soulte.

En matière immobilière, la cession de ces différentes emprises est constatée par acte authentique.

Dans l'attente de la régularisation du transfert de propriétés et en vue de la mise en œuvre prochaine du chantier d'aménagement du rond-point conformément au planning validé dans le PUP entre la société VALGO et la Métropole, il vous est proposé de constater l'effectivité de cet échange d'emprises foncières.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération n° C2019_0550 du Conseil métropolitain en date du 4 novembre 2019 approuvant le PUP entre la société Valgo et la Métropole,

Vu l'avis de France Domaines du 22 décembre 2020,

Vu le plan des emprises foncières échangées joint en annexe,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Benoît ANQUETIN, Membre du Bureau,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que la société VALGO est propriétaire d'un ensemble foncier sur la commune de Petit-Couronne et qu'elle développe un projet économique d'intérêt métropolitain,

- qu'un PUP a été signé entre la société VALGO et la Métropole Rouen Normandie et que les travaux d'aménagement doivent être engagés en juillet 2021,

- que, conformément aux dispositions de l'article L2141-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, la parcelle correspondant à la contre-allée sur la rue Sonopa doit faire l'objet d'une désaffectation et d'un déclassement du domaine public avant toute aliénation,

- que la société VALGO a manifesté son intérêt d'acquérir cette bande de terrain dans le cadre de la réalisation de son projet de réaménagement de la friche Petroplus située sur la commune de Petit-Couronne,

- qu'un accord est intervenu pour un échange d'emprises à titre gratuit avec une prise en charge des frais de géomètre et des frais d'acte notarié par l'entreprise,

Décide : Votes POUR : 75 voix – Votes CONTRE : 13 voix

- de constater la désaffectation et de prononcer le déclassement de l'emprise de 2970 m² à détacher de la rue Sonopa,

- d'autoriser l'échange d'emprises foncières entre la société VALGO et la Métropole, à titre gratuit avec une prise en charge des frais de géomètre et des frais d'acte notarié à la charge de l'acquéreur,

- d'accepter l'intégration dans le domaine public de la Métropole Rouen Normandie, d'une partie de la parcelle AM 77, d'une superficie de 561 m², située rue de Johann à Petit Couronne,

et

- d'autoriser la signature de l'acte authentique correspondant.

Monsieur MARTOT, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », pour être en cohérence avec sa demande de dissociation de vote sur la délibération n°21, puisque cela concerne ce site, annonce que son groupe s'oppose à cette délibération avec l'incertitude éventuelle de l'arrivée d'Amazon. Il ne veut pas consacrer, indirectement, d'argent public pour l'implantation de cette usine, puisqu'il s'agit de ronds-points et de routes qui sont autour. Il vote contre.

Monsieur le Président précise qu'il ne s'agit pas d'une subvention déguisée, ni à Amazon, ni à quelque entreprise que ce soit sur le site. Mais quand on dépollue un site, pour être remis à la commercialisation économique, il lui faut des accès, en particulier routiers. Il s'agit ici d'un rond-point et d'une contre-allée.

La délibération est adoptée.

Madame NICQ-CROIZAT, Vice-Président, présente le projet de délibération suivant qui a été adressé à ses collègues et en donne lecture :

*** Organisation générale - Lancement de la démarche Open Data de la Métropole Rouen Normandie - Adhésion à l'Association Open Data France : autorisation - Désignation des représentants de la Métropole Rouen Normandie** (Délibération n° C2021_0016 - Réf. 6455)

Le volume de données numériques augmente de façon exponentielle. 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.

Les données permettent d'améliorer l'efficacité des organisations, la compréhension des territoires, des différents usages et des dynamiques à l'œuvre. Elles permettent aussi de proposer de nouveaux services numériques à destination des citoyen.nes. Elles sont aussi très convoitées, potentiellement monnayables et doivent donc faire l'objet d'une attention particulière. La gouvernance de la donnée est ainsi devenue un véritable enjeu de modernisation des organisations.

Pour exercer ses différentes compétences, la Métropole produit, collecte et traite de nombreuses données, qu'elle a l'obligation légale d'ouvrir au public et qui mériteraient, au-delà des aspects réglementaires, d'être mieux valorisées et optimisées dans leur utilisation.

L'Open Data représente pour cela une opportunité forte d'améliorer l'action de la collectivité sur de nombreux champs stratégiques et pourra notamment contribuer :

- au renouvellement du débat démocratique : la mise à disposition des données permet de gagner en lisibilité et en transparence de l'action publique, mais aussi d'enrichir la démocratie participative en rendant accessibles à toutes et tous, les informations nécessaires pour impliquer davantage les citoyen.nes ;

- à l'efficacité des politiques métropolitaines : l'accessibilité des données multiplie les possibilités d'exploitations croisées, améliore la connaissance du territoire, la qualité des services, favorise leur fonctionnement transversal et facilite la conduite, le suivi et l'évaluation de l'action publique ;

- à la transition du modèle économique local : l'Open Data permet de mettre les données publiques à disposition d'utilisateurs potentiels, (entreprises innovantes, développeurs, journalistes, associations, partenaires, etc.) à des fins de recherche, d'information ou de développement de nouveaux services concourant directement au dynamisme et à l'innovation de notre territoire.

En optimisant son organisation et ses processus, l'Open Data participera donc à la transformation numérique de la collectivité en interne, mais l'enjeu est également d'impulser en externe la transition vers des solutions technologiques innovantes, utiles à tout le territoire et rendues possibles par la disponibilité des données.

Ainsi, lancer une démarche d'Open Data s'inscrit de façon particulièrement cohérente dans la stratégie globale de Territoire Intelligent, dite aussi « Smart City », pour laquelle les services métropolitains travaillent déjà de manière transversale et coordonnée, dans l'objectif de structurer et de mettre en cohérence les différents projets engagés à ce titre.

Il est à noter que cette stratégie « Smart City » fait l'objet d'un accompagnement au niveau européen dans le cadre du projet Intelligent Cities Challenge (ICC), ce programme ayant pour

ambition de favoriser l’innovation et la capitalisation des expériences réussies au sein des différentes villes ou territoires européens participants.

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 et pour laquelle une réflexion est en cours, 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 décloisonner les périmètres des acteurs, génère une véritable synergie au service de l'attractivité du territoire. Au travers de l'ouverture de ses données, la volonté de la Métropole est d'interagir avec les autres acteurs pour favoriser le développement de solutions innovantes adaptées au contexte local, qu'elles soient portées par la Métropole ou par d'autres acteurs, et d'être en capacité de les orienter prioritairement vers les transitions écologiques, sociales et économiques pour relever les défis actuels.

Forte des dynamiques déjà engagées, la Métropole souhaite à présent construire et formaliser une stratégie pérenne de mise en œuvre et de gouvernance de l'Open Data, afin de se conformer à ses obligations en matière d’ouverture des données, introduites notamment par La loi pour une République Numérique promulguée le 7 octobre 2016 et d'avancer de façon plus efficace sur les enjeux prioritaires précédemment rappelés.

Une feuille de route et un mode d’organisation devront être précisés à l'issue d'une phase de diagnostic à réaliser au cours du premier semestre 2021, qui devra se structurer selon les cinq axes suivants :

- co-construire la démarche : il s’agit de définir les modalités de concertation et de co-production avec les citoyens et les partenaires et notamment les associations, de mettre en réseau les acteurs et de promouvoir des actions d’acculturation aux données ;

- recenser et cartographier les données : il s’agit d’obtenir une vision complète du patrimoine de données produites et collectées par les services de la Métropole. Cette cartographie permettra de cadencer leur ouverture selon un calendrier qui sera défini en fonction des priorités et de la programmation des projets ;

- diffuser les données : il s’agit d’analyser les différentes solutions de diffusion des données ouvertes afin de proposer le vecteur le plus pertinent pour la collectivité. Il conviendra également de contextualiser les données et d'en proposer différents niveaux de valorisation : données brutes, datavisualisation, API,... etc ;

- organiser les processus de diffusion : il s’agit de déterminer les modalités de l’ouverture des données aussi bien techniques qu’organisationnelles, en privilégiant les solutions automatisées ;

- animer la démarche : il s'agit de sensibiliser les services à la démarche et d'inscrire le projet sur le territoire en développant les partenariats avec les acteurs publics et privés et en associant les 71 communes de la Métropole.

Enfin, afin de capitaliser et de partager les expériences avec les autres territoires, il paraît indispensable de pouvoir s'appuyer sur les réseaux existants et de mettre en place des échanges de bonnes pratiques.

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 aujourd'hui d'adhérer 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. L'association Open Data France a en effet pour objectifs :
- d'apporter à ses membres les informations, conseils ou autres soutiens nécessaires à l'ouverture des données publiques ;
- de favoriser les négociations avec l'ensemble des partenaires nationaux ou internationaux, notamment avec les ministères concernés, les instances de régulation et les différents acteurs économiques du secteur ;
- de favoriser les productions communes par des groupes de travail ou ateliers sur des thèmes définis en commun comme devant apporter des éléments de réponse aux questions qui se posent sur l'Open Data et sa mise en œuvre ;
- de participer au développement du mouvement Open Data par toutes actions de communication, valorisation, formation et accompagnement ;
- de représenter ses membres auprès de toute autorité publique et privée dans le but d'assurer la défense des intérêts matériels et moraux de ses membres ;
- et de mettre en œuvre tous les autres moyens susceptibles d'être utilisés pour concourir à la réalisation de l'objet de l'association.

Il convient, dans le cadre de cette adhésion, de procéder à la désignation des représentants appelés à siéger au sein de l'association Open Data France.

Modalités de représentation	Candidatures reçues
Chaque collectivité adhérente à l'association désigne pour la représenter un représentant titulaire et un suppléant. Elle dispose d'une voix lors des Assemblée Générale. L'Association est administrée par un Conseil d'Administration qui comprend entre 10 et 16 membres élus par l'Assemblée Générale. Elle se réunit une fois par an et chaque fois qu'elle est convoquée par le Président sur décision du Conseil d'Administration L'Assemblée entend les rapports sur la gestion et la situation financière et morale de l'Association. Elle approuve les comptes de l'exercice clos, vote les orientations et le budget de l'exercice suivant, délibère sur des questions mises à l'ordre du jour, et pourvoit, s'il y a lieu, au renouvellement des	Représentant titulaire : - Madame Sylvie NICQ-CROIZAT Représentant suppléant : - Monsieur Adrien NAIZET

membres du Conseil d’Administration. L'élu métropolitain pourrait être amené à siéger au Conseil d’Administration et au bureau (désignation par l'Assemblée Générale pour le Conseil d’Administration et par le Conseil d’Administration pour le bureau)	

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code des Relations entre le Public et l'Administration,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la directive européenne 2003/98/CE du 17 novembre 2003 concernant la réutilisation des informations du secteur public,

Vu la directive européenne 2007/2/CE du 14 mars 2007, publiée au Journal Officiel de l’Union Européenne le 25/04/2007, dite directive INSPIRE,

Vu la loi du 17 juillet 1978, modifiée, relative à la liberté d’accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques,

Vu la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016, dite Loi République Numérique, rendant obligatoire la publication par défaut des informations publiques non protégées produites par les collectivités territoriales,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu le décret 2005-1755 du 30 décembre 2005 relatif à la liberté d’accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques, pris pour l’application de la loi du 17 juillet 1978,

Vu les statuts de la Métropole,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s’est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Madame NICQ-CROIZAT, Vice-présidente,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que l’ouverture des données est essentielle à la transformation numérique de la Métropole Rouen Normandie,

- que la collectivité souhaite mettre à disposition progressivement ses données de façon non discriminatoire en permettant leur réutilisation pour un usage commercial ou non-commercial sous une licence libre de type Licence Ouverte ou Odbl,

- que la mise à disposition des données publiques facilitera leur réutilisation par les citoyens, les acteurs économiques et les partenaires institutionnels,

- que la mise à disposition des données permettra de réaliser des économies d'échelle en incitant l'ensemble des acteurs publics et privés à partager le même territoire numérique sans multiplier des acquisitions de données similaires,

- que la mise à disposition des données permettra de stimuler l'innovation et de participer au dynamisme du territoire en permettant aux acteurs économiques de développer de nouveaux usages et services numériques,

- la nécessité de travailler en réseau avec les collectivités inscrites dans des démarches Open Data,

- la représentation de la Métropole Rouen Normandie prévue dans les statuts de l'association Open Data France,

Décide : **Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :**

- de réaliser un diagnostic de l'existant concernant les données collectées, traitées et produites par la Métropole au cours du premier semestre 2021, et d'en déduire une feuille de route et un mode d'organisation permettant :
    - de mettre à disposition progressivement les données publiques propriété de la collectivité, sous une licence de réutilisation adaptée,
    - de déployer une plateforme territoriale de données afin de donner une visibilité et une cohérence à la démarche et d'alimenter les plateformes existantes au niveau national telle que data.gouv.fr,

- d'adhérer à l'association Open Data France afin de favoriser les partages d'expérience avec les autres acteurs engagés dans des démarches Open Data, et de payer la cotisation correspondante fixée annuellement par l'AG qui s'élève pour 2021 à 1 300 €,

- d'autoriser le Président ou son représentant à signer tous les documents nécessaires,

- à l'unanimité, conformément à l'article L 2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales, de ne pas recourir au vote à scrutin secret,

et

- de procéder à la désignation des représentants de la Métropole qui peuvent être amenés à siéger au sein des instances de l'association :

1 représentant titulaire	1 représentant suppléant
- Madame Sylvie NICQ-CROIZAT	- Monsieur Adrien NAIZET

La dépense qui en résulte sera imputée au chapitre 011 du budget principal de la Métropole Rouen Normandie.

<u>Monsieur LABBE</u>, intervenant pour le groupe « La Métropole des communes – les élus municipaux pour une métropole citoyenne sociale et écologiste », est conscient des enjeux démocratiques autour de cette délibération et son groupe est un des premiers à vouloir renforcer tous les outils qui permettent d'œuvrer pour donner toujours plus de pouvoir au peuple. La démocratie, c'est le point de départ de son engagement et pour cela les citoyens, les salariés doivent être informés, documentés, consultés et disposer de droits d'intervention.

La présente délibération présente l'Open Data comme solution d'avenir. Il ne s'y opposera pas, pour ne pas passer pour des Amishs. Il est tout à fait disposé à prendre part aux nouvelles perspectives qui participeraient au renouvellement du débat démocratique, à une efficacité plus forte des politiques métropolitaines, à la transition du modèle économique local, à une transition vers les solutions technologiques innovantes. Et il espère voir, effectivement, se renforcer la démocratie participative, la mobilité intelligente et l'attractivité du territoire.

Mais il a, malgré tout, une question et une réflexion en guise de commentaire :
- une question en guise d'alerte sur la facture écologique de cet Open Data. Les chiffres sont facilement consultables dans différentes études, disponibles sur internet, mais aussi dans la presse et la production scientifique. En 2016, par exemple, l'ensemble des centres du monde entier aurait consommé 416 terawatt/heure, soit plus que le Royaume-Uni dans la même année. Cette consommation des Open Data double tous les 4 ans et d'ici 2030, on considère que les Data Centers du monde entier pourraient engloutir 10 % de la production mondiale d'électricité contre déjà 3 % à l'heure actuelle.

Il sait que des solutions sont à l'étude pour réduire l'empreinte écologique de ces Open Data mais, à l'heure où le Conseil métropolitain a eu le courage de s'engager dans la transition social-écologique et de déclarer l'état d'urgence climatique, il est quand même bon de se poser cette question.
Et cette interrogation trouve son sens, selon son point de vue, celui de l'humain d'abord, en mettant en perspective de ces machines, des besoins en femmes et en hommes pour faire vivre la démocratie, avec des services publics locaux, riches d'effectifs, en nombre suffisant pour œuvrer pour le bien commun, pour l'intérêt général, pour ces dossiers d'avenir répondant aussi bien à l'urgence climatique qu'à l'urgence sociale ou démocratique.

L'austérité a réduit les services publics d'État ou locaux. La Métropole, les communes doivent donc se battre pour leur redonner plus de moyens humains. Sur ce sujet, il peut compter sur les élus de son groupe. Il annonce qu'il va voter la délibération. Le groupe n'est pas complètement opposé à ces Open Data, mais avec un scepticisme écologique et une volonté de donner la priorité aux êtres humains qui peuvent rendre service à leurs concitoyens.

<u>Monsieur LAMIRAY</u>, Maire de Maromme, demande, s'il serait possible, dans cette démarche, d'associer, d'une manière ou d'une autre, les communes qui sont aussi confrontées à ce sujet et qui sont parfois un peu démunies. En effet, une commune entre 10 000 et 15 000 habitants n'a pas d'ingénierie en interne pour prospecter, pour apporter une démarche. Un support de la Métropole pour accompagner cette démarche serait fort intéressant.

Madame SLIMANI, intervenant pour le groupe des « Écologistes, solidaire et citoyen », va également dans le sens de Monsieur LAMIRAY pour confirmer que cette démarche doit être menée avec les communes. Elle sait que c'est le cas, puisqu'elle travaille en ce moment sur ces sujets, dans le cadre de la commission démocratie participative, et que la Ville de Rouen va aussi s'engager dans une démarche similaire. Elle pense qu'il serait intéressant de mutualiser les démarches parce qu'elles sont innovantes et parce qu'aujourd'hui, on n'a pas forcément toutes les compétences en interne. Il serait intéressant de pouvoir partager les expériences sur le sujet et les besoins.

Elle pense que la question de l'Open Data n'est pas à confondre avec celle des Data Centers. Évidemment, le fait de stocker des données sur le net génère de la consommation d'énergie. Néanmoins, la question de l'Open Data n'est pas tant le fait de produire davantage de données sur le net que le fait de les rendre accessibles à tous et toutes.
C'est la différence et c'est là l'intérêt de donner tous les outils aux citoyennes et aux citoyens pour se forger une opinion : mettre par exemple les délibérations en ligne avant les conseils, les rendre intelligibles, permettre aux habitants de les retrouver facilement par thématique, permettre aux habitants de disposer des données sur le territoire, sur le plan écologique, sur le plan économique, connaître les données qui concernent la population, etc...
L'Open Data concerne finalement toutes les connaissances et la manière dont on peut les partager le plus possible pour justement permettre aux uns et aux autres de se faire une opinion, de s'organiser contre ou pour tel ou tel projet et, bien évidemment, d'accompagner aussi des processus de démocratie participative.

Il est important que ces processus de démocratie participative, d'accompagnement des processus de décisions co-construits avec les citoyens, bénéficient de moyens humains qui permettent de les mener et d'accompagner toutes celles et ceux qui participent, quel que soit leur niveau d'éducation et leur niveau de connaissances justement des sujets dont on parle. Pour Madame SLIMANI, c'est complémentaire et intéressant que la Métropole s'engage dans cette démarche qui peut être mise aussi au service de la transition écologique.

Monsieur le Président ajoute que souvent, les Data Centers sont l'antithèse de l'Open Data. Plus on a des Data Centers opaques, dont on ne connaît pas la localisation physique réelle, dont on ne connaît pas le contrôle juridique, technique, administratif et même politique, plus on est complètement à l'inverse d'une démarche de transparence.

Madame NICQ-CROIZAT, Vice-Présidente, répond que l'idée est d'avoir une réflexion sur la stratégie pour ne pas générer des données ou des gadgets numériques dont on n'aurait pas franchement besoin. Il s'agit de guider les choix, les priorités sur des choses qui vont vraiment être utiles et en particulier sur la démocratie participative, puisque cela va permettre d'avoir plus de transparence, de mettre à disposition des citoyens, des associations, des données qui vont permettre de développer l'expertise citoyenne et d'avoir une réflexion sur la façon dont on les met à disposition. Est-ce que c'est de la donnée brute ? Est-ce que c'est de la donnée déjà un petit peu travaillée, contextualisée ?
C'est toute cette réflexion qu'il va falloir mener avant de commencer à avancer vers l'ouverture des données au public, qui est quand même une obligation de toute façon réglementaire.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

<u>Monsieur ROULY,</u> Vice-Président, présente le projet de délibération suivant qui a été adressé à ses collègues et en donne lecture :

*** Organisation générale - Création d'un service commun Direction du Cabinet - Convention à intervenir avec la Ville de Rouen : autorisation de signature** (Délibération n° C2021_0017 - Réf. 6379)

Selon les dispositions de l'article L 5211-4-2 du Code Général des Collectivités Territoriales, tel que modifié par la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 et la loi n° 2019-828 du 6 août 2019, il est prévu « qu'en dehors des compétences transférées, un Établissement Public de Coopération Intercommunale à fiscalité propre et une ou plusieurs de ses communes membres peuvent se doter de services communs ».

Par le biais de ces services communs dont les effets sont réglés par convention après avis des comités techniques compétents, le législateur entend encourager la mutualisation de services fonctionnels et opérationnels.

Aussi, dans un souci de bonne organisation et d'optimisation des services et dans un objectif de gestion rationalisée, la Ville de Rouen et la Métropole se sont rapprochées afin d'envisager la mise en commun de moyens respectifs en créant à cet effet, un service commun « Direction du Cabinet ».

Cette mutualisation a vocation à :
- rationaliser, valoriser et optimiser les ressources humaines et les savoir-faire des deux collectivités tout en leur garantissant davantage de sécurité et de continuité,
- maintenir et améliorer la qualité de service,
- partager des ressources variées et des moyens de fonctionnement.

Une convention doit être approuvée par la Métropole Rouen Normandie et par la Ville de Rouen afin de préciser les effets de la création de ce service commun. Elle fixe les modalités liées à la situation et à la rémunération des agents, des matériels ainsi que les aspects financiers conformément à l'article L 5211-4-2 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Ladite convention est établie pour la durée du mandat de l'autorité territoriale et se termine au plus tard le dernier jour du mandat du Président de la Métropole.

Ce service commun « Direction du Cabinet » rassemblera des agents de la direction du Cabinet de la Métropole et de la direction du Cabinet de la Ville de Rouen, et sera porté par la Métropole Rouen Normandie. Il sera créé au 1er mars 2021.

Ces activités sont effectuées dans l'intérêt commun des deux collectivités ou dans l'intérêt spécifique de l'une ou de l'autre.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article L 5211-4-2 concernant les services communs non liés à une compétence transférée,

Vu la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale, et notamment son article 110,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil métropolitain du 14 décembre 2020 relative au tableau des emplois,

Vu l'avis du Comité Technique de la Métropole en date du 2 février 2021,

Vu l'avis du Comité Technique de la Ville de Rouen en date du 9 février 2021,

Étant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas ROULY, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- qu'un Établissement Public de Coopération Intercommunale à fiscalité propre et une ou plusieurs de ses communes membres peuvent se doter de services communs,

- que, dans un souci de bonne organisation et d'optimisation des services et dans un objectif de gestion rationalisée, la Ville de Rouen et la Métropole se sont rapprochées afin d'envisager la mise en commun de moyens respectifs en créant à cet effet, un service commun « Direction du Cabinet »,

- que cette mutualisation a vocation à rationaliser, valoriser et optimiser les ressources humaines et les savoir-faire des deux collectivités tout en leur garantissant davantage de sécurité et de continuité, maintenir et améliorer la qualité de service, partager des ressources variées et des moyens de fonctionnement,

- que les effets de cette mutualisation sont réglés par convention après avis des comités techniques compétents,

- que les Comités Techniques de la Ville de Rouen et la Métropole ont été consultés respectivement en date des 9 février et 2 février 2021,

Décide : Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- de créer un service commun « Direction du Cabinet »,

- d'approuver les termes de la convention ci jointe,

et

- d’habiliter le Président à signer ladite convention.

La recette qui en résulte sera inscrite au chapitre 70 du budget principal de la Métropole Rouen Normandie.

La délibération est adoptée à l’unanimité.

Monsieur le Président indique que le chapitre des délibérations supposées avec débat est terminé. Pour les autres, si les élus en sont d’accord, il propose de les présenter lui-même pour aller plus vite, sans donner la parole aux différents vice-présidents concernés et, sauf si bien sûr quelqu’un souhaite prendre la parole, il procédera directement aux votes.

Monsieur MAYER-ROSSIGNOL, Président, présente tous les projets de délibérations suivants qui ont été adressés à ses collègues et en donne lecture :

*** Dans l'incertitude, agir face à l'urgence et préparer l'avenir - Délégation exceptionnelle de pouvoir au Président** (Délibération n° C2021_0018 - Réf. 6512)

La violence de la crise sanitaire actuelle implique une réactivité maximale de notre Établissement pour faire face aux conséquences économiques, sociales et environnementales induites par ce contexte inédit.

Dans les conditions prévues à l’article L 5211.10 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Président, peut recevoir délégation d'une partie des attributions de l'organe délibérant.

Dans le contexte de l’état d’urgence sanitaire et afin de faciliter la prise des décisions dans les matières permettant d'assurer la continuité du fonctionnement et la réactivité de l'action de la Métropole dans cette période de crise, le Conseil de Métropole a, par délibération du 9 novembre 2020, délégué au Président la quasi-totalité des attributions que les assemblées délibérantes peuvent lui déléguer, jusqu’au 16 février 2021.

Ce régime d’exception a été encadré notamment par une consultation préalable pour avis conforme de l’ensemble des Présidents de Groupe avant toute prise de décision.

Compte tenu de la situation sanitaire, il vous est proposé de proroger la délégation de pouvoir au Président jusqu’au 31 mars 2021 dans des conditions inchangées.

Le Quorum constaté,

Le Conseil de la Métropole Rouen Normandie, réuni en visioconférence selon convocation du 29 janvier 2021,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article L 5211.10,

Vu le Code de la Santé Publique, notamment les articles L. 3131-12 et suivants,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu le projet de loi n°3733 en date du 13 janvier 2021 portant prorogation de l'état d'urgence sanitaire,

Vu l'ordonnance n°2020-391 du 1er avril 2020 et notamment son article 6,

Vu les statuts de la Métropole Rouen Normandie,

Vu les délibérations du Conseil en date du 15 juillet 2020 donnant délégation au Bureau et au Président,

Vu la délibération du Conseil en date du 9 novembre 2020 accordant au Président une délégation de pouvoirs élargie,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que la crise sanitaire implique une réactivité maximale de notre Établissement pour faire face aux conséquences économiques, sociales et environnementales induites par ce contexte inédit,

- que, dans les conditions prévues à l'article L 5211.10 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Président, peut recevoir délégation d'une partie des attributions de l'organe délibérant,

- que, dans les circonstances exceptionnelles liées à l'état d'urgence sanitaire et afin de faciliter la prise des décisions dans les matières permettant d'assurer la continuité du fonctionnement et la réactivité de l'action de la Métropole dans cette période de crise, le Conseil métropolitain a délégué au Président, jusqu'au 16 février 2021, la quasi-totalité des attributions que les assemblées délibérantes peuvent lui déléguer,

- que, ce régime d'exception est notamment encadré par une consultation préalable pour avis conforme de l'ensemble des Présidents de Groupe avant toute prise de décision se rapportant à cette délégation exceptionnelle,

- que, pour tenir compte de la situation sanitaire, il est proposé de proroger cette délégation exceptionnelle dans des conditions inchangées jusqu'au 31 mars 2021,

- que, la présente délégation au Président s'exercerait jusqu'au 31 mars 2021 et que le champ de la délégation de pouvoir au Président à compter du 1er avril 2021 serait celui fixé par la délibération du Conseil du 15 juillet 2020,

Décide : Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- de proroger jusqu'au 31 mars 2021 la délégation exceptionnelle consentie au Président par délibération du Conseil en date du 9 novembre 2020, dans des conditions inchangées,

- de suspendre la délégation du Bureau exercée sur le fondement de la délibération du Conseil de la Métropole en date du 15 juillet 2020 pour la même période,

- que la présente délégation prendra fin le 1er avril 2021, le Président exerçant à cette date la seule délégation de pouvoir consentie par délibération du Conseil du 15 juillet 2020.

Lors de chaque réunion du Conseil, le Président rendra compte des travaux et des attributions exercées par délégation de l'organe délibérant.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** S'engager massivement dans la transition social-écologique - Assainissement et Eau Assainissement - Régie publique de l'assainissement - Travaux de démolition de la Station d'épuration "Boulevard du Midi" à Rouen - Plan de financement prévisionnel : approbation**
(Délibération n° C2021_0019 - Réf. 6383)

Suite à l'entrée en vigueur du contrat global avec l'Agence de l'Eau Seine Normandie, la Métropole Rouen Normandie s'est inscrite dans une dynamique de préservation de la ressource en eau, des milieux aquatiques et humides d'ici 2030.

A cette fin, les axes prioritaires suivants ont été identifiés :
- la diminution de l'exposition des zones urbaines aux risques d'inondation
- la lutte contre la pollution des eaux souterraines et superficielles
- la mise en conformité des installations de traitement et des bassins de stockage restitution
- la réhabilitation, l'équipement et l'entretien des systèmes de collecte.

Les opérations susceptibles de s'inscrire dans ces axes sont :
- les études nécessaires à la définition et à la réalisation des investissements, et travaux nécessaires
- l'extension, le renouvellement, le redimensionnement, la réhabilitation des réseaux
- la création et les aménagements de bassins
- la suppression et la réhabilitation de station d'épuration.

Les travaux, objet de la présente délibération, consistent à démolir la station d'épuration dite « Boulevard du Midi », ainsi que les ouvrages associés, situés à proximité de la Station d'Épuration Émeraude, lesquels sont devenus obsolètes et dorénavant inutilisés du fait du transfert des raccordements d'usagers directement aux droits de la Station d'Épuration Émeraude.

Ainsi, les travaux, objet de la présente délibération, s'inscrivent dans ces axes prioritaires.

Le coût de ces opérations de travaux susceptibles de s'inscrire dans le contrat global est estimé à 200 000 € HT. Le montant estimé des subventions de l'Agence de l'Eau serait de 60 000 € HT, soit 30 % du montant total de l'opération.

Le plan de financement prévisionnel de ces opérations de travaux serait le suivant :

Dépenses		**Recettes**	
Opérations de travaux	200 000 €	AESN	60 000 €
		Autofinancement	140 000 €
Total	**200 000 €**	**Total**	**200 000 €**

La présente délibération vise donc à approuver le plan de financement prévisionnel et à autoriser le Président à solliciter une subvention, déclinée techniquement et financièrement pour l'opération, auprès de l'Agence de l'Eau.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil métropolitain en date du 10 octobre 2016 approuvant les termes du contrat avec l'Agence de l'Eau et autorisant le Président à le signer,

Vu l'avis du Conseil d'exploitation de la Régie Publique de l'Eau et de la Régie Publique de l'Assainissement en date du 2 février 2021.

Etant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que la Métropole s'est engagée à programmer et réaliser les actions inscrites au contrat de l'Agence de l'Eau-Seine Normandie d'ici le 31 décembre 2030,

- que ce dispositif suppose l'implication de l'Agence de l'Eau Seine Normandie,

- qu'au titre de ce partenariat un financement de l'Agence de l'Eau Seine Normandie est possible,

Décide : Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d’approuver le plan de financement prévisionnel afférent aux travaux de démolition de la station d’épuration du Boulevard du Midi,

- d’autoriser le Président à solliciter la subvention correspondante,

et

- de s’engager à couvrir l’éventuelle différence entre l’aide escomptée et l’aide qui sera effectivement obtenue afin de garantir l’exécution du projet.

Les recettes qui en résultent seront inscrites au chapitre 13 du budget de la régie publique de l’Assainissement de la Métropole Rouen Normandie.

La délibération est adoptée à l’unanimité.

*** S'engager massivement dans la transition social-écologique - Environnement - Éducation à l’environnement - Projet pédagogique du Parc Naturel Urbain du Champ des Bruyères : approbation - Redevance d’occupation temporaire : adoption** (Délibération n° C2021_0020 - Réf. 6394)

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.

La Métropole Rouen Normandie est propriétaire des terrains de l’ancien champ de courses des Bruyères situé sur les communes de Sotteville-lès-Rouen et de Saint-Etienne-du-Rouvray.

Ces terrains recouvrent une superficie de 28 hectares et sont cadastrés BE 537 sur la commune de Sotteville-lès-Rouen et AB 151 sur la commune de Saint-Etienne-du-Rouvray.

Le projet d’aménagement du Parc Naturel Urbain du Champ des Bruyères, établi en concertation avec les habitants de la Métropole, s’est développé autour de 4 piliers : la biodiversité du site, l’agriculture urbaine, la mémoire hippique et l’intervention artistique. Le croisement de ces piliers confère au site sa mosaïque de paysages, d’ambiances, et son intensité d’usage le fait rayonner à l’échelle métropolitaine. Un socle de « parc du quotidien » est également présent, les équipements mis en place étant supports de pratiques sportives diversifiées et d’usages récréatifs de promenade et de détente.

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.

Inauguré en septembre 2020, le Parc Naturel Urbain du Champ des Bruyères s’inscrit pleinement dans sa vocation d’espace de loisirs, de découvertes et d’expériences de la nature en ville, tout en

portant l'ambition de devenir à la fois le « démonstrateur » et la « locomotive » de la transition sociale-écologique et alimentaire de la Métropole Rouen Normandie.

La Métropole a souhaité développer un projet pédagogique qui participe pleinement à l'animation et à l'attractivité du parc, tout en répondant plus particulièrement à ses orientations stratégiques, définies dans le cadre de ses politiques publiques environnementales et d'éducation à l'environnement, lesquelles recouvrent :

- la préservation de la biodiversité et l'éducation à la nature en ville,
- le développement de la résilience des villes et l'adaptation au changement climatique, en s'inspirant notamment des « solutions fondées sur la nature »,
- l'éducation à une alimentation durable : locale, de saison, biologique et de qualité (du point de vue de la nutrition et la santé),
- l'accompagnement de la transition alimentaire du territoire vers une plus grande autonomie alimentaire (promotion de l'auto-production, l'auto-consommation, lutte contre la précarité alimentaire et agriculture urbaine),
- la promotion et l'accompagnement des projets collectifs et collaboratifs des acteurs de l'écosystème de la transition sociale-écologique et alimentaire (jardins partagés, jardins nourriciers…),
- la sensibilisation et l'accompagnement des pratiques de jardinage durable, visant une gestion des déchets végétaux à la parcelle, la suppression des produits phytosanitaires, la récupération des eaux pluviales, etc),
- et plus globalement, l'accompagnement des changements de comportements et la mobilisation des citoyens dans la COP 21, lesquels seront déclinés dans le cadre du futur Plan d'Accompagnement des Changements de la Transition Écologique (PACTE) s'appuyant d'une part sur la mobilisation des communes, d'autre part sur le développement de partenariats avec les acteurs associatifs et le soutien aux projets et initiatives des citoyens dans la transition écologique, et dont l'élaboration a été approuvée par le Conseil métropolitain le 16 décembre 2019.

Le développement de ce projet pédagogique s'inscrit dans une logique de mixité des publics cibles, de co-construction et d'innovation. Une approche artistique et culturelle est également développée, en transversalité, pour une plus grande appropriation du projet du Parc par les citoyens.

Le projet pédagogique du Parc sera décliné au travers d'un programme d'animations et d'évènements élaboré conjointement avec l'ensemble des acteurs et partenaires du Parc. Des parcours d'interprétation pédagogique des différents espaces et bâtiments seront élaborés, afin de guider les visiteurs dans leur découverte autonome du Parc.

Les orientations stratégiques du projet pédagogique du Parc Naturel Urbain du Champ des Bruyères proposent ainsi le cadre des fonctionnalités, usages et modalités de gestion des différents espaces et équipements 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 et de réserves de nature composent 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… Les promeneurs seront invités, à l'occasion d'évènements et d'animations, à y cueillir baies et fruits. 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. Ces projets donneront lieu à l'établissement de conventions de partenariat et pourront faire l'objet, le cas échéant de demandes de subvention.

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. Les jardins partagés 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. D'une superficie de 360 m² cultivés, les jardins partagés se répartissent entre :

- 15 parcelles collectives d'une superficie totale de 135 m² rassemblant des jardiniers débutants dans leur pratique,

- 20 parcelles individuelles de 9 m² mobilisant des jardiniers plus expérimentés,

- 5 parcelles d'une superficie totale de 45 m² destinées aux projets pédagogiques des 3 structures sociales.

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, présenté en annexe, est développé par l'association « Le Champ des possibles », dans le cadre de l'appel à projet réalisé en 2016. Pour permettre à l'association de mettre en œuvre son projet pédagogique et répondre ainsi aux orientations définies par la Métropole, il est proposé d'établir au profit de l'association, une convention d'occupation temporaire d'une durée de 5 ans correspondant à l'usage d'environ 6/10e des espaces (comprenant deux bâtiments, une cour, une serre et deux parcelles attenantes) identifiés sous le n° 1, sur le plan joint en annexe). Compte tenu de l'intérêt que présente l'activité de la ferme pédagogique et de l'intérêt général poursuivi par l'association sur ce projet (notamment par l'éducation et la

sensibilisation à l'environnement et au développement durable), il est proposé, en application des dispositions de l'article L 2125-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, que cette occupation temporaire soit accordée à titre gratuit.

L'association « Triticum » dont l'objet est de promouvoir les semences et la culture de céréales anciennes, propose de 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. Pour permettre à l'association « Triticum » de contribuer au projet, il est proposé d'établir au profit de l'association, laquelle concoure par ses actions à la satisfaction de l'intérêt général, une convention d'occupation à titre gratuit, en application des dispositions de l'article L 2125-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, d'une durée initiale d'un an renouvelable quatre fois dans la limite de 5 ans, correspondant à l'usage d'environ 3/10e des parcelles de la ferme (n° 2 sur le plan joint en annexe).

Par ailleurs, une parcelle close et indépendante (sur environ 1/10e des espaces, n° 3 sur le plan joint en annexe) reste en réserve pour les besoins ponctuels du projet pédagogique du Parc (accueil de chevaux de travail ou de médiation animale, d'animaux pour l'éco-pâturage…), ou les développements futurs de la ferme pédagogique. La mise à disposition éventuelle de cette parcelle fera l'objet, le cas échéant, de la signature d'une convention d'occupation.

En complément des équipements pédagogiques de la ferme et des jardins partagés, la maison d'accueil du public abrite 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 les thématiques développées par le projet pédagogique du Parc.

La Métropole organisera la mise à disposition de la cuisine pédagogique et de la salle polyvalente, dans le cadre de conventions de mise à disposition à titre gratuit au profit des associations concourant à la satisfaction de l'intérêt général dans la mesure où ces activités s'inscrivent dans le cadre du projet pédagogique du Parc, et ce, en application des dispositions de l'article L 2125-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

Le Parc dispose également d'un logement, destiné initialement à l'usage d'habitation pour le maraîcher de la ferme permacole. Compte tenu de l'évolution du projet, l'activité de maraîchage étant réduite, cet équipement n'est plus nécessaire au fonctionnement de la ferme pédagogique. Cette construction de très haute qualité environnementale et architecturale est située à proximité immédiate des jardins partagés. Sa vocation pourra donc évoluer et répondre ainsi aux besoins de développement futur du projet pédagogique du Parc, en contribuant notamment à sa dimension collaborative.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques et notamment les articles L 2121-1 à L 2122-4 et L 2125-1,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole, notamment son article 5.2 relatif à l'amélioration du cadre de vie et notamment la définition et la mise en valeur d'une politique d'écologie urbaine, de préservation et de valorisation des espaces ruraux, forestiers et des paysages dans l'agglomération, ainsi que la sensibilisation du public et du soutien à l'éducation au respect de l'environnement,

Vu la délibération du Conseil du 14 décembre 2012 approuvant la politique d'information, d'éducation et de sensibilisation à l'environnement de la CREA,

Vu la délibération du Conseil métropolitain du 9 février 2015 relative à la définition de l'intérêt métropolitain du Parc Naturel Urbain du Champ de Courses,

Vu la délibération du Conseil du 16 décembre 2019 approuvant l'élaboration du Plan d'Accompagnement des Changements de la Transition Écologique,

Vu le courrier de notification de la Métropole à l'association Le Champ des Possibles du 6 octobre 2016 relatif à l'attribution du projet de ferme permacole,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que la Métropole a aménagé un parc naturel urbain sur l'ancien site de l'hippodrome des Bruyères,

- que dans ce cadre, la Métropole a retenu l'association Le Champ des possibles suite à un appel à projets pour la gestion et l'animation d'une ferme permacole,

- que la Métropole mène une politique d'éducation à l'environnement dans la continuité de son Plan Local d'Éducation à l'Environnement et de l'élaboration de son Plan d'Accompagnement des Changements de la Transition Écologique,

- que cette politique d'éducation à l'environnement se décline au travers du projet pédagogique du Parc Naturel Urbain du Champ des Bruyères,

- que les projets pédagogiques des associations « Le Champ des possibles » et « Triticum » s'inscrivent dans ce cadre et répondent aux objectifs de la politique d'éducation à l'environnement de la Métropole,

- qu'il convient de fixer le montant de la redevance d'occupation temporaire des parcelles et équipements du Parc au profit des associations concourant à l'intérêt général et pour lesquelles un droit d'occupation serait accordé,

- que les conditions d'occupation temporaire seront fixées dans des conventions d'occupation dont l'approbation des termes fera l'objet de décisions du Président,

Décide : Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d'approuver les orientations et le projet pédagogique du Parc Naturel Urbain visant la transition social-écologique et alimentaire de son territoire,

- d'approuver l'affectation des jardins partagés, de la ferme permacole, de la cuisine pédagogique et de la salle polyvalente, ainsi que les espaces verts et naturels ouverts au public, au projet pédagogique du Parc,

et

- d'approuver le principe de mise à disposition gratuite de ces équipements au profit des associations concourant à la mise en œuvre de l'intérêt général, et en particulier à la politique d'éducation à l'environnement de la Métropole, telles que notamment Le Champ des possibles et Triticum.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** Renforcer l'attractivité du territoire - Équipements culturels – Musées - Modification de la grille tarifaire de la Réunion des Musées Métropolitains : approbation** (Délibération n° C2021_0021 - Réf. 6405)

Par délibération du 22 juillet 2020, le Conseil métropolitain a adopté une grille tarifaire pour les musées de la Réunion des Musées Métropolitains (RMM).

Il vous est proposé de reprendre ces tarifs, de les compléter et de les préciser.

De ce fait, elle définit les tarifs des expositions suivantes se déroulant en 2021 :
- « Salammbô »,
- « Wildlife »,
- « Loup »,
- « Le temps des collections « Cirque ».

Par ailleurs, cette nouvelle grille tarifaire reprécise que la gratuité s'applique pour les membres de l'Association des Amis du Musée Flaubert et de l'Histoire de la Médecine.

Il est également proposé de supprimer de la grille tarifaire toutes les mentions relatives aux 10 ans de la Fabrique des Savoirs.

Il vous est donc proposé d'approuver les modifications de la grille tarifaire intégrant ces nouvelles conditions.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil métropolitain en date du 22 juillet 2020 relative à la grille tarifaire de la Réunion des Musées Métropolitains,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- qu'il convient d'adopter une grille tarifaire complétée intégrant les droits d'entrée des prochaines expositions programmées, qui ne mentionne plus les 10 ans de la Fabrique des Savoirs et qui précise que la gratuité est applicable aux membres de l'Association des Amis du Musée Flaubert et de l'Histoire de la Médecine,

Décide : Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d'approuver la grille tarifaire annexée à la présente délibération applicable dès que celle-ci sera rendue exécutoire.

La recette qui en résulte sera inscrite aux chapitres 70 et 75 du budget principal de la Métropole Rouen Normandie.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** Renforcer l'attractivité du territoire - Actions de développement économique - Régie Rouen Normandie Création - Nouvelle grille tarifaire applicable au 1er mars 2021 : adoption**
(Délibération n° C2021_0022_B - Réf. 6348)

Le développement économique et le soutien à l'emploi sont des priorités pour la Métropole Rouen Normandie.

Dans ce cadre, la Métropole s'est dotée d'un ensemble de pépinières et hôtels d'entreprises géré en régie composé de :

. Seine CREAPOLIS, qui accueille des entreprises pour tout domaine d'activité,

. Seine BIOPOLIS, pour les entreprises spécialisées dans les biotechnologies,

. Seine INNOPOLIS, dédié aux entreprises de la filière « technologies de l'information et de la communication »,

. Seine ACTIPOLIS : hôtel d'entreprises pour tout domaine d'activité,

. Seine ECOPOLIS : pépinière et hôtel d'entreprises spécialisées dans le domaine de l'éco-construction,

. Seine CREAPOLIS SUD : hôtel et pépinière d'entreprises comprenant 3 bâtiments :

- le 1500 rue Aristide Briand - Immeuble Aristide affecté en totalité en hôtel d'entreprises et revenant en pleine propriété à la Métropole Rouen Nomandie,

- le 1690 rue Aristide Briand - Seine CREAPOLIS SUD : bâtiment à usage mixte, hôtel d'entreprises, locaux municipaux et consommation de fluides (chauffage, eau, électricité), d'un autre bâtiment situé sur la même parcelle, affecté à l'école de musique de Petit-Couronne et comportant plusieurs logements d'où une double affectation (Métropole/Commune),

- et le 111 rue Pierre Corneille - Immeuble Corneille (ou 658 rue Aristide Briand), bâtiment à usage mixte : au rez-de-chaussée, locations pour associations, présence de professions libérales - au 1er étage, le Centre Médico-Social du Département et au 2ème étage, l'activité d'hôtel d'entreprises et un logement d'où une triple affectation (Métropole/Commune/Département),

Il vous est proposé une modification de la grille tarifaire actuelle du réseau Rouen Normandie Création comme suit :

- il est proposé de créer un tarif pour la location d'ateliers sur le site de Seine BIOPOLIS III, en pépinière et hôtel d'entreprises, à 75 €.

En effet, dans le cadre de négociations commerciales engagées avec les entreprises sur ce site, certains locaux ne peuvent être proposés à la location, ni comme des bureaux, ni comme des laboratoires. Il est donc apparu nécessaire d'adapter notre grille en créant un tarif spécifique pour les ateliers. Cependant, le tarif est un peu plus élevé que sur les autres sites puisque les locaux bénéficient d'un aménagement au sol et mural de meilleure qualité.

- il est proposé d'harmoniser le tarif des provisions pour charges (hors taxe foncière) sur le site de Seine BIOPOLIS III pour la location partielle d'un plateau et la location d'un plateau entier. En effet, cette différenciation tarifaire n'apparaît plus nécessaire au vu des remboursements des charges effectués sur ce site.

Quelque soit la surface occupée, la provision pour charges sera d'un montant de 22 €.

- il convient de supprimer la franchise partielle de loyer appliquée au tarif des laboratoires sur le site de BIOPOLIS III.

Cette franchise avait été mise en place au moment de la première commercialisation du site permettant d'amortir les frais et travaux de première installation des entreprises sur une période de 5 ans, de sorte que le loyer des locaux à usage de laboratoire soit ramené à 90 € le m²/an.

- il convient de supprimer les tarifs relatifs au bâtiment le Corneille situé à Petit-Couronne puisque ce site est repris en gestion par la Ville de Petit-Couronne, conformément à l'échange immobilier

prévu par délibération du 13 février 2020 et qu'à compter du 1er mars 2021, la Métropole aura libéré ce bâtiment de toute activité commerciale.

Toutes les entreprises hébergées au sein du bâtiment le Corneille ont été relocalisées dans des locaux de la Métropole et les bureaux ont ainsi été évacués.

Il vous est donc proposé d'approuver ces nouveaux tarifs qui entreront en vigueur au 1er mars 2021.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération du 13 février 2020 relative à l'adoption de la grille tarifaire de Rouen Normandie Création applicable au 1er mars 2020,

Vu l'avis favorable du Conseil d'exploitation en date du 27 janvier 2021 relatif à la modification de la grille tarifaire,

Vu les statuts de la Régie Rouen Normandie Création et notamment l'article 9,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- qu'il convient de créer un tarif pour la location de locaux à vocation d'atelier sur le site de Seine BIOPOLIS III à 75 € pour pouvoir répondre à la demande des entreprises,

- qu'il convient de modifier le tarif des provisions pour charges sur le site de Seine BIOPOLIS III pour la location partielle d'un plateau,

- qu'il convient de supprimer la franchise partielle de loyer appliquée au tarif des laboratoires sur le site de BIOPOLIS III,

- qu'il convient de supprimer de la grille tarifaire le bâtiment le Corneille situé à Petit-Couronne, qui s'est vu libérer de toute activité commerciale en vue d'être échangé avec les lots de copropriété situés à Petit Couronne au 1690 rue Aristide Briand,

Décide : Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d'adopter la nouvelle grille tarifaire jointe et ses annexes qui prendront effet au 1er mars 2021.

La recette qui en résulte sera inscrite au chapitre 75 du budget de la Régie du Réseau Rouen Normandie Création.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** Renforcer l'attractivité du territoire - Solidarité, Emploi Politique de la ville - Contrat de ville - Rapport d'activité 2019 : approbation** (Délibération n° C2021_0023 - Réf. 6358)

La loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine promulguée le 21 février 2014 a fixé le cadre de la politique de la ville pour la mise en œuvre de contrats de ville nouvelle génération pour la période 2015/2020.

La loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019, ainsi que la circulaire n°6057 relative à la mise en œuvre de la mobilisation nationale pour les habitants des quartiers, viennent prolonger la durée des contrats de ville jusqu'en 2022.

Le Contrat de ville a pour ambition d'améliorer les conditions de vie des habitants des quartiers prioritaires et de favoriser l'insertion de ces territoires dans la dynamique de développement de la Métropole. Il vise également à améliorer la coordination des politiques sectorielles de droit commun, notamment en matière d'urbanisme, de développement économique et de cohésion sociale en direction de ces quartiers.

Au-delà du cadre réglementaire, la Métropole Rouen Normandie s'est fixée plusieurs objectifs dont celui de mobiliser davantage ses politiques de droit commun en faveur des quartiers prioritaires.

Le rapport d'activités 2019 montre la mobilisation de l'ensemble des politiques publiques sectorielles en direction des habitants des quartiers prioritaires, ainsi que la cohérence d'ensemble du Contrat de ville, en précisant comment les partenaires signataires du Contrat de ville investissent les quartiers prioritaires et comment les actions spécifiques jouent leur rôle de passerelle vers le droit commun. Par ailleurs, il est annexé au présent rapport d'activités métropolitain, un rapport d'activités de chaque commune reprenant la déclinaison des actions menées au titre du Contrat de ville et de la dotation de solidarité urbaine sur chaque quartier prioritaire.

Pour résumer l'activité menée au titre de l'année civile 2019 :

- Sur le pilier cadre de vie, renouvellement urbain, l'année 2019 a vu la finalisation du programme de travail inscrit dans le Protocole de préfiguration des projets de renouvellement urbain. La Métropole et les communes concernées par le NPNRU ont ainsi finalisé les neuf projets de renouvellement urbain et formalisé leurs engagements dans une convention-cadre métropolitaine, garante de la stratégie globale, et dans des conventions opérationnelles qui détaillent les objectifs opérationnels et le programme urbain pour chacun des quartiers. Concernant le relogement, un premier bilan intermédiaire au 31 décembre 2019 a pu montrer que les démarches de relogement qui ont été engagées ont permis de reloger plus de la moitié des ménages concernés. Enfin, le

27 juin 2019, la Métropole a approuvé sa Convention Intercommunale d'Attributions. Prévue par la loi ELAN, elle se substitue à la Convention Intercommunale d'Équilibre Territorial.

- Avec un budget de 3,9 millions d'euros (financements CGET, financements Métropole et financements des communes) pour 85 projets, la cohésion sociale constitue le pilier regroupant le plus de moyens spécifiques (hors NPNRU) avec notamment 1,9 millions d'euros consacrés à la réussite scolaire et l'éducation. En matière de réussite éducative, il convient d'observer que depuis septembre 2019, toutes les classes de CP et CE1 en REP et REP+ ont été dédoublées. 11 Programmes de Réussite Éducative (PRE) ont permis d'accompagner 1 347 enfants. Pour la prévention spécialisée, ce sont 1 797 jeunes de 11 à 25 ans qui ont été accompagnés par les éducateurs sur la prévention du décrochage, des conduites à risque et l'insertion socioprofessionnelle.

- Pour le pilier emploi et développement économique, la Métropole Rouen Normandie, en 2019, a consacré 154 441 €, soit 29,6 % de son budget spécifique, aux financements des chargés d'accueil de proximité et équipes emploi des communes. Ces équipes ont reçu 4 059 personnes en 2019 dont 2 767 issues des quartiers prioritaires. Il faut également souligner le dispositif du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE) qui a accompagné 1 139 personnes dont 265 issues de quartiers prioritaires. En 2019, le taux de sorties positives des habitants QPV qui est de 45,7% est dans la moyenne du taux de sorties positives global du PLIE (45.98%).

En plus de l'activité habituelle de la politique de la ville (programmation annuelle avec ses quatre grands piliers que sont le cadre de vie, l'emploi, la cohésion sociale et la tranquillité publique), l'année 2019 a été largement consacrée au travail préalable, à la concertation et à la rédaction du Protocole d'Engagements Renforcés et Réciproques (PERR). Celui-ci constitue une synthèse de la mobilisation des politiques sectorielles en direction des quartiers prioritaires ainsi que des priorités d'actions identifiées sur chaque commune inscrite dans la géographie prioritaire. Il constitue la feuille de route de la Politique de la Ville pour la période 2020/2022 à l'échelle métropolitaine.

La mobilisation des différents signataires du Contrat de ville a permis d'aboutir à une remobilisation des acteurs, à la fois en ce qui concerne les politiques sectorielles en faveur des quartiers prioritaires (cadre de vie, cohésion sociale, emploi, tranquillité publique…) qu'en ce qui concerne la territorialisation de l'action publique, puisque cela a également été l'occasion pour les communes de réajuster les projets de territoires de leurs quartiers prioritaires, afin de voir ce qui, depuis 2015 avait été solutionné, ce qui restait encore à accomplir et se redonner de nouvelles priorités. Les signataires du Contrat de ville ont réalisé des lettres d'intention qui sont annexées au document final du Protocole d'Engagements Renforcés et Réciproques.

Autre élément significatif pour l'année 2019, la Métropole a mis en place des conventions triennales sur la période 2019 / 2021 pour les actions suivantes :
- les Programmes de réussite éducative (PRE) de Canteleu, Darnétal, Petit-Quevilly, Saint-Etienne-du-Rouvray et Sotteville-lès-Rouen,
- l'atelier emploi de Cléon/Saint-Aubin-lès-Elbeuf
- l'atelier santé ville de Rouen
- le Conseiller en insertion professionnelle de Saint-Etienne-du-Rouvray.

Ceci répond à une attente forte des communes qui avait été exprimée lors de l'évaluation à mi-parcours du Contrat de ville et lors du comité des partenaires du 12 novembre 2018.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine,

Vu la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole, notamment l'article 5-1 et la compétence en matière de politique de la ville,

Vu la délibération du Conseil métropolitain du 29 juin 2015 approuvant le contrat de ville de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil métropolitain du 27 mai 2019, approuvant la prolongation du contrat de ville de la Métropole,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que les rapports d'activité communaux ont été approuvés par les conseils municipaux,

Décide : Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d'approuver le rapport d'activités annuel 2019 du Contrat de ville.

Le Conseil prend acte du rapport d'activités annuel 2019 du Contrat de ville.

*** Urbanisme et habitat - Politique de l'habitat – PLH - Mise en œuvre du permis de louer - Instauration d'un dispositif d'autorisation de mise à la location sur les communes de Grand-Quevilly, Maromme, Petit-Couronne, Petit-Quevilly et Rouen** (Délibération n° C2021_0024 - Réf. 6373)

Le Programme Local de l'Habitat 2020-2025 prévoit dans sa fiche action 13 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 Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) sont autorisés depuis 2018 (loi ELAN) à déléguer aux communes qui en font la demande la mise en œuvre et le suivi du dispositif. La délégation est limitée à la durée de validité du Programme Local de l'Habitat. Le Maire de chaque commune délégataire doit adresser à l'EPCI un rapport annuel sur l'exercice de cette délégation.

Par délibération des 13 février 2020 et 22 juillet 2020, la Métropole a instauré le régime d'Autorisation Préalable à la Mise en Location (APML) sur des quartiers des communes de Caudebec-lès-Elbeuf, Elbeuf-sur-Seine, Oissel et Saint-Etienne-du-Rouvray qui en avaient exprimé la demande dans le cadre de l'élaboration du Programme Local de l'Habitat.

La commune de Grand-Quevilly a délibéré le 23 septembre 2020 pour solliciter la mise en place de ce dispositif sur une partie de son territoire concernée par de l'habitat ancien.

Depuis, les communes de Maromme, Petit-Couronne, Petit-Quevilly et Rouen ont délibéré les 15 et 17 décembre 2020 pour solliciter également la mise en place de ce dispositif sur certains quartiers.

Il est donc proposé de mettre en place ce dispositif à titre expérimental sur certains quartiers de ces cinq communes (périmètres ci-joint) et de déléguer sa mise en œuvre et son suivi à ces cinq communes.

La date d'entrée en vigueur de ce dispositif ne peut pas intervenir avant un délai minimum de 6 mois à compter de la publication de cette délibération. La date d'entrée en vigueur est fixée au 1er octobre 2021, les cinq communes portant la responsabilité de toute la communication afférente, notamment auprès des propriétaires de logements dans ce périmètre mais aussi auprès des agences immobilières, notaires, syndics. Les modalités précises de délégation sont formalisées dans une convention, jointe en annexe.

Il est à noter que d'autres communes ont délibéré récemment (fin janvier) ou ont prévu de délibérer courant février. Une nouvelle délibération vous sera proposée lors d'un prochain Conseil métropolitain pour mettre en place le permis de louer sur ces communes.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment son article L.5217-2,

Vu le Code de la Construction et de l'Habitation, en particulier ses articles L.635-1 et suivants et R.635-1 et suivants, relatifs à l'autorisation préalable de mise en location,

Vu la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 et en particulier le chapitre 3 de son titre II « renforcer les outils de lutte contre l'habitat indigne », section 3 « améliorer la lutte contre les marchands de sommeil et l'habitat indigne », articles 92 et 93,

Vu la loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution de logement, de l'aménagement et du numérique et en particulier l'article 188 du chapitre 3 « lutte contre les marchands de sommeil et le logement indigne »,

Vu le décret n°2016-1790 du 19 décembre 2016 relatif aux régimes de déclaration et d'autorisation préalable de mise en location,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu le Programme Local de l'Habitat 2020-2025 adopté par le Conseil métropolitain du 16 décembre 2019,

Vu le Plan Départemental d'Actions pour le Logement et l'Hébergement des personnes défavorisées PDALHPD 2017-2022 adopté par le Conseil Départemental le 5 décembre 2016,

Vu la délibération du Conseil municipal de Grand-Quevilly du 23 septembre 2020 sollicitant la Métropole pour la délégation du permis de louer sur le périmètre ci-joint,

Vu la délibération du Conseil municipal de Maromme du 15 décembre 2020 sollicitant la Métropole pour la délégation du permis de louer sur le périmètre ci-joint,

Vu la délibération du Conseil municipal de Petit-Quevilly du 15 décembre 2020 sollicitant la Métropole pour la délégation du permis de louer sur le périmètre ci-joint,

Vu la délibération du Conseil municipal de Rouen du 17 décembre 2020 sollicitant la Métropole pour la délégation du permis de louer sur le périmètre ci-joint,

Vu la délibération du Conseil municipal de Petit-Couronne du 17 décembre 2020 sollicitant la Métropole pour la délégation du permis de louer sur le périmètre ci-joint,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après avoir délibéré,

Considérant :

- que le Programme Local de l'Habitat 2020-2025 (PLH) prévoit la mise en place à titre expérimental du permis de louer sur des communes volontaires,

- que les communes de Grand-Quevilly, Maromme, Petit-Couronne, Petit-Quevilly et Rouen qui ont délibéré pour demander une délégation de ce dispositif sur un périmètre précis, se portent volontaires pour l'expérimenter en garantissant sa mise en œuvre opérationnelle,

- que les quartiers ou rues proposés par chacune de ces communes sont des quartiers d'habitat ancien où des situations d'habitat dégradé ont été repérées,

- que la possibilité est donnée par la loi ALUR aux EPCI compétents en matière d'habitat de définir des secteurs géographiques, des catégories de logements ou d'ensembles immobiliers pour lesquels la mise en location doit faire l'objet d'une autorisation préalable de mise en location,

- que la loi ELAN portant Evolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique permet en outre de déléguer la mise en œuvre opérationnel de ce dispositif aux communes volontaires,

- que le caractère expérimental est retenu au vu des périmètres proposés et qu'en cas de modification de ces derniers ou de l'instauration de périmètres supplémentaires il conviendra de délibérer à nouveau,

- que l'entrée en vigueur de ce dispositif doit intervenir sous un délai minimal de 6 mois après transmission de la présente délibération au contrôle de légalité,

Décide : Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- l'instauration du régime d'Autorisation Préalable à la Mise en Location (APML) à Grand-Quevilly sur le périmètre annexé, sur l'ensemble du parc de logements à l'exception du parc social et des logements faisant l'objet d'une convention APL avec l'État,

- l'instauration du régime d'Autorisation Préalable à la Mise en Location (APML) à Maromme sur le périmètre annexé sur l'ensemble du parc de logements à l'exception du parc social et des logements faisant l'objet d'une convention APL avec l'État,

- l'instauration du régime d'Autorisation Préalable à la Mise en Location (APML) à Petit-Couronne sur le périmètre annexé sur l'ensemble du parc de logements à l'exception du parc social et des logements faisant l'objet d'une convention APL avec l'État,

- l'instauration du régime d'Autorisation Préalable à la Mise en Location (APML) à Petit-Quevilly sur le périmètre annexé sur l'ensemble du parc de logements à l'exception du parc social et des logements faisant l'objet d'une convention APL avec l'État,

- l'instauration du régime d'Autorisation Préalable à la Mise en Location (APML) à Rouen sur le périmètre annexé sur l'ensemble du parc de logements à l'exception du parc social et des logements faisant l'objet d'une convention APL avec l'État. Les logements concernés sur cette commune seront ceux dont la date de construction est d'au moins 15 ans avant la demande d'autorisation de louer,

- que l'entrée en vigueur de l'Autorisation Préalable à la mise en location sur ces périmètres est fixée au 1er octobre 2021,

- de déléguer aux communes de Grand-Quevilly, Maromme, Petit-Couronne, Petit-Quevilly et Rouen la responsabilité et la mise en œuvre opérationnelle (communication, réception, enregistrement, instruction et contrôle) de ces nouveaux outils,

- que le dépôt des demandes (CERFA 15652*01) sera effectué pour la commune de Grand Quevilly

par voie dématérialisée à l'adresse mail urbanisme@grandquevilly.fr,

- que le dépôt des demandes (CERFA 15652*01) sera effectué pour la commune de Maromme soit par voie dématérialisée à l'adresse mail urba@ville-maromme.fr, soit auprès du service urbanisme de la ville 4 rue Jacquard, Z.I La Maine 76150 Maromme,

- que le dépôt des demandes (CERFA 15652*01) sera effectué pour la commune de Petit-Couronne en mairie 15 rue de la République 76650 Petit-Couronne,

- que le dépôt des demandes (CERFA 15652*01) sera effectué pour la commune de Petit-Quevilly par mail qui sera indiqué sur le site internet de la ville Petit-Quevilly.fr ou en mairie place Henri Barbusse 76140 Le Petit-Quevilly,

- que le dépôt des demandes sera effectué pour la commune de Rouen soit en ligne sur le site internet de la ville Rouen.fr/permisdelouer, soit au format papier à l'hôtel de ville 2 place du Général de Gaulle CS 31 402 76 037 Rouen Cedex ou dans les mairies de proximité,

- que cette décision permet la mise en place des outils de la loi ALUR pour ces cinq communes mais qu'elle ne préjuge en aucun cas d'une future application élargie à d'autres communes volontaires pour lesquelles une nouvelle délibération devra être proposée,

- d'approuver les cinq conventions de délégation de la compétence liée à la mise en œuvre et au suivi du dispositif d'« autorisation préalable de mise en location » dite « permis de louer » entre la Métropole Rouen Normandie et ces cinq communes,

- d'autoriser le Président à signer les cinq conventions de délégation jointes en annexe et les documents afférents,

Précise :

- que cette délibération sera notifiée à la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) et à la caisse de la Mutualité Sociale Agricole (MSA) conformément à l'article L.635-2 du Code de la Construction et de l'Habitation, et à Monsieur le Préfet du département de Seine-Maritime, ainsi qu'aux communes concernées**.**

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** Urbanisme et habitat - Urbanisme – Planification - Définition des modalités de mise à disposition du projet de modification simplifiée n° 1 du PLU de la Métropole Rouen Normandie** (Délibération n° C2021_0025 - Réf. 6312)

Le PLU de la Métropole Rouen Normandie a été approuvé par délibération du Conseil métropolitain le 13 février 2020.

Tout projet de modification du document d'urbanisme en vigueur peut être effectué selon une procédure simplifiée (article L 153-45 du Code de l'Urbanisme), dès lors que celle-ci :

- a pour objet de rectifier une erreur matérielle,

- a pour objet d'autoriser la majoration des droits à construire dans les cas prévus à l'article L 151-28 du Code de l'Urbanisme sous réserve des dispositions de l'article L 151-29 du Code de l'Urbanisme,

- ne change pas les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables,

- ne réduit pas un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière,

- ne réduit pas une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance,

- ne majore pas de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan,

- ne diminue pas les possibilités de construire, ne réduit pas la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser.

Dans le cadre de cette procédure dite de modification simplifiée, le projet de modification, l'exposé des motifs et le cas échéant l'avis des personnes publiques associées sont mis à disposition du public pendant une durée d'un mois, dans des conditions lui permettant de formuler ses observations (article L 153.47 du Code de l'Urbanisme).

Cette mise à disposition s'effectue selon des modalités précisées par le Conseil métropolitain.

Ainsi, la présente délibération définit les modalités de mise à disposition du public du projet de modification simplifiée n° 1 du Plan Local d'Urbanisme de la Métropole Rouen Normandie et de l'exposé des motifs y afférant.

Cette première modification a notamment pour objet :
- de corriger des erreurs matérielles (erreurs d'orthographe, numérotation, pagination, mot en double…)
- d'ajuster l'écriture de certaines dispositions réglementaires. Ces ajustements viennent préciser l'application de la règle et s'inscrivent dans les objectifs poursuivis par le PLU métropolitain. Comme par exemple :

• Permettre l'évolution des constructions d'habitation existantes à la date d'approbation du PLU en zone Naturelle de Loisirs (NL).

• Préciser qu'en zone UD, vocation habitat à dominante habitat collectif, l'attique est également autorisé.

• Au sein des secteurs de biotope : d'ajuster la rédaction de la règle pour permettre de garantir un minimum de pleine terre au sein de ces secteurs et précise que les annexes de faible ampleur n'ont pas à réaliser la part d'espace vert complémentaire, la disposition actuelle étant inapplicable sur ce type de construction.

• Concernant les terrains déjà bâtis ou déjà aménagés, préciser à quel type d'opération s'applique la règle de plantation de nouveaux arbres et comment le calcul doit être réalisé.

• Permettre la réalisation d'une isolation thermique par l'extérieur pour les constructions existantes ne respectant déjà pas les règles d'implantation définies par le PLU.

• Préciser la définition du calcul du recul par rapport aux voies et emprises publiques et la définition du rez-de-jardin.

• Préciser les dispositions relatives à un projet situé sur un terrain à cheval sur plusieurs zones ou secteurs.

Afin que chacun puisse prendre connaissance du projet de modification envisagé, et formuler d'éventuelles observations, il est proposé de fixer les modalités de mise à disposition suivantes :

Pour informer le public de la mise à disposition et de ses modalités :

- l'affichage d'un avis précisant l'objet de la modification simplifiée n° 1, les dates, les lieux et les heures auxquels le public pourra consulter le dossier et formuler des observations.
Cet affichage est réalisé au siège de la Métropole Rouen Normandie ainsi que dans l'ensemble des mairies des communes de la Métropole.
Cet affichage est réalisé huit jours au moins avant le début de cette mise à disposition.
Dans ce même délai, cet avis est également publié en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département et sur le site Internet de la Métropole Rouen Normandie.

Pour consulter le dossier de modification :

- la mise à disposition du public du projet de modification, de l'exposé de ses motifs et, le cas échéant, des avis émis par les personnes publiques associées, pendant un mois, au siège de la Métropole Rouen Normandie (Le 108 - 108 allée François Mitterrand, CS 50589, 76006 ROUEN Cedex) aux jours et horaires habituels d'ouverture, et aux sièges de l'ensemble des communes de la Métropole.
- la mise en ligne du projet et ses motifs sur le site Internet de la Métropole Rouen Normandie.

Pour s'exprimer sur le projet :

- la mise en place d'un registre papier où le public peut formuler ses observations au siège de la Métropole Rouen Normandie et aux sièges de l'ensemble des communes de la Métropole et ce pendant toute la durée de la mise à disposition.
Toute personne peut également s'exprimer par courrier à l'attention de Monsieur le Président de la Métropole pendant toute la durée de la mise à disposition, ainsi que par courrier électronique à l'adresse mail suivante : plu@metropole-rouen-normandie.fr

Conformément à l'article L 153-47 du Code de l'Urbanisme, tout projet de modification simplifiée des documents d'urbanisme en vigueur ne sera présenté au Conseil métropolitain qu'une fois ces modalités satisfaites, afin que celui-ci tire le bilan de la mise à disposition du projet de modification et adopte le projet éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis et des observations du public par délibération motivée.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment les articles L 153-36 à L 153-40, L 153-45 et L 153-47,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil métropolitain en date du 13 février 2020 approuvant le Plan Local d'Urbanisme (PLU) métropolitain,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- qu'une procédure de modification simplifiée peut être mise en œuvre pour modifier le règlement, les orientations d'aménagement,

- que cette procédure est engagée à l'initiative du Président de la Métropole Rouen Normandie qui établit le projet de modification,

- que le Plan Local d'Urbanisme en vigueur peut être modifié par une procédure dite « modification simplifiée », sous réserve de respecter les conditions prévues par le Code de l'Urbanisme,

- que cette procédure simplifiée consiste à mettre à disposition du public le projet de modification, l'exposé de ses motifs et le cas échéant l'avis des personnes publiques associées, dans des conditions lui permettant de formuler ses observations (L 153-47 du Code de l'Urbanisme) et ce pendant une durée d'un mois,

- qu'avant la mise à disposition du public du projet, le Président de la Métropole Rouen Normandie notifie le projet de modification aux personnes publiques associées et également aux maires des communes concernées par la modification simplifiée,

- que les modalités de la mise à disposition du public des projets de modification simplifiée sont précisées par le Conseil métropolitain,

- que dans ce cadre, la présente délibération définit les modalités de mise à disposition du public du projet de modification simplifiée n° 1 du PLU métropolitain et de l'exposé des motifs y afférant,

Décide : **Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :**

- de fixer les modalités de la mise à disposition du public du projet de modification n° 1 et de l'exposé des motifs comme suit :

Pour informer le public de la mise à disposition et de ses modalités :

- l'affichage d'un avis précisant l'objet de la modification simplifiée, les dates, les lieux et les heures auxquels le public pourra consulter le dossier et formuler des observations.
Cet affichage est réalisé au siège de la Métropole Rouen Normandie ainsi que dans l'ensemble des mairies des communes de la Métropole.
Cet affichage est réalisé huit jours au moins avant le début de cette mise à disposition.
Dans ce même délai, cet avis est également publié en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département et sur le site Internet de la Métropole Rouen Normandie.

Pour consulter le dossier de modification :

- la mise à disposition du public du projet de modification, de l'exposé de ses motifs et, le cas échéant, des avis émis par les personnes publiques associées, pendant un mois, au siège de la Métropole Rouen Normandie (Le 108 - 108 allée François Mitterrand, CS 50589, 76006 ROUEN Cedex) aux jours et horaires habituels d'ouverture, et aux sièges de l'ensemble des communes de la Métropole.

- la mise en ligne du projet et ses motifs sur le site Internet de la Métropole Rouen Normandie.

Pour s'exprimer sur le projet :

- la mise en place d'un registre où le public peut formuler ses observations au siège de la Métropole Rouen Normandie et aux sièges de l'ensemble des communes de la Métropole et ce pendant toute la durée de la mise à disposition.
Toute personne peut également s'exprimer par courrier à l'intention de Monsieur le Président de la Métropole, ainsi que par courrier électronique à l'adresse mail suivante : plu@metropole-rouen-normandie.fr pendant toute la durée de la mise à disposition.

- d'autoriser le Président de la Métropole ou son représentant à mettre en œuvre les mesures de publicité de la présente délibération, à savoir dans les mairies des communes membres,

- d'autoriser le Président de le Métropole ou son représentant à mettre en œuvre les modalités telles qu'elles ont été fixées supra.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** Ressources et moyens - Finances - Fixation des montants prévisionnels des attributions de compensation 2021** (Délibération n° C2021_0026 - Réf. 6391)

L'article 1609 nonies C V du Code Général des Impôts prévoit le versement, par la Métropole, d'une attribution de compensation aux communes membres.

Le montant de cette attribution est égal aux montants des flux de fiscalité transférée entre les communes membres et les différents EPCI qui ont constitué la Métropole d'aujourd'hui et aux transferts de charges intervenus dans le cadre des différents processus de transfert de compétences mis en œuvre depuis l'année 2000.

Avec le passage au statut de « Métropole » de notre établissement public, de nouveaux transferts de charges ont été réalisés.

Ainsi, la Commission Locale d'Évaluation des Transferts de Charges (CLETC) s'est régulièrement réunie afin d'expertiser ces transferts.

Par ses séances des 6 juillet et 30 novembre 2015, 25 mai 2016, 7 novembre 2017, 2 juillet 2018 et 24 septembre 2019, de nouveaux montants de charges nettes transférées venant modifier les attributions de compensation ont été proposés et les rapports de la CLETC ont été approuvés à la majorité qualifiée des communes membres de la Métropole.

Conformément à la législation, il convient de présenter les montants prévisionnels de l'attribution de compensation pour l'année 2021 et de procéder aux reversements par douzième des attributions de compensation.

L’article 1609 nonies C (V-1°) du Code Général des Impôts précise que « le Conseil de l’Établissement Public de Coopération Intercommunale communique aux communes membres, avant le 15 février de chaque année, le montant prévisionnel des attributions au titre de ces reversements ».

Il revient donc au Conseil de la Métropole de communiquer aux communes membres les montants prévisionnels de l’attribution de compensation pour l’année 2021.

Les montants définitifs des attributions de compensation 2021 résulteront des potentiels rapports successifs de la CLETC qui devront être approuvés par une majorité qualifiée de communes membres. A défaut de nouveaux transferts, ces montants seront considérés comme définitifs.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code Général des Impôts, notamment l'article 1609 nonies C V,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu le procès-verbal constatant la majorité qualifiée des communes membres de la Métropole sur le rapport de la CLETC du 6 juillet 2015,

Vu le procès-verbal constatant la majorité qualifiée des communes membres de la Métropole sur le rapport de la CLETC du 30 novembre 2015,

Vu le procès-verbal constatant la majorité qualifiée des communes membres de la Métropole sur le rapport de la CLETC du 25 mai 2016,

Vu le procès-verbal constatant la majorité qualifiée des communes membres de la Métropole sur le rapport de la CLETC du 7 novembre 2017,

Vu le procès-verbal constatant la majorité qualifiée des communes membres de la Métropole sur le rapport de la CLETC du 2 juillet 2018,

Vu le procès-verbal constatant la majorité qualifiée des communes membres de la Métropole sur le rapport de la CLETC du 24 septembre 2019,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s’est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- qu'il appartient au Conseil de la Métropole de communiquer aux communes membres les montants prévisionnels des attributions de compensation pour l'année 2021,

Communique aux communes membres : Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- les montants prévisionnels des attributions de compensation 2021 tels que mentionnés dans l'annexe ci-jointe,

et

- indique que les montants définitifs des attributions de compensation 2021 résulteront des potentiels rapports successifs de la CLETC qui devront être approuvés par une majorité qualifiée de communes membres de la Métropole dans les conditions du premier alinéa de l'article L 5211-5 II du Code Général des Collectivités Territoriales. A défaut de nouveaux transferts, ces montants seront considérés comme définitifs.

Les dépenses qui en résultent seront imputées au chapitre 014 du budget principal de la Métropole Rouen Normandie.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** Ressources et moyens - Finances - Octroi de garantie à certains créanciers de l'Agence France Locale** (Délibération n° C2021_0027 - Réf. 6390)

Le Groupe Agence France Locale a pour objet de participer au financement de ses membres, collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics locaux.

Institué par les dispositions de l'article L 1611-3-2 du Code Général des Collectivités Territoriales (le CGCT) tel que modifié par l'article 67 de la loi n° 2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique, aux termes desquelles :

« Les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics locaux peuvent créer une société publique revêtant la forme de société anonyme régie par le livre II du Code de Commerce dont ils détiennent la totalité du capital et dont l'objet est de contribuer, par l'intermédiaire d'une filiale, à leur financement.

Cette société et sa filiale exercent leur activité exclusivement pour le compte des collectivités territoriales, de leurs groupements et des établissements publics locaux. Cette activité de financement est effectuée par la filiale à partir de ressources provenant principalement d'émissions de titres financiers, à l'exclusion de ressources directes de l'État ou de ressources garanties par l'État.

Par dérogation aux dispositions des articles L 2252-1 à L 2252-5, L 3231-4, L 3231-5, L 4253-1, L 4253-2 et L 5111-4, les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics locaux sont autorisés à garantir l'intégralité des engagements de la filiale dans la limite de leur encours de dette auprès de cette filiale. Les modalités de mise en œuvre de cette garantie sont précisées dans les statuts des deux sociétés ».

Le Groupe Agence France Locale est composé de deux sociétés :

- l'Agence France Locale, société anonyme à directoire et conseil de surveillance,
- l'Agence France Locale - Société Territoriale (la *Société Territoriale*), société anonyme à conseil d'administration.

Conformément aux statuts de la Société Territoriale, aux statuts de l'Agence France Locale et au pacte d'actionnaires conclu entre ces deux sociétés et l'ensemble des membres (le Pacte), la possibilité pour un membre de bénéficier de prêts de l'Agence France Locale, est conditionnée à l'octroi, par celui-ci, d'une garantie autonome à première demande au bénéfice de certains créanciers de l'Agence France Locale (la Garantie).

La CREA a délibéré pour adhérer au Groupe Agence France Locale le 10 février 2014.

L'objet de la présente délibération est, conformément aux dispositions précitées, de garantir les engagements de l'Agence France Locale dans les conditions et limites décrites ci-après, afin de sécuriser une source de financement pérenne et dédiée aux membres.

La garantie a pour objet de garantir certains engagements de l'Agence France Locale (des emprunts obligataires principalement) à la hauteur de l'encours de dette du membre auprès de l'Agence France Locale.

La garantie est consentie au profit des titulaires bénéficiaires de documents ou titres émis par l'Agence France Locale déclarés éligibles à la Garantie (les Titres Éligibles).

Le montant de la garantie correspond, à tout moment, et ce quel que soit le nombre et/ou le volume d'emprunts détenus par le Membre auprès de l'Agence France Locale, au montant de son encours de dette (principal, intérêts courus et non payés et éventuels accessoires, le tout, dans la limite du montant principal emprunté au titre de l'ensemble des crédits consentis par l'Agence France Locale à la Métropole Rouen Normandie qui n'ont pas été totalement amortis).

Ainsi, si un membre souscrit plusieurs emprunts auprès de l'Agence France Locale, chaque emprunt s'accompagne de l'émission d'un engagement de garantie, quelle que soit l'origine du prêt, telle que, directement conclu auprès de l'AFL.

La durée maximale de la garantie correspond à la durée du plus long des emprunts détenus par le Membre auprès de l'Agence France Locale, et ce quelle que soit l'origine des prêts détenus, augmentée de 45 jours.

Le mécanisme de garantie mis en œuvre crée un lien de solidarité entre l'Agence France Locale et les membres, dans la mesure où chacun peut être appelé en paiement de la dette de l'Agence France Locale, en l'absence de tout défaut de la part d'un membre au titre des emprunts qu'il a souscrits vis-à-vis de l'Agence France Locale.

La garantie peut être appelée par trois catégories de personnes : un bénéficiaire, un représentant habilité d'un ou de plusieurs bénéficiaires et la Société Territoriale. Les circonstances d'appel de cette garantie sont détaillées dans le modèle figurant en annexe à la présente délibération.

La garantie est une garantie autonome au sens de l’article 2321 du Code Civil. En conséquence, son appel par un bénéficiaire n’est pas subordonné à la démonstration d’un défaut de paiement réel par l’Agence France Locale.

Si la garantie est appelée, le membre concerné doit s’acquitter des sommes dont le paiement lui est demandé dans un délai de 5 jours ouvrés.

Telles sont les principales caractéristiques de la garantie objet de la présente délibération et dont les stipulations complètes figurent en annexe.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L 1611-3-2,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil métropolitain en date du 14 décembre 2020 donnant délégation au Président en matière d’emprunt, de trésorerie et d’instruments financiers,

Vu la délibération en date du 10 février 2014 approuvant l’adhésion à l’Agence France Locale,

Vu l’acte d’adhésion au Pacte d’Actionnaires de l’Agence France Locale signé le 10 juillet 2014 par la CREA,

Vu les statuts des deux sociétés du Groupe Agence France Locale et considérant la nécessité d’octroyer à l’Agence France Locale, une garantie autonome à première demande, au bénéfice de certains créanciers de l’Agence France Locale, à hauteur de l’encours de dette de la Métropole Rouen Normandie, afin que celle-ci puisse bénéficier de prêts auprès de l’Agence France Locale,

Vu le document décrivant le mécanisme de la garantie, « Garantie à première demande membres - version 2016-1 », en vigueur à la date des présentes,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s’est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- l'adhésion de la Métropole Rouen Normandie à l'Agence France Locale,

- l'acte d'adhésion au pacte d'actionnaires de l'Agence France Locale,

- la nécessité de l'octroi d'une garantie autonome à première demande au bénéfice de certains créanciers de l'Agence France Locale pour bénéficier de prêts,

Décide : Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- d'octroyer la garantie de la Métropole Rouen Normandie dans les conditions suivantes aux titulaires de documents ou titres émis par l'Agence France Locale :

- le montant maximal de cette garantie pouvant être consenti pour l'année 2021 est égal au montant maximal des emprunts que la Métropole est autorisée à souscrire, pendant l'année 2021,

- la durée maximale de la garantie correspond à la durée du plus long des emprunts détenu par la Métropole pendant l'année 2021 auprès de l'Agence France Locale augmentée de 45 jours,

- la garantie peut être appelée par chaque bénéficiaire, par un représentant habilité d'un ou de plusieurs Bénéficiaires ou par la Société Territoriale,

- si cette garantie est appelée, la Métropole s'engage à s'acquitter des sommes dont le paiement lui est demandé, dans un délai de 5 jours ouvrés,

- le nombre de garanties octroyées par le Président au titre de l'année 2021 sera égal au nombre de prêts souscrits auprès de l'Agence France Locale auquel vient s'ajouter les prêts du membre éventuellement cédés à l'Agence France Locale par un tiers prêteur, dans la limite des sommes inscrites au budget primitif de référence, et que le montant maximal de chaque garantie sera égal au montant tel qu'il figure dans l'acte d'engagement,

- d'habiliter le Président, pendant l'année 2021, à signer le ou les engagements de garantie pris par la Métropole, dans les conditions définies ci-dessus, conformément au modèle présentant l'ensemble des caractéristiques de la garantie et figurant en annexe,

et

- d'autoriser le Président à prendre toutes les mesures et à signer tous les actes nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** Organisation générale - Solution Ultime Normandie Enfouissement (SUNE) - Conseil d'Administration et Assemblée Générale - Désignation des représentants de la Métropole Rouen Normandie** (Délibération n° C2021_0028 - Réf. 6456)

Par délibération du Comité en date du 20 février 1976, le SIVOM de l'Agglomération Rouennaise a décidé d'entrer au capital de la Société d'Économie Mixte pour l'aménagement, l'Exploitation de la FOsse Marmitaine (SEMEFOM), devenue Société Solution Ultime Normandie Enfouissement (SUNE) en 2013.

L’objet de cette société est l’aménagement, la construction et l’exploitation des centres de traitement et d’élimination des déchets industriels et urbains de la région par le système de stockage, de décharges contrôlées et de traitement annexes ainsi que les études techniques, administratives et financières et plus généralement toutes les opérations se rapportant à l’objet social.

La Métropole est représentée au sein du Conseil d’Administration de la SUNE par trois représentants titulaires parmi lesquels l’un d’entre eux est désigné comme délégué au sein de l’Assemblée Générale de la SUNE.

Par délibération du 5 octobre 2020, ont été désignés :

3 représentants (CA)	1 délégué (AG)
Charlotte GOUJON Marie ATINAULT Nadia MEZRAR	Marie ATINAULT

Or, Madame MEZRAR occupe cette fonction de représentante pour le Département de Seine-Maritime depuis sa désignation par délibération du Conseil Départemental en date du 24 avril 2015. De ce fait, SUNE demande que soit procédé à une nouvelle désignation.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L 1521-1 et suivants, L 2121-33, L 5211-1 et L 2121-21,

Vu le Code du Commerce et notamment les articles L 225-17 et suivants,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu les statuts de de la Société Solution Ultime Normandie Enfouissement et notamment les articles 14 et 25,

Vu la délibération du Conseil métropolitain en date du 5 octobre 2020 désignant les représentants de la Métropole Rouen Normandie au sein du Conseil d’Administration et de l’Assemblée Générale de la SUNE,

Vu la demande de la SUNE en date du 4 novembre 2020,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s’est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- la représentation de la Métropole Rouen Normandie prévue par les statuts de la Société Solution Ultime Normandie Enfouissement (SUNE),

Décide : Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- à l'unanimité, conformément à l'article L 2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales, de ne pas recourir au vote à scrutin secret,

et

- de procéder à la désignation de la personne remplaçant Madame Nadia MEZRAR comme représentant au sein de la Société Solution Ultime Normandie Enfouissement (SUNE).

A été reçue la candidature suivante : Monsieur Pascal BARON

Est élu :

1 représentant (CA)
Monsieur Pascal BARON

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** Organisation générale - Conseil d'Administration des Établissements publics locaux d'enseignement (EPLE) - Collèges, Lycées et Établissements d'Éducation Spéciale : désignation des représentants de la Métropole Rouen Normandie** (Délibération n° C2021_0029 - Réf. 6490)

L'article L 421-2 du Code de l'Éducation prévoit une représentation de l'EPCI conjointe à celle de la commune au sein des Conseils d'Administration des Établissements Publics Locaux d'Enseignement.

Conformément à ces dispositions, il appartient à notre assemblée de désigner un représentant pour siéger au Conseil d'Administration de chaque collège, lycée et établissement d'éducation spéciale public du périmètre métropolitain.

Selon l'effectif du Conseil d'Administration, porté à 24 ou 30 membres en fonction de l'importance de l'établissement, le représentant de notre Établissement aura voix délibérative ou simplement consultative.

Le territoire de la Métropole compte 66 EPLE (43 collèges, 22 lycées et 1 établissement d'éducation spéciale).

Par délibération du Conseil métropolitain du 14 décembre 2020, l'Assemblée a procédé à la désignation des représentants pour siéger au Conseil d'Administration de 30 EPLE.

Lors de ce Conseil, Monsieur Luc LESIEUR avait notamment été désigné au sein du Conseil d'Administration du Lycée général et technologique et du lycée professionnel Marcel Sembat de Sotteville-lès-Rouen. Il convient de modifier cette désignation puisque Monsieur Luc LESIEUR est appelé à siéger uniquement au sein du Conseil d'Administration du Lycée général et technologique Marcel Sembat de Sotteville-lès-Rouen.
De même, il est proposé de modifier la désignation de Mme Nelly TOCQUEVILLE au sein du Conseil d'Administration du Lycée général et technologique Vallée du Cailly de Déville-lès-Rouen et celle de Monsieur Jean-François TIMMERMAN au Conseil d'Administration du Collège Emile Zola de Sotteville-lès-Rouen.

Il vous est proposé de procéder à la désignation des représentants auprès des Établissements Publics Locaux d'Enseignement ci-après.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article 2121-33,

Vu le Code de l'Éducation et notamment les articles L 421-2 et R 421-14 et suivants,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération C2020_0633 du Conseil du 14 décembre 2020 désignant les représentants dans 30 Établissement Publics Locaux d'Enseignement du territoire,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- la représentation de la Métropole Rouen Normandie prévue par le Code de l'Éducation, au sein des Conseils d'Administration des Établissements Publics Locaux d'Enseignement,

- qu'il y a lieu de désigner un représentant titulaire par EPLE,

Décide : Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :

- à l'unanimité, conformément à l'article L 2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales, de ne pas recourir au vote à bulletin secret,

et

- de procéder à la désignation des représentants au sein des Conseils d'Administration des Établissements Publics Locaux d'Enseignement suivants.

Se sont portés candidats :

Établissement	Effectif élèves 2020	Membres CA	Candidat
Collège Jacques-Yves Cousteau CAUDEBEC-LES-ELBEUF	398	24	Guillaume CARPENTIER
Lycée général et technologique Vallée du Cailly DEVILLE-LES-ROUEN	950	30	Marc ANYO
Lycée polyvalent Ferdinand Buisson - Lycée des métiers de la chimie et de l'automatisme ELBEUF	1221	30	Lydie MEYER
Collège Jacques-Emile Blanche SAINT-PIERRE-LES-ELBEUF	649	30	Francis GESLIN
Collège Emile Zola SOTTEVILLE-LES-ROUEN	788	30	Luc LESIEUR
Lycée professionnel Marcel Sembat - Lycée des métiers des propulsions et systèmes embarqués SOTTEVILLE-LES-ROUEN	307	30	Jean-François TIMMERMAN

Sont élus :

Établissement	Effectif élèves 2020	Membres CA	Candidat
Collège Jacques-Yves Cousteau CAUDEBEC-LES-ELBEUF	398	24	Guillaume CARPENTIER
Lycée général et technologique Vallée du Cailly DEVILLE-LES-ROUEN	950	30	Marc ANYO
Lycée polyvalent Ferdinand Buisson – Lycée des métiers de la chimie et de l'automatisme ELBEUF	1221	30	Lydie MEYER
Collège Jacques-Emile Blanche SAINT-PIERRE-LES-ELBEUF	649	30	Francis GESLIN
Collège Emile Zola SOTTEVILLE-LES-ROUEN	788	30	Luc LESIEUR
Lycée professionnel Marcel Sembat - Lycée des métiers des propulsions et systèmes embarqués SOTTEVILLE-LES-ROUEN	307	30	Jean-François TIMMERMAN

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** Procès-verbaux - Procès-verbal du Conseil du 5 octobre 2020** (Délibération n° C2021_0030 - Réf. 6212)

Il est proposé d'adopter le procès-verbal de la réunion du 5 octobre 2020.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président,

Après en avoir délibéré,

Décide : **Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés) :**

- d'adopter le procès-verbal de la réunion du 5 octobre 2020 tel que figurant en annexe.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

*** Comptes-rendus des décisions - Président - Compte-rendu des décisions du Président** (Délibération n° C2021_0031 - Réf. 6459)

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article L 5211.10,

Vu la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,

Vu les statuts de la Métropole,

Etant précisé que le Conseil de Métropole s'est réuni en visioconférence le 8 février 2021, sous la Présidence de Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, selon convocation du 29 janvier 2021,

La séance a été diffusée en direct sur le site de la Métropole Rouen Normandie, sur YouTube et le réseau social Facebook.

Monsieur le Président rend compte ci-après des décisions qu'il a été amené à prendre à partir de décembre 2020,

Après en avoir délibéré,

- Décision (Mécénat n°2021-01 / SA 20.398) en date du 3 décembre 2020 autorisant le Président à signer la convention de mécénat avec l'entreprise MATMUT pour abonder le fonds de soutien exceptionnel aux associations oeuvrant dans le champ de la solidarité.
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 4 décembre 2020)

- Décision (Finances/SA 20.396) en date du 8 décembre 2020 autorisant la signature du contrat de prêt souscrit auprès de la Banque Postale pour un montant de 10 000 000 €.
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 10 décembre 2020)

- Décision (Finances/SA 20.397) en date du 8 décembre 2020 autorisant la signature du contrat de prêt souscrit auprès de la Banque Postale pour un montant de 10 000 000 €.
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 10 décembre 2020)

- Décision (DAJ n°2020-32 / 20.399) en date du 10 décembre 2020 autorisant le Président à défendre les intérêts de la Métropole Rouen Normandie et engager une procédure d'expulsion devant le TGI de Rouen des occupants sans droit ni titre de terrains de la ZAC du Clos Allard à Caudebec-lès-Elbeuf, parcelles AC 245 et AC 276, et de confier cette affaire à Maître CANTON de la SCP EMO Avocats.
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 10 décembre 2020)

- Décision (DAJ n°2020-33 / 20.400) en date du 10 décembre 2020 autorisant le Président à défendre les intérêts de la Métropole Rouen Normandie et engager une procédure d'expulsion devant le TGI de Rouen des occupants sans droit ni titre de terrains situés rue Désiré Granet à Saint-Etienne-du-Rouvray.
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 10 décembre 2020)

- Décision (DIMG/SI/MLB/11.2020/707 / SA 20.401) en date du 9 décembre 2020 autorisant la signature de l'avenant n°7 de prorogation de la durée du bail dérogatoire conclu au profit de la société A.P.A concernant l'atelier n°11 situé à Elbeuf – Créaparc Grandin Noury pour une durée d'un an à compter du 1er décembre 2020.
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 11 décembre 2020)

- Décision (DIMG/SI/MLB/12.2020/708 / SA 20.402) en date du 9 décembre 2020 autorisant la signature de l'avenant n°1 de résiliation anticipée et amiable du bail commercial consenti à la société INTERNETRAMA, locataire d'une surface de bureau dans le bâtiment Seine-Innopolis à Petit-Quevilly, à compter du 31 décembre 2020.
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 11 décembre 2020)

- Décision (DIMG/SI/MLB/12.2020/709 / SA 20.403) en date du 9 décembre 2020 autorisant la signature de l'avenant n°4 pour la location d'un bureau supplémentaire de 32,95m² situé au 3ème étage du bâtiment Seine-Innopolis au profit de la société 42STORES à compter du 1er janvier 2021.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 11 décembre 2020)

- Décision (DIMG/SI/MLB/12.2020/710 / SA 20.404) en date du 9 décembre 2020 autorisant la signature de l'avenant n°1 de résiliation anticipée et amiable du bail commercial consenti à Mme Shérazade FILALI en date du 26 novembre 2019 pour des locaux situés dans le bâtiment Seine Créapolis Sud – immeuble 111 rue Pierre Corneille à Petit-Courone, à compter du 30 novembre 2020.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 11 décembre 2020)

- Décision (Musées / SA 20.405) en date du 10 décembre 2020 autorisant la signature des conditions générales de prêt n°CS à intervenir avec l'Établissement Public du Musée d'Orsay pour le prêt d'œuvres dans le cadre de l'exposition « Salmmbô – C'était Mégara, faubourg de Carthage, dans les jardins d'Hamilcar » qui se déroulera du 23 avril au 19 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts de Rouen.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 11 décembre 2020)

- Décision (Musées / SA 20.406) en date du 4 novembre 2020 autorisant la signature des conditions générales de prêt à intervenir avec le Musée national du château de Compiègne pour le prêt d'œuvres dans le cadre de l'exposition « Buffalo Bill, un saltimbanque venu de l'Ouest » qui se déroulera à la fabrique des Savoirs.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 11 décembre 2020)

- Décision (Musées / SA 20.407) en date du 9 octobre 2020 autorisant la signature du contrat de prêt d'œuvres à intervenir avec le Wallraf Richartz Museum & Fondation Corboud de Cologne (Allemagne) pour le prêt d'œuvres dans le cadre de l'exposition « Salammbô » qui se déroulera du 30 avril au 20 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts de Rouen

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 11 décembre 2020)

- Décision (DIMG/SI/FB/12.2020/711 / SA 20.408) en date du 15 décembre 2020 autorisant la signature de l'avenant n°2 de résiliation anticipée et amiable du bail commercial consenti par la Ville de Petit-Couronne à la société BATITECH & G.C, locataire de locaux dans le bâtiment Seine Créapolis Sud – Immeuble 111 rue Pierre Corneille, à compter du 30 novembre 2020

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 15 décembre 2020)

- Décision (Musées / SA 20.409) en date du 16 décembre 2020 autorisant la signature de la convention de prêt d'œuvres et objets appartenant aux collections de la Réunion des Musées Métropolitains à intervenir avec le Palais Albertina de Vienne pour une exposition qui se déroulera du 17 septembre 2021 au 9 janvier 2022.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 17 décembre 2020)

- Décision (DAJ n°2020-35 / SA 20.411) en date du 17 décembre 2020 autorisant le Président à défendre les intérêts de la Métropole Rouen Normandie et engager une procédure d'expulsion devant le TGI de Rouen des occupants sans droit ni titre de terrains situés sur les parcelles cadastrées BA 5 à BA 12 – ZAC du Moulin à Cléon (76410).

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 18 décembre 2020)

- Décision (Musées / SA 20.418) en date du 23 décembre 2020 fixant les prix des produits dérivés d'une valeur inférieure à 100 € TTC à compter du 1er janvier 2021 pour l'ensemble des musées.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 28 décembre 2020)

- Décision (UH/SAF/20.32 / SA 21.01) en date du 4 janvier 2021 délégant à l'Etablissement Public Foncier de Normandie l'exercice du droit de préemption urbain sur le bien immobilier situé 68 rue de Pont de l'Arche à Freneuse, cadastré AL172, d'une contenance de 1 124m².

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 5 janvier 2021)

- Décision (DEE n°2020-29 / SA 21.02) en date du 5 janvier 2021 autorisant la signature de l'avenant n°1 à la convention technique et financière pour la réalisation de travaux de plantation de haies sur les parcelles de Monsieur Jérôme Lanquest dans le cadre du programme de plantation de haies bocagères.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 5 janvier 2021)

- Décision (DEE n°2020-34 / SA 21.03) en date du 5 janvier 2021 autorisant la signature de la convention d'emprunt à intervenir avec le Conservatoire d'Espaces Naturels de Normandie dans le cadre de l'exposition « Planète mare, îlots de biodiversité » à la Maison des Forêts.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 5 janvier 2021)

- Décision (DEE n°2020-35 / SA 21.04) en date du 5 janvier 2021 autorisant la signature des conditions générales de mise à disposition et d'utilisation de données numériques à intervenir avec Réseau de Transport d'Electricité (RTE)

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 5 janvier 2021)

- Décision (UH/SAF/20.35 / SA 21.05) en date du 5 janvier 2021 délégant à l'Établissement Public Foncier de Normandie l'exercice du droit de préemption urbain sur le bien immobilier situé 96 rue Gosselin à Caudebec-lès-Elbeuf, cadastré AI120, d'une contenance de 299m².

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 5 janvier 2021)

- Décision (DIMG/SI/MLB/12.2020/717 / SA 21.06) en date du 5 janvier 2021 autorisant la signature du bail dérogatoire au statut des baux commerciaux à intervenir avec la société 3D DENTAL STORE pour la location d'une surface de locaux supplémentaire dans le bâtiment Seine Biopolis II à compter du 1er janvier 2021.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 5 janvier 2021)

- Décision (DAJ n°2020-36 / SA 21.08) en date du 6 janvier 2021 autorisant le Président à défendre les intérêts de la Métropole Rouen Normandie et engager une procédure d'expulsion devant le TGI de Rouen des occupants sans droit ni titre du site situé 5 Quai de France à Rouen (76100), parcelle cadastrée LH 44.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 6 janvier 2021)

- Décision (DIMG/SI/MLB/12.2020/714 / SA 21.10) en date du 8 janvier 2021 autorisant la signature de l'avenant n°1 de résiliation anticipée et amiable du bail commercial consenti à la société 6BLE, locataire d'un bureau dans le bâtiment Seine-Innopolis à Petit-Quevilly, à compter du 31 janvier 2021.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 11 janvier 2021)

- Décision (Finances / SA 20.417) en date du 11 janvier 2021 mettant fin à la régie de recettes de la déchetterie sise quai du Pré aux Loups à Rouen à compter du 1er janvier 2021.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 11 janvier 2021)

- Décision (DEPMD1 / SA 21.07) en date du 8 janvier 2021 sollicitant une autorisation préfectorale pour exploiter des caméras supplémentaires de trafic sur le territoire (Saint-Etienne-du-Rouvray et Rouen).

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 11 janvier 2021)

- Décision (DIMG/SI/MLB/01.2021/721 / SA 21.11) en date du 8 janvier 2021 autorisant la signature de l'avenant n°3 de prorogation de durée du bail dérogatoire au statut des baux commerciaux consenti à la société JG MODELS pour la location d'une surface de bureaux dans le bâtiment Seine-Créapolis à Déville-lès-Rouen.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 11 janvier 2021)

- Décision (Actions économiques n°1 / SA 21.15) en date du 12 janvier 2021 autorisant la signature de la convention multi-partenariale entre l'État et la Ville d'Elbeuf-sur-Seine, décidant d'intégrer le comité de pilotage FISAC afin de suivre les actions inscrites au programme et de les valider.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 12 janvier 2021)

- Décision (DIMG/SI/FB/01/2021/719 / SA 21.12) en date du 12 janvier 2021 autorisant la signature du bail commercial au profit de la société HL MARQUAGES pour la location d'une surface de bureau de 12,1m² dans le bâtiment Seine Créapolis Sud à Petit-Couronne pour une durée de 9 ans à compter du 1er décembre 2020.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 13 janvier 2021)

- Décision (DIMG/SI/FB/01/2021/720 / SA 21.13) en date du 12 janvier 2021 autorisant la signature du bail commercial au profit de la société MGB pour la location d'une surface de bureau de 15m² dans le bâtiment Seine Créapolis Sud à Petit-Couronne pour une durée de 9 ans à compter du 1er janvier 2021.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 13 janvier 2021)

- Décision (DIMG/SI/FB/01/2021/718 / SA 21.14) en date du 12 janvier 2021 autorisant la signature de l'avenant n°1 de résiliation anticipée et amiable du bail commercial consenti à la société MGB, locataire de locaux dans le bâtiment Seine Créapolis Sud – 111 rue Pierre Corneille à Petit-Couronne, à compter du 31 décembre 2020.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 13 janvier 2021)

- Décision (Musée / SA 21.17) en date du 9 novembre 2020 autorisant la signature de la convention de prêt de 68 œuvres appartenant à Monsieur Philippe FAVIER à intervenir dans le cadre de l'exposition « Philippe FAVIER » oragnisée du 15 octobre 2020 au 3 mai 2021 au Musée des Beaux-Arts de Rouen.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 14 janvier 2021)

- Décision (UH/SAF/20.30 / SA 21.19) en date du 14 janvier 2021 délégant à l'Etablissement Public Foncier de Normandie l'exercice du droit de préemption urbain sur le bien immobilier situé 98 rue de la République à Caudebec-lès-Elbeuf, cadastré AH 767 et 769 à 838, d'une superficie de 1 007m².

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 14 janvier 2021)

- Décision (DMD / SA 21.18) en date du 15 janvier 2021 autorisant le règlement d'un avis de contravention pour défaut de contrôle technique du véhicule EA-596-JV.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 15 janvier 2021)

- Décision (DAJ n°2020-29 / SA 21.25) en date du 18 janvier 2021 autorisant le Président à défendre les intérêts de la Métropole par l'engagement d'un référé préventif devant le Tribunal Administratif de Rouen préalablement à la réalisation des travaux situés rue Beauvoisine dans le cadre de l'opération Cœur de Métropole.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 18 janvier 2021)

- Décision (DIMG/SI/MLB/11.2020/700 / SA 21.20) en date du 15 janvier 2021 autorisant la signature du bail commercial à intervenir au profit de la société PRO IMPEC pour la location d'une

surface de locaux de 89,90m² situés à Seine Creapolis Sud – 1690 rue Aristide Briand à Petit-Couronne pour une durée de 9 ans à compter du 15 juillet 2020.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 18 janvier 2021)

- Décision (DIMG/SI/MLB/01.2021/723 / SA 21.21) en date du 15 janvier 2021 autorisant la signature du contrat de location de la parcelle de jardin n°19, située à Elbeuf, Chemin du Halage, au profit de Mme DA SILVA et M. BEAUFILS, pour une durée d'un an à compter du 1er janvier 2021.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 18 janvier 2021)

- Décision (DIMG/SI/MLB/01.2021/724 / SA 21.22) en date du 15 janvier 2021 autorisant la signature de l'avenant n°1 de résiliation anticipée et amiable du bail commercial consenti à la société POWERTRAFIC, locataire de bureaux dans le bâtiment Seine Innopolis à Petit-Quevilly, à compter du 30 juin 2021.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 18 janvier 2021)

- Décision (DIMG/SI/MLB/01.2021/725 / SA 21.23) en date du 15 janvier 2021 autorisant la poursuite de la location d'une surface de bureaux de 15,15m² sis dans le bâtiment Seine-Ecopolis au profit de la SARL AGIRACOUSTIQUE FRANCE à compter du 15 décembre 2020.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 18 janvier 2021)

- Décision (DIMG/SI/MLB/01.2021/726 / SA 21.24) en date du 15 janvier 2021 autorisant la signature de l'acte notarié à intervenir pour la modification de la constitution de la servitude de passage s'agissant d'une canalisation d'eau potable – Parcelle BC 168 à Grand-Quevilly

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 18 janvier 2021)

- Décision (COM EXT / SA 21.06) en date du 21 janvier 2021 autorisant l'adhésion de la Métropole Rouen Normandie au Club de la Presse et de la Communication de Normandie pour 5 agents.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 21 janvier 2021)

- Décision (DGPF / SA 21.09) en date du 20 janvier 2021 autorisant à saisir la Commission Consultative des Services Publics Locaux pour avis sur le projet de délégation de service public pour l'exploitation de la piscine de la Cerisaie et de la piscine-patinoire des Feugrais.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 21 janvier 2021)

- Décision (UH/SAF/21.01 / SA 21.26) en date du 19 janvier 2021 autorisant la cession par l'EPF Normandie à Rouen Normandie Aménagement de la parcelle cadastrée ZA 5 à Fontaine-sous-Préaux.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 21 janvier 2021)

- Décision (EPMD-FT n°32.20 / SA 21.27) en date du 20 janvier 2021 autorisant le Président d'ester en justice et de désigner le Cabinet CABANES NEVEU associés, avocats pour défendre les intérêts de la Métropole dans le cadre des affaires de dégradations de la plateforme TEOR et Pôles d'échanges TEOR – recours contre les titres de recette 1ère instance.

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 25 janvier 2021)

- Décision (Culture / SA 21.28) en date du 27 janvier 2021 autorisant la signature de la convention à intervenir de mise à disposition gracieuse d'une emprise extérieure appartenant au magasin Le Printemps pour le spectacle "Cathédrale de lumière"

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 27 janvier 2021)

- Décision (Musées / SA 21.29) en date du 10 janvier 2021 autorisant la signature du formulaire de prêt pour le prêt d'œuvres appartenant à Monsieur Lorenz Baumer dans le cadre de l'exposition

"Salammbô, c'était à Mégara, faubourg de Carthage dans les jardins d'Hamilcar" organisée du 23 avril au 19 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 27 janvier 2021)

- Décision (Musées / SA 21.30) en date du 12 novembre 2020 autorisant la signature du formulaire de prêt pour le prêt d'œuvres appartenant à Monsieur Renaud BRENGUIER dans le cadre de l'exposition "Salammbô, c'était à Mégara, faubourg de Carthage dans les jardins d'Hamilcar" organisée du 23 avril au 19 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 27 janvier 2021)

- Décision (Musées / SA 21.31) en date du 5 janvier 2021 autorisant la signature du formulaire de prêt pour le prêt d'œuvres appartenant à Monsieur Nicolas BOURRIAUD dans le cadre de l'exposition "Salammbô, c'était à Mégara, faubourg de Carthage dans les jardins d'Hamilcar" organisée du 23 avril au 19 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 27 janvier 2021)

- Décision (Musées / SA 21.32) en date du 11 janvier 2021 autorisant la signature du formulaire de prêt pour le prêt d'œuvres appartenant à Madame Cécilia HATTINGER dans le cadre de l'exposition "Salammbô, c'était à Mégara, faubourg de Carthage dans les jardins d'Hamilcar" organisée du 23 avril au 19 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 27 janvier 2021)

- Décision (Musées / SA 21.33) en date du 12 janvier 2021 autorisant la signature du formulaire de prêt pour le prêt d'œuvres appartenant au Musée des Ursulines de Mâcon dans le cadre de l'exposition "Salammbô, c'était à Mégara, faubourg de Carthage dans les jardins d'Hamilcar" organisée du 23 avril au 19 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 27 janvier 2021)

- Décision (Musées / SA 21.34) en date du 11 janvier 2021 autorisant la signature du formulaire de prêt pour le prêt d'œuvres appartenant au Musée des Beaux-Arts de Dôle dans le cadre de l'exposition "Salammbô, c'était à Mégara, faubourg de Carthage dans les jardins d'Hamilcar" organisée du 23 avril au 19 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 27 janvier 2021)

- Décision (Musées / SA 21.35) en date du 14 janvier 2021 autorisant la signature du formulaire de prêt pour le prêt d'œuvres appartenant à Monsieur Bernard MAHE dans le cadre de l'exposition "Salammbô, c'était à Mégara, faubourg de Carthage dans les jardins d'Hamilcar" organisée du 23 avril au 19 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 27 janvier 2021)

- Décision (UH/SAF/21.03 / SA 21.36) en date du 28 janvier 2021 autorisant l'exercice du droit de préemption urbain sur le bien immobilier situé au Trait, 588 rue Jean Bart, cadastré AK 567 et 569, d'une contenance de 425m².

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 27 janvier 2021)

- Décision (Musées / SA 20.37) en date du 19 janvier 2021 autorisant la signature des Conditions générales de mise à disposition d'œuvres d'art des collections du Centre Pompidou pour l'emprunt d'œuvres dans le cadre de l'exposition « Salammbô » qui se déroulera du 30 avril au 19 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts de Rouen

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 29 janvier 2021)

- Décision (Musées / SA 20.38) en date du 9 octobre 2020 autorisant la signature de la convention de prêt à intervenir avec le Wallraf Richartz Museum & Fondation Corboud de Cologne pour

l'emprunt d’œuvre dans le cadre de l'exposition "Salammbo - C'était à Mégara, faubourg de Carthage, dans les jardins d'Hamilcar » organisée du 23 avril au 19 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts de Rouen

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 29 janvier 2021)

- Décision (Musées / SA 20.39) en date du 20 décembre 2020 autorisant la signature du contrat de prêt LG 2020/0019 à intervenir avec la Fondation du Musée historique allemand pour l'emprunt d’œuvre dans le cadre de l'exposition "Salammbo - C'était à Mégara, faubourg de Carthage, dans les jardins d'Hamilcar » organisée du 23 avril au 19 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts de Rouen

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 29 janvier 2021)

- Décision (Musées / SA 20.40) en date du 5 janvier 2021 autorisant la signature du formulaire de prêt à intervenir avec Monsieur MONART pour l'emprunt d’œuvre dans le cadre de l'exposition "Salammbo - C'était à Mégara, faubourg de Carthage, dans les jardins d'Hamilcar » organisée du 23 avril au 19 septembre 2021 au Musée des Beaux-Arts de Rouen

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 29 janvier 2021)

- Habitat - Compte-rendu des décisions de financement prises par délégation entre le 19 novembre 2020 et le 6 janvier 2021 : location-accession : tableau annexé.

- Habitat - Compte-rendu des décisions de financement prises par délégation entre le 19 novembre 2020 et le 6 janvier 2021 - Soutien à la réhabilitation du parc privé : tableau annexé.

- Habitat - Compte-rendu des décisions de financement prises par délégation entre le 19 novembre 2020 et le 5 janvier 2021 – Délégation des aides à la pierre – Bailleurs sociaux : tableau annexé.

DÉCISIONS DU PRÉSIDENT SUR LE FONDEMENT DE LA DÉLÉGATION EXCEPTIONNELLE ACCORDÉE PAR LE CONSEIL DE MÉTROPOLE PENDANT LA DURÉE DE L’ÉTAT D’URGENCE SANITAIRE

Ressources humaines - Troisième accord collectif relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes 2021-2023 pour les agents à statut privé autorisation de signature

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 18 décembre 2020)

Ressources humaines - Troisième accord collectif relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes 2021-2023 pour les agents à statut public : autorisation de signature

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 18 décembre 2020)

Aménagement et grands projets - - Partenariat foncier d'aménagement - Programme d'amélioration des accès du Port de Rouen - Modification des équipements du parking multiservices (PMS) - Avenant n° 3 entre la MRN, le GPMR - Convention tripartite entre le GPMR, la MRN et SENALIA : autorisation de signature

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 18 décembre 2020)

Marchés publics - Autorisation de signature

(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 18 décembre 2020)

Dans l'incertitude, agir face à l'urgence et préparer l'avenir - Dispositif de soutien aux associations intercommunales de solidarité - Modification des critères d'attribution : approbation
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 20 janvier 2021)

Dans l'incertitude, agir face à l'urgence et préparer l'avenir - Dispositif de soutien aux associations intercommunales de solidarité - Subventions : attribution
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 20 janvier 2021)

Renforcer l'attractivité du territoire - Accompagnement des communes de Duclair et Le Trait dans le programme « Petites villes de demain en Normandie "
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 20 janvier 2021)

Actions de développement économique - Convention d'assistance technique 2021-2025 pour les travaux neufs, de grosses réparations, d'entretien et de maintenance et pour l'exploitation des bâtiments, équipements et infrastructures (voirie, piste, bassins, balisages) entre la Métropole Rouen Normandie et le Syndicat Mixte de Gestion de l'Aéroport de Rouen Vallée de Seine : autorisation de signature
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 20 janvier 2021)

Immobilier - Commune d'Orival - 14 rue Pierre et Thomas Corneille - Vente au profit de Monsieur REVILLET - Autorisation faculté de substitution
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 20 janvier 2021)

Immobilier - Commune de Rouen - Acquisition d'un bien immobilier appartenant à la SCI DU 18 RUE THOURET - Acte à intervenir : autorisation de signature
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 20 janvier 2021)

Marchés publics - Autorisation de signature
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 20 janvier 2021)

Ressources humaines - Autorisation de recrutement d'agents contractuels
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 20 janvier 2021)

Ressources humaines - Mise à disposition partielle d'un agent de la Ville de Grand-Quevilly auprès de la Métropole Rouen Normandie - Convention à intervenir : autorisation de signature
(déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime le 20 janvier 2021)

Votes POUR : 87 voix (unanimité des membres présents et représentés)

<u>Monsieur le Président</u> précise qu'un point sur toutes les décisions du Président est effectué chaque semaine avec tous les Présidents de groupe quels qu'ils soient. Il ne croit pas que toutes les agglomérations le fassent, mais il l'inscrit au registre des éléments de transparence qui sont caractéristiques de cette mandature.

Le Conseil prend acte du compte rendu des décisions du Président.

Après des remerciements, Monsieur le Président annonce que le prochain Conseil métropolitain aura lieu le 22 mars 2021.

La séance est levée à 1h40.