

Conseil métropolitain du 6 février 2023

« La Métropole Rouen Normandie maintient le cap de la transition social-écologique »

Sommaire

La Métropole Rouen Normandie bâtit son Plan d'adaptation au changement climatique	2
Championne de France du covoiturage : la Métropole Rouen Normandie prolonge l'expérimentation de covoiturage et se dirige vers la pérennisation du dispositif	4
Photovoltaïque : la Métropole Rouen Normandie soutient le développement de l'autoconsommation collective à Malaunay	5
30M d'€ pour l'essor des parkings relais : la Métropole Rouen Normandie s'engage pour faciliter l'intermodalité	7
Assainissement et eau potable : la Métropole Rouen Normandie investit pour la durabilité de ses systèmes et réseaux	10
Développement du vélo : la Métropole Rouen Normandie participe à l'aménagement d'une voie verte sur l'ancienne voie ferrée entre Duclair et Villers-Ecalles	11
Développement économique et attractivité : la Métropole Rouen Normandie adhère au réseau national "Institut pour la Ville et le Commerce"	12
La Métropole Rouen Normandie déploie un dispositif de prévention anticorruption	13
Solidarité intercommunale : la Métropole accompagne financièrement les projets portés par les communes en déployant 160 000 euros	14

Lundi 6 février 2023

Conseil métropolitain du 6 février 2023
« La Métropole Rouen Normandie maintient le cap de la transition social-écologique »

La Métropole Rouen Normandie adopte ce lundi 6 février 2023 un ensemble de mesures fortes avec pour principal objectif de poursuivre la transition social-écologique engagée à l'échelle du territoire. La Métropole bâtit son Plan d'adaptation au changement climatique et renforce plusieurs dispositifs en faveur de la réduction des émissions carbone et de la transition des mobilités : poursuite et pérennisation du covoiturage, développement de l'énergie photovoltaïque à Malaunay et création d'une voie verte entre Duclair et Villers-Ecalles... La Métropole engage par ailleurs des objectifs d'investissements importants pour ses équipements et réseaux d'assainissements ainsi que d'eau potable. Elle agit pour la promotion des commerces de centre-ville en adhérant au réseau national "Institut pour la Ville et le Commerce". Enfin, les élus adoptent un dispositif de lutte contre les risques de corruption et la Métropole continue d'accompagner financièrement les communes dans leurs projets structurants.

Pour Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président de la Métropole Rouen Normandie : « Face au changement climatique, il ne suffit pas de réduire notre impact sur l'environnement, il nous faut également anticiper les conséquences de celui-ci, qui sont d'ores et déjà certaines.

Sur notre territoire, le changement climatique entraînera des conséquences concrètes que nous avons identifiées grâce à la réalisation d'un diagnostic de vulnérabilité : risques d'inondations, vulnérabilité de nos forêts, îlots de chaleur, qualité et disponibilité de l'eau. Nous adoptons notre stratégie de résilience à travers un Plan d'adaptation dont les objectifs seront de continuer l'évaluation des risques, les intégrer à nos politiques publiques, sensibiliser les acteurs du territoire à ceux-ci et anticiper la gestion des crises. La lutte contre le changement climatique doit interroger l'ensemble de nos politiques.

Nous poursuivons nos actions concrètes pour la transition social-écologique : prolongation et pérennisation de l'expérimentation du covoiturage - domaine où nous sommes champions de France ! -, participation à la réalisation d'une voie verte sur l'ancienne voie ferrée entre Duclair et Villers-Ecalles, soutien au développement de l'énergie photovoltaïque à Malaunay, renforcement du dispositif des parkings relais, définition d'objectifs d'investissements importants pour nos équipements et réseaux d'assainissements ainsi que d'eau potable...

Nous adoptons par ailleurs des mesures fortes et structurantes pour le territoire : adhésion au réseau national "Institut pour la Ville et le Commerce", qui nous permettra notamment de valoriser le charme de nos commerces de proximité, développement d'un dispositif de lutte contre les risques de corruption et accompagnement des communes dans leurs projets en particulier dans le contexte de la crise énergétique face à laquelle nous décidons de créer un nouveau dispositif d'aide aux petites communes.

Face aux nombreux enjeux, nous restons pleinement mobilisés pour être à la hauteur ! On se bat. On ne lâche rien. »

La Métropole Rouen Normandie bâtit son Plan d'adaptation au changement climatique

Le Conseil métropolitain a acté en 2022 l'intention d'élaborer un plan d'adaptation au changement climatique, basé sur un premier diagnostic des vulnérabilités du territoire. À la suite de cette première délibération qui a acté la nécessité de travailler sur une stratégie et un plan d'actions visant à renforcer la résilience de la Métropole Rouen Normandie sur les enjeux de la ressource en eau, les inondations, les forêts et les îlots de chaleur, le Conseil adopte des objectifs stratégiques et opérationnels qui seront utilisés pour la feuille de route de la politique d'adaptation de la Métropole Rouen Normandie au changement climatique.

1 - Rappel du diagnostic de vulnérabilités

Les impacts les plus importants du changement climatique relevés à ce jour sur le territoire métropolitain sont liés :

- au risque inondation,
- à l'évolution des volumes et de la qualité de la ressource en eau,
- à la vulnérabilité croissante des essences forestières locales et au risque d'incendie de végétation,
- aux îlots de chaleur et leurs incidences sur la santé humaine.

L'analyse de l'évolution des différents paramètres climatiques sur le territoire depuis les années 1970 montre en effet qu'il y a déjà une forte exposition à l'augmentation des températures, à la variabilité interannuelle du climat, aux aléas relatifs aux inondations (crues, ruissellements, coulées de boue), ainsi qu'aux variations des débits des cours d'eau. Cette exposition sera amplifiée à moyen et long terme (2050-2100) avec l'augmentation des températures et des phénomènes extrêmes (canicules, inondations, sécheresse), l'élévation du niveau marin et un régime plus aléatoire des précipitations.

Quelques chiffres clés peuvent être indiqués en appui :

- depuis 1970, les scientifiques constatent une augmentation d'environ 2,2°C des températures moyennes annuelles sur la Métropole, avec une augmentation projetée comprise entre + 2 et + 6°C à 2100 selon les scénarii du GIEC international
- à l'échelle de la Normandie, le nombre de jours de canicule est aujourd'hui compris entre 0 et 10 jours par an ; à l'horizon 2100, il pourrait passer de 10 à 30 jours par an
- les projections scientifiques à 2050 s'accordent sur une augmentation généralisée du taux de précipitations extrêmes dans la région (+ 1 à 2 jours de fortes précipitations par an selon les secteurs géographiques)
- la quasi-totalité des communes de la Métropole a connu au moins une fois, depuis 1983, un événement de type inondation, coulée de boues ou mouvements de terrain.

Deux nouvelles évaluations synthétiques du GIEC LOCAL ont été publiées fin 2022 :

- Les impacts du changement climatique sur l'architecture dans la Métropole Rouen Normandie
- Analyse synthétique des effets du changement climatique sur les mobilités dans la Métropole Rouen Normandie.

D'autres paraîtront également durant le premier semestre 2023. Elles décriront les effets du changement climatique et leurs conséquences sur l'agriculture, la biodiversité, l'urbanisme, la production, la consommation et la distribution d'énergie et l'économie. Ensemble, ces dernières évaluations synthétiques viendront finaliser le diagnostic de vulnérabilités.

2 - Stratégie d'adaptation du territoire métropolitain au changement climatique

La stratégie pour l'adaptation du territoire métropolitain au changement climatique devra s'articuler autour des enjeux :

- d'amélioration continue des connaissances sur l'évolution territorialisée des risques climatiques
- d'aménagement du territoire afin de réduire sa vulnérabilité
- de gestion des catastrophes (incluant la prévention et la culture du risque).

Afin d'organiser l'action, le conseil de la Métropole adopte cinq objectifs stratégiques, précisés en plusieurs objectifs opérationnels chacun, permettant de fixer le cadre d'action et d'identifier les priorités.

Poursuivre l'amélioration de la connaissance sur les risques climatiques auxquels est exposée la Métropole Rouen Normandie, ainsi que leur évolution spatiale et temporelle.

Objectifs opérationnels rattachés :

- > 1. Étudier les impacts directs et indirects des risques climatiques sur le territoire, en fonction de l'état actuel des connaissances scientifiques
- > 2. Actualiser les connaissances scientifiques avec le GIEC LOCAL.

Intégrer les enjeux d'adaptation dans les documents de programmation et les réflexions préalables aux opérations d'aménagement

Objectifs opérationnels rattachés :

- > 1. Suivre et participer à l'évolution de la réglementation en matière de risques naturels sur la Métropole afin de tenir compte des connaissances les plus précises sur les risques climatiques
- > 2. Prévoir des outils d'aides à la décision à destination des services opérationnels de la Métropole et communaux pour appréhender les enjeux d'adaptation au changement climatique
- > 3. Décliner les enjeux d'adaptation au changement climatique dans les stratégies des politiques publiques.

Travailler, avec les acteurs du territoire, à une meilleure prise de conscience des risques climatiques et à une meilleure appropriation des solutions d'adaptation mises en œuvre sur la Métropole Rouen Normandie.

Objectifs opérationnels rattachés :

- > 1. Sensibiliser, informer régulièrement la population sur les impacts du changement climatique sur le territoire
- > 2. Accompagner les communes dans une meilleure connaissance territorialisée des impacts du changement climatique
- > 3. Co-construire des plans d'adaptation et de gestion de crise sur les risques climatiques avec les acteurs du territoire.

Assurer une meilleure efficacité de l'utilisation des ressources

Objectifs opérationnels rattachés :

- > 1. Connaître et, dans la mesure du possible, organiser l'utilisation des ressources sur le territoire
- > 2. Étudier et mettre en œuvre des actions pour limiter les tensions sur l'utilisation des ressources.

Limiter les conséquences des catastrophes naturelles et des impacts connus du changement climatique sur la Métropole Rouen Normandie

Objectifs opérationnels rattachés :

- > 1. Mettre en œuvre des solutions permettant de protéger ou, a minima, d'atténuer les effets des catastrophes climatiques à venir sur la Métropole
- > 2. Organiser la culture du risque et la gestion de crise sur le territoire pour chaque type de risques naturels liés au changement climatique.

Ces objectifs stratégiques et opérationnels constituent la trame du plan d'adaptation au changement climatique de la Métropole. Ils seront déclinés en plans d'action permettant de répondre aux enjeux et vulnérabilités identifiés. Ces plans d'action, qui donneront à décisions ou délibérations spécifiques, auront vocation à être actualisés et complétés au fur et à mesure de l'amélioration de la connaissance des vulnérabilités.

Championne de France du covoiturage : la Métropole Rouen Normandie prolonge l'expérimentation de covoiturage et se dirige vers la pérennisation du dispositif

Afin de favoriser l'émergence de mobilités plus respectueuses de l'environnement, plus sociales et solidaires sur son territoire, la Métropole Rouen Normandie a décidé de favoriser le covoiturage de courte distance, privilégiant les trajets domicile/travail et les trajets domicile/études.

Une expérimentation avait d'abord été menée auprès de gros employeurs de six zones d'emploi, partenaires Mobilité de la Métropole au mois de septembre 2020, puis élargie auprès des habitants depuis le mois de septembre 2021.

Dans le cadre de cette expérimentation il a été retenu que le conducteur serait rémunéré de la façon suivante :

- dans la limite des quarante premiers kilomètres,
- un forfait de 2 € par passager et par trajet inférieur ou égal à 20 km,
- un forfait de 2 € + 0,10 € par kilomètre et par passager pour un trajet compris entre 20 et 40 km,
- un forfait de 4 € par passager et par trajet supérieur ou égal à 40 km.

Ces règles d'indemnisation sont toujours applicables aujourd'hui.

Le montant maximum prévu pour l'année 2022 était de 200 000 €. Le covoiturage a connu un développement très important consécutif notamment à la guerre en Ukraine et à l'envolée des prix du carburant. De ce fait le budget a été augmenté tout d'abord d'un million d'euros, puis fixé à 2 500 000 € jusqu'au 28 février 2023.

En effet, après un peu plus d'un an de fonctionnement auprès du grand public, le service est passé de 6 205 personnes inscrites au mois de décembre 2021 (dont 2 873 covoitureurs actifs) à 35 579 (dont 25 095 covoitureurs actifs) au 31 décembre 2022 et le nombre mensuel de trajets a augmenté, passant de 8 309 trajets au mois de décembre 2021, à 81 555 au mois de décembre 2022, avec un trajet moyen de 27 km contre 18. Afin de maintenir la dynamique observée en faveur du covoiturage sur le territoire de la Métropole, qui connaît un développement particulièrement rapide, et pour parvenir à ce que chaque demande de covoiturage puisse être satisfaite, il apparaît que la formule d'encouragement au covoiturage mise en place par la Métropole s'avère performante

La Métropole Rouen Normandie fait le choix de prolonger ce dispositif jusqu'au 30 septembre 2023.

L'augmentation du nombre de trajets et de covoitureurs conduit à une augmentation importante des indemnités effectuées. Au regard des contraintes financières de la Métropole et afin de pouvoir maintenir un régime incitatif alors que le nombre de covoitureurs est toujours en augmentation et que la conjoncture est identique à celle de l'année dernière (guerre en Ukraine et envolée des prix des carburants), la Métropole Rouen Normandie modifie les règles d'incitation des conducteurs, comme suit :

- gratuité pour les passagers sur les trajets inférieurs à 30 km,
- rémunération des conducteurs à 1,50 € / 3 € au lieu de 2 € / 4 € auparavant :
 - un forfait de 1,50 € par passager et par trajet supérieur ou égal à 2 km et inférieur ou égal à 20 km ;
 - un forfait de 1,50 € + 0,10 € par kilomètre et par passager pour un trajet compris entre 20 et 30 km
 - un forfait de 3 € par passager et par trajet supérieur ou égal à 30 km
 - une participation financière du passager de 10cts/km au-delà des 30km.
- rémunération du conducteur par les passagers pour tous les trajets le long des lignes TEOR ou Métro (origine et destination dans une zone de 400 mètres de part et d'autre des lignes transports en commun armature) en lieu et place de la rémunération par la Métropole.

La projection estimée du nombre de trajets indemnisables des mois de mars à août 2023 serait de 900 000 sans modification et de 700 000 en appliquant les mesures adoptées ci-dessus. La rémunération moyenne du conducteur est de 2,6 € par trajet actuellement, elle serait de 2,43 € avec l'entrée en vigueur de ces modifications. Ce qui permettrait de maintenir une rémunération attractive et de ne pas briser la dynamique engagée. La Métropole Rouen Normandie fixe le budget à 1 700 000 € pour la période allant du 1er mars au 30 septembre 2023 en prenant en compte les changements de tarification proposés et l'augmentation du taux de covoiturage observée.

Le plan de soutien au covoiturage annoncé le 13 décembre 2022 par le Gouvernement prévoit que pour un euro d'indemnisation donné par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité en faveur du covoiturage, un euro sera versé par l'État. De ce fait, les coûts pourraient être divisés par deux pour la Métropole.

A la suite, en s'inscrivant dans cette nouvelle dynamique voulue par le Gouvernement et afin de clore la phase expérimentale qui a permis le succès du covoiturage sur notre territoire, la Métropole engage le lancement d'un nouveau marché public en vue de permettre à l'ensemble des opérateurs qui le souhaiteraient de se positionner.

Photovoltaïque : la Métropole Rouen Normandie soutient le développement de l'autoconsommation collective à Malaunay

Dans le cadre du service public de la Transition Énergétique - Énergies Métropole, la Métropole Rouen Normandie a défini son cadre opérationnel de soutien aux porteurs de projets en 22 mars 2021. A travers ce service public, la Métropole Rouen Normandie a souhaité massifier la mise en œuvre de la Transition Énergétique à l'échelle du territoire.

Dans le cadre de la politique intercommunale de transition énergétique explicitée à travers le déploiement du Service Public de Transition Énergétique, Énergies Métropole, la Métropole Rouen Normandie souhaite soutenir l'initiative de la Communauté Énergétique de Malaunay à des fins expérimentales, de capitalisation du retour d'expérience et de répliquabilité sur son territoire. La commune de Malaunay a expérimenté depuis 6 ans de nouvelles manières de produire et consommer l'électricité en s'appuyant sur l'autoconsommation simple, puis collective. 1 650 m² de panneaux solaires, soit 300 kWc ont été installés sur 12 bâtiments municipaux qui fournissent 30 % de la consommation électrique du patrimoine communal depuis 2020.

Les résultats et enseignements tirés de cette expérimentation constituent autant de raisons d'aller plus loin et étendre le principe de l'autoconsommation collective à l'échelle du territoire, à savoir outre la commune, les bailleurs, les entreprises, artisans et commerçants et les citoyens, en s'appuyant sur les communautés énergétiques citoyennes.

La ville a engagé depuis plus d'un an des pourparlers avec de nombreux acteurs et partenaires du territoire : des entreprises dont NUTRISET, LEGRAND, EU ROM ETAL, UNION B, ENERCOOP NORMANDIE, le premier bailleur de la ville LOGEAL immobilière, les deux principaux propriétaires de locaux commerciaux et industriels, un agriculteur, des habitants avec le soutien de l'association CINERGIE, citoyens normands de l'énergie.

Tous ont manifesté formellement leur intention de participer à cette expérimentation en créant le 5 juillet 2022, l'Association de préfiguration dénommée « Communauté Énergétique de Malaunay » pour faire émerger un des premiers dispositifs de Communauté Énergétique en France afin de permettre un approvisionnement énergétique local, à coût maîtrisé et aux retombées locales.

Dans le cadre du présent projet, l'association Communauté Énergétique de Malaunay envisage d'agir en propre et avec le soutien d'un ou plusieurs AMO qui lui permettront d'embrasser l'ensemble des composantes technique, juridique, financière du projet.

A travers ce projet, la Communauté Énergétique de Malaunay souhaite :

- Poursuivre l'animation du collectif d'acteurs, leur montée en compétence et leur portage du projet.
- Définir une méthodologie pour réaliser des projets d'installations photovoltaïques en autoconsommation collective en général et sur le territoire de Malaunay en particulier.
- Réaliser les études de faisabilité pour le développement de systèmes d'autoconsommation collective et la création de communautés énergétiques citoyennes à partir de générateurs photovoltaïques installés sur le territoire de Malaunay.
- Mettre à disposition un kit pour le montage de projets d'installations photovoltaïques en autoconsommation collective à disposition d'autres projets similaires dans une optique de répliquabilité du projet

Le budget explicité par l'Association comme nécessaire à la réalisation de l'ensemble du projet d'expérimentation sur la période 2021-2023 s'élève à 70 910 €. La Métropole décide de participer à ce projet en versant une subvention d'un montant de 50 000 € TTC, soit 70,51 % du coût total de l'opération, à l'association.

30M d'€ pour l'essor des parkings relais : la Métropole Rouen Normandie s'engage pour faciliter l'intermodalité

Le parking-relais (P+R) se définit comme un espace de stationnement réservé aux véhicules légers, situé en interface avec le réseau de transport en commun. Ainsi, c'est un outil qui participe au report de la voiture particulière vers les transports en commun. La Métropole Rouen Normandie souhaite engager un essor massif de ces parkings et acte une ambition d'investissements à hauteur de 30M d'€ d'ici 2035, induisant une hausse de 3000 places (contre 2000 aujourd'hui). Il apparaît nécessaire de définir une typologie et un niveau de services des aires de rabattement métropolitaines.

Les Parkings relais (P+R)

Dans le but de faciliter le parcours des usagers, les P+R doivent garantir un niveau de service adapté à leurs attentes. Dans ces circonstances et afin de proposer de véritables P+R, vitrines de la stratégie de rabattement, il est nécessaire de fixer un niveau de service et d'équipements comprenant :

- Le contrôle en sortie pour assurer l'usage effectif des transports en commun urbains ou interurbains et/ou de services vélos (stationnement ou location courte durée),
- Le déploiement de stationnements vélos sécurisés au sein ou aux abords du P+R si celui-ci est connecté au réseau cyclable structurant (RIV ou REV),
- Le déploiement d'une station Lovélo Libre-Service aux abords du P+R si celui-ci est dans le périmètre du futur service et relié au réseau cyclable structurant (RIV ou REV),
- Le pré-équipement de 50 % des places pour l'installation de bornes de recharge électrique. Au sein des P+R équipés de bornes, la recharge électrique sera gratuite,
- Une information des usagers pertinente et visible (notamment pour les occasionnels),
- Un jalonnement routier efficace et, le cas échéant, une information dynamique sur le taux de remplissage,
- Un niveau d'entretien adapté,
- Une intégration au futur MaaS (Mobility As A Service) métropolitain. Pour rappel, le MaaS proposera au moyen d'une application, à l'échelle d'un territoire, tout d'abord, une information intermodale et multimodale centralisée et en temps réel sur l'ensemble des modes de déplacements possibles, y compris la voiture, ensuite une tarification adaptée au déplacement demandé, enfin une vente en ligne des billets. Celui de la Métropole est en cours d'élaboration.

Les parkings multi-usages

Les parkings multi-usages sont des aires de stationnement existantes pouvant assurer plusieurs fonctions de mobilités (rabattement et/ou covoiturage), mais aussi urbaines (desserte locale et/ou stationnement résidentiel). Ces parkings en libre accès sont à considérer comme des opportunités à valoriser pour compléter (à moindre coût) les possibilités de rabattement et/ou de covoiturage. Un travail d'identification de ces aires de stationnement mutualisables devra être mené avec les communes et les opérateurs privés le cas échéant. Le niveau de service et d'équipements de ces parkings sera expertisé au cas par cas. Dans le cas de l'installation de bornes de recharges électriques, la recharge sera payante (au même titre que les bornes installées sur l'espace public).

Les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) autour des gares

La Métropole Rouen Normandie souhaite améliorer l'accès des usagers aux gares de son territoire, d'une part, en améliorant les liaisons pour les modes doux et les transports collectifs et, d'autre part, en favorisant le rabattement en voiture vers le mode ferroviaire, en particulier pour les gares périurbaines. Les pôles d'échanges aux abords des gares seront donc une brique importante de la stratégie de rabattement de la Métropole. Ainsi, l'amélioration de l'accessibilité tous modes combinés à l'intégration tarifaire permettront une meilleure intermodalité. Comme pour les P+R, les pôles d'échanges aux abords des gares seront intégrés au futur MaaS métropolitain.

Les Lieux Fédérateurs de Mobilités (LFM)

Les lieux de mobilité augmentée permettent de favoriser les rabattements tous modes des usagers en :

- Profitant de l'attractivité des lieux de convergence naturelle des flux déjà existants,
- Concentrant l'offre multimodale de transport (P+R, arrêt abrité pour les lignes de covoiturage, stationnement vélo, ...),
- Rendant le réseau TC fortement visible,
- Améliorant le confort des usagers lors du passage d'un mode de transport à un autre,
- Proposant de nouveaux services de mobilité et de la vie quotidienne (arrêt covoiturage, distributeur, commerçants...).

À la suite de la mise en service de Lieux Fédérateurs de Mobilité à Isneauville (arrêt Plaine de la Ronce) et à Darnétal (Arrêt Hôtel de Ville), le Métropole prévoit de poursuivre le déploiement de ce type de lieux sur d'autres nœuds stratégiques du réseau.

- **Vers l'amélioration des capacités actuelles de rabattement**

En vue de rendre plus attractives les aires de rabattement actuelles, il convient de préserver la vocation des P+R existants et de faire monter en niveau de services certains parkings ouverts, dans un environnement de stationnement en tension ou non, tout en remplissant les réserves de capacité de stationnement qui demeurent.

Programme d'action et d'étude

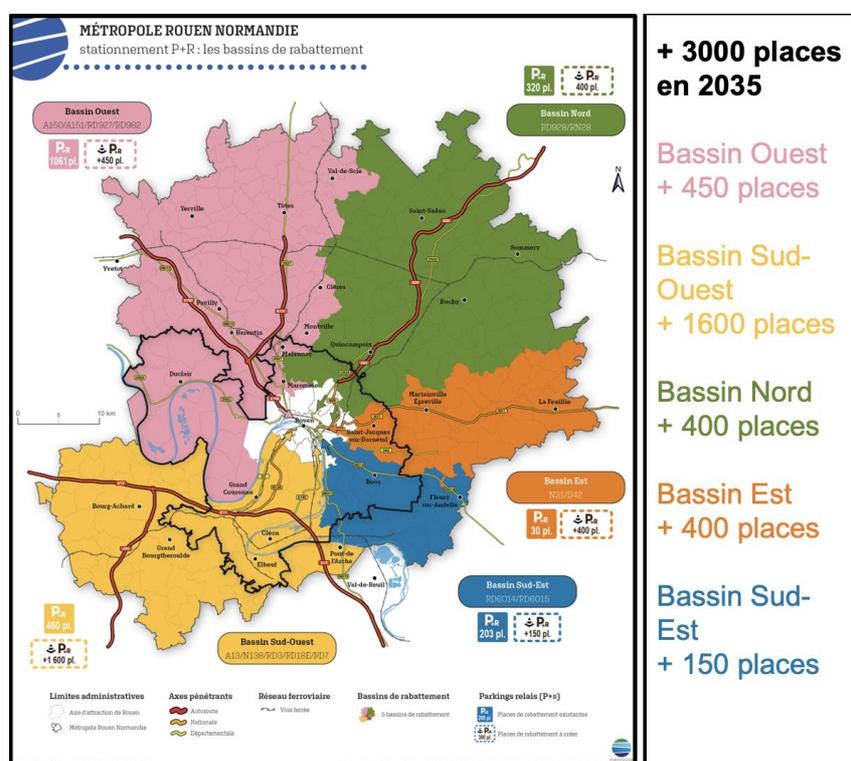
- Mise en place, dans le respect de la réglementation, d'un jalonnement statique directionnel pour l'ensemble des P+R,
- Mise en œuvre des accès avec contrôle en sortie sur l'ensemble des P+R,
- Mise en œuvre des bornes de recharges électriques (recharge gratuite),
- Déploiement d'une offre de stationnements vélos sécurisés dans ou à proximité de tous les P+R reliés au Réseau Express Vélo (REV) et au Réseau Interconnecté Vélo (RIV),
- Déploiement d'une offre de Vélo en Libre-Service (VLS) dans les P+R maillés au réseau VLS et reliés au Réseau Express Vélo (REV) et au Réseau Interconnecté Vélo (RIV),
- Intégration de l'offre de capacités de stationnement en P+R au MaaS métropolitain permettant ainsi aux usagers de choisir cette option de déplacement parmi d'autres au bénéfice de plusieurs critères (rapidité, coût, impact environnemental...). L'intégration des P+R au sein du MaaS ne sera possible qu'une fois que le contrôle d'accès en sortie sera effectif,
- Mise en œuvre pour les P+R les plus capacitaires d'une information dynamique sur le taux de remplissage,

- Déploiement de supports de communication adéquats pour sensibiliser les usagers aux pratiques d'intermodalité, c'est-à-dire l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement,
- Réflexion avec les communes sur les opportunités de réglementation du stationnement sur voirie en périphérie des P+R lorsqu'il y a un risque de conflit d'usage avec le stationnement sur les P+R.

- **Vers le développement de nouveaux parking-relais**

Le recoupement de différents calculs conduit à préconiser une augmentation de la capacité de rabattement de 3 000 places à un horizon 2035. Ces capacités complémentaires peuvent être trouvées dans l'aménagement de nouvelles offres (P+R, parkings aux abords des PEM) et via la mutualisation de parkings existants (parkings multi-usages, Lieux Fédérateurs de Mobilité).

Besoins et objectifs cibles en places de rabattement par territoire



NB : il s'agit d'orientations qui seront déclinées localement en lien avec les communes concernées

Aménagements et études en cours :

- Implantation d'un P+R à Saint-Martin-de-Boscherville (2023, bassin Ouest)
- Relocalisation du P+R Rouges Terres (2023, bassin Nord)
- Étude sur les possibilités d'extension du P+R 2 Rivières (2022, bassin Nord)
- Étude sur les possibilités d'extension du P+R 2 Rivières (bassin Est)
- Étude sur les possibilités d'extension du P+R Centre de loisirs (2023, bassin Sud-Est)
- Étude sur les possibilités d'extension du P+R Haut Hubert (2023, bassin Sud-Est)
- Études d'implantation lancées en 2023 à Elbeuf-sur-Seine et Grand-Quevilly

Assainissement et eau potable : la Métropole Rouen Normandie investit pour la durabilité de ses systèmes et réseaux

Depuis 2019, la Métropole s'est organisée pour affirmer son rôle d'autorité organisatrice du Cycle de l'Eau et sa capacité à analyser, anticiper et définir ses stratégies de gestion du Petit et du Grand Cycle de l'Eau. Il est fait aujourd'hui le constat d'un retard important sur la mise en œuvre de la prospective établie sur les connaissances 2016 dans le cadre de la contractualisation avec l'Agence de l'Eau Seine Normandie. De plus, depuis 2016, les études directrices réalisées sur les systèmes d'assainissement, le développement des connaissances du fonctionnement des réseaux et ouvrages et la prise en compte des conséquences prévisibles du changement climatique conduisent à présenter une prospective eau et assainissement mise à jour et élargie à horizon 2040.

Cette prospective d'investissement doit permettre de répondre notamment aux objectifs suivants de :

- Conformité des systèmes d'assainissement (dont celui d'Emeraude),
- Garantie de production d'eau potable,
- Maintien de l'état des ouvrages et réseaux d'eau et d'assainissement.
- La prospective est déclinée en groupes d'investissement organisés en fonction des enjeux et objectifs spécifiques qui leur sont attachés.

Pour la compétence Assainissement, 8 groupes d'investissement :

Assistance à Maîtrise d'Ouvrage et Schémas Directeurs,
Gestion Patrimoniale des ouvrages complexes et de Génie Civil,
Gestion Patrimoniale des réseaux de collecte,
Extension du patrimoine,
Lutte contre la pollution par les réseaux et bassins,
Lutte contre la pollution par le traitement,
Pluvial urbain,
Investissements récurrents (Outils et Matériels, Électromécanique).

Pour la compétence Eau, 7 groupes d'investissement :

Assistance à Maîtrise d'Ouvrage et Schémas Directeurs,
Gestion Patrimoniale des ouvrages complexes et de Génie Civil,
Gestion Patrimoniale des réseaux de distribution,
Extension du patrimoine,
Protection et sécurisation des ressources en eau,
Mise à niveau des usines de traitement,
Investissements récurrents (outils et matériels, électromécanique, compteurs).

Globalement, cette prospective conduit une estimation d'investissements (matériels, études, travaux) d'ici 2040 d'environ :

- 701 M€ pour l'assainissement (39 M€ HT /an en moyenne)
- 578 M€ pour l'eau potable (32 M€ HT /an en moyenne)

Pour l'assainissement, cela se traduit notamment par :

- Un effort prioritaire porté sur la mise en conformité des unités de traitement (Station d'Épuration - StEp) non conformes (groupe d'investissement : lutte contre la pollution - traitement),
- Un important programme de mise en conformité des systèmes de collecte d'assainissement dont le système Émeraude (groupe d'investissement : lutte contre la pollution réseaux et bassins),
- Une montée en charge progressive de la gestion patrimoniale à 2040 (groupe d'investissement : réseaux et ouvrages).

Pour l'eau potable, cela se traduit notamment par :

- Des investissements conséquents en traitement de l'eau potable pour faire face aux besoins de rénovation et d'amélioration des traitements (Notamment Chapelle, Maromme, Haut Cailly).

Le scénario d'une nouvelle ressource ou de réalisation d'une nouvelle usine de traitement pour 50 000 m³/j n'est pas déterminé à ce jour mais pourrait représenter un projet global de 50 à 100 M€ sur un terme qui pourrait être raccourci compte tenu des évolutions réglementaires (groupe d'investissement : traitement AEP).

Développement du vélo : la Métropole Rouen Normandie participe à l'aménagement d'une voie verte sur l'ancienne voie ferrée entre Duclair et Villers-Ecalles

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique cyclable définie fin 2021, la Métropole Rouen Normandie souhaite réaliser une voie verte en lieu et place de l'ancienne voie ferrée située sur le territoire des communes de Duclair et de Saint-Paër.

Cet aménagement de 5,6 km viendra prolonger celui réalisé en 2019 entre les communes du Trait et de Duclair qui rencontre un grand succès depuis sa mise en service. Il est précisé que la Métropole et la Communauté de communes Caux-Austreberthe sont liées par une entente qui prend notamment en compte le sujet des mobilités. De son côté, la Communauté de communes Caux-Austreberthe souhaite prolonger la voie verte réalisée entre Pavilly et Villers-Ecalles jusqu'à la limite avec la commune de Saint-Paër afin d'assurer la continuité entre les deux projets. Ce chaînon manquant représente un linéaire de 400 mètres. Compte tenu de la faible importance des travaux à réaliser sur le territoire de la Communauté de communes Caux-Austreberthe et dans un souci de mutualisation des coûts et de recherche d'efficacité, la Communauté de communes propose de déléguer à la Métropole la maîtrise d'ouvrage de la réalisation de la voie verte sur les 400 mètres restants à réaliser sur son territoire.

Le mandat de la Métropole portera sur les éléments suivants :

- 1) Définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage sera étudié et exécuté
- 2) La préparation, la passation, la signature du marché public de maîtrise d'œuvre, ainsi que le suivi de son exécution
- 3) L'approbation des études d'avant-projet et des études de projet du maître d'œuvre
- 4) La préparation, la passation, la signature des marchés publics de travaux, ainsi que le suivi de leur exécution
- 5) Le versement de la rémunération du maître d'œuvre et le paiement des marchés publics de travaux
- 6) La réception de l'ouvrage.

Le montant des travaux à réaliser sur le territoire de la Communauté de communes Caux-Austreberthe est estimé à 89 961 €, auxquels s'ajoute une participation aux frais de maîtrise d'œuvre d'un montant de 6 036,38 €, soit un montant total de 95 997,38 € HT. L'ajustement définitif en fonction du montant réel des travaux exécutés interviendrait en fin de chantier et ferait l'objet d'un avenant.

Le montant total prévisionnel de l'opération s'élève à 1 892 595 €, dont un montant de 1 796 597,62 € à la charge de la Métropole. Cette dernière pourrait solliciter des subventions auprès de partenaires financiers potentiels (la Région Normandie, le Département de la Seine-Maritime, l'Etat ou encore l'Union Européenne).

La Région et le Département ont participé au financement du tronçon de la voie verte reliant Duclair au Trait (à hauteur respectivement pour la Région de 10 500 € pour les études, soit 5,21 % et 497 760 € pour les travaux, soit 17,47 % et, pour le Département, de 95 576,67 € pour les études, soit 47,40 % et de 1 176 074,98 €, soit 41,27 % pour les travaux).

Développement économique et attractivité : la Métropole Rouen Normandie adhère au réseau national "Institut pour la Ville et le Commerce"

L'intégration équilibrée des fonctions commerciales dans les villes et les bourgs, tant dans les centralités que dans les polarités secondaires, les franges ou les périphéries, constitue un défi pour les collectivités territoriales. Dans certains territoires, le déclin commercial entraîne une augmentation de la vacance, voire l'apparition de friches commerciales et une détérioration de la qualité de vie des habitants.

Créé en 2009, l'Institut pour la Ville et le Commerce (IVC) est une association d'études et de recherche indépendante visant à réunir l'ensemble des acteurs publics et privés de la filière de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'immobilier de commerce, en vue de mener une réflexion indépendante, originale et prospective sur les dynamiques du commerce, de la consommation et des territoires. Cet institut est une réponse aux évolutions urbaines, économiques, législatives, environnementales et sociétales. Il vise à favoriser les échanges et les pratiques entre partenaires. Cette association n'a aucun but lucratif.

L'IVC organise des événements et publie des travaux réservés à ses adhérents. Il propose également une dizaine d'ateliers par an :

- Des ateliers villes où des élus de collectivités locales, accompagnés de leurs équipes et de leurs partenaires, présentent et débattent de leur stratégie et de leurs actions innovantes en matière de planification et d'aménagement commercial ;
- Des ateliers thématiques dans lesquels, à partir de témoignages de praticiens et d'experts, les adhérents échangent sur différentes mutations économiques, sociologiques, technologiques, environnementales... et leurs impacts actuels et futurs sur l'organisation et le fonctionnement de la ville et du commerce.

Cet institut dispose par ailleurs d'un poste d'observation privilégié sur les évolutions du commerce et de la ville de par ses mandats au sein de plusieurs organismes et institutions d'études et de recherche telles que la Commission des Comptes de la nation, ou la Commission nationale du commerce du Conseil national français de géographie. Ces données sont mises à disposition de ses adhérents.

Cette adhésion permettra à la Métropole d'intégrer un réseau national de professionnels, d'experts et de chercheurs en mesure d'enrichir sa réflexion et celle des communes pour décrypter, comprendre, anticiper et accompagner les évolutions du tissu commercial du territoire.

La Métropole Rouen Normandie déploie un dispositif de prévention anticorruption

L'intégration de la prévention de la corruption au plus haut niveau de nos instances locales contribue au développement de bonnes pratiques de gouvernance de notre collectivité et à renforcer une culture de prévention et de détection des risques d'atteinte à la probité.

La loi du 9 décembre 2016 dite « Sapin 2 » pose les supports de construction de ce dispositif. Plus récemment, la loi du 21 février 2022 pour la Différenciation, Décentralisation, Déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action locale dite « 3DS » est venue renforcer les dispositions existantes en matière de prévention du risque de conflit d'intérêt. Ces deux dernières années et dès le début du mandat, la préoccupation d'une gouvernance exemplaire en matière de transparence et de respect actif des principes de déontologie a été partagée au sein de cette assemblée. En sus de la présentation de la charte de l'Elu local lors du Conseil Métropolitain du 15 juillet 2020, un séminaire Elus de septembre 2020 a été l'occasion d'exposer les exigences d'exercice du mandat local. Lors d'une séance du 6 juillet 2022, en Conférence Métropolitaine des Maires, une présentation de la prévention des conflits d'intérêt a permis de partager les règles applicables, compte tenu des dernières évolutions législatives. La nécessité de mettre en œuvre, d'approfondir et de formaliser certains des process pour une plus grande transparence pourra s'effectuer avec l'appui de l'Agence Française Anticorruption dans le cadre de ses missions de conseils.

Les axes opérationnels adoptés sont les suivants :

- Axe 1 : Établir une cartographie des risques. Il s'agit d'élaborer une photographie des risques susceptibles d'être rencontrés dans l'exercice des missions de service public, s'appuyant nécessairement sur la déclinaison de nos process actuels. Elle s'ouvrira notamment aux directions opérationnelles.
- Axe 2 : Définir un plan d'actions. Sur la base de la cartographie des risques et après leur hiérarchisation, des actions déterminées avec chacune des directions seront identifiées pour prévenir ou remédier aux risques résiduels. La traçabilité sera l'un des fondements de ce plan.
- Axe 3 : Identifier les tiers et les satellites. Un travail d'évaluation des tiers et des satellites sera formalisé à travers des chartes.
- Axe 4 : Formaliser le recueil de signalements et les contrôles internes, ainsi que les échanges avec le déontologue, dans le cadre de la convention signée avec le CdG 76.
- Axe 5 : Contractualiser avec un déontologue destiné aux élus, afin de leur apporter assistance et conseils en tant que de besoin.
- Axe 6 : Prévoir une formation et une communication circonstanciée. Un fil rouge sera construit et matérialisé en matière de déontologie et de probité pour l'ensemble des actions menées en direction des élus et des services.

Un séminaire portant sur la prévention des conflits d'intérêt a été par ailleurs organisé le 23 janvier 2023 et ouvert à tous les conseillers métropolitains et municipaux des 71 communes.

Solidarité intercommunale : la Métropole accompagne financièrement les projets portés par les communes en déployant 160 000 euros

La Métropole entend jouer pleinement son rôle de solidarité aux côtés des communes en vue de permettre un développement équilibré et harmonieux du territoire. À ce titre, la Métropole participe au financement des projets locaux portés par les communes, via le Fonds d'Aide à l'Aménagement (FAA) pour les communes de moins de 4500 habitants et dans le cadre du Fonds d'Aide aux Communes pour l'Investissement Local (FACIL). Ce dernier dispositif, déployé depuis mai 2021, comprend une bonification financière pour les projets intégrant une dimension social-écologique. Les deux dispositifs, le FAA et le FACIL, sont cumulables. Lors de ce conseil métropolitain, l'engagement de 160 000 euros a été acté au titre des dispositifs du FAA et du FACIL.

Compte tenu du contexte inflationniste et pour répondre à cette situation d'urgence financière des « Petites communes », la Métropole déploie un « FAA Fonctionnement Energie », pour permettre aux communes, dont le solde de l'enveloppe investissement est positif, après la répartition de l'enveloppe annuelle de 700 000 €, de transférer jusqu'à 50 % du solde de leur compte en FAA fonctionnement « Energie ». Les dépenses d'énergie concernées (électricité, fuel, gaz...) sont celles afférentes au fonctionnement d'équipements communaux existants. Concernant le passage d'une partie du FAA investissement en fonctionnement, cela ne concerne que 50% du solde FAA investissement.

Contacts presse

Perrine Binet

perrine.binet@metropole-rouen-normandie.fr

02 32 76 84 24 – 07 64 67 18 05

Justine Hunault-Dequatremare

justine.hunault-dequatremare@metropole-rouen-normandie.fr

02 76 30 31 33 - 06 60 71 99 61