métropole
ROUENNORMANDIE

Réf dossier : 6556
N° ordre de passage : 5
N° annuel : C2021_0004

DÉLIBÉRATION
RÉUNION DU CONSEIL DU 8 FÉVRIER 2021

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

Un cheminement long, un projet discuté :

Héritier d'une très longue histoire administrative et politique, le projet dit de « Contournement Est de Rouen » a été inscrit au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) du territoire dès 1972. Relancé au début des années 1990, il a fait l'objet depuis de nombreuses études, validations successives, décisions ministérielles ainsi que d'un Débat Public de juin à novembre 2005 qui, tout en retenant le principe de sa création, en discutait déjà l'impact environnemental, 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-Darnetal à l'heure de pointe) et une facilitation des liaisons entre ces plateaux et le sud du territoire (Communauté d'Agglomération Seine-Eure)

- des résultats significatifs annoncés sur certaines « pénétrantes », voiries d'accès au territoire : - 71% de poids lourds sur la 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

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 ».

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.

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 évaluées 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 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'€ - 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,

- 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,

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 »*

- 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 bourg 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.

Fait à ROUEN les jour, mois et an susdits.

SUIVENT LES SIGNATURES
POUR EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME
LE PRÉSIDENT

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Rouen, 53 avenue Gustave Flaubert, 76000 ROUEN, dans un délai de 2 mois à compter de sa publication et/ou notification. Le Tribunal Administratif peut aussi être saisi via l'application informatique "télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr.

RÉUNION DU CONSEIL DU 8 FÉVRIER 2021

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).