



**PRÉFET
DE LA REGION
NORMANDIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

LE PRÉFET

Rouen, le 4 décembre 2020

Monsieur le Président du Conseil régional,
Monsieur le Président du Conseil départemental,
Monsieur le Président de la Métropole Rouen-Normandie,

Le projet de « A133-A134 - liaison A28/A13 – Contournement Est de Rouen », prévu pour être réalisé en concession, est très attendu par de nombreux acteurs publics et économiques de l'agglomération rouennaise et de la Normandie et plus largement par une très grande part de la population métropolitaine. Il atteint aujourd'hui une phase décisive où les éléments administratifs et financiers ont tous été réunis pour permettre une prise de décision collective en vue de sa réalisation effective au service de l'intérêt général.

A cet égard, je rappellerai en préambule l'état du dossier tel qu'il se présente aujourd'hui.

S'agissant des procédures administratives, comme vous le savez, cette infrastructure a été déclarée d'utilité publique, pour une durée de dix ans, par décret du 14 novembre 2017 pris sur avis du Conseil d'État, à l'issue d'une enquête publique qui s'est déroulée du 12 mai au 11 juillet 2016, dans le respect des principes d'objectivité et de neutralité, ayant conduit à un avis favorable de la commission d'enquête. L'enquête publique de 2016 faisait suite à un débat public en 2005, puis à une concertation avec le public en 2014. Dans le cadre de l'enquête publique qui s'est terminée le 11 juillet 2016, les organes délibérants de vos collectivités ont chacun émis, à une très large majorité, un avis favorable sur ce projet (délibération du Conseil régional du 23 juin 2016, délibération du Conseil départemental du 20 juin 2016 et délibération du Conseil métropolitain du 23 mars 2016). Le dossier des engagements de l'État, notamment ceux de nature financière, a ensuite été publié en juin 2018.

S'agissant des contentieux relatifs au décret de déclaration d'utilité publique, la section du contentieux du Conseil d'État a rejeté le 19 novembre dernier les 13 requêtes en annulation déposées, confirmant ainsi sans ambiguïté l'intérêt public du projet. Dans sa décision, le Conseil d'État indique notamment « *qu'il ressort des pièces des dossiers que le projet de contournement autoroutier de Rouen par l'Est a pour but de détourner une partie significative du trafic de transit qui traverse actuellement le centre de l'agglomération rouennaise afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité, de la santé et du cadre de vie des habitants et de favoriser le développement des transports collectifs, tout en améliorant la desserte du territoire et en favorisant le développement de l'économie locale. L'opération répond donc à une finalité d'intérêt général* ».

S'agissant des procédures foncières, une convention a été signée le 16 décembre 2019 entre l'Etat et le Département de la Seine-Maritime, chargé de mener la procédure d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF). Les besoins de surfaces agricoles pour la réalisation du projet, fongibles dans l'AFAF, sont déjà mis en réserve foncière par la DREAL Normandie avec le partenariat de la SAFER de Normandie. Les premières réserves ont été réalisées dès le début des années 2000. Une convention a été signée en 2013 avec la SAFER. Pour les compensations de surfaces forestières impactées par le projet, des prescriptions ambitieuses sont notamment fixées, à savoir une compensation de 3 ha pour 1 ha de zone forestière privée artificialisée.

S'agissant des documents de planification des acteurs locaux, le projet est pleinement porté par des documents majeurs pour le développement durable du territoire adoptés par les organes délibérants des collectivités territoriales compétentes. Il est notamment inscrit dans le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)** adopté par le Conseil régional de Normandie le 16 décembre 2019 (approuvé le 2 juillet 2020) et le **Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi)** de la Métropole Rouen Normandie adopté par le Conseil métropolitain le 13 février 2020. Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de ce PLUi désigne d'ailleurs le « contournement Est de Rouen » comme un des deux projets essentiels à l'agglomération pour améliorer ses infrastructures terrestres (avec la ligne nouvelle Paris-Normandie). Le contournement Est de Rouen apparaît également dans le **projet stratégique 2014-2019 de Haropa – Port de Rouen** et est pris en compte dans le projet de plan stratégique du nouvel établissement HAROPA qui sera créé au 1^{er} juin 2021.

Sur le plan législatif, sur la base de ce constat partagé de son utilité publique et au regard de l'avancement du projet, la « liaison A28/A13 - Contournement Est de Rouen » a été confirmée par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019. Preuve de la pertinence de cette infrastructure et de son caractère prioritaire sur le plan national, la LOM confirme que l'engagement de ce projet devrait intervenir sur la période 2018-2022, conformément au scénario 2 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de février 2018. En conséquence, par la voix de la Secrétaire d'État auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire, l'État s'est engagé devant l'Assemblée nationale, le 7 janvier dernier, à lancer la procédure compétitive visant à désigner un concessionnaire d'ici la fin d'année 2022. Parmi les quatre projets autoroutiers sous concession à mettre en œuvre avant 2022 identifiés de manière prioritaire par la loi LOM (Route Centre Europe Atlantique-A79 ; Castre-Toulouse-A69 ; Contournement Est de Rouen ; Rouen-Orléans-A154), les deux premiers ont déjà été lancés.

Sur le plan financier, l'engagement des partenaires a été très précisément fixé. Je vous confirme à cet égard l'engagement de l'État à assumer sa part, telle qu'elle a été définie, et dont l'activation est subordonnée conformément aux accords en vigueur, à la confirmation, par les trois acteurs locaux concernés de leur engagement financier tel qu'exprimé dans le courrier conjoint du 13 septembre 2017 au Premier ministre par la Région Normandie, le Département de la Seine-Maritime et la Métropole Rouen Normandie. En sus des avis déjà exprimés au titre de l'enquête publique, ces engagements ont également fait l'objet de délibérations de vos assemblées en date du 12 décembre 2016 pour la Métropole, du 15 décembre 2016 pour le Conseil régional et du 22 février 2018 pour le Conseil départemental.

Cette confirmation de l'engagement financier de vos collectivités constitue un préalable indispensable au lancement opérationnel du projet à travers l'engagement de la procédure compétitive de désignation du concessionnaire.

Ainsi et comme convenu, sur la base d'un coût de projet estimé à 886 M€ HT (valeur janvier 2015), l'État apportera un financement à hauteur de 245 M€ (soit 50 % de la subvention d'équilibre publique estimée). Vos collectivités et établissement, soutenant le projet depuis des années, se sont engagés collectivement, notamment par courrier et délibérations précitées, à apporter ensemble le financement équivalent à celui de l'Etat, soit 157 M€ (Région Normandie), 22 M€ (Département de la Seine-Maritime) et 66 M€ (Métropole Rouen-Normandie). Le solde du financement (396 M€) restera à la charge du futur concessionnaire.

L'engagement de l'État est inscrit dans le volet programmation des infrastructures de transport figurant dans la LOM et son rapport annexé, ainsi que dans le dossier des engagements de l'État rendu public en juin 2018 et qui cite le financement par l'État de la moitié de la subvention d'équilibre : *« À ce stade du projet, les analyses financières montrent la nécessité d'une subvention d'équilibre d'environ 490 M€, dont le financement sera assuré à parité entre l'État et les collectivités locales, afin de limiter le montant des péages et de garantir l'équilibre économique du projet »*. Ce plan de financement constituait d'ailleurs une des conditions de la reconnaissance du caractère d'utilité publique du projet par le Conseil d'État.

* * *

Ces aspects administratifs et financiers étant ainsi stabilisés, il convient de rappeler les raisons fondamentales qui, du point de vue de l'État, maître d'ouvrage, justifient le caractère d'intérêt général de cette opération majeure.

Il s'agit d'une infrastructure stratégique pour la compétitivité et l'attractivité à long terme de la Normandie et tout particulièrement de la Métropole de Rouen, qui lui permet de répondre aux enjeux de congestion routière du centre de l'agglomération tout en étant soutenable au plan environnemental.

En premier lieu, le « Contournement Est de Rouen » est stratégique pour le développement économique de la Métropole Rouen Normandie, qui souffre d'une saturation régulière de ses accès routiers aux heures de pointe. En effet, ses infrastructures structurantes, supports du transit routier, convergent toutes vers le centre-ville, en l'absence de voies de contournement. La métropole de Rouen est l'une des dernières grandes agglomérations de France à compter encore des poids-lourds en transit en son centre.

La récente étude « ambition 2030 » réalisée par la CCI Rouen Métropole montre que 80 % des entrepreneurs interrogés se plaignent des conditions de circulation et que 56 % ont déjà réfléchi à déménager leur entreprise pour quitter l'agglomération rouennaise notamment pour ce motif. De surcroît, les entreprises de transports ont régulièrement soutenu ce projet et confirment l'intérêt de cette infrastructure pour leur activité y compris en y intégrant le péage. Plus récemment encoré, la Chambre de commerce et d'industrie Rouen Métropole a adopté une motion le 26 novembre 2020 en faveur du projet. Ce positionnement du monde économique est à mettre en relation avec l'état de l'opinion qui faisait déjà apparaître, dans le cadre d'une enquête d'opinion BVA d'octobre 2018, que 80 % de la population interrogée était favorable au projet.

La commission d'enquête publique de 2016 a aussi relevé que le contournement Est de Rouen était un des éléments essentiel du maillage intermodal de la vallée de la Seine. A cet égard, l'accident du Pont Mathilde le 29 octobre 2012 qui avait rendu inutilisable cette infrastructure pendant 22 mois et ainsi avait créé un phénomène persistant de congestion au centre de l'agglomération et sur ses principaux accès a montré la vulnérabilité de cette dernière à ce type d'accident.

Du point de vue de l'activité industrialo-portuaire, le projet de « liaison A28/A13 - Contournement Est de Rouen » renforcera l'accessibilité du GPMR et fluidifiera les flux de marchandises tout en limitant les impacts affectant la population. En effet, environ deux-tiers des pré- et post-acheminements terrestres du Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) est aujourd'hui réalisé par la route, en utilisant des voiries locales. Même si le plan stratégique du nouvel établissement HAROPA qui sera créé au 1^{er} juin 2021 prévoit des moyens importants d'investissement pour permettre au port de Rouen d'augmenter la part des modes de transports massifiés, la part du routier ne pourra se réduire que progressivement et devrait rester significative dans le futur. De plus, les flux de proximité resteront importants. La desserte routière du complexe industrialo-portuaire (notamment celle qui transite dans les quartiers populaires de la rive gauche de la Seine) est donc un enjeu économique et social majeur pour la zone industrialo-portuaire de Rouen et donc pour la métropole rouennaise. L'impact de ces flux est de deux ordres : sécurité routière et environnement et cadre de vie. L'avantage de la liaison A28/A13 est de fournir un itinéraire adapté pour l'accessibilité poids lourds de la zone portuaire, plutôt que d'emprunter les voiries existantes, déjà saturées et non conçues pour ce type de trafic. Il constitue un facteur essentiel au maintien et à l'essor de nouvelles activités économiques, industrielles et logistiques, notamment sur les zones en reconversion, dont les plus emblématiques, et à la pérennisation et au développement des emplois dans l'agglomération. Son intérêt socio-économique est avéré, notamment du fait qu'il génère des gains de temps de parcours et améliore les conditions de sécurité (moindre accidentologie routière). La forte attente de cette infrastructure a encore été rappelée par les acteurs concernés en Conseil de surveillance du GPMR le 20 novembre 2020.

Au-delà des activités industrialo-portuaires, ce projet s'inscrit pleinement dans l'ambition de la Métropole de devenir un territoire d'innovation (Programme Territoires d'innovation Grande ambition - TIGA) grâce à un plan ambitieux d'investissement en faveur des nouvelles formes décarbonées de mobilité, notamment par le biais des transports collectifs électriques ou à l'hydrogène et encore par le développement des véhicules autonomes. Cette stratégie s'inscrit dans les efforts de la Métropole de Rouen visant à décliner sur son territoire, avec le soutien des services de l'État, les objectifs de l'Accord de Paris du 12 décembre 2015 issu de la 21^{ème} COP des Nations Unies sur les changements climatiques .

La mise en oeuvre de ce programme « Territoire d'innovation » se trouvant entravée par la persistance des poids-lourds en transit, le fait d'écarter ces transports à fort tonnage du centre de la Métropole contribuera au développement de ces innovations et permettra de rendre le territoire moins encombré et plus apaisé, tout en diminuant l'impact environnemental des mobilités. A cet égard, cette infrastructure doit contribuer à accroître la part modale des transports collectifs qui ne se situe à ce stade qu'à 15 % selon les données de la Métropole. Elle doit s'accompagner à l'avenir d'une stratégie commune entre l'État et les collectivités locales en matière de développement des mobilités non carbonées comme l'hydrogène et les véhicules électriques, en tirant profit des atouts spécifiques de l'axe Seine. De plus, si l'amélioration constante de la motorisation et la montée en puissance des véhicules décarbonés réduisent les sources de pollutions, il reste indispensable de relocaliser les tonnages circulant sur une voirie adaptée.

Par ailleurs, cette nouvelle infrastructure par le biais de son barreau de liaison entre le contournement et le sud-est de la Métropole doit permettre, outre l'amélioration de la situation des riverains, la reconversion, la modernisation et le développement du secteur de la zone industrielle de « Sotteville-lès-Rouen / Saint-Etienne-du-Rouvray / Oissel / projet de la zone Seine-Sud », qui abrite plusieurs milliers d'emplois et représente environ 15 % des flux de marchandises de l'agglomération. Elle est également fortement génératrice de flux « domicile-travail » et va connaître un fort développement avec le projet de la zone « Seine-Sud », projet stratégique de la Métropole soutenu par l'Etat.

Ce projet d'infrastructure est un élément indispensable à la pleine réussite du dossier de la zone « Seine-Sud » car, comme les services de l'État l'ont déjà exprimé, il vient directement desservir ce secteur en offrant une traversée de la Seine vers l'Est de l'agglomération et une connexion au réseau structurant autoroutier et routier, contribuant à soutenir l'ambition multi-modale du site. En outre, il confortera la liaison entre l'agglomération de Rouen, le pôle d'activités et d'emplois de Louviers / Val-de-Reuil, et la Vallée de l'Andelle dans l'Eure, qui accueillent de nombreuses entreprises industrielles.

Enfin, l'hypothèse d'un contournement de Rouen par l'Ouest (via A28/Le Pucheuil – A29 - A151 - A150 – Pont Flaubert et Sud III) ne saurait constituer une solution de rechange crédible. En effet, les voies pénétrantes à l'ouest ne sont pas en mesure de répondre aux besoins de l'agglomération en termes de circulation et maintiendraient de fait les flux poids lourds vers le centre de Rouen : les infrastructures du pont Flaubert et des deux radiales (Sud III et A150) desservent une zone urbanisée dense, à proximité immédiate du cœur de l'agglomération et du futur éco-quartier Flaubert. De plus, le contournement est de Rouen, avec ses neuf échangeurs, non seulement capte les flux venant de l'A28 Nord, mais il détourne aussi les flux de poids lourds venant de l'Est. Les niveaux de trafics de transit sur les voies pénétrantes à l'Ouest étant moins importants que sur les pénétrantes est, le choix d'un contournement Est se justifie pleinement du point de vue de son utilité publique. L'étude de trafic A28/A13 montre bien que le flux de trafic de transit sur le secteur du pont Flaubert ne représente que 10 % du trafic total en situation de référence 2024 (c'est-à-dire si l'on ne faisait pas le contournement Est de Rouen), donc très minoritaire par rapport aux flux internes ou d'échange. Enfin, un passage à l'Ouest ne remplirait pas tous les autres objectifs du contournement Est permettant de décongestionner le tunnel de la Grand'Mare, le pont Mathilde et le boulevard industriel et d'améliorer les échanges avec l'Eure et la vallée de l'Andelle.

En deuxième lieu, ce projet constitue une réponse globale à de nombreux enjeux de circulation routière sur le territoire métropolitain. Le projet de « liaison A28/A13 - Contournement Est de Rouen », fluidifiera la circulation routière dans l'agglomération rouennaise, en permettant enfin aux poids-lourds de ne plus la traverser. Il accompagnera ainsi la requalification des axes devenus secondaires aux bénéfices de la sécurité et de la tranquillité des riverains, de la mise en place de transports collectifs en site propre, du développement d'une circulation apaisée et rend possible la piétonisation de certaines voies. Il soulagera aussi les problèmes récurrents de circulation dans le tunnel de la Grand'Mare, facilitera ainsi l'accès au CHU Charles Nicolle et permettra d'assurer une desserte routière dans de bonnes conditions de la future gare Saint-Sever (projet LNPN). Ainsi les études de trafic ont montré que dès la mise en service du contournement Est, le trafic poids de transit via le tunnel de la Grand'Mare serait réduit de 83 %. Seule la réalisation de cet itinéraire de substitution permettra l'édiction d'une mesure pérenne interdisant le passage des poids lourds de transit dans le tunnel de la Grand'Mare.

Preuve de l'influence globale attendue de cette opération et de l'ambition qu'elle porte pour le territoire, la réalisation de la « liaison A28/A13 - Contournement Est de Rouen » et son impact positif sur les enjeux de congestion liés au trafic routier au sein de la Métropole sont déjà intégrés dans de nombreux projets locaux. Certains, comme le « Barreau RD928-A28 » arrivant entre Isneauville et Quincampoix porté par le Conseil départemental de la Seine-Maritime, ne pourront pas être réalisés sans le projet autoroutier. D'autres, comme le projet de zone « Seine-Sud » de la Métropole Rouen Normandie, devraient revoir leurs ambitions de développement économique à la baisse en l'absence de ce projet. Enfin, certains projets à court ou moyen termes sont envisagés ou dimensionnés en intégrant la réalisation du projet

de contournement autoroutier : desserte routière de la future nouvelle gare « Rouen Rive Gauche », desserte de l'écoquartier Flaubert. La réalisation du projet « A28/A13 » jouera aussi un rôle important pour accompagner les futurs projets de transports collectifs, la zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), les voies réservées aux véhicules à occupations multiples (VOM) et le renforcement du réseau cyclable et piétonnier de la Métropole en libérant de l'espace public actuellement occupé par les voitures et poids lourds.

Enfin, en matière de sécurité routière, cette infrastructure contribuera aux actions déjà engagées par vos collectivités et établissement dans ce domaine. Les travaux que vous menez pour approfondir la culture du risque et les questions de sécurité civile sur la zone rouennaise, plaident aussi pour un décroisement des flux de véhicules, contribuant par la même à une meilleure sécurisation des axes. L'accident du Pont Mathilde le 29 octobre 2012, déjà évoqué, rappelle l'importance de ce type d'enjeux.

En troisième lieu, cette infrastructure est soutenable écologiquement. Elle comporte de nombreuses améliorations ayant une véritable valeur ajoutée au plan environnemental.

Tout d'abord, ce projet offrira, hors du centre de l'agglomération, un itinéraire de substitution compétitif au trafic de transit. La création d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sur le territoire métropolitain doit être décidée avant l'échéance légale de la fin de l'année pour une mise en œuvre au plus tard le 1^{er} juillet 2021. Elle se situe donc dans une échelle de temps différente par rapport à la réalisation du contournement est de Rouen. Toutefois, cette infrastructure sera, sur le moyen terme, un facteur de diminution de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques (en particulier au NO₂), sans pour autant créer un déport excessif des nuisances du fait de l'amélioration constante des motorisations (moteurs décarbonés). En outre, elle permettra l'extension de la ZFE-m à un périmètre plus large, et la rendra ainsi plus efficace et plus acceptable socialement en évitant qu'elle soit exclusivement supportée par les habitants de la zone centrale de la métropole.

Ensuite, le projet a été grandement optimisé pour faire de la « liaison A28/A13 - Contournement Est de Rouen » une infrastructure répondant aux exigences environnementales les plus élevées.

Il a fait l'objet d'une application stricte de la doctrine « Eviter – Réduire - Compenser » (ERC), la recherche d'un tracé de moindre impact ayant été un préalable au choix de la bande mise à l'enquête publique. La variante préférentielle présentée à la concertation de 2014 est issue de l'analyse multicritères de 34 variantes. A l'issue de la concertation, le projet a été optimisé au regard des enjeux et inquiétudes formulées pour réduire encore son emprise théorique. Le futur concessionnaire, qui aura la charge des études de projet, poursuivra ce travail d'optimisation en application de son cahier des charges, notamment pour tenir compte des problématiques particulières des communes concernées.

* * *

Au-delà des prescriptions réglementaires élevées en matière d'environnement pour ce type de dossier, l'État a engagé un travail en lien avec vous pour amplifier la valeur ajoutée environnementale et la soutenabilité écologique du projet sur différents thèmes, pour pleinement prendre en considération des préoccupations qui ont pu être exprimées plus récemment. Les priorités d'action sont les mesures compensatoires, l'insertion du projet autoroutier, la dépollution d'anciennes friches industrielles et le développement du vélo.

Les mesures compensatoires à mettre en œuvre ont fait l'objet, depuis plusieurs années, d'une forte anticipation de la part de l'État qui a notamment fait entrer le projet en phase opérationnelle sur le plan de la maîtrise foncière, sans attendre la définition du projet final par le concessionnaire. A ce jour, les réserves foncières de la SAFER pour le projet prévoient les compensations agricoles et forestières (en tenant compte de ratios de compensation particulièrement favorables pour l'environnement, comme exposé supra). En outre, s'agissant des habitats et des espèces, ces mesures compensatoires intègrent des terrains pour de fortes compensations sur les aspects environnementaux en termes de fonctionnalités écologiques ainsi que des réserves foncières de l'EPFN dans la boucle de Poses. La pérennité et l'approfondissement des conventions de gestion de terrains de compensation déjà actives est conditionnée par la réalisation du projet.

La thématique de la qualité de l'air a été étudiée de manière approfondie, en partenariat avec ATMO Normandie, l'ARS et le CEREMA. Indépendamment de l'amélioration continue des motorisations, une nouvelle station de mesure de la qualité de l'air a été récemment installée à Saint-Etienne-du-Rouvray dans le cadre des engagements de l'État associés au projet, permettant un meilleur suivi de cette problématique dans la Métropole.

De plus et du point de vue environnemental, une attention particulière sera portée sur l'ensemble du tracé, et tout particulièrement sur le secteur de Saint-Etienne-du-Rouvray / Oïssel pour adapter et accompagner l'insertion du projet sur ces communes. Au-delà d'une surveillance spécifique de la qualité de l'air, l'État a déjà pris des engagements sur la végétalisation des talus, la diminution des vitesses à 110 et 90 km/h sur l'infrastructure (au lieu de 130 km/h), le traitement des impacts acoustiques (6 écrans acoustiques entre 70 et 380 m de long au niveau du raccordement à la RD18E) allant ainsi au-delà du respect de la réglementation (prolongement de la longueur de l'écran acoustique sur le côté Ouest du viaduc des voies ferrées et écran acoustique supplémentaire au droit du lotissement des deux avenues le long de la ligne ferroviaire Paris-Rouen-Le Havre). Du point de vue paysager, une commission architecturale associant les partenaires locaux sera mise en place pour la conception du viaduc sur la Seine. Cette commission sera également invitée à s'exprimer sur les dispositions envisagées pour assurer l'intégration paysagère du projet dans la zone « Seine-Sud » jusqu'au raccordement à la RD18E. Ce secteur pourra d'ailleurs pleinement bénéficier de financement au titre de « 1 % paysage, développement et cadre de vie » pour accompagner les projets portés en parallèle par les communes.

La charte de valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire, signée le 19 janvier 2017 par l'Etat, la Région, le Département de la Seine Maritime, la Métropole Rouen Normandie, la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, et le Pays entre Seine et Bray, permet d'offrir aux territoires les conditions d'un développement maîtrisé de l'urbanisme dans le périmètre d'influence de la future infrastructure. Dans ce cadre et avec l'appui et l'expertise de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de la Seine (AURBSE), des premiers travaux ont déjà été engagés, avec notamment la mise en place d'un observatoire du territoire (avant et après l'arrivée de l'infrastructure).

Le projet de contournement Est de Rouen, en accompagnant celui de la zone « Seine-Sud », constitue un levier majeur qui contribuera à l'accélération de la dépollution d'anciennes friches industrielles et à leur reconversion. En effet, même si la conception du projet de contournement a intégré une limitation la plus forte possible de l'artificialisation des zones naturelles ou agricoles dans le cadre du PLUi adopté par la Métropole, il peut être envisagé qu'au-delà des compensations environnementales importantes déjà prévues dans le projet, l'Etat et la Métropole aillent encore plus loin et affichent une politique volontariste de mutabilité des nombreuses friches urbaines existantes, en s'appuyant sur l'exemple réussi de la reconversion de la friche Pétroplus et en mobilisant ensemble notamment le fond friches,

doté d'une enveloppe de 300 M€ au plan national. Pour la reconversion des friches issues d'anciens sites industriels ICPE ou sites miniers, l'ADEME a lancé son 11ème appel à projets « Reconversion des friches polluées » qui dispose déjà, au sein de l'enveloppe globale de 300 M€ précitée, d'une dotation spécifique France Relance de 40 M€ sur deux ans.

Dans ce cadre, des aides sont prévues pour financer des travaux de dépollution des sols et des eaux souterraines, pour assurer la compatibilité avec l'usage futur ou pour permettre un usage sans conséquence en impacts sur les milieux, selon la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués. De plus, pour cette édition 2021, les études préalables peuvent également être financées, principalement celles conduisant à rendre matures les projets (études préalables de type plan de gestion, plan de conception de travaux). Ces terrains réhabilités seront autant d'opportunités pour développer des activités nouvelles sans avoir à consommer des zones naturelles, conformément à l'objectif gouvernemental de juillet 2019 en matière de zéro artificialisation nette. Elles peuvent aussi être en partie renaturées.

Ces mesures portant sur les friches seraient ainsi un levier concret de nature à justifier une réduction significative de la consommation de zone naturelle ou agricole liée au développement de l'activité économique dans le cadre du PLUi de la Métropole. La Métropole pourrait renforcer ses ambitions en la matière dans son PLUi et ainsi répondre à certaines interrogations qui avaient pu se faire jour lors de son adoption en février 2020, dans le prolongement des observations ou remarques faites par l'État dans son avis de synthèse du 11 juin 2019, notamment par le fait que la métropole dispose encore d'un potentiel significatif de surfaces disponibles non encore urbanisées et destinées au développement économique.

S'agissant du développement du vélo, l'État est prêt, aux côtés de la Métropole, à intensifier son action pour la mise en oeuvre du plan national « Vélo et mobilités actives » présenté le 14 septembre 2018. Ce plan vise à tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %. Doté d'un fonds national de 350 M€ sur 7 ans, il a fait l'objet de trois appels à projets depuis son lancement. La Métropole de Rouen a déposé trois dossiers qui sont en cours d'instruction. Par ailleurs, dans la zone « Seine-Sud », la problématique des itinéraires cyclables a été intégrée dans la conception des rétablissements des circulations impactées par le projet à proximité du futur échangeur avec la RD18E.

Du point de vue de l'urbanisme et de l'amélioration de la qualité de vie des habitants, il est important de relever, au-delà du développement des transports en commun, que la désaturation du centre urbain de la métropole, et en particulier de sa rive gauche, du tunnel de la Grand'Mare et de l'hypercentre de Rouen, facilitera le développement des modes doux et du secteur piétonnier.

Au total, le soutien de l'État, en sus de sa participation financière au projet, peut accompagner - dans le respect des règles d'éligibilité en vigueur - ce projet d'infrastructure d'intérêt général via différents dispositifs spécialisés, notamment « Territoires d'innovation », « Fond Friches », « Plan vélo », liés à l'ensemble des mesures environnementales déjà exposées. Par ailleurs, les crédits CPER et Plan de relance pourront également être mobilisés sur ces thèmes prioritaires tels que la transition écologique, les mobilités douces et l'innovation.

L'ensemble de ces éléments permet de répondre aux préoccupations exprimées tout en amplifiant les mesures prises en matière environnementale.

* * *

Au vu de ces précisions et des éléments complémentaires nouveaux apportés, c'est donc un projet équilibré entre les différentes problématiques, notamment économique, sociale et environnementale, auquel nous aboutissons aujourd'hui. Il convient de prendre en considération toutes ces données pour appréhender ce dossier.

Ainsi que cela a été exposé, ce projet stratégique ainsi actualisé répond à une double urgence, à la fois économique et environnementale. Il s'inscrit pleinement dans l'ambitieux plan de relance du Gouvernement. Afin de contrecarrer les effets déstabilisants de la crise sanitaire pour notre économie, le Gouvernement a lancé ce plan pour favoriser l'investissement en faveur de la transition de notre modèle de développement. Le projet de contournement est, tel qu'il se présente aujourd'hui, s'inscrit pleinement dans cette ambition, améliorant les conditions de vie des habitants et en donnant aux entreprises de ce territoire un signal fort en termes de travaux et de renforcement de l'attractivité, dans un contexte de forte concurrence entre les territoires métropolitains et d'autres projets d'infrastructure de grande envergure au plan national, tout en garantissant les exigences environnementales les plus élevées.

Dès lors, l'État doit connaître le positionnement précis de vos collectivités et établissements, étant rappelé que la contribution de l'État, ciblée sur ce projet routier, ne pourra pas être redéployée en Normandie sur d'autres projets de même nature (par exemple à l'ouest de l'agglomération où il n'existe aucun projet), ni sur d'autres types d'infrastructures (portuaires, ferroviaires ou autres). Au vu de l'aboutissement du dossier et des compléments apportés, c'est maintenant que le territoire doit exprimer un choix.

En conséquence, dans le prolongement des accords de 2016 (rappelés dans le courrier tripartite « Région Normandie, Département de la Seine Maritime et Métropole Rouen Normandie » du 13 septembre 2017 au Premier Ministre), des votes déjà exprimés, et dans l'optique du lancement de la procédure compétitive de désignation d'un concessionnaire, je vous invite à bien vouloir me confirmer, sur ces bases, votre engagement financier par le vote d'une délibération qu'il conviendrait de m'adresser avant la fin du mois de février prochain.

Telles sont les informations que je souhaitais porter à votre connaissance.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président du Conseil régional, Monsieur le Président du Conseil départemental, Monsieur le Président de la Métropole-Rouen-Normandie, l'expression de ma considération la plus distinguée.

ben et wuz,



Pierre-André DURAND

Monsieur Hervé MORIN
Ancien ministre
Président du Conseil régional de Normandie

Monsieur Bertrand BELLANGER
Président du Conseil départemental de la Seine-Maritime

Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL
Président de la Métropole Rouen-Normandie

