



# **Ville de demain**

Programme d'investissements d'avenir

**CONVENTION LOCALE  
ENTRE**

**LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS  
ET**

**L'EcoCité de la Métropole Rouen Normandie**

**EN PRESENCE DE L'ETAT**

**GROUPE**



## PROGRAMME INVESTISSEMENTS D'AVENIR

### CONVENTION LOCALE

#### PROGRAMME VILLE DE DEMAIN - ECOCITE DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE

Vu l'article 8 de la loi n° 2010-237 du 9 mars 2010 de finances rectificative pour 2010 relative au programme d'investissements d'avenir (le **Programme d'Investissements d'Avenir**),

Vu la convention du 28 septembre 2010 entre l'Etat et la Caisse des dépôts et consignations (la **Convention Etat-CDC**) relative au Programme d'Investissements d'Avenir (action Ville de demain) modifiée par l'avenant n°1 du 27 mai 2015 et par l'avenant n° 2 du 22 décembre 2015 relatif à l'appel à projets « Démonstrateurs industriels pour la Ville durable », et portant création, dans les livres de la Caisse des dépôts et consignations d'un fonds, dénué de la personnalité morale, dénommé Programme Ville de demain (le **Programme**),

Vu la décision du Commissariat Général à l'Investissement par délégation en date du 22 décembre 2015 (**la Décision d'Engagement du 22 décembre 2015**) dont le contenu a été notifié le 22 janvier 2016 à la Métropole Rouen Normandie par une lettre de la Caisse des Dépôts (la copie de ladite lettre figurant en Annexe 1),

Vu l'arrêté du 16 mars 2015 relatif à l'approbation du cahier des charges « Ville de demain- tranche 2 » (le **Cahier des charges**),

Vu le procès-verbal du Comité opérationnel des financements de l'écocité de l'agglomération de Rouen (COFEAR) en date du 21 juin 2016 et 6 juillet 2016 levant les réserves du Comité de pilotage national en date du 17 décembre 2015,

Vu la délibération du Comité opérationnel des financements de l'écocité de l'agglomération de Rouen (COFEAR) relative à la convention locale.

#### ENTRE :

1) **La Caisse des dépôts et consignations**, établissement spécial créé par la loi du 28 avril 1816 codifiée aux articles L.518-2 et suivants du code monétaire et financier, dont le siège est 56, rue de Lille, 75007 Paris, agissant en son nom et pour le compte de l'Etat, en vertu de la Convention Etat-CDC, en qualité de gestionnaire du Programme, représentée par Florence Mas, Directrice Régionale Normandie, dûment habilitée à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée la « **Caisse des Dépôts** »,

#### ET

2) **La Métropole Rouen Normandie**, établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre relevant de la catégorie des métropoles créée au 1<sup>er</sup> janvier 2015 par transformation de la Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe en application du décret n° 2014 -1604 du 23 décembre 2014 portant création de la métropole dénommée « Métropole Rouen Normandie » publié au journal officiel de la république française en date du 26 décembre 2014, représentée par Frédéric Sanchez, Président de la Métropole Rouen Normandie, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée l' « **EcoCité** »,

**ET**

**3) La Ville de Rouen**, collectivité territoriale dont le siège est hôtel de ville, 2 place du Général De Gaulle, CS 31402, 76037 Rouen Cedex, représentée par Yvon Robert, Maire de la Ville de Rouen, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée « **la Ville de Rouen** »,

**ET**

**4) Rouen Normandie Aménagement**, société publique locale au capital social de 930 000 euros dont le siège est 14bis avenue Pasteur, 76000 Rouen, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Rouen sous le numéro 532 582 418 représentée par Rémi De Nijs, directeur général délégué, dûment habilité à l'effet des présentes en vertu d'une délégation de pouvoir du Directeur Général de ladite société,

Ci-après dénommée « **Rouen Normandie Aménagement** »,

**ET**

**5) Engie**, société anonyme au capital social de 2 435 285 011 euros dont le siège est Tour T1, 1 place Samuel de Champlain, Faubourg de l'Arche, 92 230 Paris La Défense cedex, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 542 107 651, représentée par Gérard Mestrallet, Président Directeur Général, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée « **Engie** »,

Les entités visées aux paragraphes [2] à [5] étant ci-après désignées ensemble les **Maîtres d'Ouvrage** et individuellement un **Maître d'Ouvrage**.

**EN PRESENCE DE :**

**L'Etat**, représenté par Nicole Klein, Préfète de la région Normandie,

Ci-après dénommée l' « **Etat** »,

Les entités visées aux paragraphes [1] à [5] étant ci-après désignées ensemble les **Parties** et individuellement une **Partie**.

## **SOMMAIRE**

### **1. OBJET DE LA CONVENTION**

### **2. DESCRIPTION DU PROJET GLOBAL D'ECOCITE**

- 2.1 Stratégie de développement durable
- 2.2 Stratégie de l'EcoCité
- 2.3 Articulation des actions présentées au programme « Ville de demain » avec les autres actions conduites par l'EcoCité en matière de stratégie urbaine (notamment celles bénéficiant de financement d'autres programmes)

### **3. ENGAGEMENTS FINANCIERS DU FONDS**

- 3.1 Actions conventionnées à la date de signature
- 3.2 Contractualisation par Lettre Avenant
- 3.3 Modification d'une action conventionnée bénéficiant d'une subvention préalablement au versement du solde de la subvention
- 3.4 Encadrement européen relatif aux aides d'Etat
- 3.5 Modalités de versement des subventions
- 3.6 Stipulations spécifiques aux interventions en fonds propres et quasi fonds propres

### **4. ENGAGEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE**

- 4.1 Engagements au titre de la décision d'engagement
- 4.2 Engagements complémentaires relatifs à la réalisation des actions
- 4.3 Engagements spécifiques aux projets d'ingénierie

### **5. MODALITES DE GOUVERNANCE ET DE MISE EN ŒUVRE**

### **6. MODALITES DE SUIVI ET D'EVALUATION**

- 6.1 Suivi et contrôle
- 6.2 Evaluation

### **7. COMMUNICATION**

### **8. DECLARATIONS DES MAITRES D'OUVRAGE**

### **9. DUREE**

### **10. RESILIATION- MANQUEMENTS**

- 10.1 Cas de manquement
- 10.2 Conséquences de la survenance d'un manquement
- 10.3 Abandon de la réalisation d'une action conventionnée
- 10.4 Absence de solidarité

### **11. STIPULATIONS GENERALES**

- 11.1 Confidentialité
- 11.2 Propriété intellectuelle
- 11.3 Notifications
- 11.4 Cession des droits et obligations
- 11.5 Nullité
- 11.6 Intégralité de la Convention
- 11.7 Modification de la Convention
- 11.8 Renonciation
- 11.9 Juridiction

## **LISTE DES ANNEXES**

Annexe 1 - Copie de la Lettre de notification de la Décision d'Engagement à l'EcoCité

Annexe 2 - Définitions

Annexe 3 - Règlement financier

Annexe 4 - Description du projet global de l'EcoCité

Annexe 5 - Fiches Actions relatives aux Actions Conventionnées à la Date de Signature

Annexe 6 - Recommandations formulées par le Comité opérationnel des financements ou le Comité de pilotage national

Annexe 7 - Modèle de Lettre Avenant

Annexe 8 - Marque Caisse des Dépôts et Logo et PIA

## **IL A ETE PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIT :**

- (A) L'EcoCité de la Métropole Rouen Normandie a présenté des actions remplissant les critères d'éligibilité précisés dans les cahiers des charges « Ville de demain – Volet 1 », « Ville de demain – Volet 2 », et « Ville de demain – Tranche 2 » en vue d'obtenir un financement dans le cadre du Programme des Investissements d'Avenir (« les **Actions** »).
- (B) Parmi ces Actions, certaines ont déjà été sélectionnées par la Décision d'Engagement du 22 décembre 2015 pour bénéficier du financement du Programme. D'autres Actions pourront être sélectionnées par des Décisions d'Engagement ultérieures.
- (C) En application de l'article 7 de la Convention Etat-CDC, les Parties ont convenu de conclure la présente convention locale (la **Convention**).

Dans la Convention, les références à la Caisse des Dépôts sont des références à la Caisse des Dépôts agissant en son nom et pour le compte de l'Etat au travers du Programme.

Les termes et expressions commençant par une majuscule auront (i) la signification qui leur est attribuée à l'Article ou au paragraphe de la Convention (y compris la comparution des Parties ou l'exposé préalable) où ces termes et expressions sont utilisés pour la première fois ou (ii) la signification qui leur est donnée en Annexe 2.

## **CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :**

### **1 OBJET DE LA CONVENTION**

La Convention a pour objet d'une part de préciser la stratégie globale du projet d'EcoCité et d'autre part de préciser les modalités d'intervention du Programme relatives aux Actions Sélectionnées dans une Décision d'Engagement.

Les stipulations de la Convention s'appliquent à ces financements.

Toute subvention consentie à un Maître d'Ouvrage au titre d'un Projet d'Investissement Subventionné ou d'un Projet d'Ingénierie sera soumise aux termes de la Convention en ce inclus les « Règles de Financement » figurant en Annexe 3.

### **2 DESCRIPTION DU PROJET GLOBAL D'ECOCITE**

Les Articles 2.1 à 2.3 ci-après décrivent le projet global de l'Ecocité, tel que plus amplement détaillé en Annexe 4.

#### **2.1. STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DURABLE**

##### **(A) Présentation du diagnostic partagé et des enjeux du territoire (synthèse)**

La Métropole Rouen Normandie (71 communes, 493 000 habitants) est un pôle urbain doté de fonctionnalités et d'équipements de premier plan. L'influence de l'agglomération rayonne sur un bassin d'emploi de 750 000 habitants, faisant de ce territoire la 12<sup>ème</sup> aire urbaine française (2010).

La métropole rouennaise est forte de nombreux atouts : une position clé à l'intersection des axes routiers et ferroviaires du Nord-Ouest - sur l'axe Seine, corridor de développement économique et touristique entre Paris et l'estuaire, un secteur industriel puissant, une filière portuaire dynamique, un tissu de commerces et de PME-PMI diversifié, des savoir-faire reconnus dans le domaine des hautes technologies (écotechnologies, santé, numérique, automobile...), une population jeune, une université et des grandes écoles intégrées dans la Communauté d'Universités et d'Établissements Normandie

Université, un patrimoine naturel et culturel d'une grande richesse. Elle peut aussi compter sur des coopérations renforcées avec ses partenaires naturels, au premier plan parmi lesquels figurent la Région Haute-Normandie, le Département de Seine-Maritime et la Ville de Rouen. Elle développe, par ailleurs, une coopération active avec le Grand Port Maritime de Rouen, acteur économique majeur de son territoire.

(B) Présentation de la stratégie d'ensemble :

Reposant sur un diagnostic partagé de territoire, la stratégie de développement urbain durable de la Métropole s'attache à répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux auxquels est confronté son territoire, en conformité avec les cinq finalités de la Stratégie Nationale de Développement Durable édictée par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

A ce titre, la Métropole Rouen s'appuie sur sa stratégie de développement durable pour accroître l'attractivité économique de son territoire, pour maîtriser les consommations de ressources de son territoire, pour renforcer la mixité sociale et la cohésion territoriale de son espace métropolitain.

La transformation en janvier 2015 de la Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA) en la Métropole Rouen Normandie renforce l'intégration communautaire des services initiée en 2010 ainsi que le projet métropolitain de développement de la vallée de la Seine (cf annexe 4). A cette occasion, cette dynamique métropolitaine promeut une Métropole rouennaise, attractive économiquement, durable et sobre dans l'utilisation de ses ressources, cohérente socialement et territorialement, garante de services de qualité à la population et aux partenaires.

Pour réussir cette transformation en métropole au service des habitants, la Métropole Rouen Normandie cultive trois valeurs : le dynamisme au service de l'économie facteur de développement, la responsabilité vis-à-vis des habitants et des partenaires notamment sous l'angle de la préservation de l'environnement, la singularité et l'attachement, à ce titre, à son identité (cf annexe 4).

## **2.2 STRATEGIE DE L'ECOCITE**

(A) Définition des périmètres opérationnels :

L'écocité de la Métropole Rouen Normandie comporte trois périmètres opérationnels :

- Le périmètre de Luciline – Rives de Seine.
- L'écoquartier Flaubert.
- Le quartier de la nouvelle gare de Rouen.

Les périmètres de Luciline- Rive de Seine et de l'écoquartier Flaubert avaient été retenus en qualité de périmètres opérationnels de l'écocité de la métropole de Rouen dès 2012. Le troisième périmètre opérationnel de l'écocité précitée dénommé « quartier de la nouvelle gare de Rouen » a été choisi par la Métropole Rouen Normandie dans le cadre de la seconde tranche du programme « Ville de Demain », objet de la présente Convention.

Ces trois périmètres opérationnels composent un espace assimilable au périmètre de projet « Seine Cité », zone métropolitaine de développement économique créant un cœur urbain multifonctionnel et connecté tourné vers l'avenir en complémentarité avec du cœur historique de Rouen.

L'annexe 4 à la présente Convention met en relief les projets urbains intégrés de chacun des périmètres opérationnels précités en les localisant par le biais de cartographies.

(B) Stratégie globale au regard des axes d'intervention du programme « Ville de demain » :

Dans le cadre des axes d'intervention prévus par le Cahier des charges, la stratégie de l'écocité de la Métropole Rouen Normandie promeut des actions relatives aux axes d'intervention suivants du programme « Ville de Demain » selon l'agencement suivant :

- Pour l'axe « conception urbaine et environnement » : l'action 10A « écoquartier Flaubert – assistance à maîtrise d'ouvrage développement durable », l'action 10G « écoquartier Flaubert – étude de mutualisation des remblais, l'action 10C « Luciline – Rive de Seine – conception lumière durable », l'action 10D « Luciline – Rive de Seine – gestion de la biodiversité dans les noues ».
- Pour l'axe « énergie et réseaux » : l'action 11A « Luciline – Rive de Seine – accompagnement des habitants de l'écoquartier », l'action 12A « Luciline – Rive de Seine – réseau de frais ».
- Pour l'axe « services urbains innovants » : l'action 14A « CREA Collecte – conception sur mesure de la collecte des déchets – 2015 à 2020 ».

(C) Priorités de mise en œuvre opérationnelle :

Les actions recensées en paragraphe 2.2.B précédent sont considérées comme des priorités opérationnelles pour le projet écocité de la Métropole Rouen Normandie à mener de 2016 à 2020.

**2.3 ARTICULATION DES ACTIONS PRESENTÉES AU PROGRAMME « VILLE DE DEMAIN » AVEC LES AUTRES ACTIONS CONDUITES PAR L'ÉCOCITÉ EN MATIÈRE DE STRATÉGIE URBAINE (NOTAMMENT CELLES BÉNÉFICIAIRES DE FINANCEMENT D'AUTRES PROGRAMMES) :**

Seine Cité était déjà inscrit dans les orientations du schéma directeur de 2008 et maintenant dans le SCoT, comme nouvelle centralité urbaine, accompagnant les grands projets d'infrastructures à venir (Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), accès Sud au Pont Flaubert, contournement Est de Rouen et accès routiers au port). Ces derniers étant alors compris comme opportunités de développement du territoire et par ailleurs inscrits dans le Contrat de Plan Etat Région et le Contrat de Plan Interrégional Etat Région de la Vallée de la Seine.

Lieux de mixité fonctionnelle, de recomposition de la ville sur la ville en anticipant au mieux les évolutions à venir (changement climatique, transition écologique, transition économique...), l'aménagement des quartiers composant Seine Cité se tournent vers l'innovation et l'exemplarité, aussi bien sur le plan technologique que sur le plan des process utilisés (AMO développement durable, concertation des usagers, accompagnement des habitants, partenariats scientifiques).

Projets inscrits dans le projet métropolitain et en cohérence avec l'ensemble des projets d'aménagement de la métropole, ces trois quartiers nécessitent une accessibilité performante et fluide, entre eux et avec le reste de la ville. Ainsi, le projet de TCSP appelé « T4 » et une liaison TC Est-Ouest permettront de répondre à cette nécessité, projets qui bénéficieront d'aides dans le cadre du contrat de métropole conclu avec la Région.

Autre objectif pour ces quartiers : redonner une attractivité et une lisibilité du centre historique de Rouen, en écho à un « cœur d'affaires » (Seine Cité). Le projet « Cœur de Métropole » dont l'objet est de requalifier et d'apaiser l'hyper centre historique et notamment le quartier des Musées, vient avantagement préparer et valoriser les mutations urbaines que représente l'aménagement des écoquartiers, périmètre de l'Écocité. Ce projet est également inscrit dans le contrat de métropole.

De même, la programmation des actions dans le cadre de l'Appel à Projet national « Ville respirable en cinq ans » amène à diffuser des pratiques d'apaisement de la mobilité d'ici à 2020, en centre urbain. Ces actions seront menées en toute cohérence avec le projet « Cœur de Métropole » et l'aménagement des quartiers Luciline, Faubert et de la nouvelle gare.

Bien évidemment, les actions de gestion de la biodiversité pour les quartiers Luciline et Flaubert font partie de la stratégie globale « biodiversité » de la métropole, aussi bien sur les aspects de gestion des espaces que sur ceux de restauration de la trame verte et bleue (en cohérence avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique).

Enfin, innovation et exemplarité trouvent leur expression en continuité des actions éligibles Ecocité, dans les aménagements et la valorisation des bords de Seine (Ile Lacroix, quais bas rive gauche), dans les études de faisabilité pour la création d'un réseau de chaleur métropolitain alimenté par des énergies renouvelables (schéma directeur des énergies), dans les projets partenariaux ouvrant vers plus d'innovation (Label French Tech).

### **3 ENGAGEMENTS FINANCIERS DU FONDS**

#### **3.1. ACTIONS CONVENTIONNEES A LA DATE DE SIGNATURE**

Les Actions Sélectionnées sans Réserves ou dont les Réserves ont été levées à la Date de Signature conformément aux Décisions d'Engagement postérieures au 17 2015 (inclus) sont énumérées dans le tableau ci-après et décrites plus amplement dans les Fiches Actions figurant en Annexe 5. Une Fiche Action est établie pour chaque Action en fonction de son mode de financement. Une Action faisant l'objet d'un financement au titre d'une subvention d'ingénierie et d'une subvention d'investissement fera l'objet de deux Fiches Actions distinctes.

Les Actions sélectionnées aux termes de Décisions d'Engagement antérieures au 17 décembre 2015 et non abandonnées peuvent être énumérées dans le tableau ci-après. A défaut, elles pourront être intégrées par Lettre Avenant postérieurement à la signature de la présente Convention.

Les actions conventionnées aux termes de Décisions d'Engagement antérieures au 17 décembre 2015 et non abandonnées sont également énumérées dans le tableau ci-après.

Si une Action financée par des subventions d'Ingénierie comprend plusieurs Projets d'Ingénierie, une seule Fiche Action sera établie, qui distinguera chacun des Projets d'Ingénierie et la répartition entre eux du montant global de la subvention alloué à l'Action sera précisée dans le tableau ci-dessous. Cette répartition ne pourra ensuite être modifiée que conformément aux termes de la Convention.

N° Lagon (interne CDC)	Action Sélectionnée (dénomination)	Maître d'Ouvrage	Mode de financement	Assiette éligible contractualisée  (en euros hors taxe (€ HT) ou euros toute taxe comprise (€ TTC))	Taux contractualisé  (en %)	Montant contractualisé  (en euros)	Si subvention constitutive d'une aide d'Etat :		
							Montant total prévisionnel de l'Action  (en € HT ou € TTC)	Montant total prévisionnel des Dépenses Eligibles  (en € HT ou € TTC)	Montant prévisionnel des coûts admissibles (en fonction du régime d'exemption applicable)  (en € HT ou € TTC)
67126	Action 10A « Ecoquartier Flaubert –assistance à maîtrise d'ouvrage développement durable »	Rouen Normandie Aménagement	Subvention d'ingénierie	144 000 € TTC	25	36 000			
67132	Action 10G « Ecoquartier Flaubert – étude de mutualisation des remblais »	Rouen Normandie Aménagement	Subvention d'ingénierie	138 000 € TTC	50	69 000			
67128	Action 10C « Luciline – Rives de Seine – conception lumière durable »	Rouen Normandie Aménagement	Subvention d'investissement	334 108 € HT	34,42	115 000			
67129	Action 10D « Luciline – Rives de Seine – gestion de la biodiversité dans les noues ».	Ville de Rouen	Subvention d'ingénierie	37 400 € TTC	20,83	7 790			
67133	Action 11A « Luciline – Rives de Seine – Accompagnement des habitants de l'écoquartier »	Ville de Rouen	Subvention d'ingénierie	17 600 € TTC	50	8 800			
67134	Action 12A « Luciline – Rives de Seine – Réseau de frais »	Engie	Subvention d'investissement	434 988 € HT	34,48	150 000			
67136	Action 14A « CREA Collecte –conception sur mesure de la collecte des déchets »	Métropole Rouen Normandie	Subvention d'investissement	4 270 427 € HT	25,65	1 095 364			

N° Lagon (interne CDC)	Action Sélectionnée (dénomination)	Maître d'Ouvrage	Mode de financement	Assiette éligible contractualisée (en euros hors taxe (€ HT) ou euros toute taxe comprise (€ TTC))	Taux contractualisé (en %)	Montant contractualisé (en euros)	Si subvention constitutive d'une aide d'Etat :		
							Montant total prévisionnel de l'Action (en € HT ou € TTC)	Montant total prévisionnel des Dépenses Eligibles (en € HT ou € TTC)	Montant prévisionnel des coûts admissibles (en fonction du régime d'exemption applicable) (en € HT ou € TTC)
47086	Action 1A « Regroupement des services de la CREA »	Métropole Rouen Normandie	Subvention d'investissement	22 667 183 € HT	19,93	4 519 137			
47088	Action 1B « Presqu'île Rollet, laboratoire écologique » <sup>(1)</sup>	Métropole Rouen Normandie	Subvention d'ingénierie	159 557,20 € TTC	35	55 845			
47091	Action 2A « Stratégie énergétique de l'écoquartier Flaubert »	Métropole Rouen Normandie	Subvention d'ingénierie	574 080 € HT	35	200 928			
47093	Action 3A « Gestion des eaux intégrées sur Luciline »	Ville de Rouen	Subvention d'investissement	1 908 770 € HT	34,5	659 331			
47097	Action 3C « Gestion des eaux intégrées sur Flaubert »	Métropole Rouen Normandie	Subvention d'ingénierie	203 000,45 € TTC	35	71 050			
47098	Action 4A « Quai bas rive gauche : conception lumière durable »	Ville de Rouen	Subvention d'investissement	815 165 € HT	20	163 033			
47100	Action 5 « CREA collecte »	Métropole Rouen Normandie	Subvention d'investissement	5 178 469 € HT	35	1 812 464			

**(1)** Une première subvention de 55 845 euros a été contractualisée en première tranche du programme Ville de Demain pour cette action 1B « Presqu'île Rollet, laboratoire écologique ». Le complément de cette première subvention (complément d'un montant maximum de 22 905 euros) sera éventuellement contractualisé pour une étude supplémentaire intégrant la présente convention locale par lettre avenant.

N° Lagon (interne CDC)	Action Sélectionnée (dénomination)	Maître d'Ouvrage	Mode de financement	Assiette éligible contractualisée (en euros hors taxe (€ HT) ou euros toute taxe comprise (€ TTC))	Taux contractualisé (en %)	Montant contractualisé (en euros)	<u>Si subvention constitutive d'une aide d'Etat :</u>		
							Montant total prévisionnel de l'Action (en € HT ou € TTC)	Montant total prévisionnel des Dépenses Eligibles (en € HT ou € TTC)	Montant prévisionnel des coûts admissibles (en fonction du régime d'exemption applicable) (en € HT ou € TTC)
47103	Action 6B « CREA'venir : autopartage et développement du véhicule électrique »	Métropole Rouen Normandie	Subvention d'investissement	50 360 € HT	44,12	22 220			
47104	Action 6B « CREA'venir : autopartage et développement du véhicule électrique	Métropole Rouen Normandie	Subvention d'ingénierie	93 882 € TTC	35	32 858			
61134	Action 7A « Conduite d'une démarche développement durable pour la construction du quartier de la nouvelle gare »	Métropole Rouen Normandie	Subvention d'ingénierie	85 708 € TTC	50	42 854			
61135	Action 8A « Maquette numérique 3D autour du territoire Seine Cité »	Métropole Rouen Normandie	Subvention d'ingénierie	120 000 € TTC	50	60 000			
61136	Action 9A « Aide à la définition d'une stratégie « développement d'un quartier intelligent » »	Métropole Rouen Normandie	Subvention d'ingénierie	36 000 € TTC	50	18 000			
	<b>TOTAL</b>					<b>9 139 674</b>			

## 3.2. CONTRACTUALISATION PAR LETTRE AVENANT

### 3.2.1 *Contractualisation par Lettre Avenant*

a) Pour toute Action Sélectionnée postérieurement à la Date de Signature sans Réserves ou dont les Réserves ont été levées par le Comité Opérationnel des Financements (« le **COF** ») ou le Comité de pilotage national (« le **COPIL** »), la mise en place du financement par le Programme est subordonnée à la signature d'une lettre d'avenant (la « **Lettre Avenant** »), dont le modèle figure en annexe 7. La Lettre Avenant devra avoir été signée dans les 9 mois suivant la Décision d'Engagement octroyant le financement de cette Action au titre du Programme, sauf disposition contraire précisée dans la Décision d'Engagement.

b) Pour toute Action Sélectionnée à la Date de Signature dont les Réserves n'ont pas été levées, la mise en place de financement par le Programme est subordonnée à une Décision d'Engagement rectificative, à la levée des Réserves par le COF ou le COPIL et à la signature d'une Lettre Avenant dans les conditions définies par la Décision d'Engagement Rectificative.

### 3.2.2 *Modalités et effets de la Lettre Avenant*

a) Dès lors qu'une Lettre Avenant est requise, le Maître d'Ouvrage concerné remet à la Caisse des Dépôts une Fiche Action mise à jour.

Une Fiche Action est établie pour chaque Action en fonction de son mode de financement. Une Action faisant l'objet d'un financement au titre d'une subvention d'ingénierie et d'une subvention d'investissement fera l'objet de deux Fiches Actions distinctes.

Si une Action financée par des subventions d'Ingénierie comprend plusieurs Projets d'Ingénierie, une seule Lettre Avenant et une seule Fiche Action seront établies, qui distingueront chacun des Projets d'Ingénierie et notamment la répartition entre eux du montant global de la subvention alloué à l'Action. Cette répartition ne pourra ensuite être modifiée que conformément aux termes de la Convention.

b) La Lettre Avenant peut faire l'objet d'une validation par le COF.

c) A compter de la signature de la Lettre Avenant par les Parties concernées:

- le Maître d'Ouvrage deviendra Partie à la Convention, s'il n'y est pas déjà Partie, ce que les autres Parties acceptent d'ores et déjà ; et
- l'Action nouvellement conventionnée ou modifiée visée dans la Lettre Avenant sera soumise aux stipulations de la Convention.

d) Il est précisé en tant que de besoin que les Maîtres d'Ouvrage acceptent par avance aux termes de la présente, que :

- la Caisse des Dépôts leur notifiera toute adhésion d'un nouveau Maître d'Ouvrage à la Convention et toute modification de la Convention ;
- toute nouvelle adhésion et toute modification de la Convention leur soient opposables à compter de la notification qui leur en sera faite par la Caisse des Dépôts.

### **3.3 MODIFICATION D'UNE ACTION CONVENTIONNEE BENEFICIANT D'UNE SUBVENTION PREALABLEMENT AU VERSEMENT DU SOLDE DE LA SUBVENTION**

Sans préjudice de l'Article 10, pour toute Action Conventionnée bénéficiant d'une subvention, dès lors que ladite Action fait l'objet d'une modification entre (i), selon le cas, la Date de Signature ou la date de signature de la Lettre Avenant concernée et (ii) la date à laquelle le versement du solde est sollicité par le Maître d'Ouvrage concerné :

- (i) le Maître d'Ouvrage concerné doit dès qu'il en a connaissance informer la Caisse des Dépôts de la modification envisagée ou intervenue et lui communiquer une Fiche Action mise à jour accompagnée de tous les documents justifiant de cette modification ;
- (ii) le COF procède à l'instruction de la demande de modification et se prononce sur sa validité ;

Pour les besoins du présent Article, on entend notamment par modification :

- (a) une substitution de Maître d'Ouvrage bénéficiaire de la subvention ; ou
- (b) le non-respect de l'engagement figurant à l'Article 4.1 (i) ; ou
- (c) une évolution conséquente de l'ampleur du Projet d'Investissement subventionné ou du contenu du Projet d'Ingénierie selon le cas ; ou
- (d) une modification des éléments de l'Action ayant un impact significatif sur le niveau de performance et d'innovation qui a présidé à la sélection de l'Action ; ou
- (e) une évolution du montant de subvention de l'Action<sup>1</sup> .

Le COF est compétent pour instruire et valider toutes les demandes d'évolution de montant à la baisse.

Lorsque le COF valide cette modification, une Lettre Avenant doit être signée conformément à la procédure décrite à l'article 3.2.2 afin de confirmer le financement de l'Action par le Programme.

En cas de non validation de cette modification, et en l'absence de renonciation de la modification par le Maître d'Ouvrage, le financement accordé par le Programme à l'Action est caduc. Dans cette hypothèse, les montants déjà versés au titre de la présente Convention seront restitués conformément à l'article 10.3.

### **3.4 ENCADREMENT EUROPEEN RELATIF AUX AIDES D'ETAT**

Les subventions d'ingénierie et d'investissement constitutives d'aides d'Etat au sens de l'article 107§1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'inscrivent selon les cas dans le cadre des régimes ou règlements suivants (le **Régime d'aides d'Etat applicable**) :

- (i) le Régime d'aides exempté de notification SA.42457 relatif aux programmes « ville durable » dans le cadre des Investissements d'Avenir; ou
- (ii) le Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines

---

<sup>1</sup> Dès lors que la subvention est constitutive d'une aide d'Etat, à l'issue de la validation de la modification, la subvention doit respecter les conditions fixées par la réglementation européenne relative aux aides d'Etat notamment le Régime d'aides d'Etat applicable tel que défini à l'Article 3.4.

catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne; ou le cas échéant

- (iii) le Règlement (UE) n°1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

Les subventions constitutives d'aides d'Etat sont octroyées dans le respect des conditions prévues par le Régime d'aides d'Etat applicable, notamment pour ce qui concerne l'intensité des aides et la définition des coûts admissibles. A ce titre, le Maître d'Ouvrage concerné par le versement d'une telle subvention s'engage à fournir l'ensemble des documents permettant d'en examiner sa compatibilité au regard du Régime d'aides d'Etat applicable.

La justification d'une subvention au regard du Régime d'aides d'Etat applicable devra être indiquée au plus tard au moment de la contractualisation par la Convention ou par Lettre Avenant.

Le Maître d'Ouvrage s'engage à ce que les subventions versées, cumulées aux autres aides publiques éventuellement obtenues ou sollicitées pour la réalisation de l'Action, respectent l'intégralité des conditions notamment d'intensité prévues dans le Régime d'aides d'Etat applicable.

En cas de dépassement du seuil de notification individuelle telle que prévue dans le Régime d'aides d'Etat applicable, l'octroi de la subvention sera conditionné à son autorisation préalable par la Commission européenne.

Le Maître d'Ouvrage devra fournir toute assistance requise dans le cadre de la procédure de notification individuelle à la Commission européenne.

### **3.5 MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS**

Les modalités de versement des subventions consenties aux Maîtres d'Ouvrage en application des Décisions d'Engagement sont définies dans le Règlement Financier (annexe 3).

Les Maîtres d'Ouvrage disposent d'un délai de 12 mois à compter de l'achèvement d'une Action d'Ingénierie ou d'une Action d'Investissement subventionnée pour demander le solde de la subvention. A défaut, l'engagement de la Caisse des Dépôts de verser audit Maître d'Ouvrage le solde de la subvention concernée sera annulé et les fonds correspondants seront réalloués à d'autres actions, maîtres d'ouvrage ou EcoCités en application de la Convention Etat-CDC.

### **3.6 STIPULATIONS SPECIFIQUES AUX INTERVENTIONS EN FONDS PROPRES ET QUASI FONDS PROPRES**

S'agissant des interventions du Programme en fonds propres et quasi-fonds propres, à compter de la Décision d'Engagement sélectionnant l'Action concernée :

- (i) les Maîtres d'Ouvrage associés ou futurs associés de la société porteuse du Projet d'Investissement en Fonds Propres concerné adhéreront à la Convention en application de l'Article 3.2 ; cette stipulation ne s'applique pas dès lors que l'intervention se fait exclusivement en quasi-fonds propres : dans un tel cas seul le bénéficiaire direct de l'investissement adhère à la Convention ;
- (ii) la Caisse des Dépôts réalisera une instruction complémentaire de l'Action Sélectionnée et finalisera, avec selon le cas (a) les Maîtres d'Ouvrage associés ou futurs associés de la société

porteuse du Projet d'Investissement en Fonds Propres concerné ou (b) dans l'hypothèse d'une intervention exclusivement en quasi-fonds propres, le bénéficiaire direct, l'opération de financement dans le respect de la Décision d'Engagement concernée et en conformité avec le critère de l'investisseur avisé en économie de marché ; le détail de ce processus figure dans le Règlement Financier ;

- (iii) au terme de l'instruction complémentaire, le COPIL du Programme Ville de demain décidera du montant définitif du financement apporté au Projet d'Investissement en Fonds Propres concerné, qui ne pourra être supérieur à celui indiqué dans la Décision d'Engagement ;
- (iv) la Caisse des Dépôts signera alors avec selon le cas (a) les Maîtres d'Ouvrage associés ou futurs associés de la société porteuse de projet ou (b) dans l'hypothèse d'une intervention exclusivement en quasi-fonds propres, le bénéficiaire direct, les Documents de Financement ;
- (v) une fois constituée ou à compter de la prise de participation de la Caisse des Dépôts dans son capital social, la société porteuse de projet reprendra à son compte les engagements prévus par la Convention en y adhérant aux termes d'une Lettre Avenant.

Il est précisé s'agissant des Projets d'Investissement en fonds propres, que la responsabilité de la Caisse des Dépôts sera limitée au montant des apports en fonds propres et le cas échéant en quasi-fonds propres dans la société de projet concernée.

## **4 ENGAGEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE**

### **4.1 ENGAGEMENTS AU TITRE DE LA DECISION D'ENGAGEMENT**

Sauf dispositions contraires précisées dans la Décision d'Engagement concernée :

- (i) les travaux relatifs à chaque Projet d'Investissement Subventionné devront commencer dans les deux (2) ans suivant la signature de la Convention ou selon le cas de la Lettre Avenant concernée, ce à quoi les Maîtres d'Ouvrage s'engagent.

Le démarrage des travaux est matérialisé par un ordre de service ou tout document administratif équivalent.

Les prestations relatives à chaque Projet d'Ingénierie devront commencer dans les douze (12) mois suivant la signature de la Convention ou selon le cas de la Lettre Avenant concernée, ce à quoi les Maîtres d'Ouvrage s'engagent.

Le démarrage de la prestation est matérialisé par la notification du marché ou tout document administratif équivalent.

- (ii) Le détail du calendrier de réalisation pour chaque Action (date de démarrage, durée de l'opération et date d'achèvement) figurera en annexe de la Fiche Action concernée.
- (iii) Chaque Maître d'Ouvrage a remis à la Caisse des Dépôts préalablement à la signature de la Convention ou remettra selon le cas préalablement à la Lettre Avenant concernée :
  - (a) un plan de financement actualisé intégrant le montant du financement du Programme; ce plan de financement est annexé à la Fiche Action concernée ;
  - (b) un calendrier prévisionnel des versements ; ce calendrier est annexé à la Fiche Action concernée ;
  - (c) les éléments permettant de lever les réserves figurant dans la Décision d'Engagement concernée ;

Ces éléments devront être remis pour validation par le COF ou par le COPIL préalablement à la signature de la Convention ou de la Lettre Avenant.

## **4.2 ENGAGEMENTS COMPLEMENTAIRES RELATIFS A LA REALISATION DES ACTIONS**

### **(a) Performance environnementale**

Sans préjudice de ses obligations en application des Documents de Financement, chaque Maître d’Ouvrage s’engage à réaliser son ou ses Actions Conventionnées en présentant le niveau de performance ou d’innovation en faveur de la protection de l’environnement défini dans la Fiche Action concernée. Il est précisé que le présent engagement ne s’applique pas aux Projets d’Ingénierie.

Chaque Maître d’Ouvrage ou EcoCité s’engage à prendre toute disposition permettant de mesurer a posteriori la performance environnementale de l’Action Conventionnée. A ce titre, conformément aux annexes 3 et 4 du cahier des charges Ville de demain relatives au bâti, il est rappelé que pour bénéficier d’un retour d’expérience maximal de ces opérations de démonstration et pouvoir en tirer les enseignements, il est demandé la mise en place d’un suivi instrumenté selon les modalités définies dans le cahier des charges « instrumentation » (annexe 5 du cahier des charges Ville de demain).

A ce titre, chaque Maître d’Ouvrage s’engage à établir et à remettre à la Caisse des Dépôts dans un délai de deux (2) ans à compter de l’achèvement de l’Action concernée un rapport relatif à la performance environnementale. Ce rapport sera ensuite mis à disposition des membres du COF concerné et du COPIL.

### **(b) Responsabilité**

Chaque Maître d’Ouvrage est seul responsable de la réalisation de ses Actions et de l’ensemble des opérations y afférentes.

La Caisse des Dépôts ou l’Etat ne pourront être tenus responsables de tout acte ou manquement commis à raison de la réalisation d’une Action par le Maître d’Ouvrage concerné. En conséquence, chaque Maître d’Ouvrage garantit la Caisse des Dépôts et l’Etat contre toute demande ou recours de tiers, en ce compris les autres Parties et les Prestataires, et des conséquences pécuniaires afférentes à une telle demande ou un tel recours.

## **4.3 ENGAGEMENTS SPECIFIQUES AUX PROJETS D’INGENIERIE**

Conformément à l’annexe 2 du cahier des charges de l’action Ville de demain relative à l’ingénierie, le Maître d’Ouvrage au titre d’un Projet d’Ingénierie s’engage à intégrer dans les missions qu’il confiera au Prestataire concerné, la production d’une note de synthèse de fin de prestation (la « **Note de Synthèse** ») qui devra comprendre les éléments suivants pour la prestation concernée :

- les résultats principaux de l’étude ou de la prestation
- les difficultés identifiées dans la mise en œuvre du projet (juridiques, réglementaires, financières, technologiques),
- les principales préconisations de l’étude ou issues de la prestation
- les éléments reproductibles du projet.

Pour les missions d’assistance à maîtrise d’ouvrage, le rendu sera annuel.

L’ensemble de ces éléments sera transmis au directeur régional de la Caisse des Dépôts avec copie au préfet de région. Ils seront ensuite mis à disposition des membres du COF concerné et du COPIL.

Lorsque les Subventions d’ingénierie sont constitutives d’aides d’Etat, ces subventions respectent les conditions applicables à l’octroi des aides aux études environnementales telles que prévues dans le Régime d’aides exempté de notification SA.42457 relatif aux programmes « ville durable » dans le cadre des Investissements d’Avenir.

## **5 MODALITES DE GOUVERNANCE ET DE MISE EN ŒUVRE**

Les Parties conviennent de se référer aux dispositions prévues par la Convention Etat-CDC, qui sont pleinement applicables aux présentes.

## **6 MODALITES DE SUIVI ET D'EVALUATION**

### **6.1 SUIVI ET CONTROLE**

Chaque Maître d'Ouvrage prend acte des termes de la Convention Etat-CDC et s'engage en conséquence à collaborer avec la Caisse des Dépôts afin de permettre à cette dernière de remplir sa mission d'information à l'égard de l'Etat et son obligation de suivi des Actions financées dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir ainsi que, le cas échéant, en réponse aux exigences de la Commission européenne. Chaque Maître d'Ouvrage prend le même engagement à l'égard de l'ensemble des comités mis en place dans le cadre de l'action Ville de demain.

A ce titre chaque Maître d'Ouvrage s'engage :

- (i) à communiquer à première demande et dans les plus brefs délais de manière électronique, toute information ou document que la Caisse des Dépôts pourrait solliciter dans ce cadre ;
- (ii) à informer la Caisse des Dépôts dès qu'il en a connaissance de tout évènement pouvant affecter le bon déroulement de ses Actions Conventionnées ou la bonne exécution de la Convention et des autres Documents de Financement et notamment de toute difficulté majeure relative à la mise en œuvre d'une Action Conventionnées. Le COF en sera par ailleurs informé ;  
Dans ce cas, un plan d'actions pour y remédier doit être mis en place par le Maître d'Ouvrage concerné après validation par le COF.
- (iii) à autoriser pour la Caisse des Dépôts ou toute personne ou organisme désigné par elle, l'accès aux sites sur lesquels une Action est réalisée, la consultation de tout document relatif à ladite Action, des échanges avec les Prestataires ;
- (iv) lorsqu'une subvention consentie par le Programme est constitutive d'une aide d'Etat, à :
  - (a) informer la Caisse des Dépôts de toute modification substantielle (régime juridique, capital, dirigeants, etc.) l'affectant ;
  - (b) informer la Caisse des Dépôts des différentes phases de mise au point de l'Action et du calendrier de réalisation de l'Action ;
  - (c) informer la Caisse des dépôts de tout financement complémentaire de l'Action par des ressources publiques autres que la subvention accordée au titre du Programme ;
  - (d) conserver toutes les pièces se rapportant à l'Action objet de la Subvention et à les archiver en respectant les dispositions légales et réglementaires applicables.

A minima une fois par an, se tient une revue de projets dans laquelle le Maître d'Ouvrage présentera l'avancée des Actions en présence notamment de représentants du Commissariat général à l'investissement, de représentants au niveau national et régional du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, de la Caisse des Dépôts et de l'ADEME. Ces revues de projets ont lieu sous la coprésidence du préfet de région ou de son représentant et du représentant de l'EcoCité. Le compte-rendu de ces revues de projets est transmis au comité de pilotage national.

Un comité local de pilotage peut être mis en place comme prévu par l'article 5-2 du cahier des charges Ville de demain.

## 6.2 EVALUATION

Chaque Maître d'Ouvrage accepte expressément que la réalisation d'une Action puisse donner lieu à un contrôle et à une évaluation par la Caisse des Dépôts ou par tout organisme de contrôle désigné par elle ou autorisé aux termes de la Convention Etat-CDC. A ce titre, il s'engage à fournir à la Caisse des Dépôts toute information demandée par cette dernière.

L'EcoCité /les Maîtres d'Ouvrage s'engagent par ailleurs à fournir tous les documents nécessaires aux évaluations du Programme et à collaborer avec la Caisse des Dépôts pour les besoins de ces évaluations.

S'agissant des Actions bénéficiant d'une subvention constitutive d'une aide d'Etat, le Maître d'Ouvrage devra fournir une fois l'Action réalisée, tous justificatifs et informations utiles au suivi de l'utilisation de la subvention, et le cas échéant, toutes informations demandées par la Caisse des Dépôts afin de répondre aux exigences de la Commission européenne.

Chaque Maître d'Ouvrage prend acte des objectifs fixés à la Caisse des Dépôts en application de la Convention Etat-CDC. Il s'engage à définir et/ou renseigner les indicateurs selon les modalités et la périodicité qui lui seront transmises ultérieurement par la Caisse des Dépôts en fonction des résultats de l'étude en cours sur ce sujet<sup>2</sup>.

## 7 COMMUNICATION

Sauf si le Maître d'Ouvrage concerné, fait connaître par écrit son opposition, la Caisse des Dépôts et l'Etat pourront communiquer sur l'EcoCité ou les Actions, leurs enjeux et leurs résultats.

La Caisse des Dépôts et l'Etat informeront préalablement le Maître d'Ouvrage concerné de la communication qu'ils envisagent de mener lorsque ce Maître d'Ouvrage ou des informations spécifiques à ses Actions sont concernés. La communication ne pourra en aucun cas porter sur des éléments désignés comme confidentiels par le Maître d'Ouvrage concerné.

Les Maîtres d'Ouvrage s'engagent à mentionner le soutien apporté par l'Etat au travers du Programme d'Investissements d'Avenir dans leurs propres actions de communication relatives aux Actions Conventionnées. Les modalités de mention de ce soutien seront définies préalablement à la communication envisagée d'un commun accord entre la Caisse des Dépôts et les Maîtres d'Ouvrage.

Chaque Maître d'Ouvrage s'engage à mentionner la participation du Programme Ville de demain sur toute la signalétique, panneaux et documents relatifs à toutes les opérations financées dans le cadre de la Convention, en y faisant notamment figurer le logo du Programme d'Investissement d'Avenir ainsi que la marque Caisse des Dépôts tel que prévu ci-après. Le logo EcoCité pourra aussi figurer sur toute la signalétique.

Aux seules fins d'exécution et pour la durée des obligations visées au présent article et à l'article 2, la Caisse des Dépôts autorise le Maître d'Ouvrage à utiliser, dans le cadre du présent programme :

- la marque française semi-figurative **CAISSE DES DEPOTS & Logo** n°04/3.332.494, constituant le logotype conformément à la représentation jointe en annexe 8 ;
- la marque française semi-figurative **PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS D'AVENIR / PIA & Logo** n° 14/4.143.827, constituant le logotype conformément à la représentation jointe en annexe 8.

L'usage de ces logos, signes distinctifs et marque par le Maître d'Ouvrage est autorisé, aux seules fins d'exécution de la Convention, conformément aux représentations fournies par l'Etat et la Caisse des

---

<sup>2</sup> Un marché « Méthodologie d'évaluation ex-post » consacré au PIA VDD a été lancé en août 2015. La notification du marché est intervenue fin 2015. Le livrable consacré aux indicateurs est attendu pour la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2016.

Dépôts (pour cette dernière, la représentation de la marque française semi-figurative jointe en annexe 8).

Toute utilisation, représentation ou reproduction des signes distinctifs de la Caisse des Dépôts et de l'Etat par le Maître d'Ouvrage, non prévue par le présent article, est interdite.

A l'extinction des obligations visées par le présent article, le Maître d'Ouvrage s'engage à cesser tout usage des signes distinctifs de la Caisse des Dépôts et de l'Etat, sauf accord exprès écrit contraire.

## **8 DECLARATIONS DES MAITRES D'OUVRAGE**

Chaque Maître d'Ouvrage fait au profit de la Caisse des Dépôts les déclarations suivantes qui sont réputées réitérées pour toute la durée de la Convention :

- (i) il est une personne morale valablement constituée et dispose de la pleine capacité pour mener ses activités, conclure la Convention et les Documents de Financement le concernant et exécuter ses obligations au titre desdits documents ;
- (ii) il a obtenu toutes les autorisations requises pour conclure la Convention et les Documents de Financement le concernant et exécuter ses obligations au titre desdits documents ;
- (iii) la Convention et les Documents de Financement le concernant ont été ou seront signés par une personne disposant des pouvoirs nécessaires ;
- (iv) la signature de la Convention ou des Documents de Financement et l'exécution de ses obligations au titre desdits documents ne contreviennent pas à ses documents constitutifs ou tout autre document auquel il est partie ou qui lui est opposable ;
- (v) la Convention et les Documents de Financement le concernant sont valables et lui sont opposables et sont susceptibles d'exécution forcée à son encontre ;
- (vi) les informations et documents communiqués à la Caisse des Dépôts dans le cadre de la demande de financement ou en application de la Convention ou des Documents de Financement le concernant sont exactes, complets et sincères dans tous leurs éléments significatifs ;
- (vii) il n'a fait ou ne fait l'objet d'aucune mesure d'alerte ou de procédure de règlement amiable, de sauvegarde, redressement ou liquidation judiciaire et aucune procédure de dissolution n'est en cours le concernant ;
- (viii) lorsqu'il bénéficie d'une subvention du Programme Ville de demain et qu'il est une entreprise au sens des règles européennes :
  - il n'a pas fait l'objet d'une injonction de récupération suivant une décision antérieure de la Commission européenne déclarant des aides illégales et incompatibles avec le marché commun ;
  - il n'est pas en difficulté au sens des Lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises ;
  - il remplit bien les critères constitutifs d'une PME, autonome, liée ou partenaire, le cas échéant (il s'engage alors à remplir la déclaration PME qui lui est fournie par la Caisse des dépôts) ;
- (ix) aucun événement ou circonstance n'est intervenu qui serait de nature à remettre en cause la réalisation de son ou ses Actions Conventionnées et notamment sa situation juridique ou financière n'ont fait l'objet d'aucun changement significatif.

## 9 DUREE

La Convention prend effet à compter de la Date de la Signature et reste en vigueur, jusqu'au 30 septembre 2020, sans préjudice des cas de résiliation anticipés et des stipulations relatives à la propriété intellectuelle et à la confidentialité, qui produiront leurs effets pour la durée des droits et obligations en cause, quelle que soit la cause de terminaison de la Convention.

En outre, sous réserve des stipulations relatives à la restitution d'une subvention et des engagements des Articles 11.1 et 11.2, les termes de la Convention cesseront de s'appliquer à toute Action Conventionnée avant la date du 30 septembre 2020, à compter de :

- (i) s'agissant des Projets d'Investissement en Fonds Propres, la cession par la Caisse des Dépôts de l'ensemble des titres qu'elle détient dans la société de projet concernée, ou le cas échéant du complet remboursement du financement en quasi-fonds propres consenti par la Caisse des Dépôts.

Il est précisé s'agissant des Maîtres d'Ouvrage associés de la société de projet réalisant l'Action, que leurs engagements au titre de la Convention s'agissant de cette Action prendront fin à la plus éloignée des dates suivantes : (1) date de signature par eux d'un pacte d'associé avec la Caisse des Dépôts comprenant notamment des engagements quant à la réalisation de l'Action concernée et date de signature par la société de projet d'une Lettre d'avenant ou (2) d'abandon du projet au terme de l'instruction complémentaire ;

- (ii) s'agissant des Projets d'ingénierie, du dernier versement au titre de la subvention concernée, sous réserve de ses engagements au titre de l'article 2.3.3 du Règlement financier en application de la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 ; et
- (iii) s'agissant des Projets d'Investissement Subventionnés, à compter de la remise à la Caisse des Dépôts du rapport mentionné à l'Article 4.2.

## 10 RESILIATION - MANQUEMENTS

### 10.1 CAS DE MANQUEMENT

Constitue un manquement d'un Maître d'Ouvrage au sens de la Convention (un *Manquement*) :

- (i) toute modification d'une Action Conventionnée qui n'a pas fait l'objet d'une validation par le Comité de pilotage national ou le Comité opérationnel des financements (cf. article 3.3) ;
- (ii) la cessation de la réalisation ou constatation notamment au vu des comptes-rendus intermédiaires de la non réalisation d'une de ses Actions conventionnées conformément aux termes des Documents de Financement et/ou selon le cas des Documents de Projet y relatifs ;
- (iii) l'allocation de tout ou partie des financements consentis par le Programme Ville de demain à des dépenses non éligibles ;
- (iv) la non transmission à bonne date des documents et informations requis en application de la Convention, de la lettre d'avenant ou des Documents de Financement, étant précisé que ladite circonstance ne constituera un Manquement que dans l'hypothèse d'une non-transmission répétée après relance par la Caisse des Dépôts ;
- (v) la non transmission d'un appel du solde signé par le représentant habilité du Maître d'Ouvrage dans un délai maximum de 12 mois à compter de la date d'achèvement du projet indiqué dans le calendrier prévisionnel, dont une version actualisée sera si nécessaire transmise à la Caisse des Dépôts antérieurement à la date d'achèvement initialement prévue ;
- (vi) le non renseignement des indicateurs à bonne date, étant précisé que ladite circonstance ne constituera un Manquement que dans l'hypothèse d'une non-transmission répétée après relance par la Caisse des Dépôts et confirmation par le Copil ou le COF de la nécessité de produire les éléments considérés ;

- (vii) le non-respect d'une de ses autres obligations au titre de la Convention, de la lettre d'avenant ou d'un Document de Financement ;
- (viii) la déclaration inexacte au titre de la Convention, de la lettre d'avenant ou des documents remis en leur application.

## 10.2 CONSEQUENCES DE LA SURVENANCE D'UN MANQUEMENT

En cas de survenance d'un Manquement :

- (1) s'agissant des Projets d'investissement en fonds propres, dès lors qu'il ne serait pas remédié au Manquement conformément aux termes des Documents de Financement concernés, la Caisse des Dépôts pourra exercer l'ensemble de ses droits au titre desdits Documents de Financement et notamment décider, après avis du Commissariat général à l'investissement, de céder les actions qu'elle détient dans la société porteuse du Projet d'Investissement en fonds propres concerné et ce conformément aux termes des Documents de Financement relatifs à ce projet ;
- (2) s'agissant des subventions :
  - (i) la Caisse des Dépôts pourra suspendre, sans délai et sans notification préalable au Maître d'Ouvrage, le versement de tout ou partie de la subvention ; et /ou
  - (ii) résilier par anticipation ses engagements relatifs au financement de l'Action et plus particulièrement son engagement de versement de la subvention, à l'expiration d'un délai de trente (30) jours calendaires suivant notification de résiliation adressée au Maître d'Ouvrage par lettre recommandée avec avis de réception ; et/ou
  - (iii) demander la restitution de tout ou partie des montants versés au titre de la subvention à l'expiration d'un délai de trente (30) jours calendaires suivant notification adressée au Maître d'Ouvrage par lettre recommandée avec avis de réception.

Le Maître d'Ouvrage sera en droit de présenter toute observation qu'il estime utile à la Caisse des Dépôts suite à ladite notification et pourra prendre, dans la mesure du possible, toutes les mesures visant à remédier au Manquement. Si au terme du délai de trente (30) jours susvisé, le Maître d'Ouvrage a été en mesure de remédier au Manquement sans préjudice aucun pour l'Etat et la Caisse des Dépôts, cette dernière pourra renoncer par écrit à la résiliation ou à la demande de restitution de tout ou partie de la subvention.

En cas de résiliation pour force majeure, il sera alors fait application *mutatis mutandis* des alinéas précédents.

En cas de résiliation des engagements de la Caisse des Dépôts au titre du financement de la Subvention, la subvention sera liquidée en fonction des engagements effectivement réalisés à cette date. Le cas échéant, le Maître d'Ouvrage sera tenu au reversement des sommes indûment perçues.

Aucune indemnité ne pourra être demandée par le Maître d'Ouvrage à la Caisse des Dépôts ou à l'Etat du fait d'une résiliation.

Dans tous les cas de cessation des engagements de la Caisse des Dépôts au titre du financement de l'Action, le Maître d'Ouvrage devra remettre à la Caisse des Dépôts, dans les huit (8) jours suivant la date d'effet de la cessation et sans formalité particulière, tous les documents fournis par la Caisse des Dépôts et que le Maître d'Ouvrage détiendrait au titre du financement de l'Action concernée par le Programme.

Tous les frais engagés par la Caisse des Dépôts pour recouvrer les sommes dues par le Maître d'Ouvrage sont à la charge de ce dernier.

### **10.3 ABANDON DE LA REALISATION D'UNE ACTION CONVENTIONNEE**

S'agissant d'une Action d'Ingénierie ou d'une Action d'Investissement subventionnée, le Maître d'Ouvrage concerné devra informer la Caisse des Dépôts de l'abandon, par courrier adressé à celle-ci dans un délai de trois mois à compter de la décision d'abandon, en y joignant, le cas échéant, les documents justificatifs.

Cette demande d'abandon est transmise au Comité opérationnel des financements qui en prendra acte. Une notification sera transmise au Maître d'Ouvrage afin d'acter de cet abandon.

Il est précisé en tant que de besoin, qu'en cas d'abandon total ou partiel par un Maître d'Ouvrage de la réalisation d'un Projet d'Ingénierie ou d'un Projet d'Investissement Subventionné, l'engagement de la Caisse des Dépôts de verser audit Maître d'Ouvrage la subvention concernée ou le solde correspondant de ladite subvention, sera annulé et les fonds correspondants seront réalloués à d'autres actions, maîtres d'ouvrage ou EcoCités en application de la Convention Etat-CDC.

### **10.4 ABSENCE DE SOLIDARITE**

Il est précisé en tant que de besoin que les Maîtres d'Ouvrage ne sont pas solidaires entre eux au titre de la Convention.

## **11 STIPULATIONS GENERALES**

### **11.1 CONFIDENTIALITE**

Chaque Maître d'Ouvrage s'engage à veiller au respect de la confidentialité des informations et documents, de quelque nature qu'ils soient et quels que soient leurs supports (les « **Informations Confidentielles** »), qui lui aurait été communiqués ou dont il aurait eu connaissance lors de la négociation et de l'exécution de la Convention, sous réserve de ceux dont les Parties auront convenu expressément qu'ils peuvent être diffusés.

Sont exclues de cet engagement :

- les informations qui seraient déjà dans le domaine public ou celles notoirement connues au moment de leur communication ou celles qui deviendraient publiques postérieurement autrement que par une violation d'engagement de confidentialité,
- les informations que la loi ou la réglementation oblige à divulguer, notamment à la demande de toute autorité administrative ou judiciaire compétente.

La présente obligation de confidentialité s'appliquera pendant toute la durée de la Convention et demeurera en vigueur pendant une durée de deux (2) ans à compter de l'arrivée du terme de la Convention pour quelque cause que ce soit.

La Caisse des Dépôts s'engage à ne transmettre les Informations Confidentielles qui lui auraient été communiquées lors de la négociation et de l'exécution de la Convention, qu'aux personnes ayant à en connaître dans le cadre de la mise en œuvre, l'évaluation et le contrôle du Programme d'Investissements d'Avenir. A ce titre, chaque Partie (autre que la Caisse des Dépôts) prend acte des obligations de communication d'information mises à la charge de la Caisse des Dépôts en application de la Convention Etat-CDC et notamment à l'égard de toute commission parlementaire compétente.

## 11.2 PROPRIETE INTELLECTUELLE

Chaque Maître d’Ouvrage bénéficiaire d’une subvention du Programme « Ville de demain » s’engage à fournir ou à ce que soit fourni à la Caisse des Dépôts les supports résultant de la réalisation des Actions, à savoir notamment les rapports, les bilans, documents de suivi, analyses, études, le cas échéant la Note de Synthèse et autorise expressément la Caisse des Dépôts et l’Etat à les reproduire, représenter, adapter, et diffuser aux personnes ayant vocation à en connaître pour la mise en œuvre, l’évaluation et le contrôle du Programme Ville de demain, et ainsi qu’à céder l’ensemble des droits précités et ce à titre gratuit, au fur et à mesure de leur réalisation, et pour une exploitation à titre gratuit, sur tout support et par tout moyen connus et inconnus au jour de la signature de la Convention, pour la durée légale de protection des droits de propriété intellectuelle y afférents et pour le monde entier.

Chaque Maître d’Ouvrage déclare être titulaire ou qu’il sera titulaire à bonne date des droits de propriété intellectuelle nécessaires à la présente autorisation et, garantit obtenir l’ensemble des autorisations et cessions de droits nécessaires aux fins d’exécution de cet article.

Il est entendu entre les Parties que le Maître d’Ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle afférents aux résultats des Actions et que dans le cas où la Caisse des Dépôts et/ou l’Etat souhaiteraient pouvoir effectuer une exploitation des résultats des Actions, autres que celle susvisée, ledit Maître d’Ouvrage et la Caisse des Dépôts et/ou l’Etat se rapprocheront pour conclure un accord spécifique en ce sens.

S’agissant des Projets d’Investissement en fonds propres, des stipulations spécifiques sont prévues le cas échéant dans les Documents de Financement concernés.

## 11.3 NOTIFICATIONS

Toute notification requise en vertu de la Convention devra être en forme écrite et sera valablement effectuée si elle est envoyée par lettre recommandée avec demande d’avis de réception ou par télécopie confirmée le jour même par lettre recommandée avec demande d’avis de réception adressée à l’adresse suivante :

- Pour la Caisse des Dépôts : Direction Régionale Normandie de la Caisse des Dépôts et Consignations, 7bis rue Jeanne d’Arc, 76 171 Rouen Cedex.
- Pour la Métropole Rouen Normandie : 14 bis avenue Pasteur, Immeuble Norwich, BP 589, 76006 Rouen cedex 1.
- Pour la Ville de Rouen : hôtel de ville, 2 place du général De Gaulle, CS 31402, 76037 Rouen.
- Pour Rouen Normandie Aménagement : 14 bis avenue Pasteur, 76 000 Rouen.
- Pour Engie : Tour T1, 1 place Samuel de Champlain, Faubourg de l’Arche, 92 230 Paris La Défense Cedex

Tout changement d’adresse par une Partie sera notifié à l’autre Partie dans un délai de 5 (cinq) jours ouvrables à compter de la date dudit changement d’adresse. Les notifications par lettre recommandée seront considérées avoir été reçues à la date de première présentation de la lettre recommandée telle qu’indiquée sur l’avis de réception. Les notifications par télécopie confirmée par lettre recommandée seront considérées avoir été reçues à la date de première présentation de la lettre recommandée telle qu’indiquée sur l’avis de réception.

#### **11.4 CESSIION DES DROITS ET OBLIGATIONS**

Les Maîtres d'Ouvrage ne peuvent transférer sous quelque forme que ce soit, à titre onéreux ou gratuit, sans l'accord préalable écrit de la Caisse des Dépôts, les droits ou obligations découlant de la Convention.

La Caisse des Dépôts peut quant à elle librement transférer ses droits et obligations au titre de la Convention, et en particulier à l'Etat.

#### **11.5 NULLITE**

Si l'une quelconque des stipulations de la Convention s'avérait nulle au regard d'une règle de droit en vigueur ou d'une décision administrative ou judiciaire devenue définitive, elle serait alors réputée non écrite, sans pour autant entraîner la nullité de la Convention, ni altérer la validité des autres stipulations.

En cas d'annulation, de requalification d'un tribunal non mutuellement acceptée par les Parties ou d'illicéité d'une clause de la Convention, les Parties s'engagent à négocier de bonne foi la conclusion d'une clause de remplacement de portée et d'effets juridiques équivalents à la clause nulle ou illicite.

#### **11.6 INTEGRALITE DE LA CONVENTION**

Les Parties reconnaissent que la Convention et les Documents de Financement auxquels elles sont parties constituent l'intégralité de l'accord conclu entre elles et se substituent à toute offre, disposition ou accord antérieurs, écrits ou verbaux.

#### **11.7 MODIFICATION DE LA CONVENTION**

Sans préjudice du mécanisme d'adhésion et des modifications soumises aux stipulations des articles 3.2 et 3.3 aucune modification de la Convention, quelle qu'en soit la forme, ne produira d'effet entre les Parties sans prendre la forme d'un avenant dûment daté et signé entre elles.

#### **11.8 RENONCIATION**

Le fait que l'une ou l'autre des Parties ne revendique pas l'application d'une clause quelconque de la Convention ou acquiesce de son inexécution, que ce soit de manière permanente ou temporaire, ne pourra être interprété comme une renonciation par cette Partie aux droits qui découlent pour elle de ladite clause.

#### **11.9 JURIDICTION**

Tout litige concernant la validité, l'interprétation ou l'exécution de la Convention sera, à défaut d'accord amiable, soumis aux tribunaux compétents du ressort des juridictions de Paris.

Fait en six (6) exemplaires,  
À Rouen, le 15 septembre 2016,

<b>Pour la Caisse des Dépôts,</b> La Directrice Régionale Normandie, Florence Mas	<b>Pour la Métropole Rouen Normandie</b> (« l'EcoCité »), Le Président de la Métropole Rouen Normandie, Frédéric Sanchez
<b>Pour la Ville de Rouen,</b> Le Maire de la Ville de Rouen, Yvon Robert	<b>Pour Rouen Normandie Aménagement,</b> Le Directeur Général Délégué, Rémi De Nijs
<b>Pour Engie,</b> Le Président Directeur Général, Gérard Mestrallet	

➤ **En présence de :**

<b>L'Etat,</b> La préfète de région Normandie, Nicole Klein
-------------------------------------------------------------------

**ANNEXE 1 - COPIE DE LA LETTRE DE NOTIFICATION  
DE LA DECISION D'ENGAGEMENT  
A L'ECOCITE**

La présente annexe comprend la décision du Commissaire Général à l'Investissement par délégation en date du 22 décembre 2015 dont le contenu a été notifié le 22 janvier 2016 à la Métropole Rouen Normandie (dénommée « L'EcoCité ») par une lettre de la Caisse des Dépôts.

Par ailleurs, ce courrier notifie à la Métropole Rouen Normandie les recommandations et réserves émises au titre de cette décision par le Comité de Pilotage National Ville de Demain réuni en date du 17 décembre 2015. La liste de ces recommandations et réserves du Comité de Pilotage National Ville de Demain réuni en date du 17 décembre 2015 figure en annexe 6 de la présente Convention.



DIRECTION REGIONALE NORMANDIE

La Directrice

Monsieur Frédéric SANCHEZ  
Président**Métropole Rouen Normandie**  
14 bis, avenue Pasteur  
Immeuble Norwich  
BP 589  
76006 Rouen Cedex 1Références : CP 2016- 17  
Affaire suivie par : **Christian Plattier**  
Téléphone : 02 35 15 65 23  
Courriel : [christian.plattier@caissedesdepots.fr](mailto:christian.plattier@caissedesdepots.fr)

Rouen, le 22 janvier 2016

**Objet : Programme d'Investissements d'Avenir « Ville de Demain » - tranche 2.**

Monsieur le Président,

Le dossier de candidature remis en septembre 2015 par la Métropole Rouen Normandie, dans le cadre de la tranche 2 du Programme d'Investissements d'Avenir (PIA) « Ville de Demain », a fait l'objet d'une instruction approfondie de septembre à décembre 2015.

Sur la base de cette instruction, le Comité de pilotage national, lors de sa séance du 17 décembre 2015, a émis un avis accompagné de réserves et de recommandations (avis figurant en annexe 2 du présent courrier), lequel a été transmis au Commissaire général à l'investissement puis au Premier ministre pour décision. A cet effet, vous trouverez, en annexe 1 au présent courrier, la décision de sélection du Premier ministre.

Le Commissaire général à l'investissement, par courrier du 21 décembre 2015, vous a informé des actions qui ont fait l'objet de cette décision de sélection et de l'attribution d'une subvention du Programme d'Investissements d'Avenir « Ville de demain » pour un montant total maximum de 1 702 000 €.

Nous attirons votre attention sur le fait que l'article 2 de la décision du Premier ministre précise que la contractualisation ne peut intervenir qu'après la levée des éventuelles réserves formulées par le Comité de pilotage national et qu'il vous est demandé de prendre en compte, le cas échéant, les recommandations émises par le Comité de pilotage national.

.../...

Enfin, l'article 3 de cette même décision dispose que les actions sélectionnées doivent être contractualisées dans un délai de neuf mois à compter de la date de la décision de sélection.

Nous nous tenons à la disposition de vos services afin d'étudier les modalités de levée des réserves émises par le Comité de pilotage national pour les actions sélectionnées et préparer la signature de la ou des conventions « Ville de demain ».

Nous vous remercions de bien vouloir informer, en votre qualité d'entité coordinatrice de l'écocité de l'agglomération de Rouen, les différents maîtres d'ouvrage des actions sélectionnées de la décision prise par le Premier ministre et des informations complémentaires objets du présent courrier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.



Florence Mas

Annexes :

1. Décision de sélection du Premier ministre
2. Liste des réserves et des recommandations émises par le Comité de pilotage national « Ville de Demain »

Copies :

- Madame la Préfète de région
- Monsieur le Directeur régional de l'ADEME

**Annexe 1 : Décision de sélection du Premier Ministre**



PREMIER MINISTRE

Décision n° 2015-VD-14

**Le Premier ministre,**

Vu la loi n° 2010-237 du 9 mars 2010 de finances rectificative, notamment son article 8, tel que modifié par l'article 59 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014,  
Vu la convention du 28 septembre 2010 entre l'Etat et la Caisse des dépôts et consignations relative à l'action « Ville de demain »,  
Vu le décret du 13 septembre 2014 modifié portant délégation de signature (Commissariat général à l'investissement),  
Vu le dossier de candidature de l'EcoCité de Rouen relative à la seconde tranche de l'action « Ville de demain », reçu par la Caisse des dépôts et consignations le 25 septembre 2015,  
Vu l'avis favorable du comité de pilotage Investissements d'avenir « Ville de demain » du 17 décembre 2015,  
Vu l'avis du Commissariat général à l'investissement du 21 décembre 2015,

**Décide :**

**Article 1**

La Caisse des dépôts et consignations est autorisée à contractualiser sur les actions sélectionnées, indiquées dans le tableau 1 ci-joint, dans la limite d'une participation des Investissements d'avenir à hauteur de 1 702 000 €.

**Article 2**

Les contractualisations mentionnées à l'article 1 doivent :

- advenir une fois levées les réserves du comité de pilotage contenues dans l'avis susvisé ;
- inclure un engagement du maître d'ouvrage sur un démarrage effectif de l'action sélectionnée considérée, dans les 2 ans à compter de la signature du contrat considéré ;
- prendre en compte les recommandations du comité de pilotage contenues dans l'avis susvisé.

**Article 3**

Les contractualisations mentionnées aux articles 1 et 2, doivent intervenir dans un délai de neuf mois (délai franc). A défaut la présente décision devient caduque.

Fait à Paris, le 2 DEC. 2015

Pour le Premier ministre et par délégation,  
le Commissaire général à l'investissement

Louis SCHWEITZER

Tableau 1 : actions sélectionnées (la répartition de l'aide entre les actions ci-dessous est indicative)

PIA Ville de Demain - Tranche 2 - Rouen - Actions sélectionnées					
Nom de l'action	Assiette éligible	Montant de subvention d'ingénierie	Montant de subvention d'investissement	Taux d'aide en %	Montant maximum de l'aide
10.A ECOQUARTIER FLAUBERT - ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉVELOPPEMENT DURABLE	144 000 €	36 000 €		25,00%	36 000 €
10.C. LUCILINE – RIVE DE SEINE - CONCEPTION LUMIÈRE DURABLE	334 079 €		115 000 €	34,42%	115 000 €
10.D. LUCILINE – RIVE DE SEINE - GESTION DE LA BIODIVERSITÉ DANS LES NOUES	96 000 €	20 000 €		20,83%	20 000 €
10.G. ECOQUARTIER FLAUBERT - ETUDE DE MUTUALISATION DES REMBLAIS	138 000 €	69 000 €		50,00%	69 000 €
11.A. LUCILINE – RIVE DE SEINE - ACCOMPAGNEMENT DES HABITANTS DE L'ÉCOQUARTIER	24 000 €	12 000 €		50,00%	12 000 €
12.A. LUCILINE – RIVES DE SEINE - RÉSEAU DE FRAIS	434 988 €		150 000 €	34,48%	150 000 €
14.A CREA COLLECTE - CONCEPTION SUR MESURE DE LA COLLECTE DES DÉCHETS - 2015 À 2020	5 068 659 €		1 300 000 €	25,65%	1 300 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>6 239 726 €</b>	<b>137 000 €</b>	<b>1 565 000 €</b>	-	<b>1 702 000 €</b>

**Annexe 2 :**

**Liste des réserves et des recommandations émises par le Comité de pilotage national**

**« Ville de Demain »**

Annexe 2 : Ecocité de Rouen – liste des réserves et des recommandations du Comité de pilotage national « Ville de demain »

Nom de l'action	Assiette éligible	Montant de subvention d'ingénierie	Montant de subvention d'investissement	Taux d'aide en %	Montant maximum de l'aide	Recommandations	Réserves
10.A. ECOQUARTIER FLAUBERT - ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉVELOPPEMENT DURABLE	144 000 €	36 000 €		25,00%	36 000 €		Respect de la réglementation relative aux aides d'Etat.
10.C. LUCILINE - RIVE DE SEINE - CONCEPTION LUMIÈRE DURABLE	334 079 €		115 000 €	34,42%	115 000 €	Calendrier et plan de financement à revoir.	
10.D. LUCILINE - RIVE DE SEINE - GESTION DE LA BIODIVERSITÉ DANS LES NOUES	96 000 €	20 000 €		20,83%	20 000 €		
10.G. ECOQUARTIER FLAUBERT - ETUDE DE MUTUALISATION DES REMBLAIS	138 000 €	69 000 €		50,00%	69 000 €	Préciser le type de traitement des sols très pollués.	
11.A. LUCILINE - RIVE DE SEINE - ACCOMPAGNEMENT DES HABITANTS DE L'ÉCOQUARTIER	24 000 €	12 000 €		50,00%	12 000 €		
12.A. LUCILINE - RIVES DE SEINE - RÉSEAU DE FRAIS	434 988 €		150 000 €	34,48%	150 000 €		
14.A. CREA COLLECTE - CONCEPTION SUR MESURE DE LA COLLECTE DES DÉCHETS - 2015 À 2020	5 068 659 €		1 300 000 €	25,65%	1 300 000 €		
<b>TOTAL</b>	<b>6 239 726 €</b>	<b>137 000 €</b>	<b>1 565 000 €</b>	<b>-</b>	<b>1 702 000 €</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## ANNEXE 2 : DEFINITIONS

1. Les termes et expressions figurant ci-dessous auront la signification suivante :

**Action** désigne :

- (i) un projet d'ingénierie à savoir : selon le cas, une mission d'expertise, de l'assistance à maîtrise d'ouvrage ou une étude opérationnelle ou pré-opérationnelle destinée à mettre au point un Projet d'Investissement en fonds propres ou un Projet d'Investissement Subventionné tel que défini aux paragraphes (ii) et (iii) ci-après et qui sera financé partiellement par le Programme au moyen de subventions (ci-après le **Projet d'Ingénierie**),

Il est précisé que dès lors qu'une Action bénéficiant d'une subvention d'ingénierie comprend plusieurs prestations d'ingénierie, études, expertise ou assistance à maîtrise d'ouvrage, et que la Décision d'Engagement ne distingue pas ces sous-projets et alloue un montant de subvention pour le projet global, pour les besoins de la Convention (et notamment pour les modalités de versement de la subvention), le terme « Projet d'Ingénierie » désignera chacun de ces sous-projets.

- (ii) un investissement conforme au cahier des charges de l'action Ville de demain, qui sera financé partiellement par le Programme au moyen d'apports en fonds propres et quasi-fonds propres dans une logique d'investisseur avisé et qui sera en conséquence réalisé par des sociétés de projets créées entre la Caisse des Dépôts et les Maîtres d'Ouvrage concernés ou dans lesquelles la Caisse des Dépôts et les Maîtres d'Ouvrage concernés auront une participation (ci-après les **Projets d'Investissement en fonds propres**),

(iii) un investissement conforme au cahier des charges de l'action Ville de demain, qui sera réalisé par un Maître d'Ouvrage et qui sera partiellement financés par le Programme au moyen de subventions (ci-après les **Projets d'Investissement Subventionnés**) ;

**Action Sélectionnée** désigne une Action qui figure dans la Décision d'Engagement afin de bénéficier d'un financement du Programme. Elle peut être assortie de Réserves et/ou de Recommandations ;

**Action Conventiionnée** désigne une Action Sélectionnée qui est intégrée à la Convention locale *ab initio* ou par Lettre Avenant ;

**Convention** désigne la présente convention locale conclue en application de l'article 7 de la Convention Etat-CDC en ce inclus ses annexes, telle qu'elle pourra être modifiée, réitérée, ou complétée à l'avenir ;

**Convention Rénovation Énergétique** désigne la convention conclue entre l'EcoCité ou une structure choisie par elle et la Caisse des Dépôts ayant pour objet, d'une part, de préciser, pour les bâtiments appartenant à des propriétaires privés (représentés par un syndicat de copropriété ou propriétaires d'immeuble de logements), la stratégie globale de l'EcoCité en matière de rénovation énergétique et d'autre part, de préciser les modalités d'intervention du Programme relatives aux Actions Sélectionnées.

**Date de Signature** désigne la date de signature de la Convention ;

**Décision d'Engagement** désigne la décision du Premier ministre ou du Commissariat Général à l'Investissement par délégation ou du Comité opérationnel des financements, qui attribue à une Action

le bénéficiaire d'un financement du Programme (Action Sélectionnée) et dont le contenu a été notifié au Maître d'Ouvrage par une lettre du Premier ministre ou du Commissariat Général à l'Investissement ou de la Caisse des Dépôts ;

**Document de Financement** désigne :

- (i) s'agissant de financement en subvention : la Convention (en ce inclus le Règlement Financier figurant en annexe), le cas échéant la Lettre d'Avenant ainsi que tout autre document considéré comme tel par la Caisse des Dépôts et le Maître d'Ouvrage concerné ;
- (ii) s'agissant de financement en fonds propres et quasi-fonds propres : les documents liés aux apports en fonds propres et quasi-fonds propres et à la société porteuse du Projet d'Investissement en fonds propres (statuts, pacte d'actionnaires, convention d'avance en compte courant d'associé, etc.) ainsi que tout autre document considéré comme tel par la Caisse des Dépôts et le Maître d'Ouvrage concerné ;

**Document de Projet** désigne s'agissant des Projets d'Investissement en fonds propres, les principaux documents conclus pour la réalisation, la mise en œuvre de l'Action concernée, l'exploitation et la maintenance des actifs en résultant (tels que notamment les contrats de conception, construction, exploitation, maintenance, interface, etc.) ;

**Fiche Action** désigne la fiche remise par tout Maître d'Ouvrage comportant le descriptif d'une Action Sélectionnée et de ses principaux éléments établis selon le modèle figurant au cahier des charges de l'action Ville de demain. En outre, s'agissant des Actions bénéficiant d'une subvention constitutive d'une aide d'Etat, la Fiche Action devra comprendre les éléments suivants : une présentation détaillée de l'Action, des objectifs de l'Action et des résultats attendus, le lieu, la durée, le calendrier et les modalités de l'Action ; un estimatif détaillé des dépenses éligibles, avec le cas échéant la présentation du scénario contrefactuel ; la déclaration relative aux autres aides que le bénéficiaire aurait éventuellement sollicitées pour la même Action de la part des collectivités territoriales, de l'Union européenne et le cas échéant tout autre organisme public ; un plan de financement de l'Action précisant l'origine et le montant des soutiens financiers ;

**Lettre Avenant** désigne toute lettre, en la forme de l'Annexe7, par laquelle :

- (i) un Maître d'Ouvrage adhère à la Convention (article 3.2.), postérieurement à la Date de Signature ;
- (ii) le financement d'une Action Conventionnée modifiée est confirmé (article 3.3) ;
- (iii) les modifications d'une action conventionnée sont intégrées dans la convention (article 3.3)

**Maître d'Ouvrage** désigne :

- (a) de manière générale, s'agissant de toute Action Sélectionnée, (i) les maîtres d'ouvrage au titre du Projet d'Investissement Subventionné ou d'un Projet d'Ingénierie, ou (ii) les investisseurs (autres que la Caisse des Dépôts) au titre du Projet d'Investissement en Fonds Propres puis à compter de l'adhésion de la société de projet à la Convention, ladite société ;
- (b) à la Date de Signature les personnes visées dans les comparutions, autres que l'Etat et la Caisse des Dépôts ;
- (c) et postérieurement à la Date de Signature, leurs successeurs, cessionnaires et ayants-droits ainsi que toute personne qui adhérerait à la Convention en application de l'article 3.2 , en ce inclus les sociétés porteuses des Projets d'Investissement en Fonds Propres une fois celles-ci constituées ou une fois que la Caisse des Dépôts en sera associé ;

**Partie** désigne à la Date de Signature les personnes visées dans les comparutions et postérieurement leurs successeurs, cessionnaires et ayants-droits ainsi que toute personne qui adhérerait à la Convention en application de l'article 3.2 ;

**Prestataire** désigne toute personne sélectionnée par les Maîtres d'Ouvrage pour la réalisation des Actions ;

**Recommandation** désigne tout avis consultatif relatif à une Action émis par le COF ou le COPIL lors de l'examen d'une Action. Toute recommandation est notifiée au Maître d'Ouvrage. Le Maître d'Ouvrage tiendra compte, dans la mesure du possible, des recommandations qui lui sont notifiées.

**Règlement Financier** désigne le document figurant en Annexe 3.

**Réserve** désigne tout avis conforme relatif à une Action émis par le COF ou le COPIL lors de l'examen d'une Action. Toute Réserve est notifiée au Maître d'Ouvrage. Les Réserves doivent être levées par le COF ou le COPIL avant la Date de Signature de la Convention ou de la Lettre Avenant. A défaut, elles constituent une condition suspensive de la Convention ou de la Lettre Avenant.

## 2. Interprétation

Dans la Convention, sauf stipulation contraire, une référence à :

- (a) une personne inclut ses successeurs, cessionnaires et ayants droit ;
- (b) un Article, un Paragraphe ou une Annexe est une référence à un article, un paragraphe ou une annexe de la Convention ;
- (c) une référence à un document est une référence à ce document tel qu'éventuellement modifié par avenant, réitéré, ou complété ;
- (d) une Partie ne s'appliquera plus à cette Partie si elle a cessé d'être une Partie au Contrat ;
- (e) un mot au singulier doit également s'entendre au pluriel et inversement ;
- (f) un comité est sauf indication contraire, une référence à un comité de l'action Ville de demain, tel que visé dans la Convention Etat-CDC.

Les intitulés des Articles figurent pour information seulement et ne doivent pas être pris en compte dans l'interprétation de la Convention.

## ANNEXE 3 – REGLEMENT FINANCIER

Le Règlement Financier a pour objectif de compléter le cahier des charges visé dans la Convention, notamment en ce qui concerne les articles 3.6 et 4.1 relatifs aux dispositions générales pour le financement en distinguant :

- d'une part les interventions du Programme en fonds propres et quasi-fonds propres (**Partie 1**) ;  
et
- d'autre part les interventions du Programme en subventions (**Partie 2**).

### **PARTIE 1 – INTERVENTIONS EN FONDS PROPRES ET QUASI-FONDS PROPRES**

Cette partie précise les principes applicables aux interventions en fonds propres et quasi-fonds propres et plus précisément aux prises de participation qui seront réalisées par la Caisse des Dépôts au moyen du Programme « Ville de demain ».

#### **1.1 LES PRINCIPES D'INTERVENTION**

##### **1.1.1 La forme et la finalité du financement**

Les structures bénéficiaires de ces prises de participation seront de statut privé. Les sociétés d'économie mixte sont exclues, sauf exception validée par le Comité de pilotage national.

L'intervention du Programme en fonds propres et quasi-fonds propres consistera principalement à souscrire des titres financiers donnant accès directement au capital de sociétés.

A titre subsidiaire des avances en compte courant d'associé pourront être consenties.

A titre exceptionnel, d'autres formes d'intervention consistant en des entrées dans les fonds propres ou quasi fonds propres de personnes morales permettant de constituer des actifs pourront être examinées en fonction des spécificités du Projet d'Investissement en Fonds Propres.

Quant à ses finalités, la prise de participation dans un Projet d'Investissement en Fonds Propres :

- vise à entrainer ou accompagner l'initiative privée dans une démarche « d'investisseur avisé » : la participation sera minoritaire, l'objectif du Programme étant de détenir en moyenne une participation à hauteur de 35% ;
- doit permettre de réaliser un fort effet de levier (rapport entre le montant total de l'investissement et le montant des fonds propres apportés par le Programme). Le recours à l'endettement doit permettre une optimisation financière ;
- privilégie la réalisation d'une rentabilité à long terme. Le calcul de la rentabilité reposera sur les résultats de l'exploitation et/ou sur la valeur de cession de l'actif à terme ;
- doit être réalisée dans des conditions permettant à la Caisse des Dépôts d'être *pari passu* avec les autres investisseurs ;

- n'exposera pas les actionnaires ou associés à une responsabilité allant au-delà de leurs apports ;
- doit présenter un couple risque / rentabilité cohérent avec les pratiques de marché pour des opérations de même taille et de même nature ;
- est incompatible avec un financement du Programme en subvention d'investissement.

### **1.1.2. La gouvernance du Projet d'Investissement en Fonds Propres**

La gouvernance du Projet d'Investissement en Fonds Propres répondra aux caractéristiques suivantes :

- La prise de participation sera impossible dans une société cotée, ou dans une société dont des titres sont détenues par BPI France ;
- Si une société ad hoc est créée pour les besoins dudit projet, sauf exception, il s'agira d'une société de capitaux ;
- un pacte d'associés sera conclu entre les actionnaires ou associés concomitamment avec la décision de prise de participation, afin notamment de conférer à la Caisse des Dépôts les droits attachés à la protection de sa participation minoritaire et de préciser les conditions de liquidité des titres, étant précisé que le transfert des titres détenus par la Caisse des Dépôts devra être autorisé, notamment au profit de l'Etat. Des éléments complémentaires sur les clauses du pacte pourront être communiqués ultérieurement ;
- la Caisse des Dépôts participera aux organes de gouvernance de la société ad hoc, sans avoir cependant de mandat exécutif.

### **1.1.3. Le modèle économique du Projet d'Investissement en Fonds Propres**

La diversité des actions présentées au financement du Programme Ville de demain permet d'envisager plusieurs modèles économiques, dont principalement un modèle de type « investisseur immobilier », et un modèle de type « concessif ».

#### **(A) Le modèle de type « investisseur immobilier » doit présenter les principales caractéristiques suivantes :**

- maîtrise du foncier : pleine propriété de préférence, sans exclure le bail emphytéotique administratif (BEA) ou l'autorisation d'occupation temporaire (OAT) si appropriés et sécurisés ;
- réalisation en vente en l'état futur d'achèvement (VEFA), en contrat de promotion immobilière (CPI), ou exceptionnellement en maîtrise d'ouvrage directe (MOD) ;
- contrat(s) de location de l'ouvrage selon le profil « bail investisseur » (durée ferme la plus longue possible, maximisation du transfert des charges du propriétaire, indemnités de résiliation anticipée, indexation des loyers, garanties des obligations du preneur de type dépôt

de garantie, cautionnement solidaire et garantie à première demande). Lorsque l'ouvrage est monovalent, adossement à un exploitant faisant référence : la société ad hoc n'exploite pas elle-même le fonds de commerce ;

- horizon économique de 15 à 20 ans avec des hypothèses de valeur de cession des actifs.

Les éventuelles interventions en phase d'aménagement urbain ou de promotion immobilière feront, le cas échéant, l'objet de caractéristiques spécifiques et devront, en tout état de cause, se faire à risque limité pour la Caisse des Dépôts.

**(B) Le modèle de type « concessif » doit présenter les principales caractéristiques suivantes :**

- le Projet d'Investissement en Fonds Propres étant réalisé sur le domaine public et/ou via l'attribution d'une délégation de service public, le processus de dévolution doit s'inscrire dans le cadre juridique et réglementaire adapté ;
- le Projet d'Investissement en Fonds Propres sera développé selon les meilleures pratiques de financement de projet sans recours, notamment concernant l'architecture contractuelle et l'organisation des transferts de risques ;
- le risque de revenus sera supporté par la société ad hoc, qui sera dotée des fonds propres en conséquence ;
- horizon économique sur toute la durée du Projet d'Investissement en Fonds Propres (durée de la concession) avec une valeur résiduelle nulle des actifs (bien de retour).

D'autres modèles sont envisageables, notamment pour le développement de produits innovants, ou pour permettre une maîtrise affirmée du projet par la collectivité (partenariat public privé).

## **1.2 LES MODALITES D'ENGAGEMENT**

### **1.2.1. Décision d'Engagement du Premier Ministre**

Les Projets d'Investissement en Fonds Propres font l'objet d'une sélection au titre d'une Décision d'Engagement du Premier Ministre qui fixe les conditions d'octroi des financements du Programme.

### **1.2.2. Instruction complémentaire**

Dès lors que les Projets d'Investissement en Fonds Propres auront fait l'objet d'une sélection dans le cadre d'une Décision d'Engagement du Premier Ministre, les Maîtres d'Ouvrage associés ou futurs associés de la société porteuse du Projet d'Investissement en Fonds Propres concerné, devront finaliser le dossier de demande de financement afin d'arrêter le montage définitif de l'opération au terme d'un processus de négociation itératif, et ce dans le respect de la Décision d'Engagement du Premier Ministre concernée et en conformité avec le critère de l'investisseur avisé en économie de marché.

Dès lors qu'ils ne seraient pas déjà partie à la Convention, les Maîtres d'Ouvrage signeront, par ailleurs, une Lettre Avenant.

Au regard des documents qui lui seront remis par les Maîtres d'Ouvrage concernés, notamment au cours du processus susvisé, et de ses échanges avec le Maîtres d'Ouvrage concernés, la Caisse des Dépôts au terme de cette instruction complémentaire transmettra au Comité de pilotage national le document de synthèse du dossier de prise de participation.

Au regard de ce dossier, le Comité de pilotage national décidera du montant définitif du financement apporté au Projet d'Investissement en Fonds Propres concerné, dans la limite du montant permis par la Décision d'Engagement.

Tout dossier de prise de participation dont le contenu détaillé dépendra du type de l'opération envisagée et du modèle économique associé devra comprendre au terme du processus susvisé les éléments suivants, étant précisé toutefois que cette liste est non exhaustive et qu'elle pourra le cas échéant être adaptée selon l'Action concernée :

**Les éléments techniques :**

- description générale du projet technique,
- normes prises en compte, en particulier en matière de développement durable,
- descriptif détaillé de l'investissement,
- délais de réalisation et planning prévisionnel,
- procédures administratives et autorisations à obtenir,
- politique en matière d'entretien et de maintenance de l'ouvrage, de niveau d'exploitation, de sécurité et de qualité de service.

**Les éléments juridiques :**

- présentation de l'ensemble contractuel,
- présentation des modalités de passation des contrats, le cas échéant,
- présentation de la société ad hoc : composition de l'actionnariat, pacte et statuts, rôle de chacun des partenaires, moyens autres que financiers (moyens humains et techniques, organigramme, ...),
- termes et conditions des principaux sous-contrats (conception, construction, exploitation, maintenance, interface...),
- calendrier de finalisation de la prise de participation,
- présentation des autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet.

**Les éléments financiers :**

- Coûts de conception, de construction, d'exploitation, d'entretien, de maintenance ou de renouvellement : descriptif détaillé et chiffrage trimestriel ou annuel cohérent avec les caractéristiques techniques, constituant la base du plan de financement.
- Plan de financement :

- Pour le financement par fonds propres ou quasi-fonds propres :
  - identité de chacun des actionnaires ou associés,
  - montant, forme et calendrier des apports de chacun des actionnaires ou associés, projet de lettre d'engagement des futurs actionnaires ou associés à fournir des fonds propres ainsi que le montant maximum que les actionnaires ou associés s'engagent à apporter. Les actionnaires (autres que la Caisse des dépôts) préciseront en particulier la forme et le montant des soutiens complémentaires éventuellement apportés au Projet d'Investissement en Fonds Propres en cas de difficulté;
  - structure du capital ;
  - conditions de mise à disposition, de rémunération et de remboursement (éventuellement anticipé) des quasi-fonds propres,
  - politique de distribution de dividendes,
  - taux de rendement interne du projet, le calcul du TRI étant déterminé sur la base de l'ensemble des flux de trésorerie entre la société de projet et les actionnaires. Le TRI sera calculé annuellement sur toute la durée du Projet d'Investissement en Fonds Propres.
  
- Pour le financement bancaire (dette senior), principaux termes du financement dont notamment :
  - engagements des établissements financiers consultés pour le montage de l'opération,
  - type et objet de chaque dette,
  - modalités de tirage (planning, conditions préalables au tirage,...),
  - conditions financières (commissions, taux,...),
  - conditions de remboursement.

Il est précisé que la Caisse des Dépôts ne pourra être amenée à consentir aux banques des garanties ou autres engagements ayant pour effet de l'engager au-delà des montants d'intervention validés par le Premier ministre ou selon des modalités non autorisées aux termes de la Convention Etat-CDC.

- Hypothèses économiques du modèle : profil de revenus, détermination des principaux risques, élaboration de scénarios dégradés. Eléments d'analyse justifiant les hypothèses. Recours éventuel à un auditeur externe pour une mission d'audit indépendante.
  
- Modèle financier : les conditions de réalisation du modèle seront à définir (intervention si besoin de conseils financiers pour le développement, missions d'audit externe pour la

certification). Le modèle doit présenter les bilans et comptes de résultat et les tableaux de trésorerie prévisionnels sur l'ensemble de l'horizon d'investissement.

- Hypothèses comptables et fiscales du modèle financier.
- Tests de robustesse du modèle financier, avec notamment l'identification des seuils de résistance.

Le montant définitif de la prise de participation est décidé par le Comité de pilotage national conformément à l'article 2.4 de la Convention Etat-CDC après examen du document de synthèse préparé par la Caisse des Dépôts. Certaines des pièces listées ci-dessus pourront y être annexées selon la nature et le modèle économique du projet.

### **1.3. FORMALISATION DE L'ACCORD DES ACTIONNAIRES OU ASSOCIES ET DE LA CAISSE DES DEPOTS**

Après décision sur le montant définitif de la prise de participation par le Comité de pilotage national, la formalisation de l'accord des actionnaires ou associés du projet et de la Caisse des Dépôts se concrétise dans différents documents dont notamment :

- les statuts de la société ad hoc ;
- un pacte d'actionnaires ou d'associés.

### **1.4. MODALITES D'APPORT EN CAPITAL DES SOCIETES – SUIVI - ENGAGEMENTS**

Le pacte d'actionnaire qui sera conclu entre la Caisse des Dépôts et les autres associés de la société de projet précisera notamment :

- (i) les modalités de versement à ladite société du financement du Programme ;
- (ii) les modalités spécifiques de suivi, de gouvernance et de reporting.

## **PARTIE 2 – SUBVENTIONS**

Cette partie précise les principes applicables aux interventions en subvention qui seront réalisées par la Caisse des Dépôts au moyen du Programme.

En application de l'article 7 de la Convention Etat-CDC, les subventions consenties au moyen de l'enveloppe du Programme sont régies par :

- (i) la Convention ;
- (ii) le Règlement Financier ;
- (iii) le cas échéant la Lettre Avenant concernée ;

Il est précisé en tant que de besoin que s'agissant d'une même Action, les termes d'une Lettre Avenant prévalent sur ceux de la Convention.

## **2.1. PRINCIPES D'INTERVENTION**

### **2.1.1. Bénéficiaires**

Les bénéficiaires des subventions sont les Maîtres d'Ouvrage publics ou privés des Actions Sélectionnées conformément à une Décision d'Engagement et qui sont parties à la Convention à la Date de Signature ou qui le deviennent par signature postérieure d'une Lettre Avenant.

### **2.1.2 .Modalités d'engagement des fonds au profit d'une Action**

La Caisse des Dépôts engage les fonds au profit d'une Action Sélectionnée, sur le fondement de la Décision d'Engagement applicable, conformément aux termes de la Convention, du Règlement Financier et le cas échéant de la Lettre Avenant relative à ladite Action.

Le Maître d'Ouvrage ne peut conclure la Convention ou selon le cas y adhérer qu'après remise à la Caisse des Dépôts de l'ensemble des documents, satisfaisants en la forme et au fond, listé ci-dessous :

1. s'agissant de personne de droit privé, une présentation du Maître d'Ouvrage accompagnée de tout document permettant d'attester de son existence et de sa solidité financière (ex : extrait K-Bis de moins de 3 mois, bilans et comptes de résultats des 3 derniers exercices échus, certificat de non-faillite, statuts) ;
2. s'agissant d'un organisme public, l'extrait du Journal Officiel instituant l'établissement public ;
3. s'agissant d'une association ou d'une fondation, l'extrait du J.O. publiant la constitution de l'association ou fondation, le récépissé de dépôt à la Préfecture, les statuts de l'association ou de la fondation, la liste des personnes responsables (administrateurs, membres du Bureau), les PV des dernières assemblées générales, les états financiers des 3 derniers exercices ;
4. une copie certifiée conforme par un représentant habilité des autorisations sociales ou autres autorisations requises pour conclure les Documents de Financements et exécuter ses obligations à ce titre ainsi que des pouvoirs de toute personne signant ces documents en son nom et pour son compte ;
5. une Fiche Action dûment complétée ;
6. le cas échéant, les éléments permettant de lever les réserves.

S'agissant de la vérification de la conformité à la réglementation européenne, dès lors que ces documents et informations n'auraient pas déjà été communiqués à la Caisse des Dépôts :

7. le dossier de demande de subvention ;
8. si la subvention n'est pas une aide *de minimis*, la Fiche Action comprenant : une présentation détaillée de l'Action, des objectifs de l'Action et des résultats attendus, le lieu, la durée, le calendrier et les modalités de l'Action, un estimatif détaillé des Dépenses Eligibles et des coûts admissibles de l'opération, avec le cas échéant la présentation du scénario contrefactuel, la déclaration relative aux autres aides que le bénéficiaire aurait éventuellement sollicitées pour la même Action de la part des collectivités territoriales, de l'Union européenne et le cas

échéant tout autre organisme public, un plan de financement de l'Action précisant l'origine et le montant des soutiens financiers ;

9. si la subvention est une aide *de minimis*, une déclaration du fait que le montant total des aides *de minimis* que le Maître d'Ouvrage a reçues au cours des deux précédents exercices fiscaux et de l'exercice fiscal en cours, n'excède pas, en montant cumulé, 200 000 € ;
10. la déclaration PME dûment remplie, le cas échéant ;
11. toute autre information utile.

La Caisse des Dépôts se réserve le droit de demander au Maître d'Ouvrage tout document qu'elle estimera utile aux fins d'examiner la compatibilité de l'aide vis-à-vis du Régime d'aides d'Etat applicable.

### **2.1.3. Réalisation d'une Action**

#### **(A) Calendrier de réalisation**

Les travaux nécessaires à la réalisation d'une Action doivent débuter et être achevés conformément :

- (i) au calendrier figurant en Annexe de la Fiche Action concernée ; et
- (ii) aux termes de l'Article 4.1 (i) de la Convention : en tout état de cause, les travaux relatifs à un Projet d'Investissement Subventionné doivent démarrer dans les deux (2) ans à compter de la signature de la Convention ou selon le cas de la Lettre Avenant concernée et les prestations relatives à un Projet d'Ingénierie doivent démarrer dans le délai de douze (12) mois sauf dispositions contraires précisées dans la Décision d'Engagement à compter de la signature de la Convention ou selon le cas de la Lettre Avenant concernée.

Le démarrage des travaux est matérialisé par un ordre de service de travaux ou tout document administratif équivalent. Le démarrage de la prestation d'ingénierie est matérialisé par la notification du marché ou tout document administratif équivalent.

#### **(B) Financement d'une Action**

Il est rappelé qu'aux termes de la Convention Etat-CDC, le financement d'une Action par le Programme est nécessairement partiel et s'inscrit dans le cadre d'un cofinancement avec le Maître d'Ouvrage de ladite Action. A ce titre, le coût de l'Action est financé (i) au moyen de la subvention consentie au titre du Programme et (ii) des autres financements indiqués dans la Fiche Action concernée.

#### **(C) Prestataires**

Dès lors qu'il a recours à des prestataires, le Maître d'Ouvrage sélectionnera sous sa responsabilité, pour la réalisation de son ou ses Actions Sélectionnées, un ou plusieurs Prestataires et ce dans le respect des règles applicables à la commande publique dès lors qu'elles lui sont applicables. Le Maître d'Ouvrage devra s'assurer de ne pas répercuter en tout ou partie la subvention du Programme à ses Prestataires : pour cela, le ou les Prestataires seront rémunérés par le Maître d'Ouvrage au prix du marché.

En aucun cas, la Caisse des Dépôts ne pourra être tenue d'une quelconque contribution au paiement du ou des Prestataires, ni en être solidairement tenue au paiement, ni être considérée comme garante, à un quelconque titre du paiement de toute somme due aux Prestataires.

## **(D) Suivi et contrôle de la réalisation d'une Action Conventiionnée**

Le Maître d'Ouvrage s'engage à mener à bien son ou ses Actions conventionnées et à assurer le suivi et le contrôle de cette réalisation et des opérations et Prestataires concernés conformément :

- (i) à la Fiche Action annexée selon le cas à la Convention ou à la Lettre Avenant concernée ;
- (ii) aux termes de la Convention et du Règlement Financier.

Ces activités sont réalisées dans le respect de la Convention, du Règlement Financier et le cas échéant de la Lettre Avenant de la réglementation européenne en matière d'aides d'Etat et des dispositions légales et réglementaires nationales applicables.

## **2.2. MODALITES DE LA SUBVENTION**

### **2.2.1. Dépenses éligibles à la Subvention**

#### **(A) Projet d'Ingénierie**

L'assiette retenue pour le calcul d'une subvention destinée à financer un Projet d'Ingénierie correspond aux dépenses réellement engagées par le Maître d'Ouvrage pour la réalisation de la prestation concernée. Conformément au cahier des charges- Ville de demain, sont prises en compte pour la détermination de l'assiette les dépenses TTC.

La Subvention d'ingénierie lorsqu'elle est constitutive d'une aide d'Etat, est compatible avec le Régime d'aides d'Etat SA.42457 et en particulier s'agissant de la définition de l'assiette des coûts admissibles.

Le montant de l'assiette retenue pour une Action Conventiionnée est indiqué en annexe selon le cas de la Convention ou de la Lettre Avenant relative à ladite Action.

#### **(B) Projet d'Investissement Subventionné**

L'assiette retenue pour le calcul d'une subvention destinée à financer un Projet d'Investissement Subventionné correspond aux dépenses réellement engagées par le Maître d'Ouvrage pour la réalisation de l'Action concernée.

Conformément au cahier des charges Ville de demain, sont prises en compte pour la détermination de l'assiette les dépenses HT.

L'assiette éligible est conforme à celle définie par le Régime d'aides d'Etat applicable et sera précisée selon le cas en annexe de la Fiche Action annexée à la Convention ou dans la Lettre Avenant.

Seules les dépenses d'investissement sont à prendre en compte, à l'exclusion des dépenses de fonctionnement ou d'exploitation.

Sont notamment exclus de cette assiette :

- (i) les frais de maîtrise d'ouvrage ;
- (ii) le temps passé par les salariés du Maître d'Ouvrage préalablement à la sélection de l'Action concernée ;
- (iii) les dépenses réalisées antérieurement au dépôt du dossier de demande de financement du Programme.

### **2.2.2. Montant de la Subvention**

#### **A) Principes**

Le montant de la subvention se situe au maximum à 35% pour l'investissement et à 50% pour l'ingénierie du montant total, respectivement HT et TTC, de l'assiette prise en considération.

Le taux de subvention sera déterminé en fonction :

- du niveau de performance et d'innovation de l'Action ;
- des conditions d'équilibre ou de faisabilité économique de l'Action ;
- le cas échéant, des conditions exigées par le Régime d'aides d'Etat applicable au regard de l'assiette des coûts admissibles et des taux d'intensité d'aide maximale (en particulier, en fonction des plafonds d'intensité d'aide maximale et du statut de petite, moyenne ou grande entreprise du Maître d'Ouvrage bénéficiaire au sens de la Recommandation 2003/361/CE de la Commission européenne).

Ce taux est celui contractualisé, selon le cas, dans la présente Convention ou dans la Lettre Avenant.

#### **B) Modalités d'évolution du montant de subvention**

L'examen de toute demande d'évolution à la baisse du montant d'une subvention figurant dans la Décision d'Engagement est subordonné à la remise par le Maître d'Ouvrage à la Caisse des Dépôts des documents suivants :

1. un courrier indiquant l'évolution de la subvention demandée et le plan de financement de la fiche technique actualisé ;
2. une présentation actualisée du descriptif de l'Action, des objectifs poursuivis, et des résultats attendus,
3. un estimatif détaillé actualisé des coûts admissibles de l'opération, avec le cas échéant la présentation du scénario contrefactuel permettant de justifier l'ajustement du montant de la subvention au regard notamment du Régime d'aides d'Etat applicable,
4. un plan de financement actualisé de l'Action.

### **2.2.3. Modalités de versement de la subvention**

Sous réserve du respect des engagements du Maître d'Ouvrage au titre des Documents de Financement, la subvention est versée au Maître d'Ouvrage dans les conditions suivantes.

#### **(A) Subvention relative à des Projets d'Ingénierie**

A titre préalable, il est précisé s'agissant des Projets d'Ingénierie constitutifs d'une même Action aux termes d'une Décision d'Engagement et bénéficiant donc d'une même subvention, que pour les besoins du présent paragraphe (A) le terme « subvention » désigne non pas la totalité de la subvention consentie à l'Action concernée par Décision d'Engagement mais la part de la subvention allouée à chacun de ces Projets d'Ingénierie telle qu'elle résulte selon le cas aux articles 3.1. de la Convention ou de la Lettre Avenant concernée.

(a) Premier versement

Sur appel de fonds du Maître d’Ouvrage, un premier versement de la subvention pourra être réalisé après signature selon le cas de la Convention ou de la Lettre Avenant. Ce versement ne pourra pas excéder cinquante pour cent (50 %) du montant contractualisé selon le cas dans la Convention ou la Lettre Avenant.

Le premier versement au titre d’un Projet d’Ingénierie est conditionné à la remise préalable par le Maître d’Ouvrage à la Caisse des Dépôts :

- d’un appel de fonds signé par un représentant habilité du Maître d’Ouvrage ;
- du cahier des charges du Projet d’Ingénierie (ou tout document équivalent) ;
- d’un justificatif attestant du démarrage effectif du Projet d’Ingénierie (notification du marché ou tout document administratif équivalent) et identifiant le Prestataire retenu par le Maître d’Ouvrage ;
- des renseignements administratifs et financiers nécessaires au versement (dont coordonnées bancaires du Maître d’Ouvrage, habilitation de la personne à le représenter et ayant signé l’appel de fonds).

(b) Versement du solde

Concernant le solde de la subvention, ou de la partie de la subvention allouée à un projet d’Ingénierie, son versement est conditionné à la remise par le Maître d’Ouvrage à la Caisse des Dépôts ;

- d’un appel de fonds signé par un représentant habilité du Maître d’Ouvrage, dans un délai maximum de 12 mois à compter de la date d’achèvement du projet indiqué dans le calendrier prévisionnel, dont une version actualisée sera si nécessaire transmise à la Caisse des Dépôts antérieurement à la date d’achèvement initialement prévue ;
- de la Note de Synthèse visée à l’Article 4.3 de la Convention ;
- des livrables des prestations (rapports, bilans, analyses, études) ;
- d’un état récapitulatif détaillé des dépenses payées depuis le début de la prestation subventionnée, détaillant notamment les dépenses éligibles, certifié selon le cas par un agent comptable, le responsable financier du Maître d’Ouvrage privé ou éventuellement un expert-comptable ou commissaire aux comptes ;
- du plan de financement définitif du Projet d’Ingénierie et d’un état des versements effectués par les cofinanceurs publics et privés du Projet d’Ingénierie ;
- à la demande de la Caisse des Dépôts, si celle-ci l’estime nécessaire, les factures correspondantes et le récapitulatif des dépenses certifiés selon le cas par un commissaire aux comptes, un expert-comptable ou un agent comptable.

Le montant total des versements réalisés au profit du Maître d’Ouvrage au titre du Projet d’Ingénierie ne pourra en toute hypothèse être supérieur au plus faible des montants suivants :

- (i) le montant de subvention contractualisé figurant selon le cas dans la Convention ou dans la Lettre Avenant concernée ;
- (ii) le montant égal au produit (a) du taux de subvention contractualisé figurant, selon le cas, dans la Convention ou la Lettre Avenant concernée (b) par le montant total définitif des dépenses éligibles relatives au Projet d'Ingénierie concerné effectivement encourues et constatées, tel que ce montant résulte de l'état récapitulatif des dépenses établi par le Maître d'Ouvrage et certifié selon le cas par un agent comptable, le responsable financier du Maître d'Ouvrage privé ou éventuellement un expert-comptable ou commissaire aux comptes.

Le Maître d'Ouvrage reversera le cas échéant à la Caisse des Dépôts les montants trop perçus dans un délai de soixante (60) jours calendaires à compter de la notification qui lui sera adressée par la Caisse des Dépôts à cet effet.

En outre, il est précisé en tant que de besoin que dès lors que l'intégralité du montant maximum de subvention alloué à un Projet d'Ingénierie (tel qu'indiqué selon le cas dans la Convention ou la Lettre Avenant concernée) n'aura pas été utilisée par le Maître d'Ouvrage, l'engagement de la Caisse des Dépôts de verser la part non utilisée sera annulé et ce montant ne pourra en conséquence bénéficier à une autre Action du Maître d'Ouvrage.

## **(B) Subvention relative à des Projets d'Investissement Subventionnés**

### **(a) Premier versement**

Sur appel de fonds du Maître d'Ouvrage, un premier versement de la subvention pourra être réalisé. Ce versement ne pourra pas excéder 30 % du montant de subvention contractualisée indiqué selon le cas dans la Convention ou la Lettre Avenant.

Le premier versement est conditionné à la remise préalable par le Maître d'Ouvrage à la Caisse des Dépôts :

- d'un appel de fonds signé par un représentant habilité du Maître d'Ouvrage ;
- de la justification du commencement de réalisation du Projet d'Investissement Subventionné concerné en transmettant à la Caisse des Dépôts un ordre de service de démarrage de travaux ou tout document administratif équivalent;
- des renseignements administratifs et financiers nécessaires au versement de l'aide (dont coordonnées bancaires du Maître d'Ouvrage) habilitation de la personne à le représenter et ayant signé l'appel de fonds).

### **(b) Versements intermédiaires**

Des versements intermédiaires pourront être effectués sur appel de fonds du Maître d'Ouvrage.

Le premier versement intermédiaire pourra être effectué lorsque le montant cumulé des Dépenses Eligibles payées, telles que ressortant des justificatifs accompagnant l'appel de fonds, pondérées par le taux de subvention déterminé conformément à l'Article 2.2.2.(A), sera supérieur au montant du premier versement de la subvention contractualisé figurant, selon le cas, dans la Convention ou la Lettre Avenant concernée.

Le montant total des versements intermédiaires et du premier versement est plafonné à 70 % du montant de subvention contractualisée résultant de, selon le cas la Convention ou la Lettre Avenant concernée.

Les versements intermédiaires sont conditionnés à la remise par le Maître d'Ouvrage à la Caisse des Dépôts ;

- d'un appel de fonds signé par le Maître d'Ouvrage ;
- d'un état récapitulatif détaillé des dépenses payées objet de l'appel de fonds portant sur la période débutant au précédent appel de fonds et se terminant à la date du nouvel appel de fonds ; cet état récapitulatif sera certifié selon le cas par un agent comptable, le responsable financier du Maître d'Ouvrage privé ou éventuellement un expert-comptable ou commissaire aux comptes ;
- du rapport d'avancement de l'Action présentant : le descriptif des travaux réalisés, le niveau de réalisation de chacune des tâches prévues dans la Fiche Action, les éventuelles différences constatées par rapport à la Fiche Action et/ou l'Annexe financière, les éventuelles difficultés rencontrées ;
- à la demande de la Caisse des Dépôts, si celle-ci l'estime nécessaire, les factures correspondantes et le récapitulatif des dépenses certifiés selon le cas par un commissaire aux comptes, un expert-comptable ou un agent comptable.

(c) Versement du solde

Sur appel de fonds du Maître d'Ouvrage, le versement du solde de la subvention pourra être réalisé après remise par le Maître d'Ouvrage à la Caisse des Dépôts des documents dont la liste figure ci-dessous :

- d'un appel de fonds signé par un représentant habilité du Maître d'Ouvrage, dans un délai maximum de 12 mois à compter de la date d'achèvement du projet indiqué dans le calendrier prévisionnel, dont une version actualisée sera si nécessaire transmise à la Caisse des Dépôts antérieurement à la date d'achèvement initialement prévue ;
- un document attestant de l'achèvement du Projet d'Investissement Subventionné ;
- un état récapitulatif détaillé des dépenses payées depuis le début de la réalisation du Projet d'Investissement Subventionné, détaillant notamment les dépenses éligibles, certifié selon le cas par un agent comptable, le responsable financier du Maître d'Ouvrage privé ou éventuellement un expert-comptable ou commissaire aux comptes ;
- un plan de financement définitif du Projet et d'un état des versements effectués par les cofinanceurs du Projet portant le cachet du Maître d'Ouvrage ;
- un rapport final présentant : le descriptif des travaux réalisés, les éventuelles différences constatées par rapport à la Fiche Action et/ou l'Annexe financière, les éventuelles difficultés rencontrées, les enseignements sur les méthodes de travail, les éléments reproductibles du projet ;

- à la demande de la Caisse des Dépôts, si celle-ci l'estime nécessaire, les factures correspondantes et le récapitulatif des dépenses certifiés selon le cas par un commissaire aux comptes, un expert-comptable ou un agent comptable.

Le montant total des versements réalisés au profit du Maître d'Ouvrage au titre de l'Action concernée ne pourra en toute hypothèse être supérieur au plus faible des montants suivants :

- (i) le montant de subvention contractualisé figurant selon le cas dans la Convention ou la Lettre Avenant concernée ;
- (ii) le montant égal au produit (a) du taux de subvention contractualisé figurant, selon le cas, dans la Convention ou la Lettre Avenant concernée (b) par le montant total définitif des dépenses éligibles relatives à l'Action concernée effectivement encourues et constatées, tel que ce montant résulte de l'état récapitulatif des dépenses établi par le Maître d'Ouvrage et certifié selon le cas par un agent comptable, le responsable financier du Maître d'Ouvrage privé ou éventuellement un expert-comptable ou commissaire aux comptes.

Le Maître d'Ouvrage reversera le cas échéant à la Caisse des Dépôts les montants trop perçus dans un délai de soixante (60) jours calendaires à compter de la notification qui lui sera adressée par la Caisse des Dépôts à cet effet.

En outre, il est précisé en tant que de besoin que dès lors que l'intégralité du montant maximum de subvention alloué à une Action n'aura pas été utilisée par le Maître d'Ouvrage, l'engagement de la Caisse des Dépôts de verser la part non utilisée sera annulé et ce montant ne pourra en conséquence bénéficier à une autre Action du Maître d'Ouvrage.

#### **(C) Réalisation des versements**

Les paiements sont effectués par virements bancaires sur le compte du Maître d'Ouvrage dont les coordonnées ont été fournies lors de la demande du premier acompte.

#### **(D) Suspension, restitution des versements**

La Caisse des Dépôts peut être amenée à suspendre ou à demander la restitution des versements, en cas de Manquement par le Maître d'Ouvrage.

En cas de non renseignement des indicateurs à bonne date (article 10.1 (vi) de la Convention), le versement de toute Subvention relative à un Projet d'investissement sera suspendu lorsque plus de 80% du montant de ladite subvention aura été versé.

#### **(E) TVA**

Les subventions ne sont pas soumises à la TVA.

En effet, la Subvention qui ne représente pas la contrepartie d'une prestation de service ou la livraison d'un bien au profit de la partie versante et qui ne constitue pas le complément du prix d'une telle opération n'est pas imposable à la TVA.

### **2.3.3. GESTION DE LA SUBVENTION - OBLIGATIONS COMPTABLES**

Le Maître d'Ouvrage s'engage à mobiliser tous moyens nécessaires pour assurer sous sa responsabilité la bonne gestion de la subvention dans le respect de la réglementation européenne notamment celles relatives aux aides d'Etat et des dispositions nationales applicables.

A ce titre, il collecte les pièces justificatives correspondantes et s'assure de l'engagement et du paiement effectif des autres modes de financements mobilisés sur l'Action.

Il assure, notamment par une comptabilité analytique, une traçabilité des flux financiers (entrées et sorties) liés à la gestion de la subvention.

Il fait figurer dans sa comptabilité tous les éléments nécessaires à l'évaluation précise des Dépenses Eligibles et des emplois effectués à raison de la subvention (factures externes ou documents analytiques internes), ces éléments devant être certifiées exactes par son commissaire aux comptes, un expert-comptable ou son agent comptable ou équivalent.

Enfin, à l'issue de chaque Projet d'Investissement Subventionnés ou Projet d'Ingénierie, le Maître d'Ouvrage concerné s'engage à fournir à la Caisse des Dépôts, tous documents et justificatifs ayant pour objet la description des opérations comptables qui attestent de la conformité de l'utilisation de la subvention. Ainsi en particulier, lorsque l'Action aura été réalisée, dès lors le Maître d'Ouvrage est une personne morale de droit privé, il s'engage à fournir à la Caisse des Dépôts, tous documents et justificatifs ayant pour objet la description des opérations comptables qui attestent de la conformité de l'utilisation de la subvention, conformément aux dispositions de l'article 10 de la loi n°2000-321 du 12 avril 2000



## ANNEXE 4 – DESCRIPTION DU PROJET GLOBAL DE L'ÉCOCITÉ

La présente annexe à la Convention détaille la stratégie de développement durable de la Métropole Rouen Normandie socle du projet écocité de la métropole rouennaise ainsi que les projets urbains intégrés des trois périmètres opérationnels de l'écocité de la Métropole Rouen Normandie. Ces éléments constituent le projet global de l'écocité de la Métropole Rouen Normandie (appelée aussi « écocité de l'agglomération de Rouen » ou « écocité de la métropole de Rouen »).

### **I). STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DURABLE, SOCLE DU PROJET ECOCITE DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE :**

#### **(1.1) Présentation du diagnostic partagé et des enjeux du territoire (synthèse)**

La Métropole Rouen Normandie (71 communes, 493 000 habitants) est un pôle urbain doté de fonctionnalités et d'équipements de premier plan. L'influence de l'agglomération rayonne sur un bassin d'emploi de 750 000 habitants, faisant de ce territoire la 12<sup>ème</sup> aire urbaine française (2010).

La métropole rouennaise est forte de nombreux atouts : une position clé – à l'intersection des axes routiers et ferroviaires du Nord-Ouest - sur l'axe Seine, corridor de développement économique et touristique entre Paris et l'estuaire, un secteur industriel puissant, une filière portuaire dynamique, un tissu de commerces et de PME-PMI diversifié, des savoir-faire reconnus dans le domaine des hautes technologies (écotechnologies, santé, numérique, automobile...), une population jeune, une université et des grandes écoles intégrées dans la Communauté d'Universités et d'Établissements Normandie Université, un patrimoine naturel et culturel d'une grande richesse. Elle peut aussi compter sur des coopérations renforcées avec ses partenaires naturels, au premier plan desquels figurent la Région Haute-Normandie, le Département de Seine-Maritime et la Ville de Rouen. Elle développe par ailleurs une coopération active avec le Grand Port Maritime de Rouen, acteur économique majeur de son territoire.

#### **(1.2) Présentation de la stratégie d'ensemble :**

Reposant sur un diagnostic partagé de territoire, la stratégie de développement urbain durable de la Métropole s'attache à répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux auxquels est confronté son territoire, en conformité avec les cinq finalités de la Stratégie Nationale de Développement Durable édictée par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. La Métropole fait donc des trois piliers qui définissent le développement durable une opportunité de développement de son territoire, permettant :

- une attractivité renforcée, tant sur le plan économique (accompagnement des mutations et du renouveau industriel, action en faveur de l'implantation d'activités économiques innovantes et de l'accélération de la dynamique tertiaire, développement du tourisme et soutien à la filière agricole de proximité), qu'en matière de cadre de vie.
- une consommation des ressources maîtrisée ; il s'agit de réduire son empreinte écologique et de favoriser l'évolution des comportements et des pratiques sur son territoire
- une mixité sociale et une cohésion territoriale garanties.

La transformation de la Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA) en Métropole Rouen Normandie depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015 s'inscrit dans la continuité du regroupement conclu en 2010 et du travail accompli depuis ; elle obéit à trois grands principes, poursuit trois principaux objectifs :

- Proximité et efficacité : en organisant de manière plus cohérente et plus lisible la répartition des compétences, pour une communauté plus simple et plus économe. Une saine gestion financière et la maîtrise de l'endettement d'une part, la préservation et le renforcement de la force de frappe en matière d'investissements d'autre part sont les conditions pour préparer l'avenir.
- Solidarité : aller plus loin dans l'intégration et l'harmonisation communautaires est le moyen de construire un territoire plus solidaire et plus équilibré.
- Attractivité et rayonnement : en donnant de nouveaux outils et moyens d'actions à la Métropole, le passage en métropole représente une opportunité stratégique pour rendre notre territoire plus attractif (faire venir davantage d'investissements, d'actifs, de qualifications), plus compétitif (c'est-à-dire plus performant dans les échanges économiques internationaux). En se développant, la Métropole contribuera ainsi au développement de toute la Région.

Issu du diagnostic de territoire et s'inscrivant dans la continuité des politiques antérieurement engagées, ce projet met en synergie l'ensemble des actions menées par la Métropole : les grands documents stratégiques (SCoT, PLUi, PDU, PLH, PCAET), les politiques publiques qui constituent le noyau dur des compétences de la collectivité, les grands projets - au sens de grands équipements et de projets d'aménagement urbain et de mobilité circonscrits dans l'espace -, les chantiers transversaux aussi, grands travaux emblématiques et mobilisateurs. Il bénéficie d'une importante concertation, tant interne et technique qu'avec les différents acteurs du territoire, dans le cadre de la réalisation des documents de planification et de programmation et de l'élaboration des politiques contractuelles.

Ce projet métropolitain, marqueur des politiques de développement de la Métropole, s'inscrit dans une dynamique plus large de développement de la vallée de la Seine : elle se traduit notamment par le projet de ligne nouvelle Paris Normandie, les colloques annuels Paris-Rouen-Le Havre qui ont créé une dynamique de travail commun sur certains secteurs précis (économie, enseignement supérieur et recherche, tourisme, culture et patrimoine, transports et mobilité) ou encore la mission de développement de la vallée de la Seine, façade maritime du Grand Paris. La Métropole participe donc du vaste travail de structuration des territoires traversés par la Seine en faveur d'un puissant maillage économique et logistique, dans une dynamique soutenue par la présence de pôles de compétitivité nationaux et une forte implication locale. L'« axe Seine », porteur d'une modification de la perception et des rapports qu'entretiennent Rouen et son fleuve – comme de ceux que Paris entretient avec la mer - devient ainsi un axe majeur de développement de la métropole rouennaise.

Le projet métropolitain de la Métropole s'attache à poursuivre cinq grandes finalités (autour desquelles sont définies des orientations prioritaires pour chacune des compétences de la collectivité) :

- |                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ➤ <i>développer l'attractivité du territoire (I)</i>                                                                    |
| ➤ <i>aménager et développer le territoire durablement (II)</i>                                                          |
| ➤ <i>renforcer la cohésion sociale et territoriale (III)</i>                                                            |
| ➤ <i>garantir la qualité des relations et des services rendus à la population, aux communes et aux partenaires (IV)</i> |
| ➤ <i>assurer une gestion performante et sécurisée des ressources de la Métropole (IV)</i>                               |

avec cinq objectifs transversaux qui constituent le fil rouge de l'action – de telle sorte que l'ensemble des projets répondant aux grandes finalités doit également contribuer et concourir à la réalisation de ces objectifs :

- *Développer l'emploi*
- *Améliorer la qualité de vie*
- *Renforcer la fierté d'appartenance à la Métropole (territoire et institution)*
- *Réduire l'empreinte écologique du territoire*
- *Prendre en compte les risques et le changement climatique*

Ainsi, la Métropole construit son projet autour de trois valeurs, se déclinant ensuite en dix ambitions :

La Métropole Rouen Normandie sera d'abord la métropole **dynamique**, acteur de référence – en étroite articulation avec la Région – d'une croissance solide et d'une nouvelle prospérité. La réussite d'un territoire repose en grande partie sur ses performances économiques. Parce que l'emploi est aussi la première condition de la qualité de vie, le dynamisme économique est la priorité numéro 1 de la Métropole. Confrontée au défi de son insertion dans la mondialisation, la Métropole doit réussir la mutation économique de son territoire en vallée de Seine, en renforçant son attractivité – faire venir davantage d'investissements, d'actifs, de qualification – et sa compétitivité.

Deuxième grande valeur, la **responsabilité**, dans toutes ses dimensions : devant la société – c'est l'impératif de construire une Métropole solidaire, inclusive, dans laquelle tout le monde a sa place – et devant l'environnement, parce que réduire l'empreinte écologique du territoire, de ses activités et de son développement, en relevant les défis du changement climatique est un devoir : responsable des politiques d'aménagements et des grands services publics du quotidien, la Métropole est en première ligne pour préserver et créer un cadre de vie de qualité pour tous ses habitants.

Troisième valeur, la **singularité** : la Métropole Rouen Normandie doit travailler pour conserver, renforcer et valoriser ce qui fait d'elle une métropole unique, son identité. Parce qu'elle contribue à la qualité de la vie, cette singularité est l'un des moyens de la réussite, une condition de l'attractivité et du rayonnement du territoire rouennais. Elle est le socle de l'identité territoriale, d'un sentiment d'appartenance partagé sans lequel il n'est pas de véritable société métropolitaine, parce que bien vivre n'est pas qu'une question de qualité de vie mais aussi de sens.

Avec ce triptyque de valeurs, auquel il convient d'en ajouter un second (citoyenneté, proximité, efficacité) qui s'exprimera au travers de l'exemplarité de la Métropole, le projet métropolitain dessine une perspective de progrès pour son territoire ; il propose, avec lucidité et volontarisme, un dessein fédérateur pour le territoire : réussir la métropolisation.

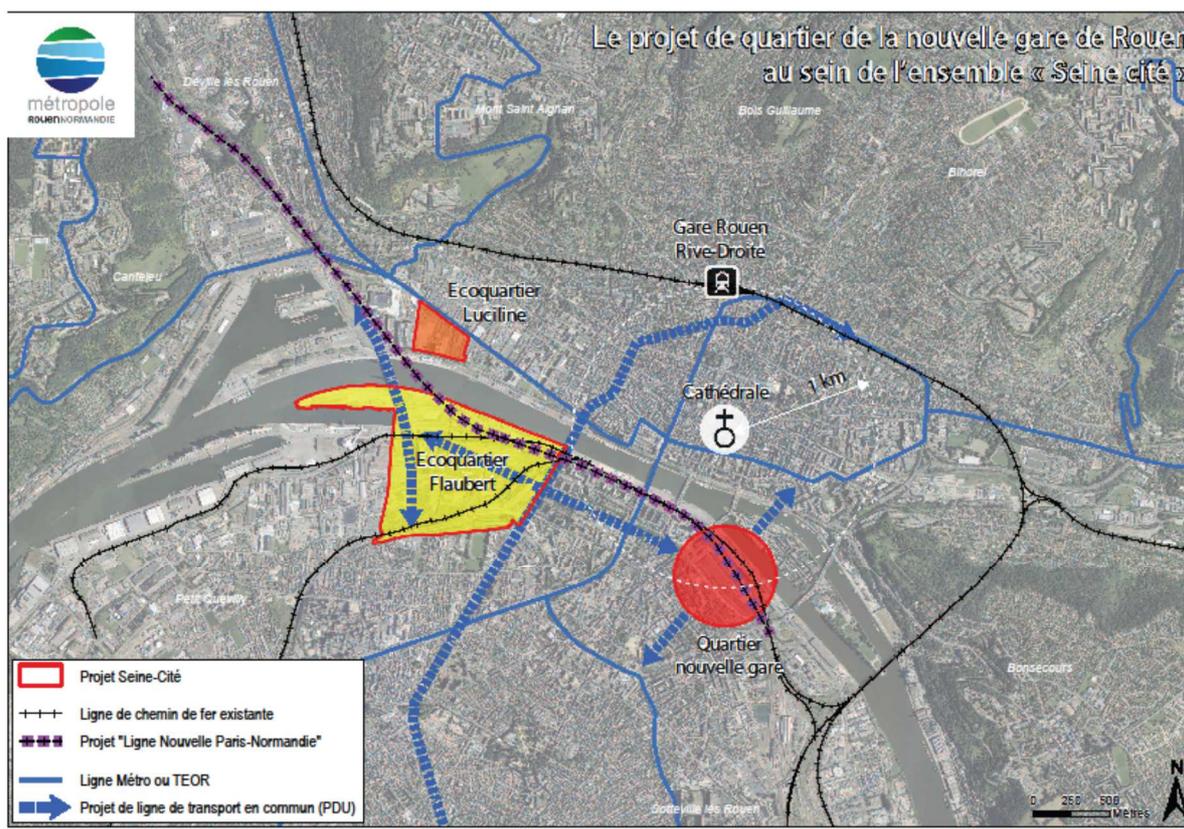
## **II). L'ÉCOCITE DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE AU TRAVERS DES TROIS PERIMETRES OPERATIONNELS COMPOSANT CETTE ÉCOCITE :**

L'écocité de la Métropole Rouen Normandie se compose des trois périmètres opérationnels suivants :

- Le périmètre de Luciline – Rives de Seine.
- L'écoquartier Flaubert.
- Le quartier de la nouvelle gare de Rouen.

Les périmètres de Luciline- Rive de Seine et de l'écoquartier Flaubert avaient été retenus en qualité de périmètres opérationnels de l'écocité de la métropole de Rouen dès 2012. Le troisième périmètre opérationnel de l'écocité précitée dénommé « quartier de la nouvelle gare de Rouen » a été choisi par la Métropole Rouen Normandie dans le cadre de la seconde tranche du programme « Ville de Demain ».

Ces trois périmètres opérationnels composent un espace assimilable au périmètre de projet « Seine Cité », zone métropolitaine de développement économique créant un cœur urbain multifonctionnel et connecté tourné vers l'avenir en complémentarité avec du cœur historique de Rouen.



## (2.1) Le projet urbain intégré « Luciline – Rives de Seine » :

### ➤ Contexte général du projet :

Le projet *Rouen – Luciline – Rives de Seine* reprend la dynamique intercommunale qui a permis la reconquête des quartiers Ouest. Ainsi l'objectif du programme est de reconquérir une aire de neuf hectares de tissus urbains disparates de type industriel et logistique, proche du centre-ville de Rouen, pour créer une activité économique et une offre de logements et d'équipements à l'échelle de l'agglomération rouennaise et d'une capitale de région. Le projet constitue une étape fondamentale de la transformation de l'ouest rouennais et un lieu d'expérimentation pour une transformation durable des villes.

Dès l'origine, le projet fait l'objet d'une démarche environnementale poussée, à travers notamment la participation à l'équipe de l'urbaniste d'un consultant environnement, Penicaud Green Building, dès les premières études. La méthode AEU (Approche Environnementale de l'Urbanisme) de l'ADEME a été adoptée ; elle se traduit par une implication transversale et régulière des acteurs concernés par le projet (services de la ville et d'autres collectivités, experts, financeurs, etc.) et induit une approche systémique de diverses thématiques allant des ambiances urbaines à la gestion des déchets.

Une attention particulière a été portée à la concertation et à la communication avec le public au-delà des obligations réglementaires (durant le chantier par exemple), ainsi qu'à l'implication des concessionnaires automobiles.

Véritable laboratoire d'innovation, *Rouen – Luciline – Rives de Seine* est, par ailleurs, le seul projet français partenaire du projet de coopération « Future Cities – Urban Networks to face climate change » du programme européen INTERREG IVB NWE ; ce programme coopératif expérimental accompagne des collectivités du nord-ouest européen (8 entités, communes, intercommunalités et aménageurs y participent) présentant des projets urbains d'adaptation au changement climatique innovants, pro-actifs, combinés et exemplaires.

➤ **Objectifs du projet urbain :**

Le projet de quartier Luciline se distingue d'abord par le caractère innovant de sa démarche : une forte implication de la population est recherchée (information et concertation) à travers les conseils de quartiers, comme des entrepreneurs locaux (commerçants dont concessionnaires automobiles). Conjugué à une approche environnementale de l'urbanisme, le management du projet s'attachera à revêtir un caractère pluridisciplinaire et transversal, par la forte mobilisation des acteurs publics ou privés en fonction de leurs compétences ou de leur expertise.

Le projet innove également dans ses objectifs :

- **Objectifs urbains :**
  - Reconquête d'un tissu urbain disparate de type industrialo-portuaire dans une perspective de création d'une nouvelle centralité ; liaison avec le centre historique par un réseau performant de transports en commun en site propre
  - Amélioration des liens entre la ville, son fleuve et le grand paysage
  
- **Objectifs sociaux et environnementaux :**
  - Implication de la population et des activités sur site dans la définition du projet (concertation réglementaire, mais aussi mise au point des projets de réinstallation avec les commerces existants)
  - Mixité sociale et fonctionnelle se traduisant dans une programmation à vocation mixte, résidentielle et économique, avec une offre de logement diversifiée tant en typologie architecturale qu'économique (accession libre, accession à coût maîtrisé à hauteur de 25% et logement locatif social, à hauteur de 25% également, proportions imposées aux promoteurs).
  - Confort et qualité de vie et de travail de la population grâce à la qualité environnementale et architecturale du futur quartier.
  - Démarche environnementale globale suivant l'Approche Environnementale de l'Urbanisme mise au point par l'ADEME, avec quelques axes phares : gestion douce des eaux pluviales et mise à jour d'une rivière souterraine, haute performance énergétique à l'échelle du quartier et des bâtiments.
  - Réalisation d'un quartier à bas impact environnemental, notamment par la maîtrise des consommations d'énergie et l'utilisation d'énergies renouvelables (géothermie sur eau de nappe).
  - Intégration en continuité dans la trame verte et bleue de la ville de Rouen, avec la création d'espaces publics susceptibles d'accueillir et de développer une nouvelle biodiversité urbaine, autour d'une rivière « retrouvée » : la Luciline.
  
- **Objectifs économiques :**
  - Création d'une nouvelle offre immobilière bien située permettant d'accueillir des fonctions tertiaires supérieures, contribuant à la dynamique d'affirmation de Rouen comme métropole régionale

- Maintien et développement des activités sur site liées au commerce de l'automobile et création de nouvelles surfaces de commerces de proximité

➤ **Programme :**

*Rouen Luciline – Rives de Seine* est un projet urbain dense et mixte (socialement et fonctionnellement) : le programme de construction sur cette opération de 9 hectare prévoit 1000 nouveaux logements, dont 25% de logements locatifs sociaux et 25% de logements en accession à coût maîtrisé, et environ 60 000m<sup>2</sup> de commerces et activités (y compris le commerce automobile dont la présence est pérennisée). Les formes bâties varient de la maison de ville à immeuble R+8.

Le projet d'aménagement s'inscrit dans un secteur en pleine mutation. De nombreux équipements privés et publics de grande qualité y sont réalisés ou en cours de réalisation. On peut citer le centre commercial des Docks 76, réalisation Unibail par Wilmotte, et le Palais des sports, réalisation de la Métropole Rouen Normandie par Perrault, jouxtant le projet. Au niveau des équipements publics de proximité, un complexe scolaire est présent à proximité et sera renforcé. Cette évolution du côté droit de la Seine se poursuit en symétrie avec les projets engagés rive gauche autour de l'éco-quartier Flaubert.

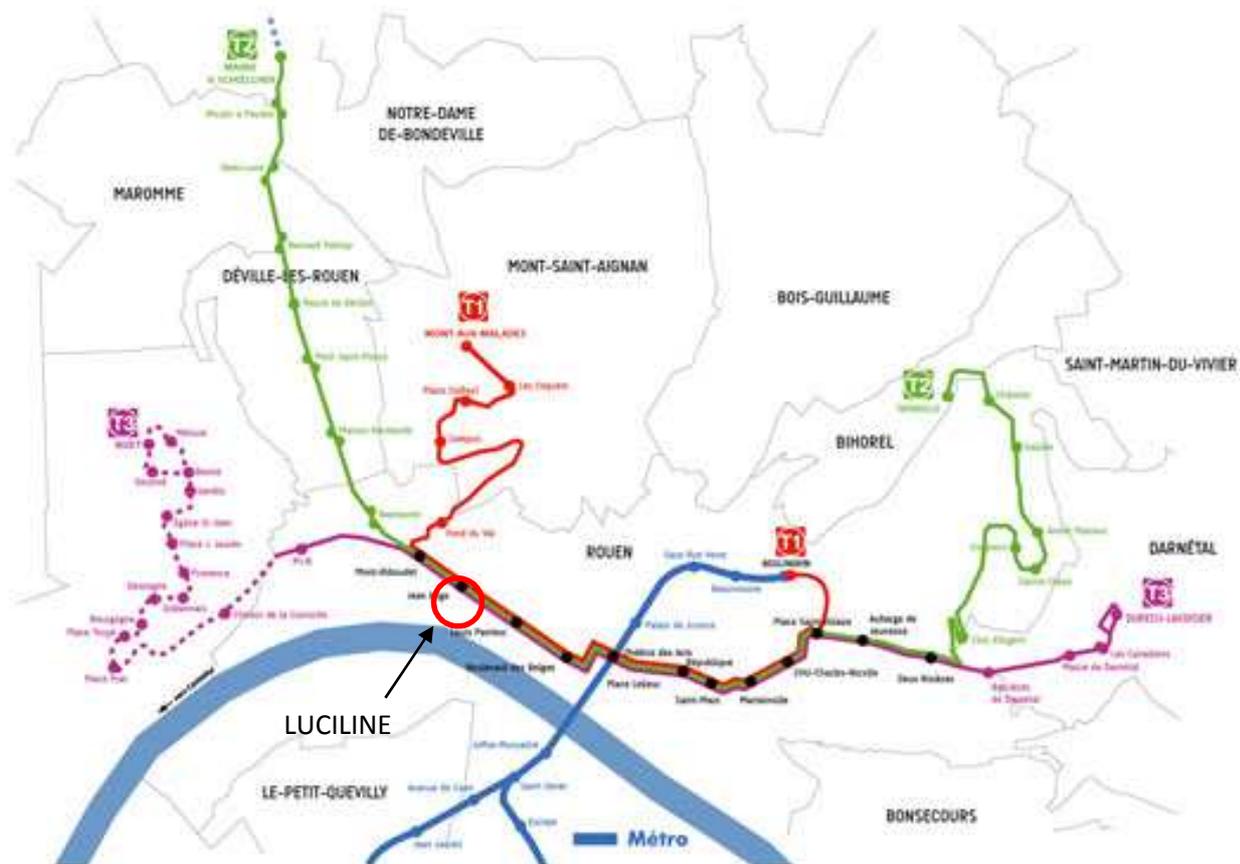
Le projet respectera certains principes de composition urbaine :

- *en matière de maillage* : le tracé des rues s'inscrit dans la trame de l'ensemble des quartiers ouest de Rouen et se raccorde aux grands axes structurants. Tracées perpendiculairement au boulevard Ferdinand de Lesseps, les rues existantes et nouvelles affirment les vues entre les coteaux et la Seine; elles rythment le quartier par la variété des profils présentés et dessinent des îlots où les cœurs sont en relation avec la rue. Elles recourent le grand mail central aménagé en noue-jardin, conduisant au centre commercial existant à l'ouest (Docks 76) et offrant des vues cadrées vers le centre-ville et la cathédrale vers l'est.
- *les îlots ouverts* : dans ce maillage sont installés des îlots ouverts aux typologies bâties diversifiées. L'îlot ouvert n'est pas construit sur la totalité de son périmètre et se compose de bâtiments distincts présentant chacun une façade sur la rue. Par des interruptions du bâti les cœurs d'îlot sont visibles depuis la rue. De l'immeuble de bureau R+8 au sud à la maison individuelle en cœur d'îlot, la variété typologique s'accompagnera d'une diversité architecturale préconisée dans le cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales (CPAUPE), élaboré avec l'urbaniste Christian Devillers.
- *la mixité fonctionnelle* : l'objectif affirmé de mixité fonctionnelle se décline à l'échelle de l'îlot et à l'échelle la ZAC :
  - Le bord de Seine accueille à la fois de grands immeubles de bureaux (7000 à 10 000 m<sup>2</sup> de SHON) et des immeubles de logements, parfois superposés à des programmes de commerces comportant des accès séparés,
  - Les immeubles de logements plus petits viennent s'implanter le long du mail planté, et accueillent ponctuellement en rez-de-chaussée des programmes de commerce ou service.
  - Des logements intermédiaires et individuels bordent la traverse piétonne qui s'inscrit dans la continuité de la rue de Lillebonne.
  - Des immeubles de logements et des immeubles tertiaires prennent place au-dessus des concessions automobiles réorganisées de l'avenue du Mont Riboudet.

- *trois ambiances urbaines, de la seine vers les coteaux* : le découpage en trois secteurs, principe avancé par le schéma d'orientation initial établi par Jean-François Revert en 2004, conduit à créer trois ambiances urbaines différentes sans pour autant séparer les fonctions :
  - Une vitrine active et résidentielle en bord de seine,
  - Un cœur de quartier résidentiel et paysager,
  - Des îlots mixtes accueillant les concessionnaires automobiles au nord.

➤ **Desserte en transport en commun existante et future :**

Le quartier *Rouen – Luciline – Rives de Seine*, en proximité immédiate du parking relais du Mont Riboudet, est parfaitement desservi par le réseau de transports en commun en site propre géré par la MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE. Au Nord de la ZAC de la Luciline, le TEOR (Transport Est Ouest Rouennais) relie l'agglomération d'Est en Ouest. Ce bus à haut niveau de service (BHNS) longe le Mont Riboudet et permet de relier le futur quartier d'aménagement au reste de l'agglomération rouennaise.



Le maillage des cheminements doux reliant les principaux points du quartier le connecte au réseau de transport en commun favorisant son utilisation. L'implantation de stationnements de vélos (Cyclic) gérés par la ville de Rouen favorisera l'intermodalité. L'obligation de prévoir dans chaque construction un local à vélos facilement accessible depuis l'espace public permettra également de favoriser l'utilisation de ce mode de transport. Enfin, précisons que des navettes fluviales, ou une passerelle modes doux, permettront de relier à terme les deux rives de la Seine.

➤ **Modalités de mise en œuvre :**

- Cadre Juridique et état d'avancement des procédures administratives :

L'opération d'aménagement ZAC *Luciline - Rives de Seine* a été confiée à Rouen Seine Aménagement par une concession en date du 27 juillet 2006 et prenant fin en 2021 (depuis, c'est la société publique locale Rouen Normandie Aménagement qui a repris le contrat de concession, en lieu et place de Rouen Seine Aménagement). En outre, la Ville a délégué en 2012 la réalisation et de la gestion du réseau de chauffage par géothermie très basse température, à COFELY opérateur privé, par concession de service public.

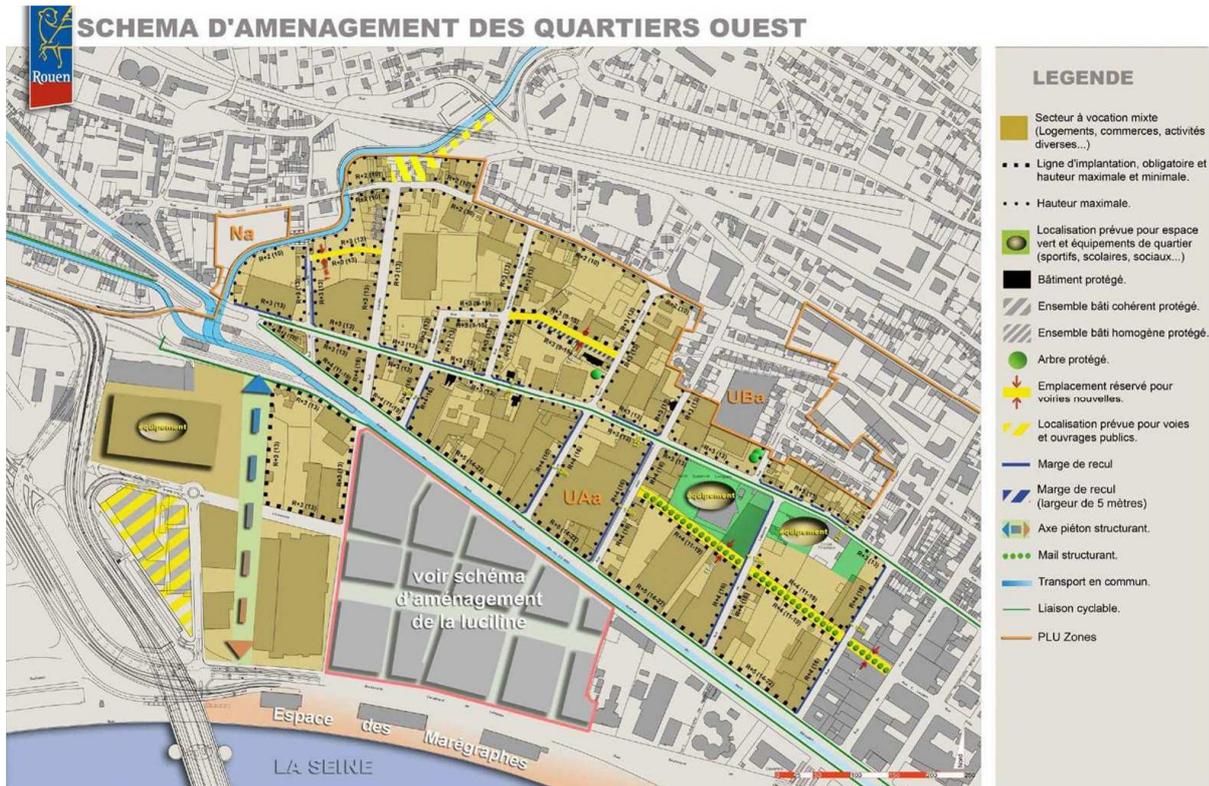
Concernant la procédure d'urbanisme, le Schéma de Cohérence Territorial (ScoT) de la Métropole Rouen Normandie a clairement mis en valeur le potentiel de développement des quartiers Ouest, au sein desquels figure l'îlot Luciline, en termes tant urbains qu'économiques. Le secteur de la Luciline constitue un secteur spécifique de la zone UA – ville mixte– dans le projet de PLU, tel qu'arrêté par délibération de la ville de Rouen le 14 novembre 2003. La ZAC Luciline fait aujourd'hui partie du secteur dit de la Luciline qui correspond à la zone UAc du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Rouen.

Le PLU a fait l'objet d'une simple modification dans la mesure où les adaptations apportées au projet ne porteront pas atteinte à l'économie générale du PADD du PLU à savoir :

- aucune atteinte n'est portée aux orientations du PADD du PLU.
- pas de réduction d'un espace boisé classé, d'une zone agricole ou d'une zone naturelle et forestière, ou d'une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels.
- absence de graves risques de nuisance.

Depuis l'adoption de la loi 2000 – 1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains dite loi SRU et des décrets d'application, les ZAC relèvent en effet du droit commun de l'urbanisme et sont régies par le PLU. Néanmoins, en application de la loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003, relative à l'urbanisme et l'habitat, il est possible de définir "des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager". Sur le secteur de la Luciline, cette disposition est utilisée. Les orientations retenues sont exprimées par un schéma d'orientation, introduit et commenté par un texte explicatif ; ces différentes pièces ont été intégrées au PLU qui a fait l'objet d'une modification dans ce sens.

Ainsi, le quartier de la Luciline fait partie d'une réflexion globale d'aménagement sur l'ensemble des quartiers Ouest de la ville de Rouen. Une restructuration du viaire, des agrandissements des équipements existants, une mixité fonctionnelle avec les concessionnaires et des alignements sont autant d'éléments structurels d'aménagements prévus par le PLU au sein de cette zone urbaine de développement.



La procédure d'urbanisme retenue est la zone d'aménagement concertée. En effet le projet *Rouen-Luciline – Rives de Seine* est une opération d'urbanisme d'initiative publique, comprenant un programme d'équipements publics et dont l'objectif est d'aménager et d'équiper des terrains à bâtir. La concertation préalable a été menée entre septembre et octobre 2009 et le dossier de création de la ZAC a été approuvé lors du conseil municipal du 21 mai 2010. Cette procédure révèle son adaptation au secteur concerné dans la mesure où elle facilite la maîtrise foncière, complétée par une déclaration d'utilité publique, et permet le remembrement foncier du site comme le financement des équipements publics par les constructeurs.

Le site fait l'objet d'un programme d'actions foncières. Porté par l'Etablissement Public Foncier de Normandie, ce programme prévoit l'acquisition des terrains situés sur la ZAC par le biais d'une déclaration d'utilité publique (DUP) sur une partie du secteur. Ceux-ci seront ensuite rétrocédés à l'aménageur, Rouen Seine Aménagement (désormais Rouen Normandie Aménagement), au fur et à mesure des besoins pour la mise en œuvre opérationnelle du projet. Dans le cadre de la déclaration d'utilité publique et de la mise en œuvre du dossier de création de ZAC une enquête parcellaire a été menée. La ville de Rouen a lancé une DUP en 2006, puis en 2012, afin de correspondre pleinement au périmètre de la ZAC de la Luciline.



➤ **Actions sélectionnées par le Programme Ville de Demain dans le cadre de la Décision d'Engagement localisées sur le périmètre de ce projet urbain :**

- **Action 10.C - « LUCILINE – Rive de Seine - Conception Lumière durable »:** création et développement d'un schéma lumière intelligent avec adaptabilité des espaces publics aux espaces privés.
- **Action 10.D - « LUCILINE – Rive de Seine - Gestion de la biodiversité dans les noues de Luciline » :** Etudes pour s'adapter à un nouveau écosystème urbain.
- **Action 11.A - « LUCILINE – Rive de Seine - Accompagnement des habitants de l'écoquartier Luciline » :** Transmettre et expliquer les bonnes pratiques afin d'« habiter au sein d'un EcoQuartier ».
- **Action 12.A - « LUCILINE – Rive de Seine - réseau de frais »:** Production de frais à partir de la nappe alluviale de la Seine (création d'un réseau d'eau de nappe avec production géothermique décentralisée par pompes à chaleur à l'îlot).

**(2.2) Le projet urbain intégré « l'écoquartier Flaubert » :**



Vue perspective du canal vers la Seine

➤ **Contexte général du projet :**

Au sein d'un secteur en pleine mutation à forte identité portuaire et industrielle, le futur éco-quartier Flaubert bénéficie d'atouts majeurs d'accessibilité et de localisation au cœur de l'agglomération rouennaise. A contrario, du fait de sa proximité avec la Seine, de son passé industriel, de sa traversée par l'artère routière principale reliant les autoroutes A28 et A150 qui jouent un rôle majeur dans les échanges avec le port et le cœur d'agglomération, le site et le foncier présentent de fortes contraintes environnementales et urbaines qui devront être intégrées dans le projet.

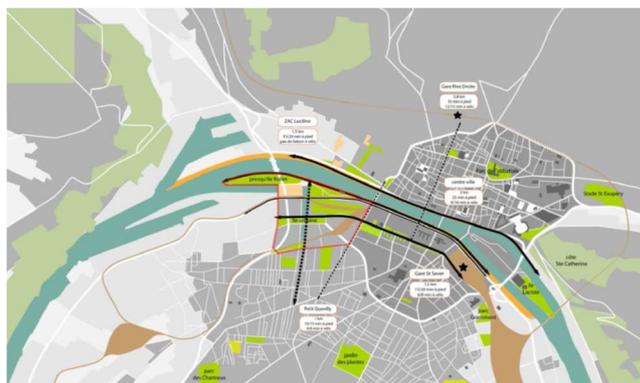


ECOQUARTIER FLAUBERT - OSTY, ATTICA, IOBIS, BURGEAP

La transformation du site actuel en vue d'étendre vers l'Ouest le centre de l'agglomération s'inscrit dans la démarche générale de la Métropole Rouen Normandie en matière de développement durable ; par une approche intégrée de projet urbain, elle vise à la création d'un nouveau quartier central attractif, mêlant activités économiques, habitat, équipements, commerces et services de proximité.

Pour ce futur quartier qui couvrira 92 hectares situés sur la rive gauche du fleuve à quelques centaines de mètres de la cathédrale, la Métropole Rouen Normandie met l'accent sur le respect de l'environnement, la réduction de la place de l'automobile, le retour de la nature en ville et de la biodiversité qui l'accompagne, favoriser la construction de bâtiments les plus économes en énergie.

Au terme de sa réalisation, près de 10 000 personnes devraient y vivre, y travailler et s'y divertir.



Véritable quartier urbain durable, il intégrera des pistes cyclables, des transports en commun performants, un système de gestion des eaux pluviales ; l'impact des pollutions générées par le passé industriel du site sera réduit.

Ce site sera accessible à tous, solidaire et s'inscrira réellement, par sa conception et ses réponses techniques innovantes, dans une nouvelle génération de projets urbains à la fois performants au plan environnemental et économes en ressources.

Deux décisions de déclaration d'intérêt métropolitain, successivement en mars 2005 et novembre 2011, fondent les interventions de la Métropole Rouen Normandie en qualité de maître d'ouvrage des études et des actions d'aménagement.

Une Société Publique Locale d'Aménagement dénommée « CREA Aménagement » a été créée en septembre 2010, puis renommée en 2014 « SPL Rouen Normandie Aménagement ». Mandatée pour assurer le développement de ce projet par la réalisation des études pré-opérationnelles, la SPL s'est vu confier la maîtrise d'ouvrage de l'opération dans le cadre d'une concession d'aménagement, conforme à la délibération du conseil communautaire de la CREA le 17 octobre 2014. La concession lui a été notifiée le 25 novembre 2014.

La SPL Rouen Normandie Aménagement a lancé à la fin de l'année 2011 une première opération d'aménagement sur les espaces en bord de Seine : la reconquête des bords de Seine et de la presqu'île Rollet constituent la première étape de la transformation de l'image du site. Cette 1<sup>e</sup> phase a été réceptionnée en avril 2013 pour le lancement de l'ARMADA. Une seconde phase sera lancée de 2016 à 2018 pour finaliser l'aménagement des Bords de Seine.

Cette transformation d'un espace industrialo-portuaire lourdement impacté, en grand parc public pour la promenade et les loisirs participe de la stratégie de structuration progressive du futur quartier par ses espaces publics principaux - espace des quais de Seine, parc paysager écologique de la presqu'île Rollet, canal et bassins de gestion des eaux pluviales.

➤ **Objectifs du projet urbain :**

Les enjeux attachés au projet sont de trois ordres :

- reconstruction de la ville sur la ville, imposant la prise en considération par le projet des contraintes physiques et environnementales existantes, à concilier avec la densité du tissu urbain et le rôle multifonctionnel à donner au futur quartier,
- une position au sein de l'espace urbain central, en entrée de ville, qui oblige à concevoir sa structuration au-delà de l'échelle du site et des quartiers de la rive gauche pour traduire son rôle de lien fort avec le reste du territoire,
- une complexité d'usage à exprimer dans une programmation équilibrée de l'économie, de l'habitat, des équipements et des espaces publics, tout en proposant une place et une fonction nouvelle de la nature en ville.

En réponse à ces enjeux d'aménagement et au regard de l'ambition d'éco-métropole de la Métropole Rouen Normandie, les principes directeurs du projet d'éco-quartier Flaubert répondent aux objectifs suivants dans un souci de développement durable:

- Mailler le quartier pour le désenclaver et favoriser l'éco mobilité.
- Structurer le quartier autour des espaces publics
- Constituer une trame verte et bleue entre la ville et la Seine par la création des continuités écologiques s'appuyant sur un plan paysage ambitieux support du retour de la nature en ville.
- Mettre en place des systèmes innovants pour la gestion des déchets de toute nature, des terres polluées et pour la production énergétique et l'approvisionnement des constructions.

➤ **Programme :**

Le programme général des constructions est estimé entre 400 000 m<sup>2</sup> et 600 000 m<sup>2</sup>.

Il comprend au stade actuel de la mise au point du projet :

- habitat (en nombre de logements) : environ 3000 logements. La répartition logements aidés/logements privés respectera les objectifs du PLH arrêté en décembre 2011 par la Métropole Rouen Normandie
- activités économiques /immeubles de bureaux : 220 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher
- commerces et services de proximité : 5000 m<sup>2</sup> environ de surface
- équipements publics et administratifs : 15 000 m<sup>2</sup> à 20 000 m<sup>2</sup> de surface

Cette programmation, ainsi résumée, vise à transformer ce site en mutation, situé à l'interface de la ville et du port, en un lieu de vie équilibré et multifonctionnel.

Toutes les fonctions urbaines seront représentées au sein du futur quartier :

- Paysage et espaces publics
  - Le programme des espaces publics du projet est conçu pour établir des formes d'occupation et d'organisation des espaces qui ménagent les ressources naturelles pour favoriser les usages de proximité et contribuer au retour de la nature en ville.
  - La reconquête des bords de Seine et la transformation de la presqu'île Rollet en grand espace naturel constitueront l'espace public majeur, d'une superficie de 20 hectares, ancré dans le grand paysage et rayonnant à l'échelle de tout le centre-ville rouennais.

- Dans le cœur du quartier, les espaces non construits, aménagés comme autant de petits parcs urbains, établiront un nouveau mode de vivre en ville et répartiront sur leur pourtour les différents îlots d'habitation et de bureaux.
- Comme il importe que les processus d'aménagement préservent continuité et perméabilité vers les quartiers voisins et vers le fleuve en particulier, un canal prolongé par un tapis vert a pour fonction de faire pénétrer la Seine dans le quartier. Il crée un axe privilégié d'accès au fleuve et un levier de structuration et de répartition des différentes fonctions, tout en constituant un système hydraulique servant à la gestion des eaux de pluie et à l'amortissement des débordements périodiques du fleuve.

- L'habitat :

La volonté d'exprimer dans ce nouveau quartier une mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle réelle impose d'inscrire sa programmation logement en liaison avec les quartiers d'habitat voisins déjà existants et de ménager complémentarité et intégration avec les formes urbaines existantes.

Les différences de gabarit du bâti conféreront au nouveau quartier une modulation de la skyline. Ces variations sont caractéristiques de l'agglomération rouennaise où les verticales sont très présentes : celles des flèches des églises gothiques ou de la cathédrale, piles des ponts, silos portuaires...

Dans la partie Est, l'implantation des immeubles procurera à l'avenue existante la rive qui lui faisait défaut. Le cœur d'îlot rattrapera une partie du dénivelé par une dalle suspendue intégrant un niveau de stationnement et préparera le retour au terrain naturel avec des logements intermédiaires autour d'un parc collectif.

En limite Sud, les îlots accueilleront des maisons en bande et de l'habitat intermédiaire.

Indépendamment de ces considérations morphologiques, la typologie des logements déclinera le PLH arrêté en décembre 2011.

La part du logement aidé sera de l'ordre de 25% à 30% et les logements familiaux seront prépondérants dans les programmes.

- Activités-bureaux :

Pour accompagner la tertiarisation de son économie, la Métropole Rouen Normandie développera, sur le site exceptionnel que constituent les rives de Seine, une offre de bureaux en centre-ville, adaptée à l'accueil des fonctions stratégiques exigeant une localisation centrale. Les atouts du projet, sa centralité, le caractère visible et emblématique du site, son accessibilité future, permettent de proposer une gamme globale et cohérente de lieux d'installation pour les deux cibles économiques prioritaires que sont les fonctions tertiaires, supports du secteur industriel local et les centres de décisions et de R & D d'enseignes industrielles présentes sur le territoire pour la production. Cette offre complétera celle proposée à court terme sur l'éco-quartier Luciline, lequel site comble à brève échéance le déficit existant aujourd'hui sur le marché de locaux tertiaires. A plus long terme, ce marché immobilier tertiaire s'ouvrira à une troisième offre de locaux autour du quartier « vitrine » à construire autour de la future gare Saint Sever, davantage orientée vers des implantations exogènes.

- Commerces - loisirs - services de proximité :

Cette composante de la programmation du futur quartier contribuera à l'animation des bords de Seine, en reconvertissant les hangars existants à l'instar du processus de transformation mené sur la rive droite.

Au cœur du nouveau quartier, l'objectif est l'installation en pied d'immeubles de commerces de proximité et d'activités de services aux particuliers, d'utilisation essentiellement quotidienne.

La localisation de ces activités privilégiera les lieux à la plus grande intensité urbaine, tels que les stations de transports collectifs et les circulations dans la continuité de la trame viaire existante à la périphérie du site.

- Equipements culturels, universitaires-recherche :

La salle des musiques actuelles a ouvert fin 2010 et s'est installée dans un hangar portuaire dénommé « le 106 » localisé au bord de la Seine. Elle s'inscrit dans le projet global de réaménagement des quais de Seine. Médiateur actif, le 106 est une zone de rencontres, de brassage des influences et renforce la scène locale des musiques amplifiées.

Plus de 90 concerts sont programmés chaque année et plus de 50 000 spectateurs par an la fréquentent. Par ailleurs, elle accueille et organise des résidences d'artistes, des expositions, des conférences, des cycles cinéma et des projections de documentaires pour explorer en profondeur les genres musicaux afin de favoriser la création musicale en accompagnant les groupes tout au long des différentes étapes. Pour cela le 106 met à la disposition des artistes pour développer leurs projets de la répétition à la diffusion des studios de répétition, de maquettage et de création d'images numériques.

➤ Desserte en transport en commun existante et future :

La conception d'un éco-quartier, qui plus est de cette ampleur, intègre dès sa conception les modalités de sa future desserte en transport collectif. De la même façon, le réseau de Transport en commun à moyen terme le prend en compte dans sa structuration à moyen et long terme.

Les hypothèses de répartition modale retenue pour l'éco-quartier Flaubert privilégient les déplacements alternatifs à la voiture particulière (65%) et augmentent la part modale des transports collectifs et des modes non motorisés (vélos et marche à pieds), ceci afin de baisser les niveaux de congestion, de pollution et d'émission de gaz à effet de serre, en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains.

Deux lignes de desserte de l'éco-quartier sont ainsi envisagées, en conformité avec les orientations à l'étude dans le cadre de du PDU :

- sur l'avenue Jean Rondeaux à l'Est du site, un troisième axe Nord/Sud, reliant les plateaux nord au sud de l'agglomération en longeant par l'ouest le cœur historique de Rouen, sera construit en 2018. Il assurera la desserte des premières constructions de l'éco-quartier Flaubert à proximité de l'avenue Jean Rondeaux. Cette nouvelle ligne constituera la phase 2 du plan d'action de renfort des liaisons nord-sud sur l'agglomération, qui restent prédominantes et que ni le tramway, malgré son augmentation de capacité de 60% en septembre 2012, ni la mise en œuvre en cours de la phase 1 d'un bus à haut niveau de service sur l'itinéraire de la ligne 7 actuelle, ne parviendront à épuiser. A plus long terme, le troisième acte de renfort de ces liaisons nord-sud accompagnera, par un mode lourd, la création du quartier Nouvelle Gare dont le calendrier est en cours de finalisation.
- Une ligne de TCSP, principalement en rive gauche de la Seine, reliant d'Est en Ouest la future gare et le cœur du quartier Flaubert aménagé à partir de 2018 une fois construit l'accès sud définitif au pont Flaubert, sera réalisée dans un second temps. Elle offrira des interconnexions avec le métro, la future ligne Nord Sud précitée et desservira le parking relais envisagé à l'entrée Ouest du quartier.

➤ Modalités de mise en œuvre :

- **Cadre juridique – maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'ouvrage délégué le cas échéant :**

La Métropole Rouen Normandie assure le portage du projet dans le cadre des déclarations d'intérêt métropolitain précitées. La SPLA Rouen Normandie Aménagement s'est vu concéder la maîtrise d'ouvrage de l'opération ZAC Ecoquartier Flaubert par la Métropole Rouen Normandie, dans le cadre d'une concession d'aménagement notifiée le 25 novembre 2014, pour conduire le programme des études opérationnelles, obtenir les autorisations réglementaires nécessaires, réaliser les travaux d'aménagement et commercialiser les terrains..

- **Etat d'avancement des procédures administratives :**

- **procédure d'urbanisme :**

Le dossier de création de la ZAC a été approuvée par le Conseil Communautaire de la CREA le 23 juin 2014. Le dossier de réalisation de l'opération sera soumis à délibération du conseil métropolitain au 2<sup>nd</sup> semestre 2016. Le dossier loi sur l'eau de l'opération est en cours d'instruction et devrait faire l'objet d'une autorisation au 2<sup>nd</sup> semestre 2016.

- **maîtrise du foncier :**

La maîtrise foncière s'opère dans le cadre du programme d'actions foncières (PAF) liant la Métropole Rouen Normandie et l'Etablissement Public Foncier de Normandie.

Près de 60 % des emprises foncières sont aujourd'hui maîtrisées, par l'Etat, par l'EPF de Normandie et par les collectivités.

Concernant les emprises ferroviaires et les perspectives de valorisation qu'offre le projet, une convention signée en 2008 entre la Métropole Rouen Normandie, Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF encadre l'action des parties prenantes dans la définition des modalités de l'évolution et de la libération des infrastructures ferroviaires pour permettre la mise en œuvre du projet urbain. Le diagnostic de la pollution est aujourd'hui réalisé. Dans les prochaines semaines, une étude précisera les coûts et les modalités de la reconstitution des équipements ferroviaires.

- **Planning général de mise en œuvre :**

La première phase d'aménagement se réalisera entre 2016 et 2020.

La réalisation complète d'un nouveau quartier de cette envergure s'étalera sur 20 à 25 ans avec des premières échéances à court terme :

- l'aménagement des bords de Seine en grand espace paysager écologique pour la promenade en 2013, puis entre 2016 et 2018.
  - une première tranche d'urbanisation d'une surface d'environ 40 000 m<sup>2</sup> entre 2016 et 2020.

- **Ingénierie : présence d'une AMO développement durable, d'un architecte-urbaniste, d'autres bureaux d'études, ...**

Les concepteurs suivants sont regroupés au sein d'une maîtrise d'œuvre urbaine : Atelier Jacqueline Osty et Associés, Attica, Egis, Burgeap

Des expertises techniques spécialisées et des assistances à maîtrise d'ouvrage sont réparties selon les compétences suivantes :

- › risques pyrotechniques : Bérengier
  - › études environnementales : Ingetec
  - › management durable des opérations : Egis Conseil et Trans-faire
  - › circulation déplacements : Transitec
  - › sûreté et sécurité publique : Cronos et Icade Suretis.

➤ **Bilan financier global : montant des dépenses et des recettes avec les postes principaux :**

L'estimation sommaire des dépenses est détaillée comme suit :

<b>I. Acquisitions</b>	<b>49,5 M€</b>
<b>II. Etudes</b>	<b>5,0 M€</b>
<b>III. Travaux</b>	<b>106,0 M€</b>
<i>A / Travaux préalables (démolition, remblaiements)</i>	<i>16,0 M€</i>
<i>B/ Dépollution</i>	<i>10,0 M€</i>
<i>C/ Travaux d'équipement et de paysagement (dont 52,5 M€ HT de travaux d'équipements primaires majeurs, incluant le canal vert et bleu)</i>	<i>80,0 M€</i>
<b>IV. Divers &amp; Imprévus, assurances, révisions</b>	<b>21,0 M€</b>
<b>V. Frais divers de gestion</b>	<b>2,0 M€</b>
<b>VI. Frais d'ingénierie</b>	<b>36,5 M€</b>
<b>Total H.T. (somme des Postes I à VI)</b>	<b>220 M€</b>

➤ **Actions sélectionnées par le Programme Ville de Demain dans le cadre de la Décision d'Engagement localisées sur le périmètre de ce projet urbain :**

La réalisation d'un projet comme l'éco-quartier Flaubert invite à dépasser une approche trop généraliste pour sa conception et à mettre en place une véritable stratégie de conception faisant appel aux principes les plus novateurs de l'urbanisme durable.

Suite à la réalisation, en première phase, d'études préalables et d'études spécialisées permettant de faire des choix d'organisation et d'aménagement pour redonner vie aux espaces à réhabiliter, l'accent sera porté sur la limitation des impacts identifiés et sur le suivi au plan opérationnel des démarches développement durables engagées. Cette limitation des impacts identifiés génère un plan d'action opérationnel, mobilisant dans un premier temps une phase d'ingénierie.

A ce titre, les éléments d'ingénierie identifiés à ce jour concernent :

- Le suivi de la démarche environnementale sur un projet de grande envergure représentant de forts enjeux financier,
- La mise en place de pratiques de travaux alternatives limitant l'impact du projet en termes de qualité de l'air (remblais).

Ces actions détaillées dans les fiches jointes, garantissent un respect, au stade opérationnel, de la plus-value environnementale recherchée en étude de conception.

Les actions territorialisées sur l'éco-quartier Flaubert sélectionnées par le Programme Ville de Demain dans le cadre de la Décision d'Engagement sont les suivantes :

- **Action 10.A** « Ecoquartier Flaubert - assistance à maîtrise d'ouvrage développement durable ».
- **Action 10G** « Ecoquartier Flaubert – étude de mutualisation des remblais ».

### **(2.3) Le projet urbain intégré « le quartier de la Nouvelle Gare » :**



#### ➤ **Contexte général du projet :**

Depuis la fin des années 1990, la saturation du nœud ferroviaire rouennais et le déficit d'attractivité économique, notamment concernant les activités tertiaires supérieures de la Métropole ont fait l'objet d'un constat partagé par l'ensemble des acteurs locaux :

- la saturation prévisible de l'outil ferroviaire actuel ne permet pas de développer à terme l'offre de transport répondant aux besoins de déplacements de la population et permettant le développement des territoires, notamment dans le cadre de la recherche d'une liaison efficace avec l'Île-de-France.
- la nécessité de créer les conditions favorables à l'accroissement des fonctions métropolitaines sur le territoire est reconnue comme un objectif prioritaire de la stratégie économique de la Métropole Rouen Normandie et plus largement de la Région Haute-Normandie dans son ensemble. La création d'une nouvelle gare d'agglomération constitue, à cette occasion, une opportunité pour promouvoir une offre tertiaire de qualité, en lien rapide avec Paris et de ses principaux centres de décision.

Ce diagnostic a conduit à l'inscription dans le Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf approuvé en 2001 d'un projet de nouvelle gare d'agglomération, devant s'accompagner d'un quartier d'affaires portant l'ambition métropolitaine du territoire.

A ce titre, de 2000 à 2009, un large partenariat d'études, coordonné par la Région Haute-Normandie et le Syndicat Mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf et associant les collectivités locales, l'État et les entreprises ferroviaires, a permis d'engager plusieurs phases d'études. Elles définissaient un programme d'investissements sur le réseau ferroviaire de la Métropole rouennaise créateur d'un pôle de développement économique et d'un quartier urbain autour d'une nouvelle gare d'agglomération garant à long terme d'un bon fonctionnement du système ferroviaire dans toutes ses composantes et d'une nouvelle centralité au sein du projet Seine cité tout en concevant le développement des mobilités.

Ces enjeux ont été pris en compte depuis plusieurs années par les acteurs locaux et intégrés dans les projets de territoire (Schéma Directeur puis Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Rouen Normandie, Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Rouen Normandie, Plan Local d'Urbanisme de la ville de Rouen).

En 2003-2005, une première étape de la réflexion (études d'opportunité et de faisabilité) a consisté, dans une approche globale, à envisager les valorisations possibles du réseau ferré métropolitain, sous la forme de scénarii contrastés combinant trois démarches parallèles :

- une étude sur la localisation de la gare d'agglomération,
- une étude sur la faisabilité d'une liaison périurbaine Barentin, Rouen et Elbeuf,
- une étude de capacité et d'exploitation appuyée sur des hypothèses de trafic ferroviaire à horizon 2020.

A l'issue de cette première étape, un site de gare d'agglomération a été retenu sur la rive gauche de Rouen (gare Saint-Sever) pour donner lieu à approfondissements. Son articulation avec le site de la gare actuelle (Rouen Rive Droite) constitue un enjeu important. La nouvelle gare d'agglomération s'accompagnera d'un nouveau franchissement souterrain de la Seine, d'une liaison périurbaine Barentin / Rouen / Elbeuf dont le tracé reste à définir et d'aménagements ferroviaires d'écoulement de l'ensemble des trafics.

Une deuxième étape dans la réflexion (2006-2009) – pré-études fonctionnelles - visait à asseoir la faisabilité du projet dans ses différentes composantes et en assurer une définition précise permettant l'inscription du projet dans les documents de planification et de programmation et la réalisation, à l'étape suivante, des avant-projets. Cette deuxième phase a permis d'engager une première phase de concertation en 2008 et 2009 sur l'opportunité du projet, générant le dialogue avec les populations concernées, ainsi que l'adaptation du projet aux besoins réels et l'appropriation du projet par l'ensemble des acteurs concernés.

Dans la suite des travaux initiés par le Président de la République sur le Grand Paris, le projet d'une ligne ferroviaire nouvelle Paris Normandie (LNPN) a été soumis au débat public en 2011-2012. Cette ligne porte l'ambition de dynamiser l'offre ferroviaire pour les voyageurs en améliorant les dessertes de la Normandie avec l'extérieur, mais aussi entre ses différentes agglomérations, et en répondant à des problématiques franciliennes.

Les études préalables au débat public ont conduit à proposer et retenir des couloirs de passage possible pour la ligne. La localisation de la nouvelle gare de Rouen à Saint-Sever a été confortée à l'issue du débat public. En effet, contrairement à un autre scénario de localisation proposant un aménagement à Sotteville, ce choix permet des accès à la gare facilités en transports en commun, par la marche ou à vélo. Il répond à l'enjeu de développement du mode ferroviaire sur l'agglomération, et également à l'échelle régionale et nationale, y compris pour le fret. La centralité de la nouvelle gare contribuera enfin au renouvellement urbain et à la densification du cœur d'agglomération de Rouen.

Le 9 juillet 2013, le Premier Ministre a annoncé le scénario retenu dans le cadre du rapport de la Commission Mobilité 21. Dans le cadre de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), sont ainsi de priorité 1, c'est-à-dire pour une réalisation avant 2030, le tronçon Paris-Mantes et celui compris entre Sotteville-lès-Rouen et Yvetot. Ce dernier inclut la réalisation d'une nouvelle gare à Rouen et le passage sous la Seine.

Aujourd'hui une nouvelle phase d'études est lancée et le partenariat autour du projet réaffirmé autour de SNCF Réseau, maître d'ouvrage de la LNPN et de la gare, et de la Métropole Rouen Normandie, maître d'ouvrage du futur quartier, du pôle d'échanges multimodal et des lignes de transports devant le desservir.

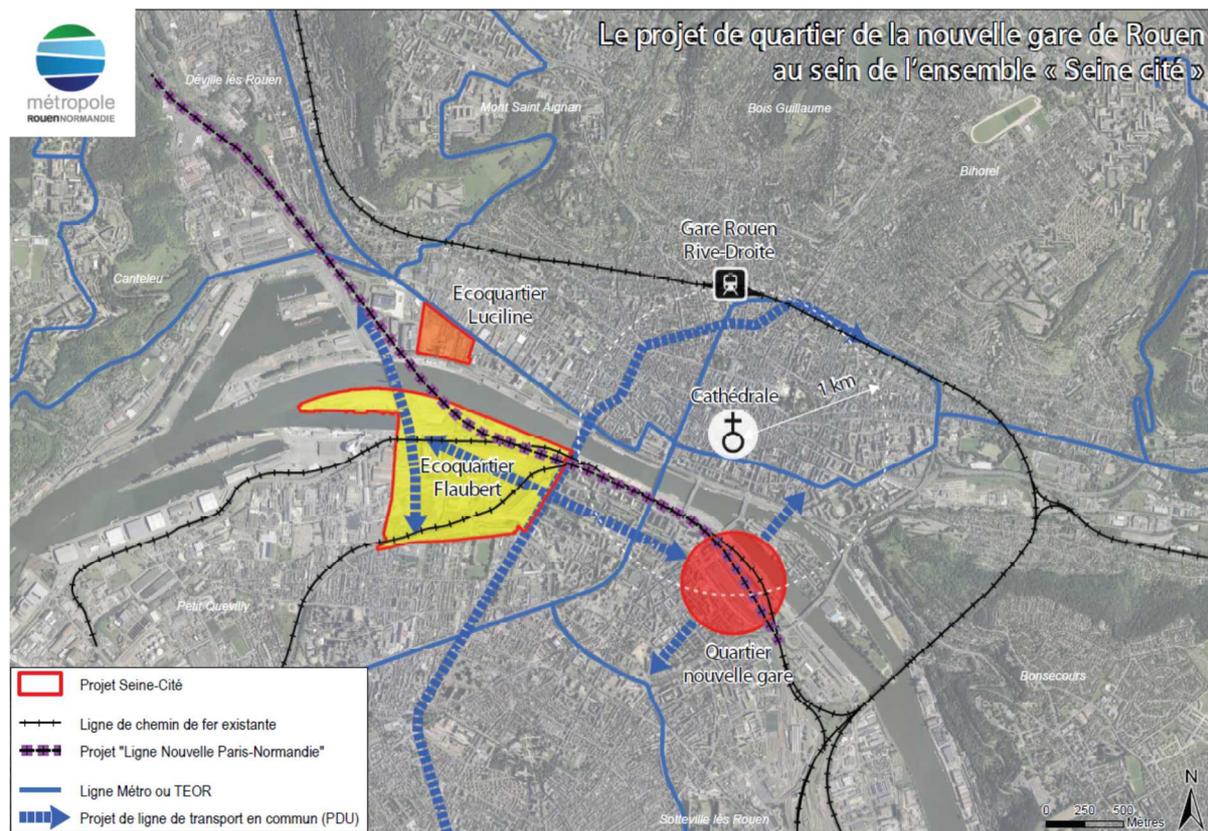
- Cohérence d'ensemble dans le cadre de Seine Cité :

L'ensemble du projet, comprenant un nouveau quartier intégrant la nouvelle gare (bâtiment voyageur) et les modalités d'une très bonne accessibilité aux usagers du train par des dessertes en transport en commun (création d'un pôle d'échange multimodal (PEM) et de nouvelles lignes de TC) et par des modes doux, est désigné ci-après sous le vocable « projet de la nouvelle gare de Rouen ».

Ce projet, sur le site de Saint Sever, en Rive gauche de la Seine à proximité du centre historique, participe de la dynamique de renouvellement urbain du projet Seine-cité qui élargit le centre-ville historique de Rouen en reconquérant d'anciens terrains industriels, portuaires et ferroviaires et accompagne la dynamique métropolitaine du cœur d'agglomération rouennais ce qui repose sur :

- l'accueil de fonctions tertiaires supérieures
- la satisfaction de tous les besoins en logements pour pérenniser la dynamique démographique de la ville de Rouen
- une très bonne desserte en transports en commun et une connexion performante avec l'Île de France.

Au sein de ces 3 nouveaux quartiers mixtes, accueillant de nouveaux bureaux, le quartier de la nouvelle gare de Rouen bénéficiera de la meilleure accessibilité ferroviaire, conférant à ce quartier central d'affaires un rôle de vitrine de l'offre métropolitaine de bureaux.



- **Les objectifs du projet :**

La transformation du site actuel en vue d'étendre vers le sud-est, le centre de l'agglomération s'inscrit dans la démarche générale de la Métropole Rouen Normandie en matière de développement durable ; par une approche intégrée de projet urbain, elle crée d'un nouveau quartier central attractif, mêlant activités économiques, habitat, équipements, commerces et services de proximité.

↳ Environnement et ressources :

Si la localisation très centrale de la nouvelle gare de Rouen présente de nombreux avantages pour asseoir la dynamique métropolitaine, favoriser l'usage des transports en commun et des modes doux, le site et le foncier présentent de fortes contraintes environnementales et urbaines à intégrer dans le projet (proximité avec la Seine, passé industriel, proximité d'artères routières importantes).

La construction du projet de l'éco-quartier de la nouvelle gare de Rouen, sur un site de renouvellement urbain, contribue à la limitation de la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers.

La recherche d'un haut niveau de performance environnementale fera de ce quartier un démonstrateur pour le reste du territoire en matière de transition écologique et énergétique, d'autant qu'il bénéficiera des retours d'expérience des éco-quartier Luciline et Flaubert.

La prise en compte du changement climatique (nature en ville, bioclimatisme...) sera garantie par l'éclairage de l'assistance à maîtrise d'ouvrage Développement Durable. Ses missions sensibiliseront les maîtres d'ouvrage sur les choix opérés pour le quartier au regard des cibles du développement durable. La définition d'une stratégie de quartier intelligent (smart city) sera complémentaire de cette approche, en promouvant l'usage des nouvelles technologies au service de la réduction des consommations énergétiques, de la congestion, des nuisances environnementales (air, eau, déchet, bruit) et des risques.

↳ Stratégie foncière et mise en valeur des espaces :

Le projet d'éco-quartier de la nouvelle gare de Rouen, sur un site d'une quinzaine d'hectares en renouvellement urbain, visera une compacité des formes, une densité d'occupation, une réduction des déplacements automobiles limitant l'étalement urbain définis dans le SCOT. Cette compacité s'accompagnera d'une ouverture vers des espaces de nature et de loisirs restaurés en Seine et en proximité immédiate avec ce futur quartier : le réaménagement de l'Île Lacroix, développera notamment le concept de parc habité.

La création de cette nouvelle centralité, confortant le cœur d'agglomération rouennais, espace de mixité urbaine et de renforcement des fonctions métropolitaines, contribue à la répartition spatiale équilibrée des fonctions urbaines prônée dans le SCOT répondant ainsi aux besoins de logements, d'espaces d'accueil pour les activités économiques et d'équipements, de transports, identifiés pour l'écocité de la métropole rouennaise.

Ce projet urbain d'envergure s'avère particulièrement complexe. En effet, il n'y a pas eu en France de création de nouvelle gare en milieu urbain dense depuis les années 1990 (gare Euralille en proximité du centre historique lillois, inaugurée en 1994, sur le site d'anciennes fortifications et 1970/1980 (Lyon Part-dieu, mise en service en 1983, sur le site d'une ancienne caserne et d'une ancienne gare de marchandises). Les principaux projets nationaux autour des gares consistent désormais à des aménagements autour de gares existantes (EuroRennes, EuroNantes, Reims, Bordeaux, ...), ou à la création de gares TGV en périphérie (Valence TGV, Aix TGV, contournement de Montpellier ou de Nîmes).

#### ↳ Connexion et mobilité :

Ce nouveau quartier améliorera la connexion de la métropole rouennaise à la région Ile de France et aux autres agglomérations normandes. Par ailleurs, la mobilité interne à la métropole sera améliorée compte tenu de la nécessaire réflexion sur la desserte en transports en commun de nouvelle gare de Rouen engendrée dans le cadre de ce projet. Les mobilités alternatives suivantes à la voiture individuelle seront favorisées : marche à pied, vélo, transports en commun urbains, interurbains et ferroviaires, électromobilité et autopartage.

En effet, l'émergence d'une nouvelle gare et d'un quartier urbain dans l'hypercentre de l'agglomération rouennaise redistribuera les pratiques de mobilité au cœur de la métropole.

En premier lieu, la mise en service de la nouvelle gare modifiera profondément la structure des déplacements : les flux en direction ou en provenance de la gare actuelle, rive droite, seront en grande partie redirigés vers la nouvelle gare, sur la rive gauche de la Seine.

D'autre part, l'accroissement du trafic de voyageurs attendu dans le projet LNPN devrait se répercuter mécaniquement sur la demande de mobilité locale, vers ou en provenance de la nouvelle gare.

Enfin, la création d'un nouveau quartier urbain se traduira par de nouvelles demandes de mobilité, dont les exigences pourront différer de celles des utilisateurs de la gare.

La démarche de quartier intelligent vise à saisir les opportunités offertes par les nouvelles technologies pour réduire la consommation de ressources naturelles, préserver l'environnement, offrir de nouveaux services et accroître l'attractivité et la participation citoyenne. Pour cela, la conception d'un réseau d'infrastructures numériques à haute performance (fibres d'optique) est un préalable. Cette démarche est une opportunité pour améliorer globalement la connectivité (physique et numérique) interne et externe de la métropole rouennaise.

#### ↳ Cohésion sociale, qualité de vie et attractivité du territoire :

Pour ce futur quartier d'une quinzaine hectares situé sur la rive gauche du fleuve à quelques centaines de mètres de la cathédrale, la Métropole Rouen Normandie mettra l'accent sur le respect de l'environnement, la réduction de la place de l'automobile, le retour de la nature en ville et de la biodiversité qui l'accompagne, la construction de bâtiments les plus économes en énergie.

Au terme de sa réalisation, près de 10 000 personnes devraient y vivre, y travailler et s'y divertir.

Véritable quartier urbain durable, il intégrera des pistes cyclables, des transports en commun performants, un système de gestion des eaux pluviales ; l'impact des pollutions générées par le passé industriel et ferroviaire du site sera réduit.

Cet espace doit aussi être accessible à tous, solidaire et s'inscrire réellement par sa conception et ses réponses techniques innovantes dans une nouvelle génération de projets urbains à la fois performants au plan environnemental et économes en ressources.

Par ailleurs, la création d'un nouveau quartier d'affaires central développera l'attractivité économique de la métropole rouennaise.

La définition de liens fonctionnels et de mobilité avec les autres quartiers du concept Seine Cité, ceux limitrophes (Ile Lacroix, centre Saint Sever, Grammont, centre historique) et avec celui de la gare rive droite est un enjeu bien identifié dans ce projet et améliorera la qualité de vie au sein de la métropole rouennaise en renforçant son attractivité.

- Partenariat multiple :

La complexité du projet et l'imbrication des maîtrises d'ouvrage nécessite un partenariat large, formalisé par une convention associant SNCF Réseau, la SNCF, l'Etat, la Région, la Métropole Rouen Normandie, la Ville de Rouen, le Département et l'Etablissement public foncier de Normandie.

A terme, la Société Publique Locale d'Aménagement (Rouen Normandie Aménagement) pourrait éventuellement être mandatée pour réaliser des études pré-opérationnelles sur ce projet urbain. Ensuite, la création d'une concession d'aménagement est envisagée à l'horizon du début des années 2020 pour développer ce projet.

- Echelle de temps du projet :

Le calendrier de construction de l'éco-quartier de la nouvelle gare de Rouen est intimement lié à celui de la LNPN. Celui-ci prévoit une mise en service de la nouvelle gare de Rouen basée sur l'opérationnalité du pôle d'échange multimodal et des principales lignes de transports en commun le desservant. En conséquence, les études de programmation et pré-opérationnelles définiront un projet d'ici 2020, pour un début des travaux en vue de cette mise en service. Il s'agit d'un projet sur un temps long de 20/30 ans dont la programmation est échelonnée avec celles des éco-quartiers Luciline (en cours de construction) et Flaubert (en phase opérationnelle).

- Conclusion :

Le projet de nouvelle gare de Rouen constitue un élément fort pour l'atteinte des objectifs de la Métropole Rouen Normandie en matière de transition énergétique, de construction de logements adaptés, de renforcement de la proximité des logements et activités aux services de transports urbains (transports collectifs, modes alternatifs), de reconstruction de la ville sur la ville, d'organisation équilibrée et fonctionnelle de la ville de demain.

Ce projet s'appuiera sur les nouvelles technologies, des performances environnementales accrues et une gestion concertée du projet pour un partage et une appropriation de l'innovation et changements qualitatifs du quartier (gouvernance du projet).

A terme, l'éco-quartier de la nouvelle gare de Rouen sera un des emblèmes de la stratégie de développement durable pour une métropole rouennaise intelligente.



➤ **Programme :**

Une esquisse de programme général des constructions avait été estimée entre 150 000 m<sup>2</sup> et 290 000 m<sup>2</sup> en 2009, suite aux études pré-fonctionnelles menées par le Syndicat Mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf et la Région Haute-Normandie dans le cadre d'un partenariat élargi.

Cette esquisse, qui doit être confirmée et précisée dans les études de programmation et pré-opérationnelles futures, prévoit :

- habitat (en nombre de logements) : 100 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher
- activités économiques /immeubles de bureaux : 100 000 m<sup>2</sup> à 150 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.
- commerces, services de proximité, équipements publics et administratifs : 30 000 m<sup>2</sup> à 40 000 m<sup>2</sup>

Cette pré-programmation, ainsi résumée, vise à transformer ce site en mutation, situé à l'interface de la ville et des berges de Seine, en un lieu de vie équilibré et multifonctionnel.

• Toutes les fonctions urbaines seront représentées au sein du futur quartier :

▪ Paysage et espaces publics

Les berges de la rive gauche sont aujourd'hui essentiellement occupées par des activités ou des grands équipements limitant leur accès depuis les quartiers du cœur de la rive gauche. Ainsi, la reconversion du site rouvrira les quais aux usagers et de renforcera les liens entre les deux rives en poursuivant les aménagements programmés/réalisés entre la presqu'île Rollet et le pont Corneille.

L'aménagement des berges privilégiera les liaisons douces et favorisera les liens entre le site du projet et la Seine. Réconciliant le quartier de Saint Sever avec le fleuve, les berges seront des sites de promenade et de loisirs.

L'aménagement des berges se complétera par :

- Un travail sur les liaisons verticales permettant l'accès aux quais par les piétons, les 2 roues, les PMR et les véhicules de services. La gestion de ces liaisons sera étudiée de manière exhaustive.
- Une étude approfondie sur les risques d'inondation (PPRI).
- Une réflexion métropolitaine de création de continuités paysagères le long de la Seine.

Sur le quartier de la gare, la trame verte se déclinera en un système d'espaces verts en continuité avec l'existant et les autres projets des berges de Seine et de l'Ile Lacroix. La notion de continuité est au cœur de la réflexion avec la mise en réseau de l'ensemble des espaces publics autour de la Seine.

Les espaces libres pourront avoir des statuts différenciés et occuper environ 15% de l'espace soit environ 30 000 m<sup>2</sup>. Ils encourageront une gestion raisonnée des eaux pluviales par le biais de éléments suivants :

- Grands jardins en terrasses publics
- Venelles publiques corridors écologiques
- Cœurs d'îlots privés

La question des usages et du statut des espaces doit être au cœur de cette réflexion : l'optimisation de la localisation des différents types d'espaces par rapport à leur fonction, une conception adaptée à des besoins réels et à l'ensemble des modes de vie véhiculés par la programmation logement (besoin d'espaces sécurisés pour les enfants, jardins pour les ménages ayant de petits logements....). Cette définition globale des aménagements garantit l'usage des espaces et leur adaptabilité.

Le parvis de la gare assurera la liaison entre le projet urbain et le projet de gare. Espace public de centralité à l'échelle du site et de forte intensité, il fédérera des usages multiples, notamment entre résidents et usagers en transit. La programmation de cet espace est un enjeu majeur et peut devenir un levier d'animation à approfondir.

Les espaces libres liés à la gare généreront la constitution d'un parvis à vocation essentiellement piétonne et accessible à l'ensemble des modes doux (vélos, piétons...) ainsi qu'aux transports en commun. La problématique PMR doit être au cœur de l'aménagement.

La programmation des espaces publics est un enjeu essentiel de l'animation du quartier. En effet, la forte représentation du secteur tertiaire pourrait générer un sentiment de quartier « fantôme » en période nocturne ou en dehors des périodes « travaillées ». Ainsi, la programmation des espaces publics palliera à ce déséquilibre en proposant des activités de loisirs vectrices de pratiques diversifiées et fédératrices à l'échelle de l'agglomération. Ces dernières conféreront au quartier une identité polarisante et complémentaire aux autres territoires. Une telle programmation s'appuiera sur des aménagements exceptionnels similaires aux exemples suivants : les berges du Rhône à Lyon, docks à Nantes.

#### ▪ L'habitat :

La ville de Rouen pâtit de sa trop faible attractivité résidentielle ainsi que d'une offre insuffisante et mal adaptée au regard des besoins. Le parc résidentiel de Rouen est aujourd'hui majoritairement constitué en centre-ville de petits logements collectifs locatifs alors que la demande se concentre fortement sur les T4 avec une forte pression sur le pavillonnaire. Parallèlement, l'absence de concordance entre les besoins croissants des actifs et l'offre en logements engendre une pression sur le parc existant et un étalement urbain. Ainsi, l'augmentation des prix du marché engendre progressivement des phénomènes ségrégatifs, notamment pour les étudiants et les primo-accédants. Les prix de l'habitat constatés sur les espaces de la rive gauche, accueillant aujourd'hui l'essentiel des constructions, convergent progressivement vers les prix de la rive droite.

La création de ce nouveau quartier urbain et d'une offre résidentielle quantitativement supérieure et diversifiée constituent un levier d'action pour combler en partie ces déséquilibres.

Dans ce contexte de pénurie et compte tenu des objectifs en termes de programmation tertiaire, la pré-programmation avait proposée de développer des segments de marché spécifiques suivants :

- T3 et T4 dans des gammes diversifiées afin de satisfaire des besoins différenciés (primo accédants, clientèle familiale et d'actifs, retraités). Néanmoins, les logements de standing et en accession seront privilégiés pour répondre à la demande des actifs du futur pôle et créer un quartier à forte valorisation résidentielle.
- Une offre neuve en logement étudiants répondant à la demande émanant des 3 sites universitaires (30 000 étudiants) à proximité et aux objectifs du contrat de plan 2006/2012. La programmation de logements étudiants est corrélée à la structuration du réseau de transports en commun reliant le site du projet aux sites universitaires.
- Une offre de résidence hôtelière haut de gamme liée à la clientèle d'affaires concernant les salariés de passage et en séjour longue durée.

#### ▪ Activités-bureaux

Pour accompagner la tertiarisation de son économie, la Métropole Rouen Normandie développera, sur le site exceptionnel des rives de Seine, une offre de bureaux en centre-ville, adaptée à l'accueil des fonctions stratégiques et exigeant une localisation centrale. Les atouts du projet, sa centralité, le caractère visible et emblématique du site, son accessibilité future, permettent de proposer une gamme

globale et cohérente de lieux d'installation pour des entreprises de tertiaire supérieur nécessitant une forte connectivité à l'Ile de France et au quartier d'affaires d'envergure mondiale de la Défense, ce qui l'oriente davantage vers des implantations exogènes.

Cette offre complètera celle proposée à court terme sur l'éco-quartier Luciline, dont la vocation principale est de combler à brève échéance le déficit existant aujourd'hui sur le marché de locaux tertiaires, et celle proposée à moyen terme sur l'éco-quartier Flaubert en matière de fonctions tertiaires, supports du secteur industriel local et les centres de décisions et de R&D d'enseignes industrielles présentes sur le territoire pour la production.

▪ Commerces - loisirs - services de proximité :

La ville de Rouen possède un linéaire commercial important à l'échelle régionale avec un centre qualitativement bien structuré. Le commerce sur Saint Sever se concentre autour de la rue Lafayette, de la rue Saint-Sever et du centre commercial Saint Sever.

L'étude de potentiel pour une programmation commerciale, réalisée par PLC/AID, a défini les fonctions marchandes à assurer – offre d'appoint pour les usagers de la gare, offre de proximité pour actifs et résidents du quartier et offre majeure pour les ménages de l'aire urbaine. Ainsi, afin de ne pas déstabiliser l'offre commerciale existante, l'offre résidentielle supplémentaire renforcera la requalification de l'offre commerciale en place et développera une offre de proximité en continuité avec l'existant, sur la rue Lessard notamment.

Les flux d'usagers de la gare favoriseront l'émergence de commerces spécifiques : point presse, souvenirs, location de voitures, centre d'information touristique... La proposition d'adapter l'implantation des commerces liés à la gare (en dedans ou en dehors du BV) en fonction des flux de voyageurs et des besoins qu'ils entraînent en termes de volume, garantit une certaine souplesse de programmation.

▪ Equipements :

La gare de St Sever constitue l'équipement structurant à l'échelle métropolitaine.

Le dimensionnement du bâtiment voyageur doit être réévalué au regard du trafic projeté dans le cadre de la LNPN. Sa compacité favorisera l'intermodalité et l'intégration en priorité des transports en commun.

La relocalisation de la gare routière n'a pas, actuellement, été validée. Dans le cas d'une intégration de la gare routière à la future gare ferroviaire, 6000 m<sup>2</sup> devront être prévus afin d'accueillir vingt lignes avec un poste à quai chacune.

L'offre de stationnement liée à la gare prendra en compte différentes catégories recensées dans les études pré-fonctionnelles : stationnement longue durée, stationnement des automobilistes en rabattement sur la gare, stationnement courte durée, dépose minute et stationnement dédié aux professionnels.

Aucun besoin d'équipement à l'échelle de l'agglomération n'avait été retenu lors des études pré-fonctionnelles pour le site de Saint Sever compte tenu des autres projets actuellement en cours à l'échelle de l'agglomération mais également sur le quartier de Saint Sever. Ainsi, il semble nécessaire de travailler sur les liens avec les équipements présents sur les secteurs alentours, notamment concernant les équipements de proximité.

Par ailleurs, certaines orientations ont été esquissées et doivent être approfondies. A cette occasion, l'implantation d'un équipement d'enseignement supérieur, de recherche et de formation, renforcerait le pôle économique par l'émergence de synergies en recherche-développement.

En matière d'équipements de proximité, la création d'une offre résidentielle génèrera des besoins de services personnels et domestiques, de services sociaux, de commerces de détail et location.

Des simulations de l'évolution des besoins en classes liés à l'évolution du projet devront être réalisées au moment des études opérationnelles, notamment afin d'étudier les capacités d'accueil des équipements existants et d'anticiper les besoins.

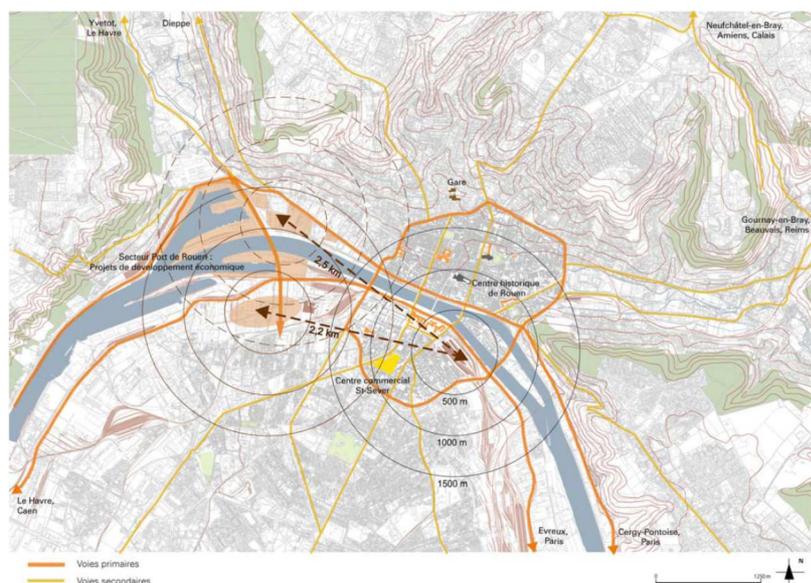
➤ **Desserte en transport en commun existante et future :**

La conception d'un éco-quartier, qui plus est, accueillant le futur hub régional en matière de transports ferroviaires, intègre dès sa conception les modalités de sa future desserte en transport collectif. De la même façon, le réseau de transport en commun à moyen terme le prend en compte dans sa structuration à moyen et long terme.

Les hypothèses de répartition modale retenues pour le projet de la nouvelle gare de Rouen confèrent la priorité aux déplacements alternatifs à la voiture particulière et imposent le maintien, voire l'augmentation des parts modales existantes sur la gare rive droite notamment, de la marche à pied, des vélos et des transports en commun comme modes d'accès principaux à la nouvelle gare. Cette stratégie poursuit l'objectif de baisser les niveaux de congestion, de pollution et d'émission de gaz à effet de serre (GES), en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains et le SCoT en cours de finalisation.

Ces parts modales sont aujourd'hui déjà conséquentes (70% à plus de 90% pour les utilisateurs quotidiens). Cette ambition nécessite une conception innovante de l'architecture des mobilités autour de la nouvelle gare de Rouen, afin de restreindre la part modale de la voiture et les émissions de GES.

L'arrivée de la nouvelle gare sur la Rive gauche ouvre la question de l'architecture globale du réseau en transports en commun et des liens entre la nouvelle gare et l'ancienne.



En effet, le Nord-Ouest du secteur est très bien desservi par le métro avec des fréquences soutenues. De nombreuses lignes de bus desservent le centre de Rouen et permettent des correspondances avec les lignes TEOR donnant accès à une large partie de la rive gauche. Récemment la ligne FAST n°1 a renforcé la desserte de cette partie du territoire.

Néanmoins, si cette desserte est actuellement adaptée aux besoins du site, elle devra être renforcée dans l'hypothèse d'une implantation de la gare de Rouen. En effet, distant de 500 mètres de la gare actuelle de Saint Sever, le métro ne dessert qu'une partie du secteur d'étude, or, la gare devra être desservie par un mode lourd de transport en commun.

Les principes de cette desserte sont d'ores et déjà inscrits dans le PDU de la Métropole et le SCoT en cours de validation.

La desserte en mode lourd de la future gare et la création d'un pôle multimodal s'appuieront sur :

- L'évaluation des coûts financiers de l'ensemble des hypothèses présentées, leurs avantages et leurs inconvénients en termes urbain et économique.
- Des études de capacités concernant le prolongement ou la modification des tracés du métro – aujourd'hui sujet à des phénomènes de saturation sur certaines branches - et des lignes de bus.
- Le choix d'une emprise de type tramway (évolutivité des lignes TEOR).
- La création d'un TCSP structurant sur l'axe Nord/Sud bd Orléans/crs. Clémenceau, reliant la nouvelle gare à l'éco-quartier Flaubert.
- Une réflexion sur la question de l'intermodalité comme réponse à l'objectif de limitation de l'usage de la voiture particulière.
- Une réflexion sur les quartiers à desservir en priorité ainsi qu'une étude de trafic prenant en compte les perspectives d'évolution des trafics ferroviaires. Ces deux réflexions seront engagées par la suite.
- La précision du nombre de lignes, des fréquences et de la position des arrêts.

Parallèlement, les lignes urbaines et interurbaines permettront aux usagers d'atteindre sans correspondances les principales zones d'habitat et d'emploi. Les taxis compléteront, au niveau de la gare, l'offre en transports en commun.

Le nombre de lignes, leur fréquence et les arrêts des lignes urbaines sont à préciser. L'articulation avec les lignes interurbaines fera l'objet d'une étude particulière, notamment au niveau du réseau Seine-Maritime.

➤ **Modalités de mise en œuvre :**

▪ **Cadre juridique – maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'ouvrage délégué le cas échéant :**

La Métropole Rouen Normandie assure la maîtrise d'ouvrage des études urbaines et de mobilité dans le cadre de sa délibération du 10 février 2014, déclarant d'intérêt communautaire les études de programmation, de faisabilité, pré-opérationnelles et d'anticipation foncière du quartier urbain de la gare Saint-Sever à Rouen.

Réseau Ferré de France (RFF) assure la maîtrise d'ouvrage de la LNPN et de la nouvelle gare.

Un comité de pilotage a été constitué et les feuilles de routes des études de stratégie et de programmation sont en cours de validation.

Le partenariat et le financement de ces études seront formalisés dans le cadre d'une convention.

▪ **Etat d'avancement des procédures administratives :**

- procédure d'urbanisme :

Une première démarche de concertation a eu lieu en 2008-2009.

Le débat public sur la LNPN en 2011-2012 a conforté la localisation de la gare à Saint Sever. RFF poursuit ses études en vue de la préparation de l'enquête d'utilité publique devant intervenir à l'horizon 2020. La ville de Rouen a instauré un périmètre de prise en considération des études sur la nouvelle ligne en 2014.

Le projet est inscrit dans le SCoT de la Métropole Rouen Normandie qui sera arrêté en octobre 2014 et dans le PDU qui sera approuvé à la même date.

- maîtrise du foncier :

La maîtrise foncière s'opèrera dans le cadre du programme d'actions foncières (PAF) liant la Métropole Rouen Normandie et l'Établissement Public Foncier de Normandie. Il est aujourd'hui couvert par le PAF de la Ville de Rouen.

Environ 2 millions d'euros d'acquisition foncières ont été déjà réalisées par la Ville de Rouen. Une grande partie des emprises appartient à RFF.

▪ **Planning général de mise en œuvre**

La création d'une ZAC est envisagée à l'horizon du début des années 2020.

Les premières phases d'aménagement seront réalisées en 2022/2027.

La réalisation complète d'un nouveau quartier de cette envergure s'étalera sur 20 à 25 ans avec les échéances suivantes :

- Une amorce du quartier et la mise en service du pôle d'échange multimodal (PEM) et des lignes de transport en commun avant la mise en service de la nouvelle gare (objectif 2027),
- Une consolidation du quartier après la mise en service de la nouvelle gare (2027-2035).

▪ **Ingénierie : présence d'une AMO développement durable, d'un architecte-urbaniste, d'autres bureaux d'études, ...**

Dans un premier temps (2014-2016), des études de stratégie et de programmation seront lancées pour asseoir la stratégie urbaine et définir la programmation du futur quartier.

A cette fin, les études suivantes sont prévues :

- Une Assistance à maîtrise d'ouvrage générale et développement durable (AMO G/DD) dont le but est de coordonner les différentes études ferroviaires, d'accessibilité et urbaines et de s'assurer de la recherche d'un développement durable à l'échelle du projet de la nouvelle gare de Rouen. Cette mission est évaluée à 600 000 € TTC
- Une assistance à maîtrise d'ouvrage sur la concertation (quartier urbain + accessibilité) dont le but est de définir et d'animer une stratégie de concertation et de communication coordonnée avec la concertation sur la LNPN. Cette mission est évaluée à 360 000 € TTC.
- Une mise à jour de la stratégie et de la programmation « Seine Cité » et du quartier de la nouvelle gare dont le but est de mettre en exergue les enjeux en matière centralité sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, du projet Seine-Cité et du quartier de la nouvelle gare à l'horizon 2030 (tertiaire supérieur, habitat, équipement). La programmation urbaine définira les échéances immobilières du futur quartier (économique, logement, équipements), identifiera les espaces clés à transformer, définira les modalités de réalisation des espaces et des services publics ainsi que les interrelations avec les quartiers limitrophes. Cette mission est évaluée à 480 000 € TTC
- Une étude de définition d'une stratégie en matière de quartier intelligent (smart city) dont le but est de définir des objectifs de performances environnementales, de connectivité, de services et de gouvernance pour la programmation et la définition du quartier. Cette mission est évaluée à 30 000 € TTC.
- des études de géotechnique et de faisabilité technico-économique d'une dalle dont le but est connaître les contraintes géotechniques du site, analyser les options constructives et la faisabilité économique d'une dalle (coûts/recettes). Cette mission est évaluée à 240 000 € TTC.
- des études de connaissance des sols et de l'évolution du foncier dont le but est de connaître et évaluer les éventuelles pollutions du site. Cette mission est évaluée à 360 000 € TTC.
- Une maquette numérique territoriale, référentiel commun aux différentes études et maîtres d'ouvrage, dont le but est d'être une aide à la décision sur les projets, un outil de visualisation et de simulation et d'analyse des impacts physiques, d'intégration urbaine, ... Cette mission est évaluée à 120 000 € TTC
- Une estimation des flux en provenance et à destination du nouveau pôle gare/quartier urbain (volumes, parts modales, origine-destination) dont le but est de recenser et exploiter les

données existantes sur la mobilité, analyser les parts modales existantes par motifs et échelles géographiques, identifier les trafics induits (renforcement offre ferroviaire et quartier urbain), les données manquantes et d'établir des projections de trafic et des scénarios de desserte. Cette mission est évaluée à 150 000 € HT,

- Une stratégie d'accessibilité et programmation du pôle d'échange multimodal et des dessertes par modes dont le but est de définir les besoins de desserte par modes, définir les besoins du pôle d'échanges multimodal (PEM), établir la programmation du PEM et des lignes de transport en commun, définir un schéma fonctionnel et organisationnel, dimensionner les espaces et établir un programme des lignes de transports en commun. Cette mission est évaluée à 1 000 000 € HT.

A ces études, il convient d'ajouter celles conduites par RFF dans le cadre de la LNPN lesquelles concourent à la définition de l'objet ferroviaire et du bâtiment voyageur.

Ensuite, une seconde phase d'études pré-opérationnelles (2017-2020) permettra la conception des avant-projets du quartier nécessaires à la constitution d'un dossier de zone d'aménagement concerté (ZAC). Ces études sont estimées à 4,3 million d'euros HT pour la partie urbaine (une fiche est rédigée par le PTMD pour la partie mobilité).

Par ailleurs, des acquisitions foncières seront envisagées, via un portage par l'EPF, ainsi que des opérations de préparations des sols, de sécurisation et de gestion. Elles sont estimées à 23,2 millions d'euros (première estimation sommaire des services de la Métropole Rouen Normandie).

➤ **Bilan financier global : montant des dépenses et des recettes avec les postes principaux**

Le coût de l'opération d'aménagement et son coût de fonctionnement ne sont pas précisément définis à ce jour. Cependant, l'enveloppe financière des études de programmation et d'avant-projet (urbain et mobilité) est estimé à 15 millions € HT d'environ.

➤ **Actions sélectionnées par le Programme Ville de Demain dans le cadre de la Décision d'Engagement localisées sur le périmètre de ce projet urbain :**

La réalisation d'un projet comme la nouvelle gare de Rouen invite à dépasser une approche trop généraliste pour sa conception et à mettre en place une véritable stratégie de conception faisant appel aux principes les plus novateurs de l'urbanisme durable.

Il s'agit en particulier de réaliser des études préalables et des études spécialisées permettant des choix d'organisation et d'aménagement pour redonner vie aux espaces à réhabiliter. La temporalité de réalisation du projet urbain de la nouvelle gare de Rouen excédant l'année 2017, la Métropole Rouen Normandie n'a pas déposée, dans le cadre de l'examen de la seconde tranche du programme Ville de Demain, d'actions ayant fait l'objet de sélection dans le cadre de la Décision d'Engagement.

Cependant, ce projet urbain étant l'un des trois périmètres de l'écocité de la métropole rouennaise, la Métropole Rouen Normandie a souhaité solliciter un accompagnement du programme Ville de Demain dans le cadre des études nécessaires à la réussite de ce projet urbain.

En conséquence, il est rappelé, au titre de la présente Convention, que trois études ont fait l'objet en 2015 d'un cofinancement du Fonds Ville de Demain dans le cadre de l'ingénierie préalable à la

seconde tranche du programme Ville de Demain. Ces trois études ont été contractualisées en 2015 par lettre d'adhésion et sont recensées sous les appellations suivantes :

- Etude relative à l'action 7A « conduite d'une démarche développement durable pour la construction du quartier de la nouvelle gare ».
- Etude relative à l'action 8A « maquette numérique 3D autour du territoire de Seine Cité ».
- Etude relative à l'action 9A « aide à la définition d'une stratégie « développement d'un quartier intelligent » ».

### **III). LES ACTIONS TRANSVERSALES DU PROJET DE L'ÉCOCITÉ DE LA MÉTROPOLÉ DE ROUEN (APPELÉE AUSSI « ÉCOCITÉ DE LA MÉTROPOLÉ ROUEN NORMANDIE »):**

Afin de renforcer la dynamique de son écocité, la Métropole Rouen Normandie a déposé une action transversale sélectionnée dans le cadre de la Décision d'Engagement par le Programme Ville de Demain.

En effet, la Métropole Rouen Normandie souhaite poursuivre sur son territoire son action particulièrement innovante de collecte des déchets, action dénommée sous le terme générique « CREA'collecte ». Cette action, du fait de son caractère très innovant, avait fait l'objet d'un financement du Fonds Ville de Demain dans le cadre de la première tranche du Programme Ville de Demain.

Ce financement, sous forme de subvention d'investissement, avait été contractualisé par convention locale signée notamment entre la Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (devenue en 2015, la Métropole Rouen Normandie) et la Caisse des Dépôt en date du 8 juillet 2013. Désireuse d'amplifier cette dynamique de développement en déployant ce projet sur l'ensemble de son territoire durant les années 2015 à 2020, la Métropole Rouen Normandie a sollicité un financement du Fonds Ville de Demain pour accompagner la seconde phase de CREA Collecte.

En conséquence, l'action transversale suivante a été sélectionnée par le Programme Ville de Demain dans le cadre de la Décision d'Engagement :

- L'action 14A « CREA Collecte – Conception sur mesure de la collecte des déchets - 2015 à 2020 ».

**ANNEXE 5 – FICHES ACTIONS RELATIVES  
AUX ACTIONS CONVENTIONNEES A LA DATE DE SIGNATURE**

La présente annexe précise les fiches actions relatives aux actions sélectionnées faisant l'objet de la présente Convention à la date de signature de la présente Convention. Cette annexe ne comprend pas les fiches actions relatives aux actions conventionnées antérieurement au 17 décembre 2015 et non-abandonnées lesquelles demeurent applicables sans qu'il soit nécessaire de les annexer à nouveau au sein de la présente Convention.

A ce titre, il convient de se reporter aux fiches actions jointes suivantes :

• **Actions - montage en subvention d'ingénierie :**

- Action 10A « Ecoquartier Flaubert – assistance à maîtrise d'ouvrage développement durable ».
- Action 10G « Ecoquartier Flaubert – étude de mutualisation des remblais ».
- Action 10D « Luciline – Rive de Seine – gestion de la biodiversité dans les noues ».
- Action 11A « Luciline – Rive de Seine – accompagnement des habitants de l'écoquartier ».

• **Actions montage en subvention d'investissement :**

- Action 10C « Luciline – Rive de Seine – conception lumière durable ».
- Action 12A « Luciline – Rive de Seine – réseau de frais ».
- Action 14A « CREA Collecte – conception sur mesure de la collecte de déchets - 2015 à 2020 ».



**ANNEXE 6 - RECOMMANDATIONS FORMULEES PAR LE COMITE OPERATIONNEL DES FINANCEMENTS OU PAR LE COMITE DE PILOTAGE NATIONAL**

Le tableau ci-dessous présente les réserves et recommandations formulées par le Comité de Pilotage National Ville de Demain réuni en date du 17 décembre 2015. Cette liste des réserves et recommandations relatives aux actions sélectionnées par le Premier Ministre dans le cadre de la Décision d'Engagement du 22 septembre 2015 a été notifiée à la Métropole Rouen Normandie (dénommée « l'EcoCité ») par courrier de la Caisse des Dépôts en date du 22 janvier 2016 figurant en annexe 1 à la présente Convention.

Nom de l'action	Assiette éligible	Montant de subvention d'ingénierie	Montant de subvention d'investissement	Taux d'aide en %	Montant maximum de l'aide	Recommandations	Réserves
10.A. ECOQUARTIER FLAUBERT - ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉVELOPPEMENT DURABLE	144 000 €	36 000 €		25,00%	36 000 €		Respect de la réglementation relative aux aides d'Etat.
10.C. LUCILINE - RIVE DE SEINE - CONCEPTION LUMIÈRE DURABLE	334 079 €		115 000 €	34,42%	115 000 €	Calendrier et plan de financement à revoir.	
10.D. LUCILINE - RIVE DE SEINE - GESTION DE LA BIODIVERSITÉ DANS LES NOUES	96 000 €	20 000 €		20,83%	20 000 €		
10.G. ECOQUARTIER FLAUBERT - ETUDE DE MUTUALISATION DES REMBLAIS	138 000 €	69 000 €		50,00%	69 000 €	Préciser le type de traitement des sols très pollués.	
11.A. LUCILINE - RIVE DE SEINE - ACCOMPAGNEMENT DES HABITANTS DE L'ÉCOQUARTIER	24 000 €	12 000 €		50,00%	12 000 €		
12.A. LUCILINE - RIVES DE SEINE - RÉSEAU DE FRAIS	434 988 €		150 000 €	34,48%	150 000 €		
14.A. CREA COLLECTE - CONCEPTION SUR MESURE DE LA COLLECTE DES DÉCHETS - 2015 À 2020	5 068 659 €		1 300 000 €	25,65%	1 300 000 €		
<b>TOTAL</b>	<b>6 239 726 €</b>	<b>137 000 €</b>	<b>1 565 000 €</b>	<b>-</b>	<b>1 702 000 €</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Le COFEAR (Comité Opérationnel des Financements de l'Ecocité de l'Agglomération de Rouen), en sa qualité de COF, a été réuni dans le cadre du processus de contractualisation en date du 21 juin 2016 et du 6 juillet 2016 et a pris acte, préalablement à la signature de la présente Convention, du suivi de ces recommandations et de la levée de ces réserves émises par le Comité de Pilotage National Ville de Demain.

Aucune autre réserve ou recommandation n'a été formulée par le COFEAR

## ANNEXE 7 – MODELE DE LETTRE AVENANT

Entre : **Caisse des dépôts et consignations**

[•],

Agissant en son nom et pour le compte de l'Etat

dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir - action Ville de demain,

(la **Caisse des Dépôts**)

Et : [Maître d'Ouvrage]

(le **Maître d'Ouvrage**)

**Objet : Lettre Avenant (la Lettre Avenant) en application de la Convention locale relative à l'EcoCité [•] dans le cadre du Programme des Investissements d'Avenir - action Ville de demain**

Vu la convention locale relative à l'EcoCité de [•], conclue le [•] entre notamment la Caisse des Dépôts et [Ville / EPCI] (la **Convention**) en application de la Convention Etat-CDC et de la Décision d'Engagement ;

Vu la Décision d'Engagement en date du [•] dont le contenu a été notifié le [•] à [entité coordinatrice de l'EcoCité concernée] par une lettre du Premier ministre ou du Commissariat général à l'investissement ou de la CDC (la copie de ladite lettre figurant en annexe 1),

*[Le cas échéant, en cas de modification de l'Action :] Vu la délibération du Comité opérationnel des financements ou du Comité de pilotage national validant la/les modification(s) de l'Action [•]*

*[Le cas échéant :] Vu la délibération du Comité opérationnel des financements relative à la Lettre Avenant*

1. Les termes commençant par une majuscule ont la signification qui leur est donnée dans la Lettre Avenant ou à défaut dans la Convention.

2. [Le Projet d'Investissement Subventionné/ en Fonds Propres] [ainsi que le Projet d'Ingénierie y relatif] décrit[s] dans [la/les Fiche[s] Action figurant en annexe 2 [a/ont] fait l'objet d'une sélection au titre de la Décision d'Engagement en date du [•] afin de bénéficier de financements du Programme d'Investissements d'Avenir - action Ville de demain dont les caractéristiques sont les suivantes :

Action Sélectionnée (dénomination)	Maître d'Ouvrage	Mode de financement	Montant contractualisé	Si subvention constitutive d'une aide d'Etat :		
				Montant total prévisionnel de l'Action	Montant total prévisionnel des Dépenses Eligibles	Montant prévisionnel des coûts admissibles (en fonction du régime d'exemption applicable)
TOTAL						

**[Le montant de subvention doit être indiqué sans précision de mention telle que « HT » ou « TTC » – Cf à ce titre l'article 2.2.3 (E) du Règlement Financier].**

[Le calendrier prévisionnel de réalisation de l'Action et le plan de financement figurent en annexe de la Lettre d'avenant.]

**[ En cas de contractualisation par Lettre Avenant] 3.** En application de l'Article 3.2.1 de la Convention, par la présente Lettre Avenant, nous adhérons en notre qualité de Maître d'Ouvrage à la Convention et acceptons en conséquence d'être liés par les termes de la Convention et des autres Documents de Financement et reconnaissons que les financements consentis par le Programme [à l'Action décrite / aux Actions décrites] dans [la/les] Fiche[s] Action sont régis par la Convention et les autres Documents de Financement.

**[ En cas de contractualisation par Lettre Avenant d'une Action avec une problématique aide d'Etat ] 4.** La subvention constitutive d'une aide d'Etat est allouée sur la base du [Régime d'aides exempté de notification SA.42457 relatif aux programmes « ville durable » dans le cadre des Investissements d'Avenir] **OU** [Règlement (UE) n°651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne] **OU** [Règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

Ladite subvention d'un montant maximum de [•] et d'une intensité de [•] est une aide à [indiquer la catégorie spécifique]<sup>4</sup> **OU** [*de minimis*]. Les dépenses prises en compte dans l'assiette de la Subvention sont détaillées dans l'Annexe financière à la Fiche Action. Le descriptif détaillé de l'Action est indiqué dans la Fiche Action.

**[ En cas de modification d'une Action] 5.** Vous nous avez informé que ce projet [a fait / doit faire] l'objet de modifications telles que synthétisées dans le tableau ci-après et plus amplement décrite dans la Fiche Action figurant en Annexe 1 de la Lettre Avenant.

Action Sélectionnée (dénomination)	Maître d'Ouvrage (identification complète)	Modifications [intervenues/envisagées]

En application de l'Article 3.3 de la Convention, et en application de la délibération du comité opérationnel des financements visé en tête de la Lettre Avenant, nous vous confirmons que [nonobstant les modifications apportées au projet, le montant maximum de subvention accordé au projet est de [•] euros ([•] €) accordée par le Programme est maintenue] **OU** [ le montant maximum de subvention accordé par le Programme au projet est désormais de [•] euros ([•] €)]

Il est précisé en tant que de besoin que les termes de vos engagements au titre des Documents de Financement, autres que ceux dont la modification a été validée, restent inchangés et conditionnent le versement effectif de la subvention.]

---

<sup>4</sup> La Fiche Action devra impérativement indiquer tous les éléments permettant de justifier la catégorie d'aide allouée (cf. les définitions et conditions fixées dans le régime d'aide d'Etat applicable) ainsi que la démonstration de l'effet incitatif de l'aide lorsque le MO est une grande entreprise. Il devra également être démontré par exemple selon la catégorie d'aide octroyée les objectifs de réduction de rejet de CO2 et/ou la justification du dépassement des normes communautaires en vigueur, etc.

6. Sans préjudice de nos autres engagements en application de la Convention, nous nous engageons à respecter les obligations de l'article 6.2 relatifs aux indicateurs.

7. L'article 11 de la Convention s'applique à la Lettre Avenant.

8. La Lettre Avenant entre en vigueur à compter de la date où la dernière signature intervient et produit ses effets jusqu'à la date à laquelle [vous cesserez d'être tenus par les termes de la Convention au titre desdites actions] ou [nous aurons conclus avec la Caisse des Dépôts un pacte d'associé en des termes satisfaisants pour cette dernière et la société de projet devant être créée pour les besoins de l'Action sera devenue partie à la Convention par la signature d'une Lettre Avenant].

Fait en [deux (2)] exemplaires,

À [•], le [•],

Caisse des Dépôts

MO

**Annexes :**

1. Fiche[s] Action[s] (incluant ses annexes : calendrier prévisionnel de réalisation, plan de financement, [A compléter])
2. Copie de la lettre de notification de la Décision d'Engagement en date du [•]
3. [A compléter le cas échéant]
  - Copie de la délibération du Comité opérationnel des financements ou du Comité de pilotage national validant la / les modification(s) de l'Action
  - Copie de la délibération du Comité opérationnel des financements relative à la Lettre Avenant

ANNEXE 8 – MARQUES CAISSE DES DEPOTS ET LOGO ET PIA

G R O U P E



Ce logotype se caractérise notamment par les éléments suivants :

- les 3 couleurs utilisées sont le rouge Pantone 485 – gris Pantone 430 – noir,
- quand il est utilisé sur aplats de couleur et visuels, son blanc tournant, qui en fait partie intégrante, préserve son impact ;
- sa hauteur minimale est de 17,5 mm, ce qui préserve la visibilité de la médaille.

