



**PRÉFET  
DE LA REGION  
NORMANDIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**RAPPORT**

**Novembre 2022**



**Directive  
Territoriale  
d'Aménagement  
de l'estuaire  
de la Seine  
Bilan de  
l'application  
2006-2021**

© Céline Campus - Dreal Normandie 2018

**DREAL Normandie**

**Mission Estuaire de la Seine**

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	20/07/22	1ère version - partielle
2	09/22	Version complète
3	11/22	Modifications suite retours équipe-projet

## Affaire suivie par

Arnaud DIARRA, chargé de mission développement du l'estuaire de la Seine, Mission Estuaire de la Seine, DREAL Normandie

Mél : arnaud.diarra@developpement-durable.gouv.fr

Tel : +33 2.78.26.19.32

## Rédacteurs

Arnaud DIARRA, chargé de mission développement du l'estuaire de la Seine, Mission Estuaire de la Seine, DREAL Normandie

Kenza HADDAD (étudiante en M2 Politiques d'Aménagement Urbain et Littoral à l'Université Littorale Côte d'Opale), stagiaire, Mission Estuaire de la Seine, DREAL Normandie

Wynona MEYER (étudiante en M1 Droit et Action Publique à l'Institut d'Études Politiques de Saint-Germain-En-Laye), stagiaire, Mission Estuaire de la Seine, DREAL Normandie

## Contributeurs

Arnaud BRENNETOT, professeur à l'Université de Rouen

Jean-Philippe BRIAND, directeur adjoint de l'AUCAME

Romain DEGHILAGE, directeur du pôle « études et projets », AURBSE

Andréa DUPRE, chargée d'études foncier, AURBSE

Théophile LEGOUPIL, chargé de mission aménagement et développement durable, Service Énergie Climat Logement et Aménagement Durable, DREAL Normandie

Antoine LENORMAND, référent planification, AURH

Clément LEROY, responsable de l'unité Planification et Aménagement du territoire, DDTM 27

Patrick LETEURTRE, adjoint planification, Service Connaissance Aménagement Urbanisme, DDTM 76

Anthony MICHEL, DDTM 14, Chargé d'études, Unité Planification Urbaine, DDTM 14

Renaud MARTIEL, Responsable de l'Unité Planification Urbaine, DDTM 14

Hélène REGNOUARD, responsable de la Mission Estuaire de la Seine, DREAL Normandie

Rémi CORGET, Responsable de la division multimodalités, adjoint au chef du Service Mobilités et Infrastructures, DREAL Normandie

Pierre DEBAILLON, Responsable du pôle projets portuaires et fluviaux, Service Mobilités et Infrastructures, DREAL Normandie

Didier MENANT, Responsable du pôle projets ferroviaires, Service Mobilités et Infrastructures, DREAL Normandie

Jean-Matthieu FARENC, Responsable du pôle mobilités, Service Mobilités et Infrastructures, DREAL Normandie

Sylvain RENAUD, Adjoint au responsable du pôle mobilités, Chargé de mission bruit pour les infrastructures de transport terrestre, Service Mobilités et Infrastructures, DREAL Normandie

Pascal ETIENNE, Assistant d'études, pôle mobilités, Service Mobilités et Infrastructures, DREAL Normandie

## **Relecteurs**

---

Hélène REGNOUARD, responsable de la Mission Estuaire de la Seine, chargée de mission SGAR, DREAL Normandie

---

# SOMMAIRE

<b>1 - Contexte et objectifs de l'étude.....</b>	<b>5</b>
1.1 - Contexte.....	5
1.2 - Objectifs.....	7
<b>2 - Organisation et méthodologie.....</b>	<b>9</b>
2.1 - Éléments de méthode.....	9
2.2 - Organisation.....	12
<b>3 - Les objectifs de la DTA de l'estuaire de la Seine considérés comme sécurisés.....</b>	<b>13</b>
3.1 - Objectif 1-2 : développer la synergie entre les ports.....	14
3.2 - Objectif 2-3 : prévenir les risques naturels et technologiques.....	18
3.3 - Objectif 2-4 : Mieux exploiter le potentiel énergétique éolien dans le respect des paysages.....	25
3.4 - Objectif 3-1 : renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois grandes agglomérations.....	29
3.5 - Objectif 3-3 : organiser le développement et ménager l'espace dans les secteurs littoraux et proches du littoral.....	40
3.6 - Objectif 3-4 : ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain.....	47
<b>4 - Les objectifs de la DTA de l'estuaire de la Seine à risque de non atteinte .....</b>	<b>59</b>
4.1 - Objectif 1-3 : améliorer la desserte portuaire.....	60
4.2 - Objectif 1-4 : intensifier les activités logistiques sur les deux rives de la seine.....	70
4.3 - Objectif 2-1 : préserver les infrastructures naturelles et les ressources halieutiques de l'estuaire de la seine.....	76
<b>5 - Les objectifs de la DTA de l'estuaire de la Seine au développement indéterminé.....</b>	<b>89</b>
5.1 - Objectif 1-1 : poursuivre la politique d'équipement des ports – Ports du Havre et de Rouen.....	90
5.2 - Objectif 2-2 : mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie.....	102
5.3 - Objectif 3-2 : conforter l'armature des agglomérations moyennes.....	113
5.4 - Objectif 3-5 : améliorer les échanges et les déplacements de personnes.....	125
<b>6 - Objectifs proposés pour des investigations complémentaires.....</b>	<b>142</b>

# 1 – Contexte et objectifs de l'étude

## 1.1 – Contexte

Les directives territoriales d'aménagement (DTA) sont des documents d'urbanisme qui expriment les objectifs et orientations de l'État sur des territoires présentant des enjeux de niveau national. Selon la version de l'article L.111-1-1 du Code de l'urbanisme en vigueur au moment de l'élaboration de celle de l'estuaire de la Seine , « elles [les DTA] fixent, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Ces directives peuvent également préciser pour les territoires concernés les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral ».

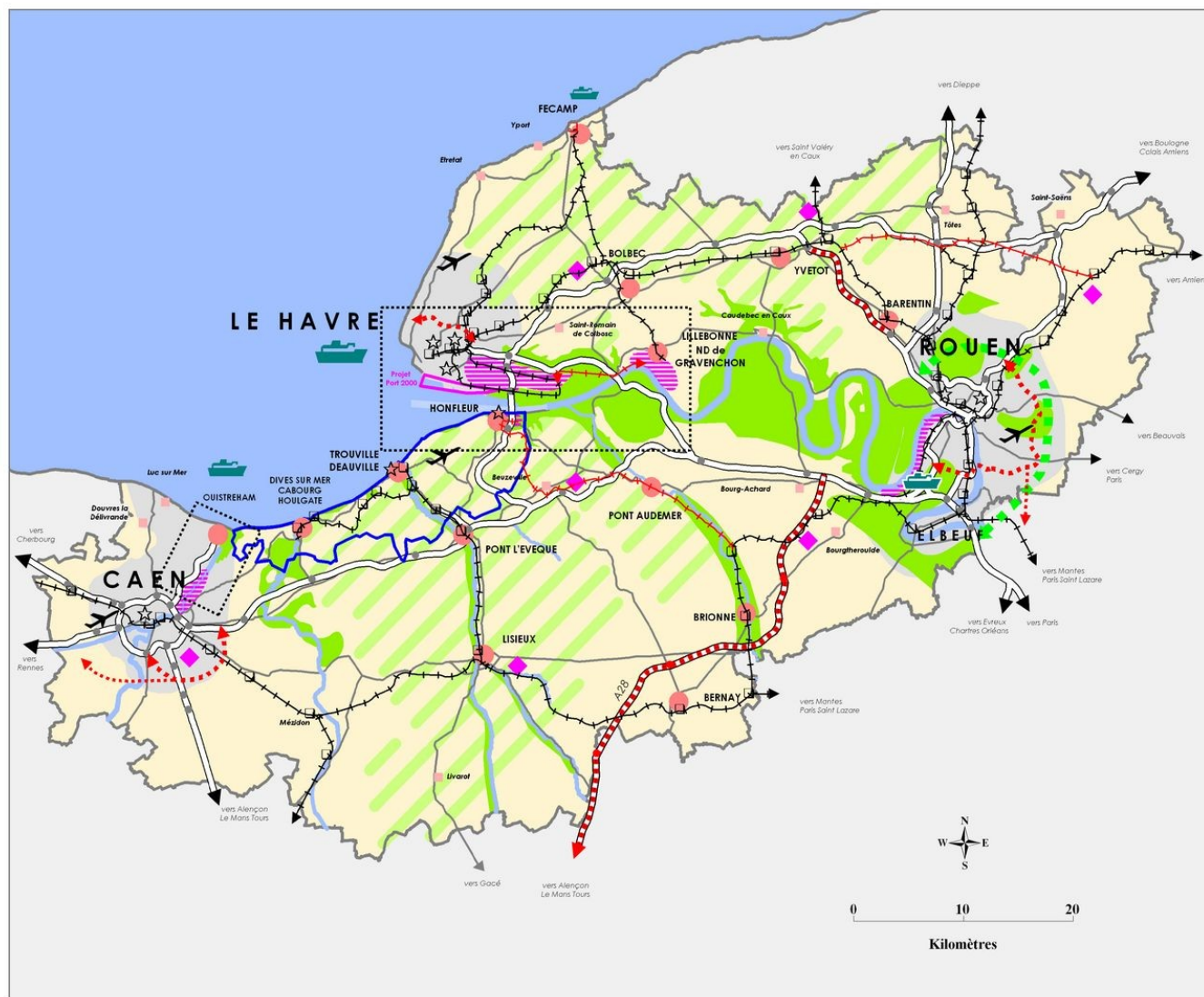
Après une phase d'études préalables engagée en 1996 et sur la base de leurs conclusions, les ministres en charge de l'équipement et de l'aménagement du territoire, ainsi que le secrétaire d'État en charge du logement ont donné mandat au préfet de région Haute-Normandie, coordonnateur pour les deux régions concernées, par lettre du 24 juin 1999, d'élaborer la DTA de l'estuaire de la Seine. Après un large travail de concertation et d'information, la DTA de l'estuaire de la Seine a été approuvée en Conseil d'État le 10 juillet 2006.

Sa mise en œuvre s'appuie sur les 3 objectifs suivants :

- **1** - Renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des estuaires,
- **2** - Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages, prendre en compte les risques,
- **3** - Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire.

La carte proposée en page suivante rappelle le périmètre ainsi que les principales orientations d'aménagement.

# Les orientations générales d'aménagement



## Légende

— périmètre de la DTA

— Delimitation de l'espace arrière littoral du Calvados

— espaces stratégiques précisés dans une carte spécifique

**ESPACES À PROTÉGER**

- Espaces naturels majeurs (NB: certains espaces remarquables ne sont pas figurés à cette échelle. Se reporter à la carte littoral.)
- ▨ Espaces naturels et paysagers significatifs
- ◀▶ Ceinture verte de l'agglomération Rouennaise

**ARMATURE URBAINE**

- Grandes agglomérations (aires des pôles urbains de Caen, Rouen et Le Havre)
- Villes moyennes
- Autres pôles locaux
- ☆ Secteurs stratégiques de recomposition urbaines

**LES GRANDS ESPACES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

- ▨ Principaux secteurs de développement d'activités industrialo-portuaires
- ◆ Secteur stratégique d'activités fortes consommatrices d'espace (logistique, industrie)

**LES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENT**

- grandes liaisons routières (2x2 voies) et points d'échange
- réseau routier principal
- voies ferrées et gares voyageurs
- ports
- aéroports
- en projet
- contournement d'aggle
- voies ferrées à créer ou à renforcer
- voies navigables (Seine, Orne)

0 10 20 Kilomètres

Avril 2004

Sources : DDE 76 / DRE Haute-Normandie  
Fond de carte : IGN - Bdcarto ©

Carte réalisée par la DRE de Haute-Normandie

La réalisation d'un bilan de l'application de la DTA est prévu par l'article R172-3 du Code de l'urbanisme<sup>1</sup>, qui stipule : « au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de l'approbation de la directive territoriale d'aménagement ou de sa dernière révision, l'autorité compétente procède à une analyse des résultats de son application. Cette analyse est transmise aux régions, départements, communes et groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme et mise à la disposition du public selon des modalités définies par l'autorité compétente ». Ce bilan est également attendu par plusieurs acteurs du territoire après 15 ans d'application.

Il est à noter en tant qu'élément de contexte supplémentaire que l'ordonnance n°2020-745 du 17 juin 2020 a modifié deux articles du Code de l'urbanisme concernant les directives territoriales d'aménagement en retirant les DTA de la liste des documents avec lesquels les schémas de cohérence territoriale (L143-25) et des plans locaux d'urbanisme communaux et intercommunaux (L153-25) doivent respecter le principe de compatibilité. Ces modifications sont entrées en vigueur au 1<sup>er</sup> avril 2021, et les versions des SCoT, et en leur absence des PLU-i établies à partir de cette date n'ont donc plus de lien juridique de compatibilité à assurer avec la DTA. Les modalités d'application de la loi Littoral fixées par la DTA de l'estuaire de la Seine restent toutefois opposables en matière d'application du droit des sols.

La portée juridique de la DTA de l'estuaire de la Seine est ainsi amenée à se réduire progressivement au gré des procédures de révision des documents d'urbanisme, pour ensuite s'éteindre à moyen terme, à l'exception des modalités d'application de la loi Littoral.

Le préfet de la région Normandie a confié à la Mission estuaire de la Seine de la DREAL Normandie la réalisation d'un bilan de l'application de la DTA de l'estuaire de la Seine, avec l'objectif d'évaluer les effets de sa mise en œuvre et de fournir à l'administration des éléments tangibles afin d'apprécier l'avenir à moyen terme des enjeux portés par la DTA.

## 1.2 - Objectifs

La DTA de l'estuaire de la Seine définit plusieurs objectifs à horizon 20/25 ans pour l'aménagement de l'estuaire de la Seine que l'État entendait voir poursuivis ; ces objectifs ont été traduits sous forme d'orientations, qui ont eu un caractère prescriptif et qui se sont imposées aux documents d'urbanisme directement inférieurs par un lien de compatibilité, ou sous forme de politiques d'accompagnement, non prescriptives, qui ont été proposées aux collectivités territoriales.

**L'objectif de cette étude est de réaliser un 1<sup>er</sup> niveau d'évaluation du degré actuel d'atteinte de ces objectifs et de fournir, lorsque cela est possible, des informations sur les garanties offertes par le cadre actuel de l'aménagement des territoires pour tendre vers ces objectifs à moyen terme.**

Pour effectuer ce travail, une analyse a été effectuée à la fois à partir de données d'observation des territoires, afin d'évaluer les niveaux de correspondance entre l'état actuel des territoires et les objectifs de la DTA, et à partir du niveau de reprise des objectifs et des orientations de la DTA dans les SCoT ainsi que dans le SRADDET normand, afin d'appréhender les dynamiques en cours ou à venir relativement à ces objectifs.

Ce travail présente des limites, assumées, dues à la forme souhaitée et aux moyens alloués pour réaliser ce 1<sup>er</sup> niveau d'évaluation.

Ainsi, étant donné le nombre de PLU-i, cette étude a volontairement été circonscrite à l'analyse des SCoT. De même, il a été question de s'appuyer principalement sur les données d'observation des territoires déjà exploitables via le dispositif existant de suivi-évaluation de la DTA. Les niveaux de mise en œuvre des politiques d'accompagnement proposées par la

---

1 Codifié par le décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre 1er du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme

DTA n'ont pas été investigués, car ils auraient nécessité un travail d'enquête terrain spécifique. Enfin, la DTA de l'estuaire de la Seine est un outil parmi d'autres au service des politiques publiques ; il n'a pas été question lors de ce 1<sup>er</sup> niveau de bilan de sortir du référentiel formé par la DTA, le SRADDET et les SCoT pour appréhender de façon plus objective et plus complète les évolutions des territoires à moyen terme ; ce travail pourra être lancé dans un 2<sup>d</sup> temps sur la base des résultats fournis par cette étude sommaire.

Considérant ces limites, un des objectifs de l'étude est alors d'identifier des sujets présentant un intérêt à faire l'objet études complémentaires, lors d'une phase de travail ultérieure.



## 2 – Organisation et méthodologie

### 2.1 – Éléments de méthode

Afin de réaliser le 1<sup>er</sup> niveau de bilan tel que prévu, plusieurs types d'informations ont été recueillies et utilisées :

- des informations sur l'évolution observée des territoires à partir de l'approbation de la DTA, dans le but d'évaluer le niveau d'atteinte des objectifs de la DTA ;
- des informations relatives à la reprise de la DTA dans les SCoT et le SRADDET, dans le but d'obtenir des informations sur les perspectives d'atteinte des objectifs de la DTA sur les territoires.

Ces informations ont ensuite été utilisées pour classer chaque objectif de la DTA :

- « **objectif DTA sécurisé** » : pour les objectifs atteints ou en bonne voie d'atteinte, et faisant l'objet d'une reprise dans les documents d'urbanisme telle qu'elle offre une forte probabilité d'atteinte à moyen terme (10 ans) ;
- « **objectif DTA à risque de non atteinte** » : pour les objectifs loin d'être atteints et insuffisamment repris dans les documents d'urbanisme, poussant à considérer comme probable qu'ils ne soient pas atteints à moyen terme ;
- « **objectif DTA au développement indéterminé** » : pour les objectifs pour lesquels les informations à disposition n'ont pas permis de se prononcer sur les probabilités d'atteinte à moyen terme.

Les résultats de ce travail pourront alors servir à décider sur quels thématiques mener des investigations complémentaires, et décider in fine des actions à entreprendre pour modifier les tendances non souhaitées confirmées.

Point d'attention : au regard des évolutions périodiques de SCoT, suivant de nouvelles orientations politiques portées par les élus locaux, ou suivant le bilan effectué tous les 6 ans, ou au regard d'évolutions du cadre juridique, les SCOT et les orientations qu'ils fixent n'ont pas la même pérennité que la DTA. En ce sens, la seule reprise aujourd'hui des orientations de la DTA dans les SCOT ne constitue pas, de ce point de vue, une garantie à terme.

#### **Méthode d'analyse de l'évolution des territoires sur la période 2006 – 2021 en comparaison avec les objectifs de la DTA**

Afin d'analyser l'évolution des territoires, cette étude s'est basée sur les indicateurs utilisés dans le cadre du suivi-évaluation de la DTA de l'estuaire de la Seine, dispositif construit en 2008 qui a connu une mise à jour en 2018 (informations disponibles sur [www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/conseil-de-l-estuaire-suivi-evaluation-de-la-dta-a65.html](http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/conseil-de-l-estuaire-suivi-evaluation-de-la-dta-a65.html)).

Parmi l'ensemble des données disponibles ont été conservées celles fournissant des informations pertinentes à l'échelle de la période observée.

## **Méthode d'analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme**

L'évaluation du niveau de reprise de la DTA dans les SCoT du territoire passe par la compréhension de la manière dont ces documents intègrent et reprennent à la fois les objectifs et les orientations de la DTA. Il s'est alors agi d'étudier comment les « Projets d'Aménagement et de Développement Durable » (PADD) et les « Documents d'Orientations et d'Objectifs » (DOO) des différents SCoT reprenaient les éléments de la DTA, dans l'objectif de pouvoir qualifier :

- d'une part le nombre d'éléments repris, pour déterminer si les SCoT intégraient nullement, partiellement, largement, ou totalement les éléments de la DTA ;
- d'autre part le caractère opposable ou non de leur reprise, selon que ces éléments étaient ou non présents dans les DOO.

L'ensemble des objectifs de la DTA ainsi que la grande majorité de ses orientations ont ainsi pu être recherchées dans les PADD et DOO. Seules les orientations concernant la mise en protection des espaces naturels a nécessité un travail cartographique spécifique, afin de pouvoir comparer à la fois les périmètres et les niveaux de protection des espaces identifiés entre SCoT et DTA.

L'analyse effectuée dans le cadre de cette étude s'est limitée aux versions des SCoT actuellement en vigueur sur le territoire.

Dans l'Eure, le secteur du Marais Vernier et de la vallée de la Risle n'a pas été étudié faute de SCoT, l'élaboration du SCoT de la Basse Risle n'ayant jamais abouti.



Également, au vu de l'absence d'enjeux liés à la DTA existants sur leur territoire, plusieurs SCoT n'ont pas été étudiés : SCoT du pays de Bray, SCoT du pays du Neubourg, SCoT du pays de Falaise.

L'analyse du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Normandie a été menée de façon similaire concernant les objectifs de la DTA, afin de savoir comment ils ont été repris par les objectifs du SRADDET, qui devront être pris en compte par les documents d'urbanisme de rang inférieur, et par ses règles, avec lesquelles les documents de rang inférieur devront être compatibles.

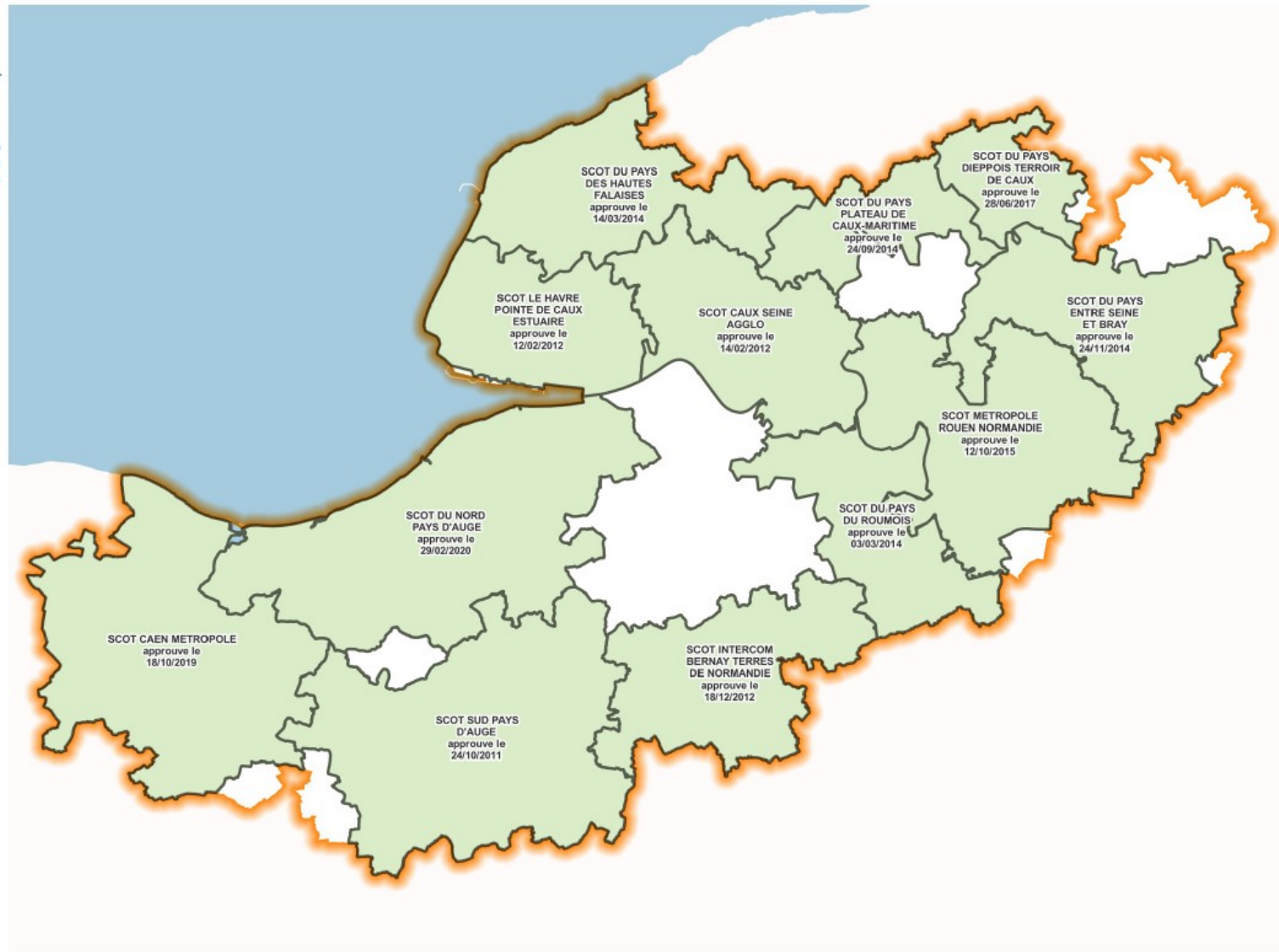
Ce travail n'a pas été effectué concernant les orientations de la DTA qui se sont révélées être à une échelle beaucoup trop précise par rapport à l'échelle du SRADDET et donc inadaptées. Cependant, ce sont bien les orientations de la DTA et non ses objectifs qui sont applicables aux SCOT et aux PLU en l'absence de SCOT. Il en résulte que le SRADDET, qui fixe le cadre régional, n'apparaît pas être l'outil adapté, à une reprise d'orientations prescriptives de la DTA.

## Les SCoT étudiés pour le bilan de la DTA de l'estuaire de la Seine

### Légende

-  Périmètre de la DTA
-  Périmètre (\*) des SCoT à la date d'approbation

Seule est représentée la partie du SCoT à l'intérieur de la DTA. Les SCoT en limite de la DTA peuvent donc avoir un territoire d'application plus étendu.



## **2.2 - Organisation**

Cette étude est commanditée par l'autorité compétente représentée par le préfet de la région Normandie. Le pilotage opérationnel de l'étude est confié à la mission estuaire de la Seine de la DREAL Normandie.

L'équipe projet est composée de membres des agences d'urbanisme de Caen, du Havre et de Rouen, du professeur en géographie de l'université de Rouen Arnaud BRENNETOT, des services de la DREAL Normandie et des services planification des directions départementales des territoires et de la mer du Calvados, de l'Eure et de la Seine-Maritime.

### **3 - Les objectifs de la DTA de l'estuaire de la Seine considérés comme sécurisés**

### **3.1 – Objectif 1-2 : développer la synergie entre les ports**

#### **Analyse de l'évolution des territoires sur la période 2006 – 2021**

La DTA de l'estuaire de la Seine, entrée en vigueur en 2006, a inscrit dans ses objectifs « la nécessité pour les ports normands de travailler de plus en plus en réseau ».

Les divers SCoT existants sur le territoire évoquent peu ce travail en réseau des ports qui ne fait pas l'objet d'orientations dans la DTA ; le développement de la synergie des ports renvoie en effet simplement à un objectif non opposable aux SCoT. Par ailleurs, ce projet s'inscrit à une échelle plus large que le territoire d'application d'un SCoT, dépassant ainsi les compétences des EPCI du territoire : ses perspectives et son aboutissement ne semblent ainsi pas dépendre de la bonne compatibilité des documents inférieurs à la DTA.

Pour autant, cet objectif présente des enjeux nationaux et est, de fait, largement soutenu par l'État. Aujourd'hui, celui-ci peut-être considéré comme abouti : en effet, la synergie entre les ports de la Seine a été largement développée via la planification et la mise en œuvre de stratégies communes ainsi que par la fusion des grands ports maritimes du Havre, de Rouen et du port autonome de Paris en un établissement public unique dénommé HAROPA PORT.

La coopération logistique entre les ports de Paris, Rouen et Le Havre remonte au moins à 2008 avec l'élaboration du contrat de progrès fluvial qu'ils ont signé conjointement dans l'optique de développer ce mode de transport. Par ailleurs, le pôle de compétitivité Logistique Seine Normandie/Nov@log a conduit des travaux sur la mutualisation des moyens sur la recherche fondamentale, la traçabilité des conteneurs, le fret intelligent. Celui-ci a représenté pendant 15 ans un pôle majeur permettant de renforcer la compétitivité des entreprises du territoire tout en assurant le développement de la recherche logistique ; l'association, qui n'a pas trouvé sa place lors de la régionalisation des pôles de compétences, a mis fin à ses activités en 2020.

En mai 2009, le Conseil de coordination inter-portuaire de la Seine est créé par décret du Premier Ministre de l'époque, François Fillon. Installé en octobre 2009 au Havre par le secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau, celui-ci a pour mission de définir des orientations stratégiques communes et de coordonner les politiques d'aménagement des trois établissements portuaires du fleuve, notamment sur les questions de dessertes terrestres appuyé par Réseau Ferré de France (RFF) et Voies Navigables de France (VNF).

3 ans plus tard, en janvier 2012, les trois établissements portuaires de la Seine se sont réunis dans un Groupement d'Intérêt Économique nommé HAROPA. L'ambition derrière la création de cette structure était de proposer une vision commune, à l'horizon 2030, sur les thématiques de l'offre logistique, la multimodalité et l'optimisation de la consommation du foncier. HAROPA a ainsi servi de cadre à la rédaction des projets stratégiques 2014-2019 des ports du Havre, de Rouen et de Paris.

À l'occasion du Comité interministériel de la mer à Dunkerque qui s'est tenu en novembre 2018, la volonté de l'État de fusionner les ports du Groupement d'Intérêt Économique HAROPA a été affirmée. Réuni au sein d'un établissement public du même nom, les ports de la Seine doivent ainsi concurrencer les complexes portuaires européens. En 2019, Catherine Rivoallon (remplacée ensuite par Stéphane Raison avant qu'il ne prenne la tête de l'établissement) s'est vu attribuée la mission de préfiguration auprès d'HAROPA PORT afin d'assurer le rapprochement des trois ports du fleuve et d'établir un projet stratégique d'établissement, accompagné d'un plan financier. Cette fusion, prévue initialement pour le 1<sup>er</sup> janvier 2021, s'est finalement concrétisée le 1<sup>er</sup> juin 2021 date à laquelle l'établissement HAROPA PORT a été créé. Le conseil de surveillance d'Haropa, mis en place le 9 juillet 2021,

a validé en séance du 25 mars 2022 son 1<sup>er</sup> plan stratégique pour la période 2020-2025.

Ce nouvel ensemble portuaire représente aujourd'hui le 1<sup>er</sup> complexe portuaire français et le 5<sup>e</sup> port Nord-Européen pour les conteneurs avec en 2021 :

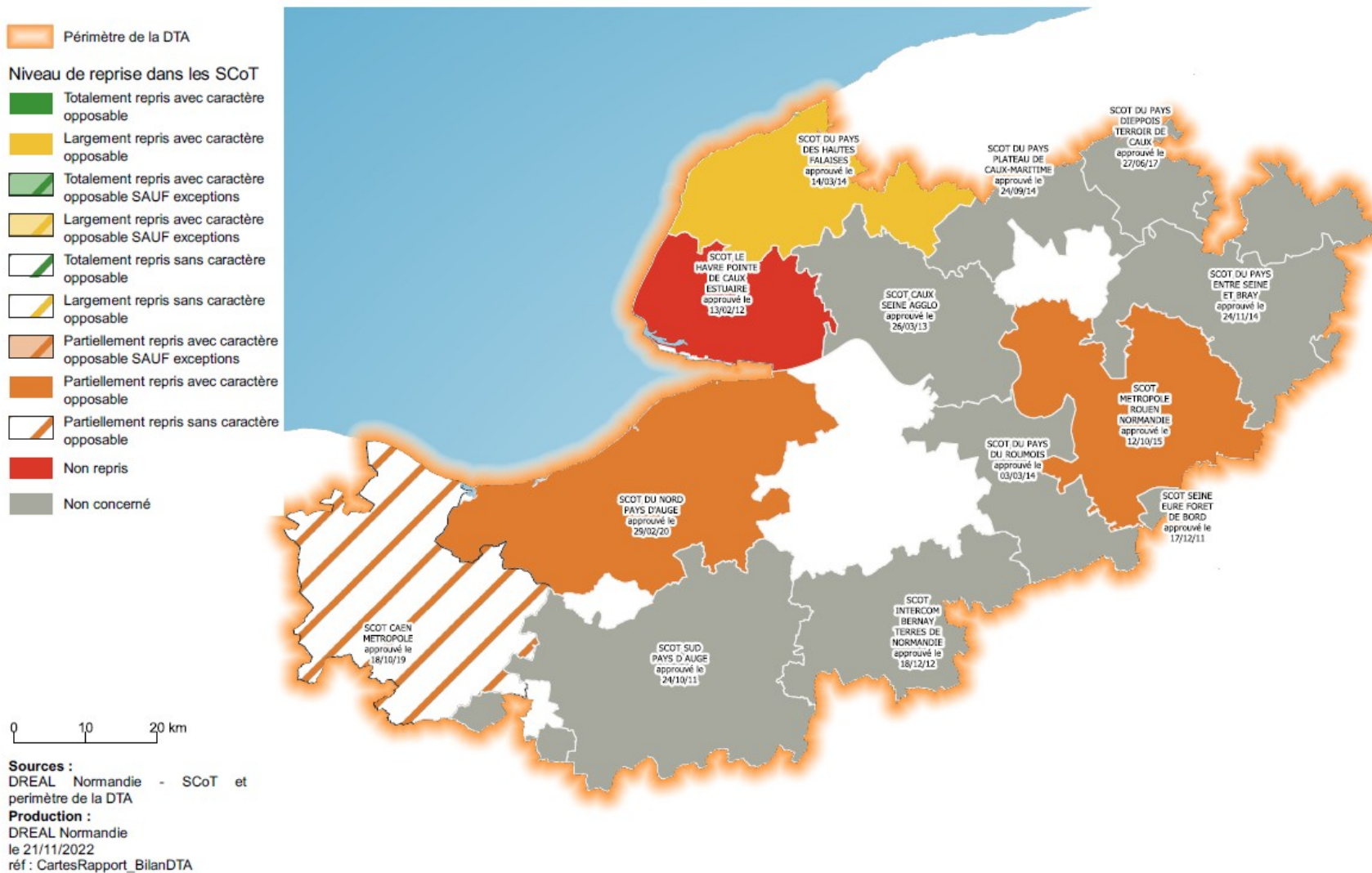
- 160 000 emplois directs et indirects,
- 2,5 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts,
- 3,1 milliers d'EVP pour les trafics maritimes,
- 152 500 EVP concernant les trafics fluviaux en Île-de-France,
- 650 ports touchés dans le monde<sup>2</sup>.

## Analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme

Cet objectif est très peu repris dans les SCoT du territoire, et aucune orientation ne lui est dédiée.



### Objectif 1-2 : développer la synergie entre les ports - Objectifs





Le SRADDET Normandie reprend la majorité des objectifs de la DTA en lien avec le renforcement de la coopération entre les ports dans ses propres objectifs et actions, rappelés ici :

- **Objectif 17 : Faire de la Normandie un acteur du transport maritime international**
  - assurer la complémentarité des ports normands
    - Renforcer la coopération et la coordination entre les grands ports maritimes (Le Havre, Rouen, Paris) et entre ces grands ports et les ports secondaires.
    -
- **Objectif 18 : Développer le tourisme de croisière fluvial et maritime**
  - répondre aux attentes des armateurs et des croisiéristes pour optimiser les retombées économiques
    - Améliorer l'accueil des navires et bateaux de croisières avec une offre de service adaptée aux besoins des armateurs et compagnie maritimes (infrastructures d'accueil, services associés...),
    - Améliorer les services des terminaux de croisières (vente de magazine en anglais, de souvenirs typiques, de produits locaux, développement des tours opérateurs, ouvertures des magasins pendant les jours d'escales...),
    - Développer les escales mais surtout les têtes de lignes en Normandie,
    - Organiser des activités avec les commerçants et prestataires locaux (dégustations, spectacles...) à terre ou à bord des bateaux. Les offices de tourisme ont un rôle important à jouer dans cette démarche,
    - Diffuser des informations commerciales auprès des passagers des paquebots : mentionner la présence des commerces lors des visites des villes dans les guides touristiques...
    - Favoriser la création de « clubs croisière » (regroupant les collectivités, offices de tourisme, chambres consulaires, opérateurs, acteurs économiques locaux, unions locales du commerce...), afin de disposer d'une structure stable de coopération.
- **Objectif 19 : Penser un écosystème économique et logistique au profit des normands**
  - mettre en place de nouvelles coopérations intra et interrégionales
    - Une intégration plus forte entre les Ports de l'axe Seine, Coopération entre HAROPA et les ports régionaux.

## Évolutions prévisibles à moyen terme

Bien que très peu repris dans les SCoT, cet objectif a été bien suivi pour les ports de la Seine, les actions de coopérations entreprises ne dépendant finalement pas des documents d'urbanisme. Le SRADDET reprend la volonté de développer la coopération des ports normands, et pour l'avenir, la fin de l'opposabilité de la DTA ne semble pas remettre en cause la poursuite de cet objectif déjà abouti.

## **3.2 – Objectif 2-3 : prévenir les risques naturels et technologiques**

### **Analyse de l'évolution des territoires sur la période 2006 – 2022**

#### **La prise en compte des risques technologiques**

Les risques technologiques sont particulièrement présents sur le territoire de la DTA, comparé au reste du territoire national. Cet espace concentre de nombreux établissements Seveso « seuil haut », qui font l'objet de plans de prévention des risques technologiques (PPRT), documents d'urbanisme réglementant les constructions, tant existantes que futures, dans le voisinage des sites industriels prévus par la loi du 30 juillet 2003. En Normandie, 21 plans ont été prescrits, fortement concentrés dans le périmètre de la DTA qui en compte 14. Trois de ces plans concernent de grosses zones industrielles : le Havre, Port-Jérôme et Petit et Grand Quévilly.

Entre 2006 et 2020, les 14 PPRT du périmètre de la DTA ont été approuvés ; celui du Havre a été approuvé en 2016, celui de Port-Jérôme en 2014, celui de Petit et Grand Quévilly en 2018, et le dernier, celui de Petit Couronne a été approuvé le 29 janvier 2019.

#### **La prise en compte des risques naturels**

Au-delà des risques technologiques, la DTA identifie un ensemble de risques à prendre en compte par les territoires : risques inondation, risques de mouvements de terrain, risques d'érosion de trait de côte, risques de submersion marine.

La Normandie est largement concernée par les risques d'inondation et comprend 9 Territoires à Risque Important d'inondation (TRI) dont 2 d'importance nationale. Ces 2 TRI d'importance nationale (Le Havre et Rouen-Louvier-Austreberthe) ainsi que les TRI de Caen et de Dives-Ouistreham sont situés sur le territoire de la DTA. La gestion des risques est cadrée sur l'ensemble du bassin Seine-Normandie, et pas seulement sur les TRI, par le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) Seine-Normandie, arrêté par le Préfet Coordinateur de Bassin ; le PGRI 2022-2027 du bassin Seine Normandie a été approuvé le 3 mars 2022.

Plus localement et centrées sur les TRI, les Stratégies Locales de Gestion des Risques d'Inondation (SLGRI) concourent à la réduction des impacts des inondations en s'articulant avec les dispositifs existant. Ces stratégies sont approuvées par les Préfets de département ; 3 concernent le territoire de la DTA : celle du Havre, approuvée en décembre 2016, celle de Rouen-Louvier-Austreberthe, approuvée en janvier 2017, et celle de Caen, approuvée en janvier 2018.

Des outils supplémentaires complètent ces stratégies de gestion des risques. Ainsi, les PPRI approuvés « Boucle de Poses », « Boucle d'Elbeuf », « Boucle de Rouen », du Cailly et de l'Austreberthe couvrent ce territoire à fort risques d'inondation. Ce territoire fait également l'objet d'un Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) établi en 2018.

Le TRI du Havre est couvert par le PPRI de la Lézarde, approuvé en 2013 ; le dispositif de prise en compte des risques naturels est complété par l'intégration des risques littoraux de submersion marine au travers du PPR Littoral de la Plaine alluviale nord de l'estuaire de la Seine approuvé en juillet 2022.





Le TRI de Caen et de Dives-Ouistreham est aujourd'hui couvert par le PPR multirisques de la Basse vallée de l'Orne, qui couvre les risques d'inondation par submersion marine (submersion marine, chocs mécaniques) avec prise en compte des conséquences du changement climatique, d'inondation par débordement de cours d'eau, d'érosion et de migration dunaire, qui a remplacé le précédent PPR inondation existant.

En dehors des TRI, d'autres plans de préventions sont en œuvre sur le territoire de la DTA :

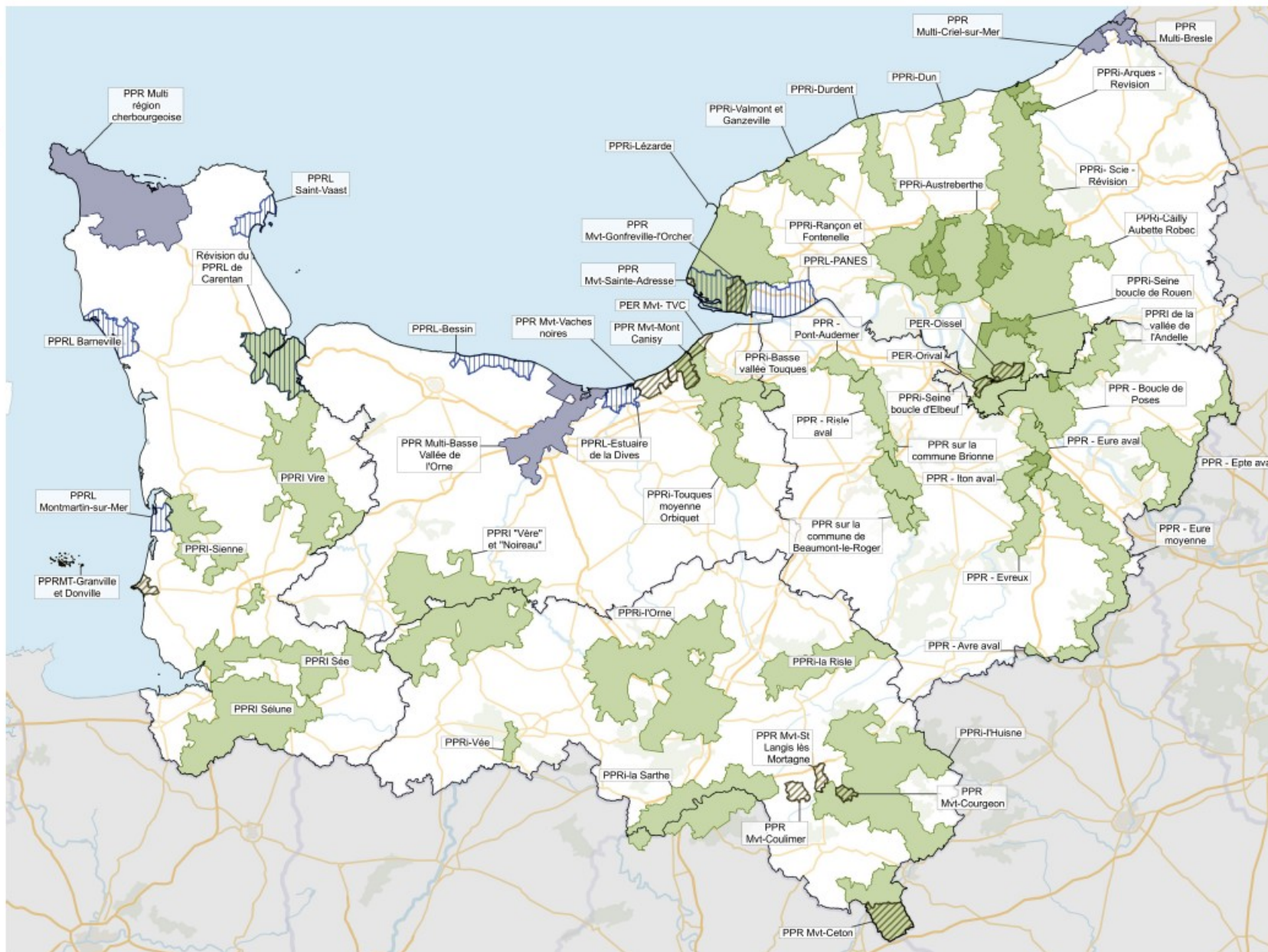
- PPR inondations :
  - sur la vallée de la Touques
  - le long de la Risle en amont de Pont-Audemer
  - le long de la Valmont à l'ouest du plateau de Caux
  - le long de la Scie au Nord du territoire de la DTA
- PPR littoraux :
  - sur l'estuaire de la Dives
- PPR mouvements de terrain :
  - sur le secteur des vaches noires et le long de la côte calvadosienne
  - sur Saint-Adresse et Gonfreville-l'Orcher dans le secteur du Havre
  - sur le secteur de Oissel

Un PPR inondation est également en cours d'élaboration pour les rivières de la Saône et de la Vienne.

## Les plans de prévention des risques naturels (PPRN) approuvés en Normandie - juillet 2022

-  Inondation
-  Littoral
-  Mouvement de terrain
-  Multirisque

Les PPR sont représentés par agrégation des géométries communales 2022, sur la base de la composition définie au sein de [la base GASPAS](#).

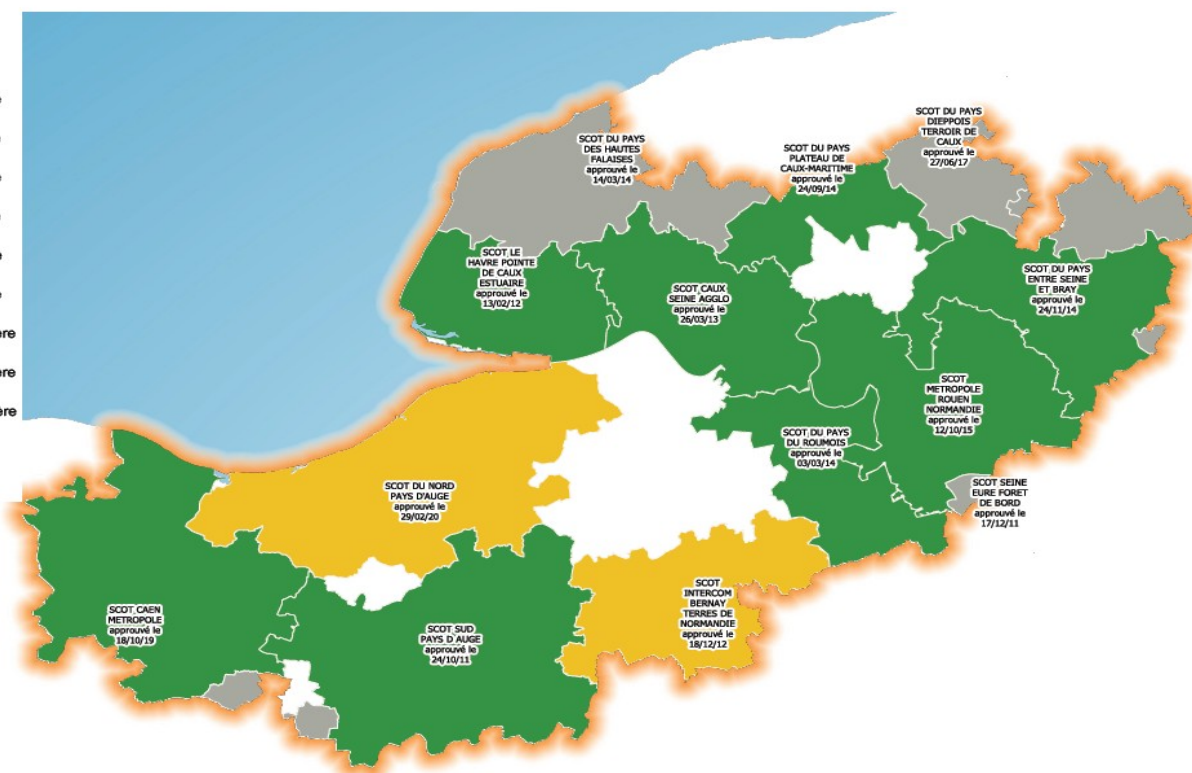
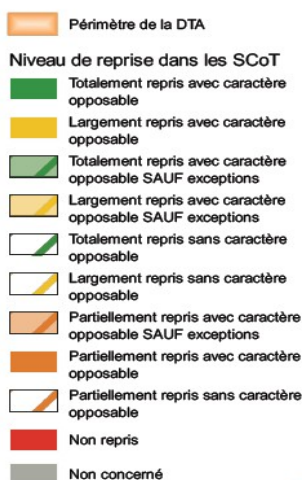


## Analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme

Cet objectif est totalement repris avec un caractère opposable dans presque tous les SCoT du territoire, exceptés le SCoT de Intercom Bernay, qui ne reprend pas toutes les informations concernant les risques technologiques, et le SCoT du Nord Pays d'Auge, qui ne prévoit une approche globale sur l'ensemble des risques identifiés par la DTA.















### Objectif 2-3 : prévenir les risques naturels et technologiques - Objectifs

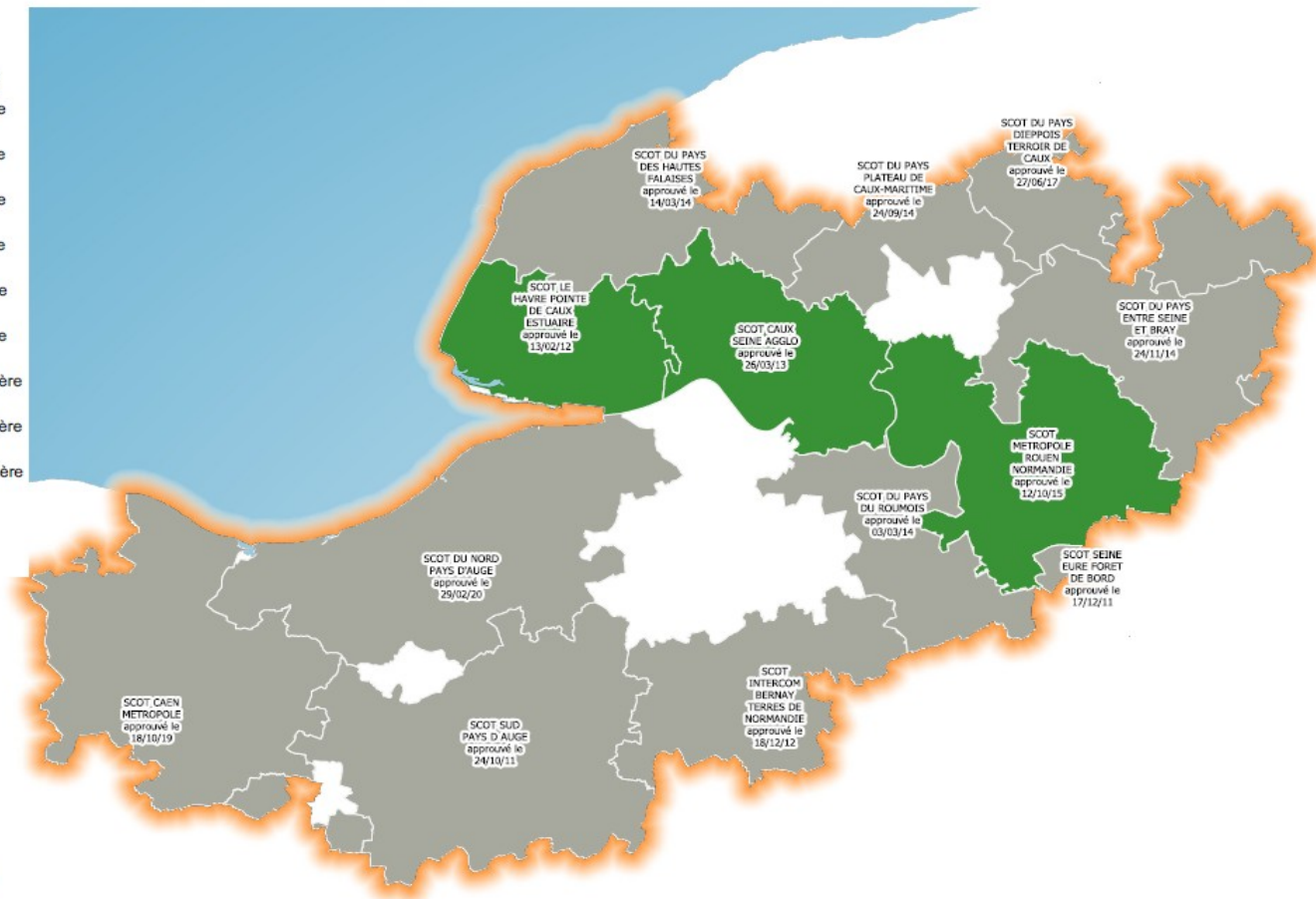


Les orientations relativement à cet objectif concernent uniquement les risques technologiques sur les secteurs à enjeux identifiés par la DTA : Port-Jérôme, Le Havre et Rouen. Ces orientations sont totalement reprises avec un caractère opposable pour les SCoT concernés.



## Objectif 2-3 : prévenir les risques naturels et technologiques - Orientations

-  Périmètre de la DTA
- Niveau de reprise dans les SCoT**
-  Totalemment repris avec caractère opposable
-  Largement repris avec caractère opposable
-  Totalemment repris avec caractère opposable SAUF exceptions
-  Largement repris avec caractère opposable SAUF exceptions
-  Totalemment repris sans caractère opposable
-  Largement repris sans caractère opposable
-  Partiellement repris avec caractère opposable SAUF exceptions
-  Partiellement repris avec caractère opposable
-  Partiellement repris sans caractère opposable
-  Non repris
-  Non concerné



0 10 20 km

**Sources :**  
DREAL Normandie - SCoT et  
périmètre de la DTA  
**Production :**  
DREAL Normandie  
le 21/11/2022  
réf : CartesRapport\_BilanDTA

Le SRADDET Normandie reprend la majorité des objectifs de la DTA en lien avec la prévention des risques naturels et technologiques dans ses propres objectifs et actions, rappelés ici :

- **Objectif 10 : protéger les espaces naturels littoraux**

- protéger les espaces naturels littoraux et les milieux estuariens
  - Disposer d'espaces nécessaires à la fluctuation du trait de côte (afin de limiter les risques et de maintenir les fonctionnalités écologiques de la bande côtière) ou pouvant constituer des zones d'expansion de crue
- accompagner les adaptations au changement climatique
  - Analyser les conséquences de l'érosion du littoral et de la hausse du niveau des nappes sur la biodiversité marine et sur les territoires littoraux et rétro littoraux (jusqu'à quelques km à l'intérieur des terres selon la configuration géographique)
  - Elaborer une stratégie régionale de gestion du trait de côte, en cohérence avec la Stratégie Nationale et visant à préserver les atouts du littoral normand pour les générations futures
  - Favoriser l'élaboration de stratégies et plans d'actions locaux à des échelles géographique et temporelle cohérentes avec les enjeux, en associant les populations côtières (afin de les sensibiliser et de mieux appréhender et prendre en compte les importants impacts sociétaux qu'auront les changements climatiques sur ces territoires)
  - Encourager les aménagements ou ouvrages en contact avec le (ou voisin du) milieu marin à suivre une stricte obligation d'aller au bout de la séquence « éviter-réduire-compenser » et à l'obligation de recourir aux « meilleures techniques disponibles
  - Développer la culture du risque lié au changement climatique au sein de la population régionale et se préparer à agir en cas de cas de crise (suite à une tempête par exemple) avec l'ensemble des acteurs
  - Prendre en compte les conséquences du changement climatique et en intégrer les risques dans les documents d'aménagement et d'urbanisme
  - Économiser le foncier en zone littorale et dans l'arrière-pays pour anticiper le repli de certaines implantations vers l'arrière - pays, en concertation avec les communes et intercommunalités limitrophes
  - Développer les compétences croisées au sein des collectivités (urbanisme, espaces naturels, agriculture, GEMAPI, petit cycle de l'eau...) pour réduire la vulnérabilité du territoire, d'anticiper les besoins de recomposition spatiale et de contribuer à la bonne qualité des milieux naturels
  - Systématiser les raisonnements d'évitement et de réduction de la vulnérabilité et des impacts, ainsi que le recours aux « meilleures techniques disponibles » (MTD) pour les plans, programmes et projets en contact ou voisins des milieux marins et littoraux.
  - Au travers des documents d'urbanisme et de planification, favoriser une analyse des projets privilégiant l'intérêt économique à long terme en prenant notamment en compte l'ensemble des coûts (les coûts de défense contre la mer, les impacts sur les autres secteurs de la cellule hydro-sédimentaire, les besoins en eau et l'évolution des autres ressources naturelles...)
  - Promouvoir des méthodes et procédures qui permettent de réduire la vulnérabilité du bâti/de l'activité face aux changements climatiques (risques littoraux, risques de crues, vagues de chaleur...) tels que Plan d'Opération Interne, Plan de Continuité d'Activité.

- **Objectif 48 : réduire les risques naturels liés à l'eau et prévenir l'impact du changement climatique**
  - intégrer la prise en compte du risque dans le quotidien des secteurs à risque d'inondation
    - Développer la culture du risque chez les décideurs et la population des collectivités concernées par des secteurs à risque afin de limiter les atteintes aux personnes et aux biens et améliorer la résilience, en mettant en place des actions de sensibilisation auprès de l'ensemble des acteurs et des systèmes d'information adaptés.
    - Accélérer la prise en compte de ce risque (la mise en place d'outil de gestion du risque de type Plan Communal de Sauvegarde...).
    - Préserver les zones d'expansion de crue dans les lits majeurs des usages non compatibles.
    - Anticiper le risque économique lié à l'interruption potentielle des activités situées dans des secteurs classés en zone inondable.
    - Expérimenter des formes d'aménagement et d'architecture capables de résister aux inondations, de manière à permettre l'adaptation de secteurs déjà bâtis.
    - Tenir compte dans les prévisions des effets cumulés des changements climatiques sur les différents types de risques (ex : effet de l'élévation du niveau de la mer sur l'augmentation en durée des inondations par remontée de nappe)

## **Évolutions prévisibles à moyen terme**

L'ensemble des orientations de cet objectif, qui concernent les risques technologiques uniquement, ont été mises en œuvre via la réalisation des 14 PPRT situés sur le territoire de la DTA entre 2006 et 2020. Les objectifs de la DTA concernant les risques naturels sont repris en totalité presque sur tout le territoire, et sont mis en œuvre via des dispositifs issus des réglementations communautaires et nationales, élaborés en concertation avec les acteurs locaux, dont l'avancement suit le calendrier fixé par l'État et est indépendant des préconisations des documents d'urbanisme puisqu'ils viennent ensuite s'annexer à ces derniers pour être mis en œuvre. De son côté, le SRADDET propose dans ses objectifs de préparer les territoires aux risques liés aux inondations, à l'érosion du trait de côte, des changements climatiques.

L'ensemble de ces éléments laisse penser que la fin de l'opposabilité de la DTA ne remettra pas en cause l'atteinte de cet objectif déjà bien amorcé.



### 3.3 - Objectif 2-4 : Mieux exploiter le potentiel énergétique éolien dans le respect des paysages

#### Analyse de l'évolution des territoires sur la période 2006 - 2021

Le parc éolien normand s'est considérablement développé depuis 2006 et totalise en 2018 une puissance installée totale de 827 MW, dont 652 MW sur les 3 départements de la DTA, faisant de la région la 8ème en termes d'éolien terrestre sur le territoire métropolitain.

Les Schémas Régionaux Climat Air Energie (SRCAE) haut-normand et bas normand, fixent les orientations régionales à l'horizon 2020 et 2050 en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'adaptation au changement climatique, d'amélioration de la qualité de l'air, de maîtrise de la demande d'énergie et de développement des énergies renouvelables. Ces SRCAE définissent notamment les objectifs en termes d'énergie éolienne.

Le département de Seine-Maritime est le plus avancé de la Région dans l'atteinte de ses objectifs (80 % de réalisation de la fourchette basse) et est le plus gros producteur d'énergie éolienne de la région (48 % du parc normand et 53 % de la puissance raccordée), suivi par département du Calvados (50 % de réalisation de la fourchette basse), puis le département de l'Eure (21 % de réalisation de la fourchette basse).

	2006		2018	
Installations d'éoliennes	Haute-Normandie	Basse-Normandie	Haute-Normandie (Seine-Maritime et Eure)	Basse-Normandie (dont Calvados)
Puissance (MW)	16	12	493 (439 et 54)	334 (159)
Objectif SRCAE 2020 (fourchettes basses et hautes en MW)			851-1076	850-1100

Etant donnée sa position littorale, 3 projets d'éoliennes en mer de grande ampleur sont situés en Normandie et devraient considérablement augmenter les capacités de production d'énergie, avec deux projets en cours de construction :

- projet de parc éolien en mer de Courseulles sur mer, puissance de 450 MW, en cours de construction ;
- projet de parc éolien en mer de Dieppe-Le Tréport, puissance de 496 MW, en cours de construction ;
- projet de parc éolien en mer de Fécamp, puissance de 498 MW, en cours de préparation à la construction.

# ENERGIE - Sites éoliens terrestres raccordés (décembre 2018)

- Echelons administratifs**
- Préfecture de région
  - Préfecture
  - Sous-préfecture
  - Limites des départements
- Réseau de transport électrique**

- 400 kV
- 225 kV
- 90 kV
- ✶ Parc éolien terrestre

Puissance du parc (en MW)



Sources :  
 GEOLIA® 2013,  
 DREAL NORMANDIE  
 Données Lignes et Postes - RTE  
 Production:  
 Le 24/08/2018 - DREAL-NORMANDIE

0 15 30 km



Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement - NORMANDIE

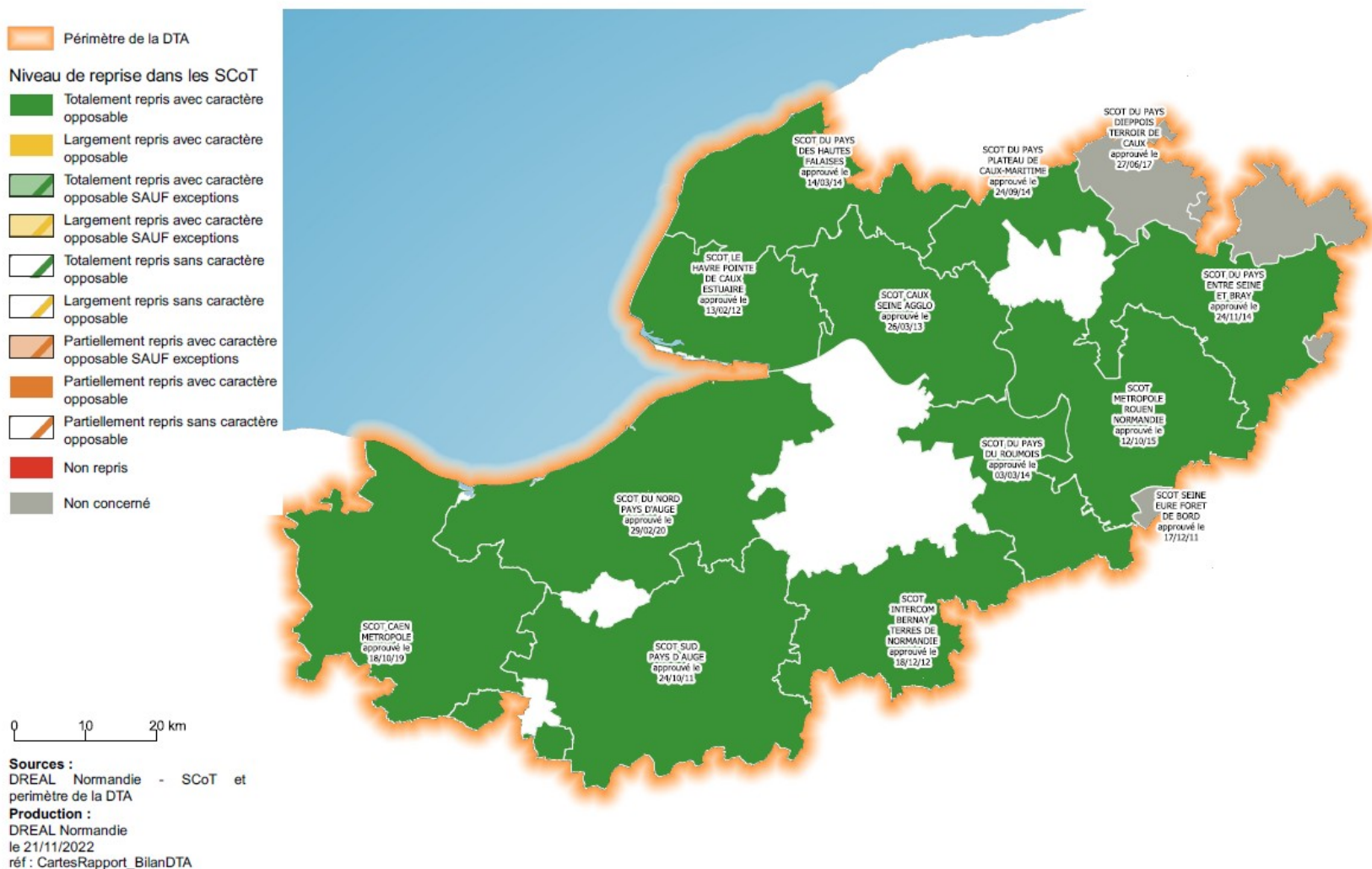
[www.normandie.developpement-durable.gouv.fr](http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr)

## Analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme

Cet objectif est totalement repris avec un caractère opposable dans tous les SCoT analysés.



### Objectif 2-4 : Mieux exploiter le potentiel énergétique éolien dans le respect des paysages - Objectifs



Le SRADDET Normandie reprend l'objectif global de la DTA en lien avec l'exploitation du potentiel énergétique éolien dans le respect des paysages dans ses propres objectifs et actions, rappelés ici :

- **Objectif 10 : protéger les espaces naturels littoraux**
  - accompagner les adaptations au changement climatique
    - Développer les infrastructures nécessaires au développement de la production d'énergie renouvelable, notamment à l'exploitation du potentiel du littoral normand en énergies marines renouvelables (EMR)
    - Améliorer la diffusion d'informations et les actions de sensibilisation de manière à accroître l'acceptabilité sociale de ces projets

Le SRADDET Normand établit également des règles, avec lesquelles les documents d'urbanisme devront être compatibles. La règle suivante concourt à la réalisation de l'objectif 2-4 :

- **Règle n°37** : Tendre à une alimentation en énergie renouvelable d'au moins 50 % de la consommation totale d'énergie, en optimisant le recours aux différentes énergies en fonction des usages et infrastructures réseaux

## **Évolutions prévisibles à moyen terme**

Cet objectif de la DTA est focalisé sur le principe de développer le potentiel éolien sans fixer de niveau à atteindre si ce n'est de s'inscrire dans les cadres nationaux et régionaux qui traitent de cette thématique. Aucune orientation n'est d'ailleurs formulée quant à cet objectif. Après un développement d'éoliennes terrestres soutenu, le territoire s'attache maintenant à utiliser son potentiel offshore pour développer parmi les premiers parcs éoliens en mer nationaux.

Le SRADDET s'empare de cette thématique dans ses objectifs mais surtout dans ses règles, en proposant un objectif chiffré de proportion d'énergie renouvelable à atteindre, comprenant les énergies éoliennes.

La fin de l'opposabilité de cet objectif ne semble donc pas de nature à remettre en cause l'avancement de cet objectif, qui a réussi à progresser sans orientation coercitive issue de la DTA, et qui présente un niveau d'atteinte et un potentiel qui répond aux ambitions de cette dernière.

### 3.4 - Objectif 3-1 : renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois grandes agglomérations

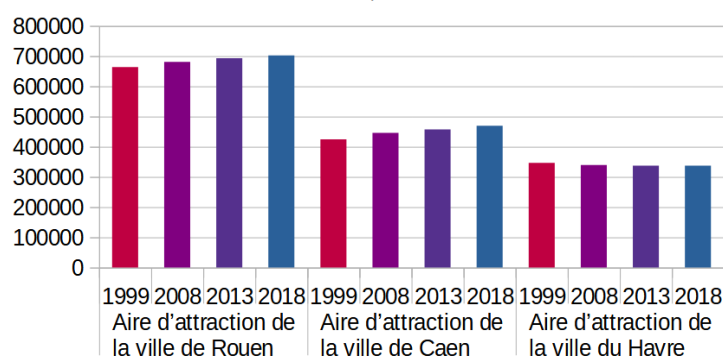
#### Analyse de l'évolution des territoires sur la période 2006 - 2021

La Métropole Rouen Normandie (créée au 1<sup>er</sup> janvier 2015), le pôle métropolitain Caen Normandie Métropole (établie le 1<sup>er</sup> mars 2015) et la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole (mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 2019) sont les trois piliers urbains majeurs du territoire de la DTA. Cette dernière les définit comme des grandes agglomérations qu'il convient de renforcer et de soutenir sur plusieurs aspects. Les analyses proposées ici s'appuient sur les compositions communales actuelles des trois agglomérations et peuvent par conséquent être concernées par plusieurs SCoT.

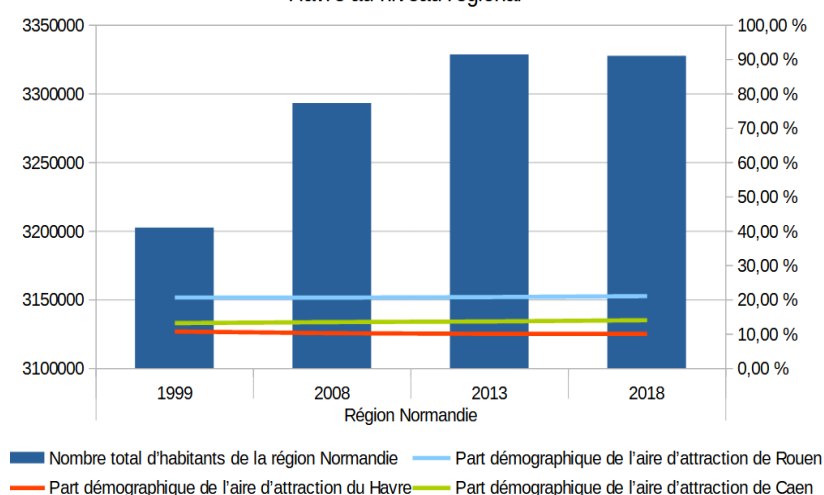
#### ◆ Développement démographique et économique des 3 grandes agglomérations

La démographie se développe progressivement au sein des aires d'attraction<sup>3</sup> des villes de Rouen et de Caen entre 1999 et 2018 avec une hausse respective de 5,9 % et de 10,53 %, alors qu'elle diminue sensiblement au Havre sur les 20 dernières années. Ainsi, entre 1999 et 2018, la population de l'aire d'attraction du Havre a diminué de 2,76 %.

Evolution démographique des aires d'attraction des villes de Rouen, Caen et Le Havre



Part démographique des trois aires d'attraction de Rouen, Caen et Le Havre au niveau régional

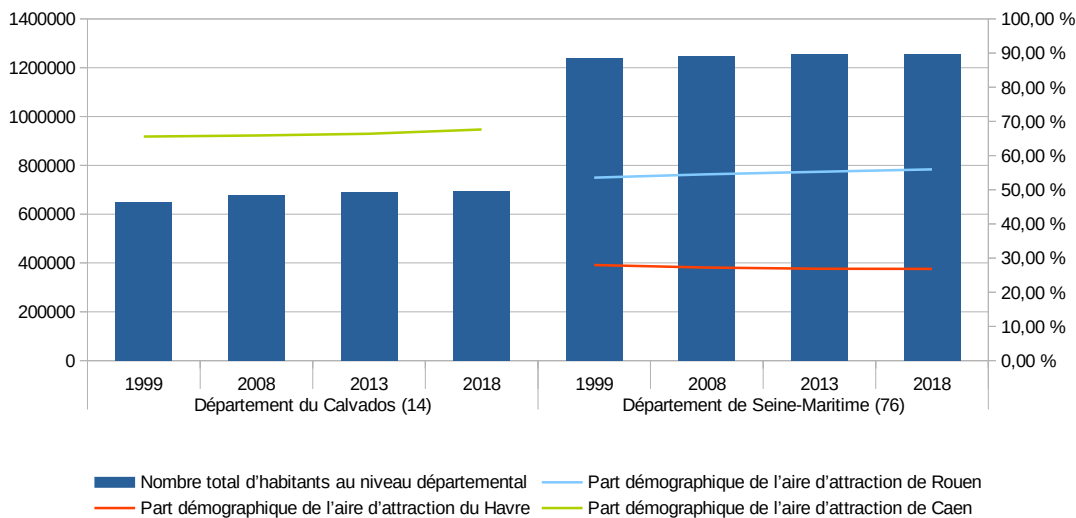


Au niveau régional, la Normandie a connu une relative attractivité depuis le début des années 2000 : sa démographie a ainsi augmenté de 3,91 % entre 1999 et 2018 passant de 3 202 385 à 3 327 477 habitants. Il est toutefois à noter que cette croissance démographique a connu un ralentissement depuis quelques années maintenant. En son sein, les populations du département du Calvados (14), de l'Eure (27) et de la Seine-Maritime (76) ont respectivement augmenté de 7,13 %, 10,89 % et 1,35 % sur cette même période. Les aires urbaines de Caen et de Rouen ont donc suivi ces tendances à la hausse et même renforcé leur position de pôles démographiques en enregistrant des taux d'augmentation supérieurs aux taux départementaux et régionaux. À l'inverse,

3 D'après la « Base des aires d'attraction des villes 2020 » de l'Insee, « L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail. Le zonage en aires d'attraction des villes succède au zonage en aires urbaines de 2010. »

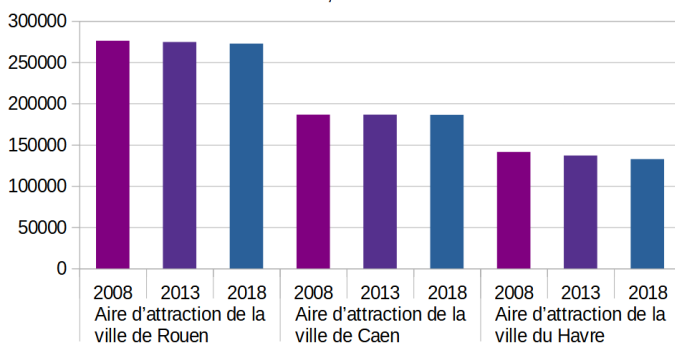
Les positions de pôles démographiques régionaux des 3 aires urbaines sont confirmées et stables durant la période 1999-2018. Leur position de pôles départementaux sont également confirmées, et les dynamiques observées précédemment se retrouvent cette fois au niveau de leur représentativité au niveau départemental. En effet, on constate d'une part que la part démographique des aires d'attraction de Caen et de Rouen au niveau départemental sont en hausse depuis 1999 : la population de l'aire d'attraction de Caen représentait ainsi en 2018 67,65 % de la population du département du Calvados – soit 2 % de plus qu'en 1999 – et celle de Rouen 55,97 % de la population du département en 2018 – soit plus de 2 % de plus qu'en 1999. A contrario, la part des habitants de l'aire d'attraction du Havre en comparaison à la population départementale a subi une baisse entre 1999 et 2018 passant de 27,98 % à 26,84 % de la population départementale.

Part démographique des trois aires d'attraction de Rouen, Caen et Le Havre au niveau départemental



De manière générale, le nombre d'habitants de l'aire d'attraction du Havre baisse depuis 1999, même si on peut noter un ralentissement sur les dernières années : - 1,96 % entre 1999 et 2008 contre - 0,82 % entre 2008 et 2018. En comparaison, sur cette même période, la population du département de la Seine-Maritime a augmenté de 0,58 % et celle de la Normandie de 1,4 %. D'après une étude de l'Insee, si les tendances actuelles se maintiennent, la Communauté urbaine compterait 255 900 habitants en 2040 (- 0,2 % par an) et 155 400 habitants pour Le Havre (- 0,4 % par an)<sup>4</sup>.

Evolution des emplois des aires d'attraction des villes de Rouen, Caen et Le Havre



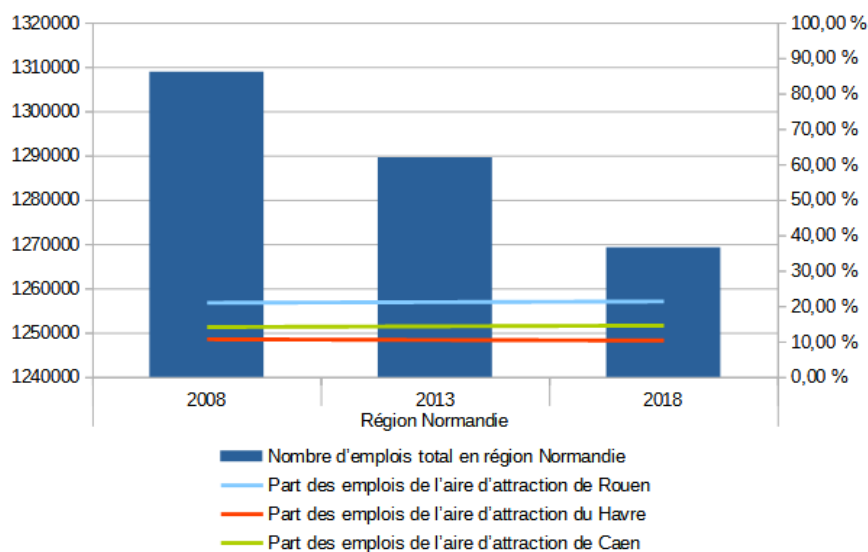
Concernant les emplois<sup>5</sup>, une légère tendance à la baisse est observable au sein de l'aire d'attraction de Rouen avec une perte de 1,27 % entre 1999 et 2018. La diminution se révèle plus importante pour l'aire d'attraction du Havre qui voit 6,12 % de ses emplois disparaître entre 2008 et 2018. Sur les deux dernières décennies, l'aire d'attraction de Caen, quant à elle, ne connaît pas de variation significative des emplois qu'elle comptabilise.

4 Anne-Sarah Horvais, Antoine Le Graët, Caroline Poupet, « Même si la baisse démographique ralentit, Le Havre Seine Métropole continue de perdre des habitants », *Insee Analyses Normandie*, n°81, septembre 2020.

5 D'après le « Recensement de la population » de l'Insee, « Sont concernées les personnes âgées de 14 ans ou

Part des emplois des aires d'attraction de Rouen, Caen et Le Havre au niveau régional

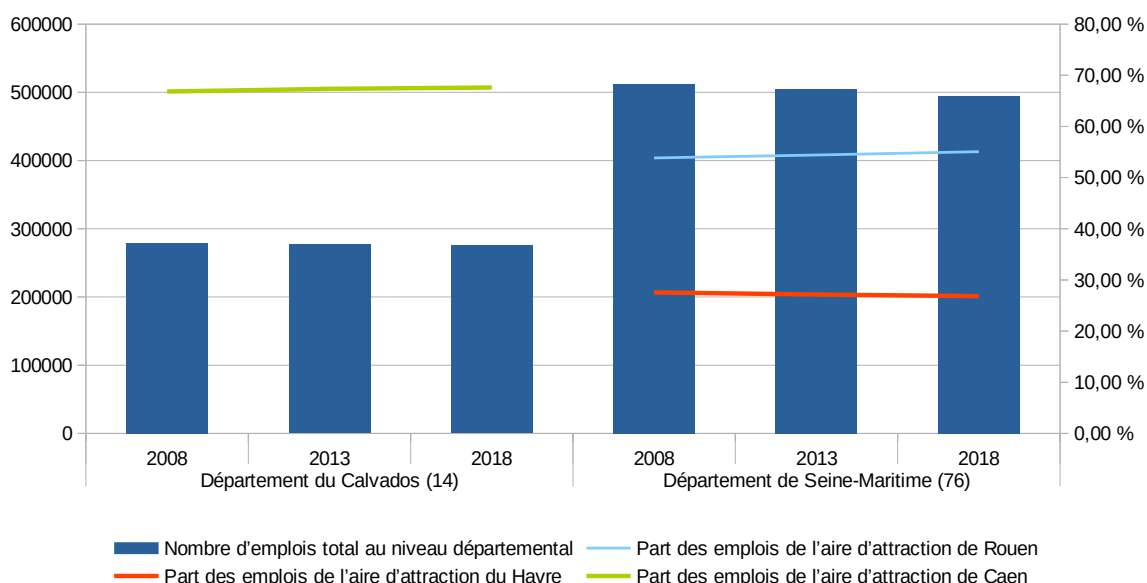
Du point de vue des emplois, la Région Normandie a vu leur nombre réduire entre 2008 et 2018 avec une baisse de plus de 3 %. La part des emplois régionaux situés sur les 3 aires urbaines reste stable sur cette période, tout comme leur position de pôles d'emplois avec respectivement pour Rouen, Le Havre et Caen des parts respectivement autour de 21, 10,5 et 14,5 %.



Au niveau départemental, le Calvados (14), l'Eure (27) et la Seine-Maritime (76) ont également connu un déclin de leur nombre d'emplois avec une diminution respective de 1,27 %, 3,55 % et 3,51 %.

Les chiffres relatifs aux emplois dans les trois grandes aires d'attraction du territoire s'apparentent à ceux relatifs à la population. En effet, les tendances sont similaires : les aires d'attractivité de Rouen et de Caen connaissent une légère hausse de leur représentativité au niveau des emplois départementaux (+1,25 % et +0,80 %) quand Le Havre subit une légère baisse avec une diminution de 0,75 % sur la période 2008-2018. Ces chiffres ne remettent pas en cause la position ultra dominante de pôles des 3 agglomérations : leur poids départemental au niveau des emplois s'élève en 2018 à 26,8 % pour Le Havre, 55 % pour Rouen et 67 % pour Caen ; dans le même ordre, leur poids régional s'élève à 10,45 %, 21,5 % et 14,5 %, représentant à elles trois une part de 46,6 % des emplois normands.

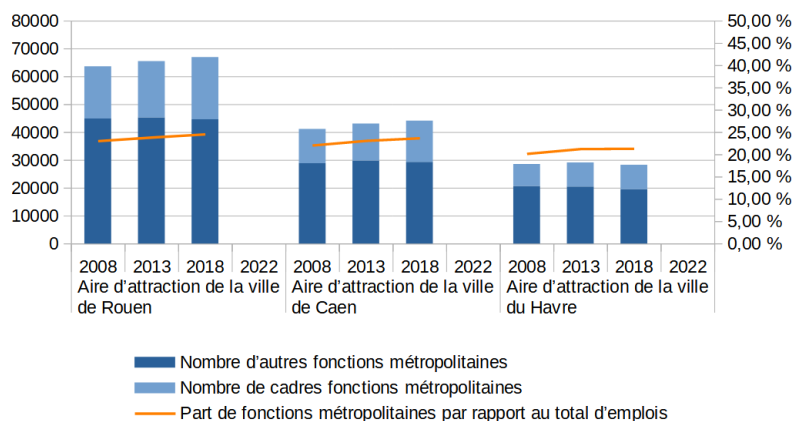
Part des emplois des aires d'attraction de Rouen, Caen et Le Havre au niveau départemental



plus ayant un emploi, ou ne travaillant pas actuellement mais ayant déjà travaillé. »

◆ Implantation des fonctions tertiaires d'entraînement dans les trois grandes agglomérations

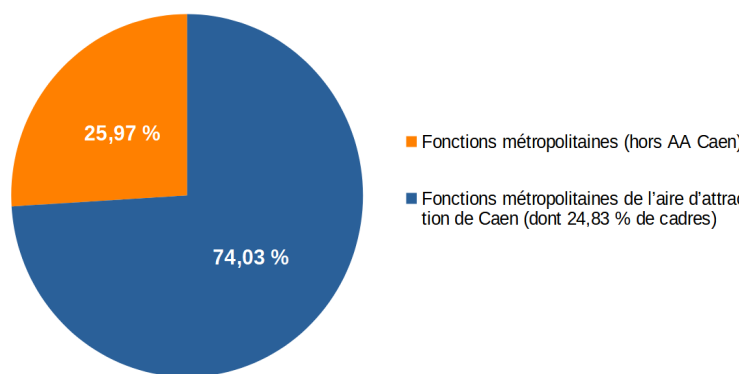
Fonctions métropolitaines des trois aires d'attraction de Caen, Rouen et Le Havre



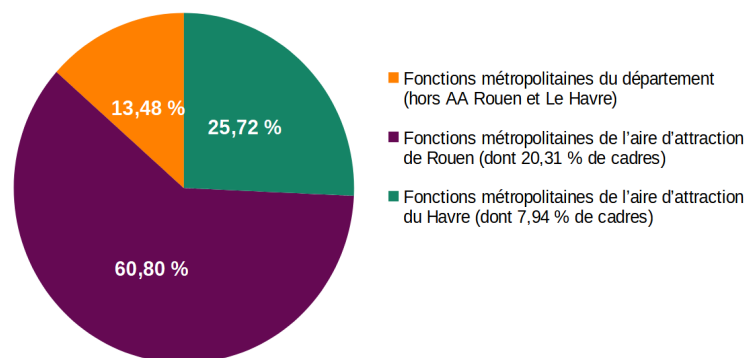
Au sein des aires d'attraction de Caen et de Rouen, les fonctions métropolitaines et plus particulièrement les cadres « fonctions métropolitaines » ont connu un fort développement entre 2008 et 2018, avec respectivement une hausse de 19,2 % et 19,78 % de cette dernière catégorie d'emploi. Sur cette même période, l'aire d'attraction de la ville du Havre, quant à elle, a vu le nombre de ses fonctions métropolitaines légèrement diminuer (- 0,77 %) mais ses cadres fonctions métropolitaines, eux, fortement augmenter (+ 11,13 %).

Il est à noter que, si les trois grandes aires d'attraction ont connu une sensible baisse du nombre de leurs emplois en 10 ans (2008-2018), la part des emplois « fonctions métropolitaines », en revanche, a progressivement augmenté. Ainsi, lorsque l'on s'intéresse de plus près aux emplois des trois grandes aires d'attraction du territoire, on constate que les fonctions métropolitaines représentent une part importante de ceux-ci. En effet, cette catégorie d'emplois représentait en 2018 24,55 % des emplois de l'aire d'attraction de Rouen, 23,68 % de celle de Caen et 21,33 % de celle du Havre.

Répartition des fonctions métropolitaines dans le département du Calvados (14) en 2018



Répartition des fonctions métropolitaines dans le département de la Seine-Maritime (76) en 2018

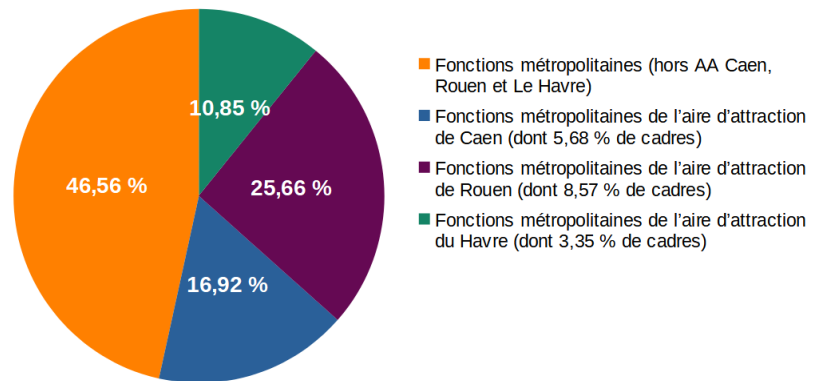


Le poids important des fonctions métropolitaines des trois grandes aires d'attraction du territoire est particulièrement visible au niveau départemental : les emplois « fonctions métropolitaines » de l'aire d'attraction de Caen représentaient plus de 74 % des fonctions métropolitaines du département du Calvados en 2018. Au sein de la Seine-Maritime, les deux aires d'attraction de Rouen et du Havre concentrent également l'essentiel des fonctions métropolitaines du territoire avec une part respective de 60,8 % et 25,7 %, soit un total d'environ 86,5 % des fonctions métropolitaines du département. En 10 ans, le poids des fonctions métropolitaines des aires d'attraction de Caen et de Rouen s'est légèrement accru dans leurs départements respectifs. La part des fonctions métropolitaines au niveau départemental de l'aire d'attraction du Havre a, de son côté, connu une sensible diminution passant de 26,75 % à 25,7 %.



Au niveau régional, les aires d'attraction de Rouen, Caen et Le Havre disposent également d'une part significative des fonctions métropolitaines : cette catégorie d'emplois représente 25,66 % du total régional pour l'aire d'attraction de Rouen, 16,92 % pour l'aire d'attraction de Caen et 10,85 % pour celle du Havre. L'évolution entre 2008 et 2018 du poids des fonctions métropolitaines des trois grands pôles au niveau régional s'apparente à celle du niveau départemental (hausse pour les aires d'attraction de Rouen et de Caen et baisse pour l'aire d'attraction du Havre).

Répartition des fonctions métropolitaines dans la région Normandie en 2018



◆ Transports collectifs entre les trois grandes agglomérations

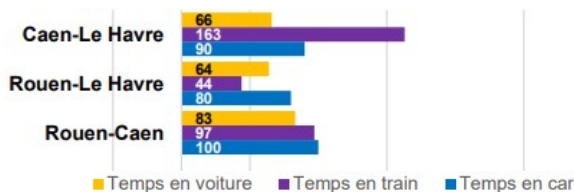


Figure 10 Temps de parcours comparés entre les pôles normands (en minutes)  
Réalisation Cerema Normandie-Centre

Les agglomérations de Caen, Le Havre et Rouen sont marquées par une certaine proximité géographique : les villes de Caen et Rouen sont séparées par moins de 130 km et Le Havre se trouve à moins de 100 km des deux autres grandes agglomérations.

Pour réaliser ces trajets, l'usage de la voiture est le plus avantageux du point de vue du temps de parcours, à l'exception du trajet Rouen-Le Havre qui est plus rapide en train (44 minutes) grâce à une bonne performance de la ligne Paris-Rouen-Le Havre. D'après une étude menée de la DREAL Normandie, la liaison entre Rouen et Caen est également plutôt satisfaisante grâce à une bonne complémentarité entre les liaisons ferrées et routières assurée par la SNCF et les cars longue distance<sup>6</sup>. Enfin, aucune ligne directe ne permet de relier Caen au Havre du fait de l'estuaire de la Seine qui se révèle être une barrière géographique difficile à franchir ; des cars interurbains viennent donc pallier cette situation en reliant Caen au Havre en 1h30.

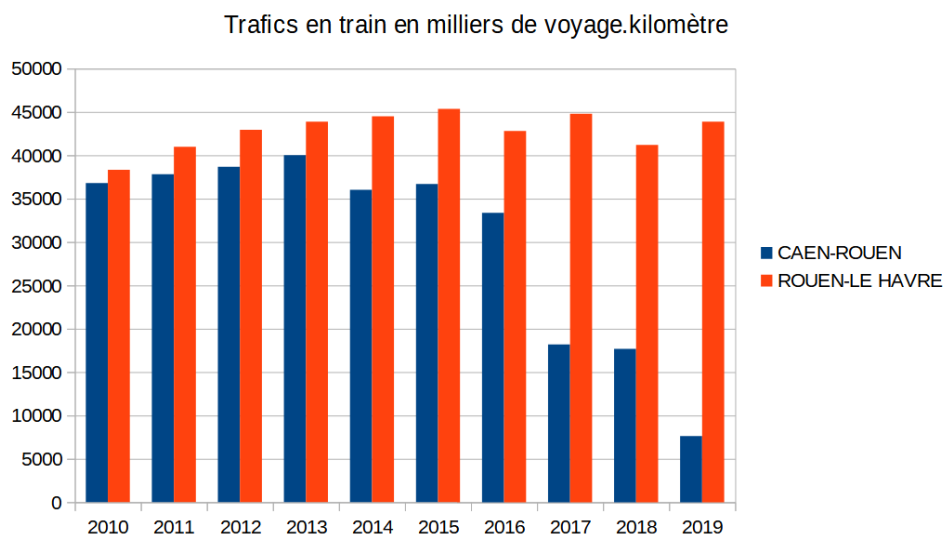
En termes de coût relatif aux différents moyens de transports, l'usage des cars longue distance est plus intéressant grâce à une politique tarifaire attrayante. La voiture, quant à elle, s'avère être le mode de transport le moins indiqué en termes de coûts<sup>7</sup>. Malgré cela, celle-ci demeure fortement utilisée, notamment pour réaliser les trajets Caen-Rouen et Caen-Le Havre, du fait d'un coût ressenti moindre et d'un confort accru pour les usagers.

En termes de flux, la liaison la plus importante est celle qui relie Rouen au Havre qui transporte le plus de voyageurs du fait de son volume important et de son temps court. Dans le bilan réalisé pour l'année 2007 dans le cadre du dispositif de « suivi-évaluation » de la DTA, il avait été souligné que « les échanges entre les trois agglomérations de Rouen, Le Havre et Caen sont faibles et progressent peu, comparativement aux échanges entre

6 Dreal Normandie, Relations entre les principaux pôles normands, octobre 2021.

7 Ibid.

agglomérations de taille comparable (données 1999) ». Aujourd'hui, si le flux Caen-Rouen est plutôt important, celui-ci l'est toujours moins qu'attendu au vu des populations en jeu et de la distance inter pôles<sup>8</sup>.



8 Dreal Normandie, Relations entre les principaux pôles normands, octobre 2021.

## Analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme

Dans l'ensemble, cet objectif de la DTA est très largement repris dans les DOO des SCoT concernés, la mention de la création d'un pôle universitaire normand n'étant pas systématique.



### Objectif 3-1 : renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois grandes agglomérations - Objectifs

Périmètre de la DTA

Niveau de reprise dans les SCoT

Totalemment repris avec caractère opposable

Largement repris avec caractère opposable

Totalemment repris avec caractère opposable SAUF exceptions

Largement repris avec caractère opposable SAUF exceptions

Totalemment repris sans caractère opposable

Largement repris sans caractère opposable

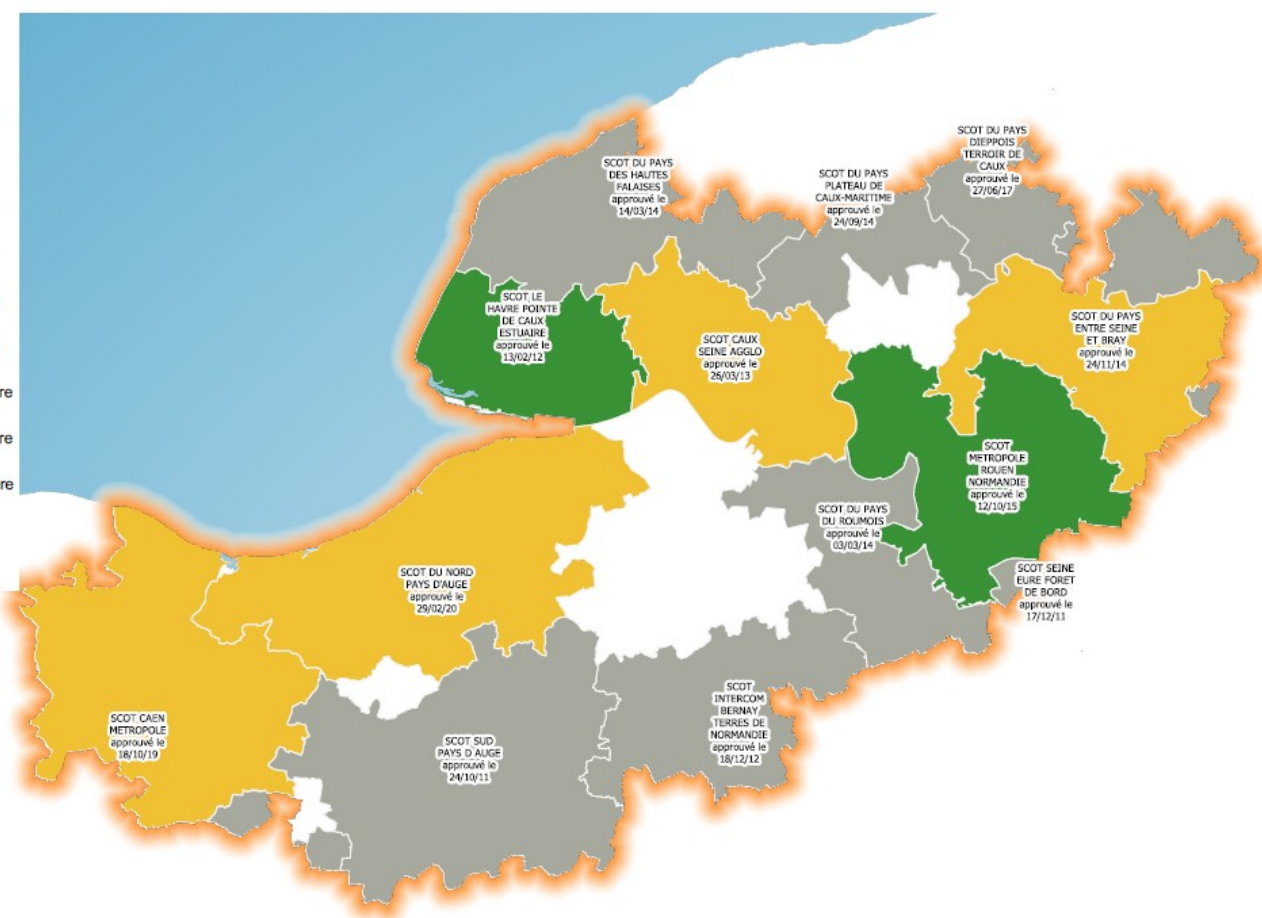
Partiellement repris avec caractère opposable SAUF exceptions

Partiellement repris avec caractère opposable

Partiellement repris sans caractère opposable

Non repris

Non concerné



0 10 20 km

Sources :  
DREAL Normandie - SCoT et  
périmètre de la DTA

Production :  
DREAL Normandie  
le 21/11/2022  
réf : CartesRapport\_BilanDTA


Les orientations de la DTA correspondant à cet objectif sont également largement reprises dans les SCoT, à quelques exceptions près.





## Objectif 3-1 : renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois grandes agglomérations - Orientations


 Périmètre de la DTA


Niveau de reprise dans les SCoT


 Totalemment repris avec caractère opposable


 Largement repris avec caractère opposable


 Totalemment repris avec caractère opposable SAUF exceptions


 Largement repris avec caractère opposable SAUF exceptions


 Totalemment repris sans caractère opposable


 Largement repris sans caractère opposable

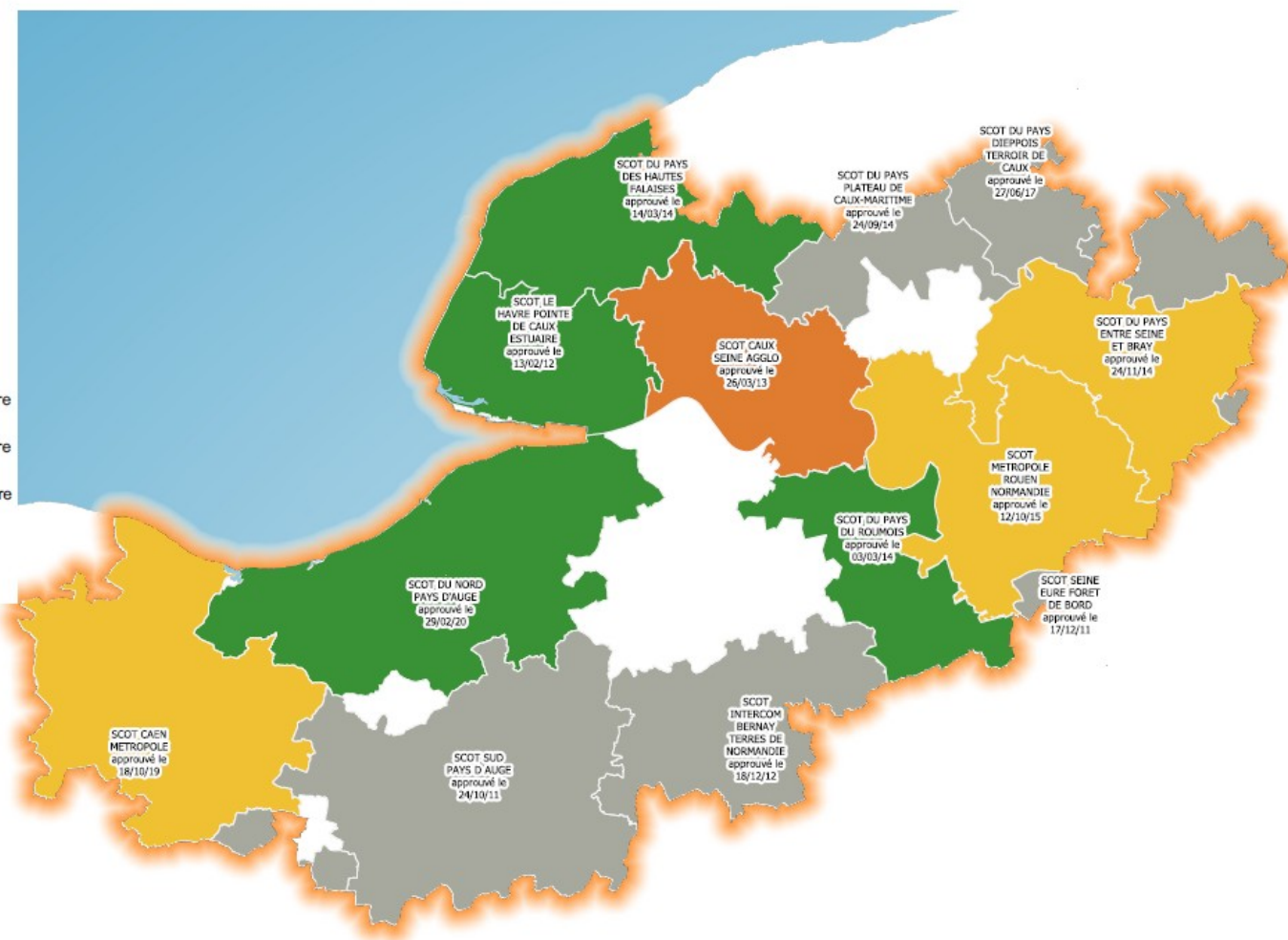
 Partiellement repris avec caractère opposable SAUF exceptions

 Partiellement repris avec caractère opposable

 Partiellement repris sans caractère opposable

 Non repris

 Non concerné



Sources :  
DREAL Normandie - SCoT et  
périmètre de la DTA

Production :  
DREAL Normandie  
le 21/11/2022  
réf : CartesRapport\_BilanDTA

Le SRADDET Normandie reprend l'ensemble des objectifs de la DTA en lien avec le renforcement des fonctions métropolitaines dans les 3 grandes agglomérations dans ses propres objectifs et actions, rappelés ici :

- **Objectif 7 : construire le système métropolitain normand**
  - construire une métropole régionale tripolaire
    - Proposer des modalités de coconstruction d'un système métropolitain régional tripolaire reposant sur les complémentarités de Rouen, Caen et Le Havre, leur positionnement géographique permettant en outre de s'intégrer dans la trame urbaine régionale, de l'équilibrer et de la renforcer,
    - S'appuyer sur le discours commun porté par de nombreux acteurs régionaux pour accroître les coopérations entre les trois principales agglomérations d'une part et favoriser la diffusion de cette nouvelle dynamique à l'ensemble du territoire régional d'autre part.
  - organiser le système métropolitain normand autour d'axes prioritaires d'intervention
    - Conforter les fonctions métropolitaines des trois agglomérations en tenant compte de leurs « avantages comparatifs » géographiques, fonctionnels et structurels,
    - Faciliter les mobilités au cœur du système métropolitain,
    - Développer une stratégie commune de développement de l'enseignement supérieur et du système hospitalier (2 CHU),
- **Objectif 24 : renforcer les polarités normandes pour un maillage équilibré**
  - définir un développement structurant autour des trois niveaux de territoires
    - Renforcer les coopérations entre les 3 principales agglomérations.
- **Objectif 60 : territorialiser l'ambition économique régionale**
  - créer les conditions du développement de fonctions métropolitaines
    - L'existence d'une métropole régionale qui s'articule autour des trois principales agglomérations normandes de Rouen, Le Havre et Caen contribue de l'équilibre des territoires mais pose aussi la question de la concentration des fonctions métropolitaines, condition de leur développement et de leur efficacité. Il s'agit donc d'agir sur les facteurs permettant de :
      - Renforcer les interconnexions entre les trois principales agglomérations normandes pour construire une métropole régionale de taille critique suffisante,
      - Accroître l'attractivité de ces grands pôles urbains, tant en termes d'image que de qualité de vie de niveau d'emploi et d'offre de services,
      - Favoriser l'implantation des centres de décision en Normandie,
      - Améliorer leur connexion avec les autres pôles nationaux et internationaux,
      - Développer un parc immobilier dédié et adapté aux besoins des acteurs tertiaires,
      - Construire une offre intégrée pour l'enseignement supérieur et valoriser les secteurs de la recherche.

## Évolutions prévisibles à moyen terme

Le niveau de reprise de cet objectif de la DTA, et des orientations associées, diffère légèrement selon les SCoT étudiés du fait de certains éléments de la DTA parfois repris de manière plus partielle (aucun projet d'amélioration de la liaison Rouen-Caen n'est évoqué dans le SCoT Métropole Rouen Normandie, par exemple). Pour autant, dans l'ensemble, les grandes lignes de la DTA ont été reprises : tous semblent converger vers cette volonté de participer à leur échelle au renforcement des fonctions métropolitaines et des dessertes des trois grandes agglomérations. Au vu des résultats de ce premier bilan, cette dynamique est bien engagée.

En effet, les chiffres relatifs à la démographie sont à relativiser : si l'aire d'attraction du Havre semblent connaître une légère baisse de sa démographie et de ses emplois, cette tendance ne remet pas en question l'influence dont dispose ce pôle sur le territoire. En effet, en 2018, sa population représentait tout de même 26,84 % de la population totale du département et 10,13 % de la population régionale. Avec l'aire urbaine de Rouen, les deux pôles regroupent ainsi plus de 82,8 % des habitants du département. Pour cette dernière année de référence, on peut également noter que 26,81 % des emplois du département de Seine-Maritime se concentrent dans l'aire d'attraction du Havre. L'aire d'attraction du Havre se place ainsi, aux côtés de celle de Caen et de Rouen, comme l'un des bassins d'emplois majeur du territoire normand.

Par ailleurs, si les trois grandes aires d'attraction ont connu une sensible baisse du nombre de leurs emplois en 10 ans (2008-2018), la part des emplois « fonctions métropolitaines », en revanche, a progressivement augmenté. Que ce soit au niveau départemental ou au niveau régional, les trois aires urbaines de Caen, Rouen et Le Havre concentrent une part significative des fonctions métropolitaines du territoire, malgré une légère baisse du poids de l'aire d'attraction du Havre sur la période 2008-2018.

Le poids des aires urbaines au niveau départemental mais également régional est ainsi important, que ce soit d'un point de vue de leur démographie ou de leur concentration d'emplois, notamment de fonctions métropolitaines. Par ailleurs, le rayonnement métropolitain des trois grandes agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre est renforcé par les liens forts en termes de dessertes routières et ferroviaires qu'elles entretiennent toujours avec la région parisienne, malgré des flux plus faibles en 2020 du fait de la crise sanitaire du Covid-19.

Enfin, la « construction de la métropole du Nord-Ouest parisien » passe nécessairement par le renforcement de la performance des transports et des flux entre les trois pôles majeurs du territoire de la DTA. Si ces trois aires d'attraction sont marquées par une certaine proximité géographique, les flux et la performance des transports sont fluctuants selon les liaisons et les modes de transports. Les villes de Rouen et Le Havre sont bien desservies entre elles ; il s'agit ainsi de la liaison la plus importante en termes de flux. Si la liaison entre Rouen et Caen est également plutôt satisfaisante, le flux relativement important demeure plus faible qu'attendu. Enfin, aucune ligne directe ne permet de relier Caen au Havre du fait de la barrière géographique de l'estuaire de la Seine. La route est donc le moyen d'accès le plus indiqué pour effectuer le trajet.

En conclusion, dans l'ensemble, les trois grandes agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre, qui disposaient déjà d'un rôle important, ont vu leur place confortée au sein du territoire de la DTA : toutes concentrent ainsi une part significative de la population, des emplois et plus particulièrement des fonctions métropolitaines de leur territoire, que ce soit au niveau départemental ou régional. L'aire d'attraction du Havre a certes connu un développement plus relatif que ses homologues caennaise et rouennaise, mais elle demeure un pôle majeur du territoire. Par ailleurs, si une marge d'amélioration existe en termes de performance de la desserte de transports, de forts liens sont observables entre les trois

grandes agglomérations du territoire et avec la région parisienne.

Le SRADDET reprend pleinement les objectifs de la DTA, insistant sur la dimension tri-polaire de ce système métropolitain, sur le besoin de faciliter la mobilité et d'accroître les coopérations entre Rouen, Caen et Le Havre, sur les domaines de l'enseignement supérieur et de la santé notamment.

Ainsi, la disparition du caractère opposable de la DTA ne semble pas risquer de remettre en cause le développement de ces pôles majeurs et la continuité du rôle qu'ils doivent jouer à l'échelle du territoire de la DTA. Les efforts menés jusqu'à maintenant devront être poursuivis afin de renforcer leur desserte et leurs liaisons, afin de conforter davantage leur place de métropole du bassin nord-ouest parisien, comme le prévoit le SRADDET.

### **3.5 - Objectif 3-3 : organiser le développement et ménager l'espace dans les secteurs littoraux et proches du littoral**

#### **Analyse de l'évolution des territoires sur la période 2006 - 2021**

La DTA entend que soit organisée la mise en valeur du littoral normand, notamment touristique, tout en préservant les qualités environnementales de ses sites naturels à la richesse reconnue au niveau national.

La DTA définit pour cela les espaces naturels remarquables du littoral, représentés sur la carte ci-après comme étant des espaces qui doivent faire l'objet d'une protection ; à noter que la DTA a la charge de la définition des modalités d'application de la « loi littoral », qui est d'ailleurs le seul volet sur lequel elle demeure opposable en dépit de l'ordonnance n°2020-745 du 17 juin 2020 qui annule les liens de compatibilité avec les documents inférieurs. La DTA identifie alors les espaces suivants :

- la bande littorale du Pays de Caux (falaises, milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces végétales et animales, partie naturelle de site) ;
- les falaises qui dominent la Seine en rive Nord du fleuve
- les falaises et le platier rocheux des Roches Noires et les falaises des Vaches Noires (falaises, milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales, formation géologique) ;
- la grève de Pennedepie (marais et zone humide, milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales, formation géologique, partie naturelle de site) ;
- les vallées et les valleuses (espaces boisés proches du rivage de la mer, milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales) ;
- des espaces boisés proches du rivage : le bois des Quarante Acres à Yport, le bois des Loges, le bois de Grestain à Fatouville, le bois de Boclon à Fécamp et à St Léonard, le bois du Breuil à Honfleur...;
- le marais du Hode et les marais de la Dives
- Certaines parties naturelles des estuaires de la Seine et de l'Orne. Il s'agit en particulier des espaces d'alluvions sablonneuses qui participent à l'équilibre écologique des ensembles estuariens ainsi que des zones humides et des milieux temporairement immergés.

Afin d'analyser dans quelle mesure les SCoT du territoire ont effectivement permis de protéger ces espaces remarquables du littoral depuis la mise en application de la DTA, une étude de l'artificialisation des sols sur ces espaces sur la période 2006-2020 a été réalisée à partir d'analyses cartographiques et d'informations relatives au foncier construit sur cette période.

L'ensemble des bâtiments qui ont été construits sur cette période ont été ainsi recensés afin de définir un taux d'artificialisation, correspondant à un pourcentage de surface des espaces remarquables du littoral artificialisée sur la période considérée<sup>9</sup>. Ce taux d'artificialisation pour un espace donné peut ensuite être comparé au taux d'artificialisation calculé de la même manière pour les SCoT sur leur territoire complet, afin d'évaluer simplement le niveau de la protection apportée par ces SCoT à l'ENM étudié.

Afin de prendre en compte le développement urbain historique du territoire, les bourgs déjà existants sur les ENM en 2006 n'ont pas été intégrés aux calculs d'artificialisation ; pour ce

<sup>9</sup> Informations établies à partir de la Cartographie de la Consommation Foncière (CCF), base de données construite par l'EPF Normandie, en partenariat avec la Région reposant sur les fichiers fonciers



faire, les photo aériennes historiques ont été utilisées pour connaître l'antériorité des bourgs, et les zonages PLU (actuels) ont ensuite été utilisés pour retirer des calculs tous les bâtiments construits situés en zones constructibles (type U, AU).

Cette analyse présente quelques limites car d'une part, toutes les dates des constructions n'étaient pas connues (seules les dates confirmées entre 2006 et 2018 ont été conservées) et d'autre part toutes les informations des PLU n'étaient pas encore disponibles sous format informatique au moment de réaliser cette étude<sup>10</sup>. Une majorité du territoire littoral de la DTA est toutefois couvert par des PLU disponibles sous format SIG, et cette étude permet donc de proposer une 1ère analyse simple des niveaux d'artificialisation.

Le tableau suivant présente plusieurs taux d'artificialisation pour chaque SCoT : le taux pour le territoire global du SCoT, et le taux calculé uniquement sur les espaces remarquables du littoral compris sur le territoire du SCoT (pour des raisons statistiques, les SCoT de Caen Métropole et de Caux Seine Agglo n'ont pas fait l'objet de la même analyse, leurs espaces remarquables du littoral étant de trop faible surface, de l'ordre de 35 et 400 ha comparés à plus de 3000 ha pour les autres).

SCOT	Taux artificialisé du SCOT	Surface artificialisée sur les espace remarquables du SCOT	surface des ER dans les SCOT	Taux artificialisé d'ER
<b>SCOT HAVRE POINTE DE CAUX ESTUAIRE</b>	2,08 %	1,165ha	3629,87ha	0,03 %
<b>SCOT NORD PAYS D'AUGE</b>	1,39 %	7,086ha	4221,97ha	0,16 %
<b>SCOT PAYS DES HAUTES FALAISES</b>	0,60 %	1,152ha	1875,36ha	0,06 %

Les taux d'artificialisation observés sur les espaces remarquables sont très faibles, nettement en dessous des taux correspondants aux territoires entiers, laissant penser que la une mise en protection des espaces remarquables du littoral s'est révélée effective de ces espaces naturels. Sur les SCoT de Caen Métropole et Caux Seine Agglo, ce sont moins de 0,1 ha qui ont été artificialisés, poussant à la même conclusion sur ces espaces.

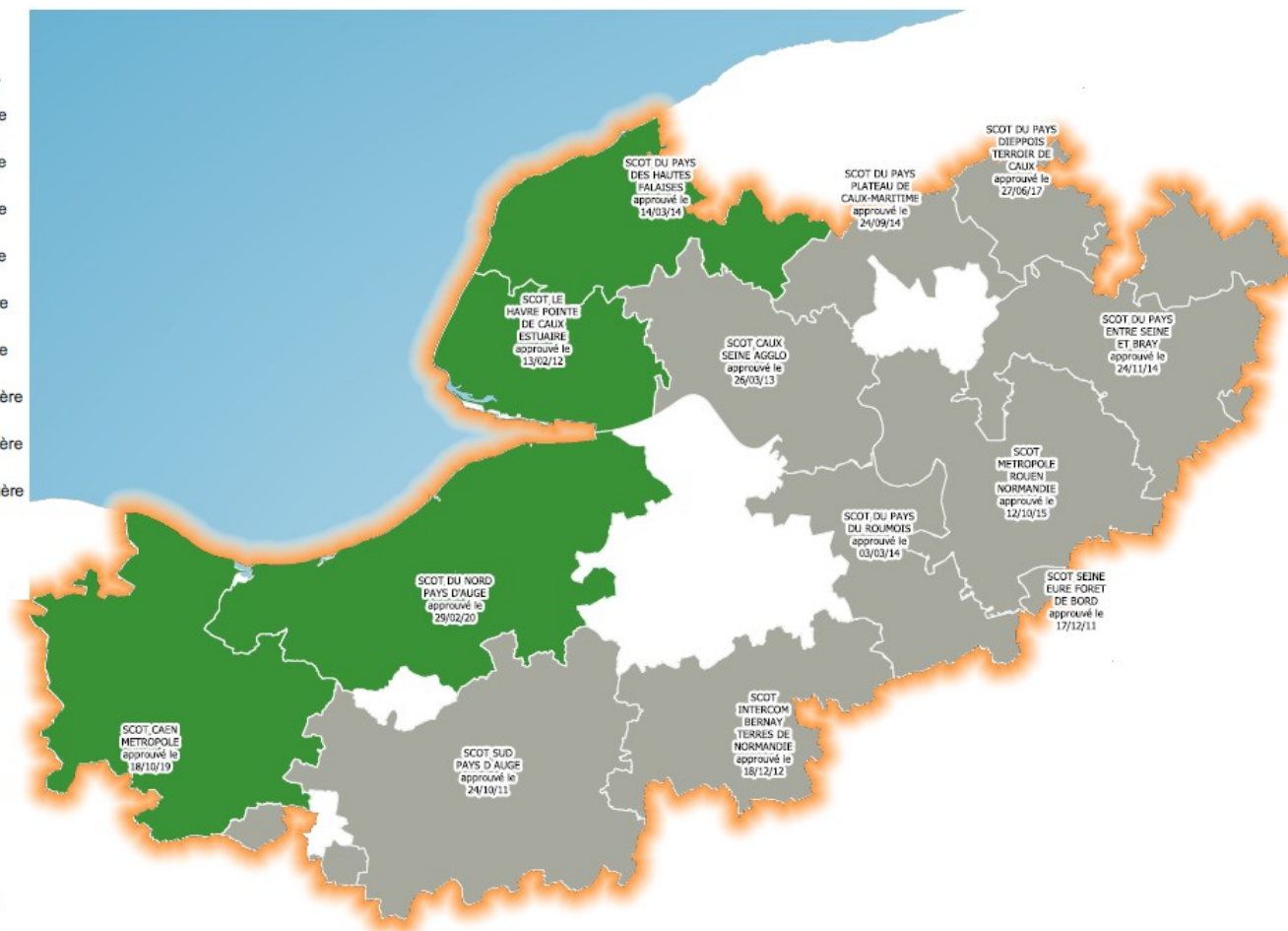
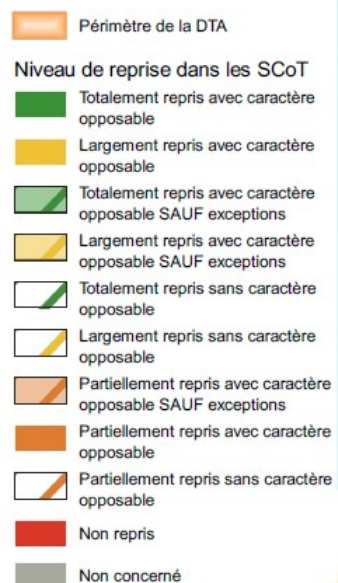
10 Format SIG via site [www.geoportail-urbanisme.gouv.fr](http://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr)

## Analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme

Cet objectif de la DTA est totalement repris dans les DOO des SCoT concernés.



### Objectif 3-3 : organiser le développement et ménager l'espace dans les secteurs littoraux et proches du littoral - Objectifs



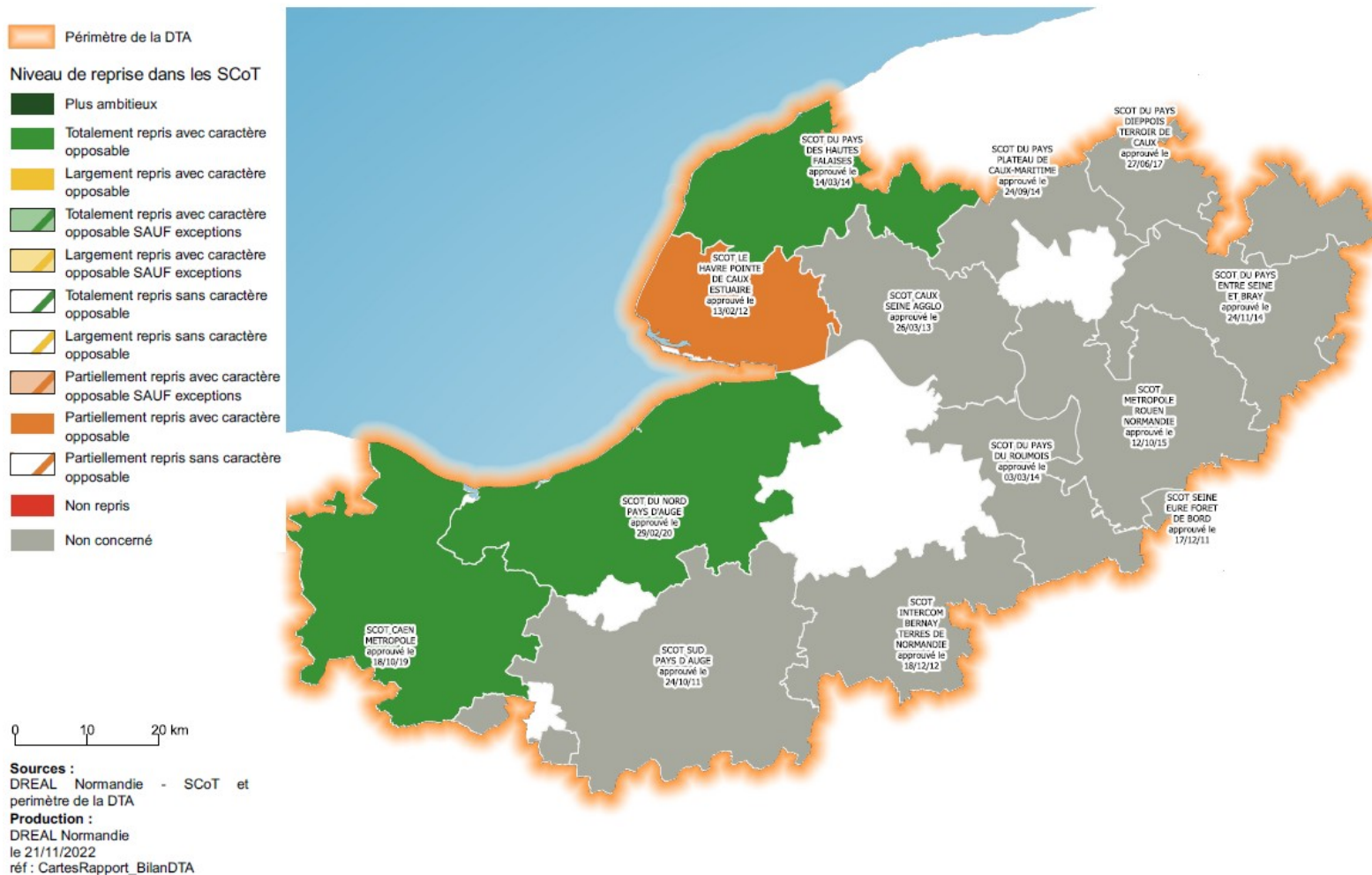
0 10 20 km

Sources :  
DREAL Normandie - SCoT et  
périmètre de la DTA

Production :  
DREAL Normandie  
le 21/11/2022  
réf : CartesRapport\_BilanDTA

Les orientations concernant la définition des secteurs stratégiques et le développement d'une vision globale des espaces de l'arrière-pays littoral sont totalement reprises et opposables par la majorité des SCoT concernés, excepté le SCoT du Havre Pointe de Caux Estuaire qui développe peu la relation entre façade littorale et arrière-pays.

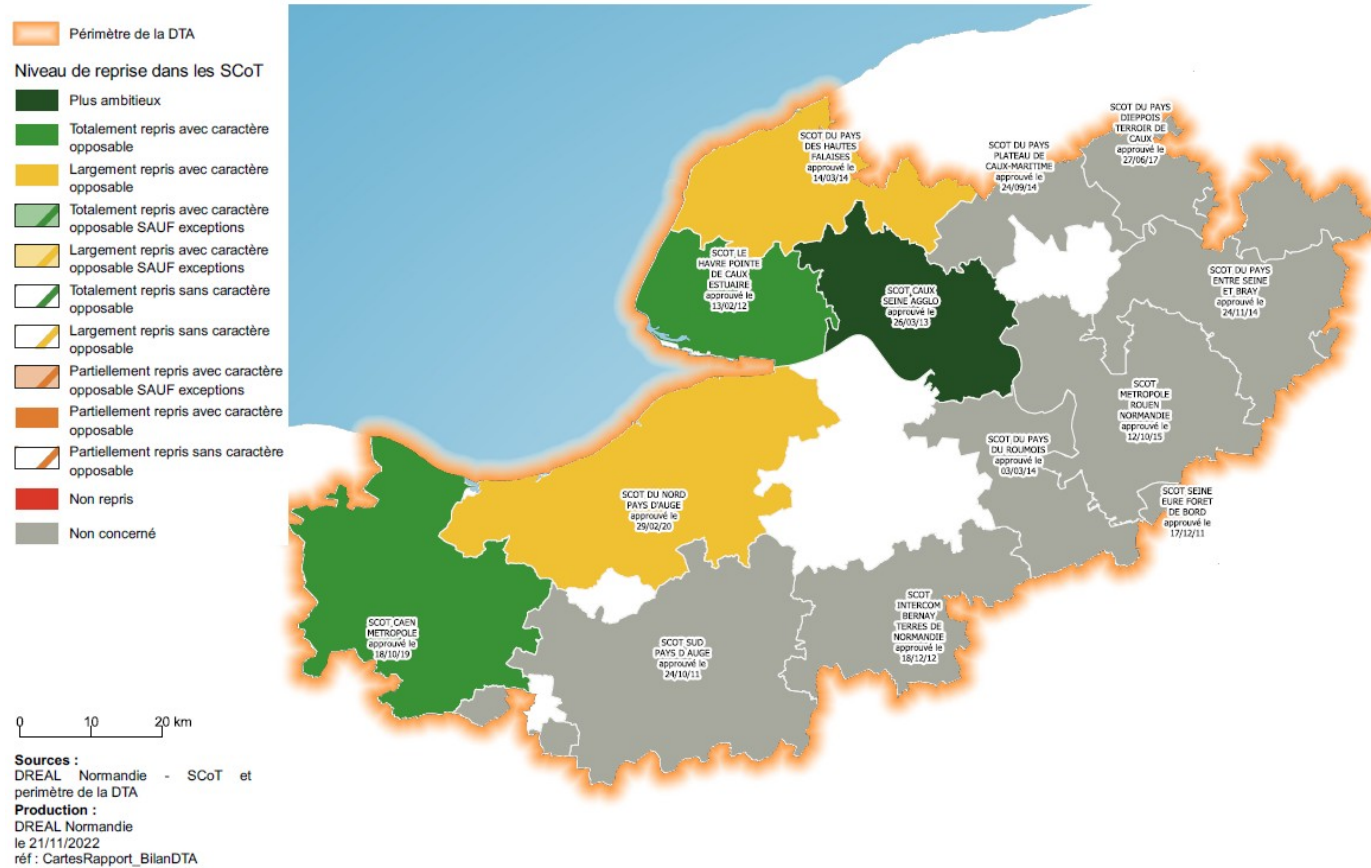
### Objectif 3-3 : organiser le développement et ménager l'espace dans les secteurs littoraux et proches du littoral - Orientations stratégiques



Les orientations relatives à la définition des périmètre des espaces remarquables, aux coupures d'urbanisation et aux principes d'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivages sont également totalement reprises avec un caractère opposable pour les SCoT de Caen Métropole et du Havre Pointe de Caux, et même complétée concernant le SCoT de Caux Seine Agglo qui ajoute une zone de coupure d'urbanisation. Les SCoT de Hautes Falaises et du Nord Pays d'Auge reprennent largement ces orientations, pour des raisons de périmètres plus restreints sur certaines parties : sur les espaces remarquables du littoral au Sud de Honfleur pour le SCoT NPA, même si d'autres supplémentaires par rapport à la DTA ont été ajoutés en partie Ouest du territoire du SCoT, et sur des espaces proches du rivage moins larges pour le SCoT Htes Falaises.



### Objectif 3-3 : organiser le développement et ménager l'espace dans les secteurs littoraux et proches du littoral - Orientations spatiales



Le SRADDET Normand reprend de nombreux objectifs en lien avec la protection des ENM remarquables du littoral identifiées par la DTA dans ses propres objectifs et actions, rappelés ici :

- **Objectif 9 : valoriser les atouts du littoral normand**
  - promouvoir un tourisme durable sur le littoral
    - Valoriser, promouvoir et développer les potentialités et le savoir-faire du nautisme normand en menant des actions de démocratisation des pratiques nautiques
    - Préserver les sites, les paysages et le patrimoine culturel maritime normand, vecteurs d'une identité et d'un cadre de vie attractif notamment touristiques tout en améliorant l'accessibilité des territoires littoraux
    - Promouvoir les zones communes touristiques d'exception reconnues comme la Baie du Mont-Saint-Michel
    - Prendre en compte les mobilités résidentielles et touristiques afin de gérer l'attractivité littorale et retro-littorale
    - Renforcer les lignes de transport touristiques maritimes
    - Développer l'offre touristique et de loisir dans le respect des milieux naturels et du patrimoine historique, culturel et naturel
    - Développer dans les communes littorales, en plus des services courants, une offre complémentaire d'équipements et de services intégrant la dimension touristique
- **Objectif 10: Protéger les espaces naturels littoraux**
  - Protéger les espaces naturels littoraux et les milieux estuariens
    - Préserver les sites, paysages, et patrimoines littoraux et marins qui font l'image et la richesse de la Normandie : Mont-Saint-Michel, Etretat, Plages du Débarquement...
    - Protéger la biodiversité, habitats et espèces, caractéristiques du littoral
  - accompagner les adaptations au changement climatique
    - Économiser le foncier en zone littorale et dans l'arrière-pays pour anticiper le repli de certaines implantations vers l'arrière - pays, en concertation avec les communes et intercommunalités limitrophes
- **Objectif 15: Renforcer l'ouverture maritime de la Normandie**
  - Promouvoir le caractère maritime de la Normandie
    - Promouvoir le caractère maritime de la Normandie en soutenant les sports nautiques
- **Objectif 25: Renforcer les fonctions de centralité dans les villes moyennes et bourgs structurants**
  - Favoriser les atouts de centralités des villes et bourgs du littoral et rétro-littoral eu égard à leurs spécificités et usages multiples (activités balnéaires, valorisation énergétique, pêche, plaisance et activités nautiques, trafics portuaires, tourisme...).
  - Opérer des rénovations de lieux de vie et recréer des espaces publics de rencontres pour faire vivre les villes moyennes et sortir du phénomène de « villes dortoirs »
- **Objectif 62: Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux littoraux**
  - Conserver et restaurer la fonctionnalité des milieux estuariens et autres milieux caractéristiques du littoral normand
    - La plupart des habitats naturels littoraux jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement de l'écosystème côtier et accueillent une biodiversité exceptionnelle qu'il convient de préserver et de restaurer le cas échéant. Les différentes pressions des usages et leur fonctionnement en pas japonais leur confère une fragilité importante. Sont particulièrement ciblés :
      - Les milieux estuariens incluent les embouchures de fleuves côtiers, havres et baies, vasières et prés-salés. Ces sites se répartissent sur tout le littoral normand qui compte plusieurs sites d'importance nationale comme l'estuaire de la Seine, la Baie du Mont-Saint-Michel, la Baie des Veys...
      - Les marais arrière-littoraux positionnés en arrière des cordons de sables, ils sont principalement présents sur les côtes de la Manche et sur la côte du Bessin

- Les dunes et massifs dunaires, sont ponctuellement présents de la Baie de Seine à l'embouchure de l'Orne et largement sur la côte ouest de la Manche, notamment les rares milieux de dunes grises (situées en arrière-dune, ce sont des végétations herbacées de pelouse très rase, présentes sur le littoral de la Manche avec une végétation patrimoniale voire avec une végétation endémique comme sur le littoral du Cotentin)
- o Permettre la conservation et/ou la restauration des réservoirs littoraux
  - Constituent des réservoirs de biodiversité : les espaces littoraux identifiés au sein de zonages de protection et d'inventaire de la biodiversité (ZNIEFF de type 1, APPB, Réserves naturelles, sites Natura 2000, sites gérés par le CEL...). Ces réservoirs sont le support de vie de nombreuses espèces végétales et animales patrimoniales, souvent menacées à l'échelle régionale voire nationale. Ils doivent donc être préservés et ne pas être urbanisés.
- **Objectif 64: Restaurer la continuité écologique du réseau hydrographique et les milieux naturels associés**
  - o Assurer la préservation des caractères hydrauliques, physiques ou chimiques des cours d'eau et des linéaires identifiés comme corridors écologiques.

## Évolutions prévisibles à moyen terme

L'analyse des documents des SCoT a montré une reprise pratiquement totale des zonages issus de l'application de la loi littoral, à quelques exceptions près qui, d'après l'étude des bâtis construits sur la période 2006-2020, n'ont pas remis en cause le niveau de protection effectif important des observés sur les espaces remarquables du littoral identifiés par la DTA.

Les préconisations concernant le développement d'une vision global du littoral et de son arrière-pays sont bien reprises dans les SCoT, un peu moins dans le SCoT du Havre Pointe de Caux. Le SRADDET pour sa part s'approprie totalement l'ensemble des objectifs de la DTA, confortant à la fois le souci de protection et de gestion intégrée des territoires littoraux et de leur arrière-pays.

Enfin, la fin de l'opposabilité de la DTA estuaire de la Seine aux documents d'urbanisme de rang inférieur ne remet pas en cause les modalités d'application de la loi Littoral qu'elle a retenues, qui continueront, sous les conditions jurisprudentielles définies, de s'imposer en particulier aux autorisations d'urbanisme.

Ce sont les résultats déjà atteints ainsi que l'ensemble des éléments évoqués précédemment qui ont permis de considérer cet objectif comme sécurisé.

### **3.6 – Objectif 3-4 : ménager l’espace en promouvant des politiques d’aménagement tournées vers le renouvellement urbain**

#### **Analyse de l’évolution des territoires sur la période 2006 – 2021**

- ◆ Amplifier la dynamique de renouvellement urbain dans les 3 grandes aires urbaines

L’importance d’une gestion économe du foncier afin de ménager l’espace est une thématique aujourd’hui au cœur des politiques d’aménagement urbain du territoire national. Les DTA, sous l’impulsion notamment de la loi SRU du 13 décembre 2000, prenaient déjà en compte cet enjeu de sobriété foncière. Ainsi, la DTA de l’estuaire de la Seine détaille dans ses orientations les projets de restructuration et de renouvellement urbain à développement dans chacune des grandes agglomérations du territoire. Les secteurs concernés sont les suivants :

- « Le Havre : les espaces compris dans l’interface entre la ville et le port sur lesquels a été lancée en 2001 une démarche PIC (programme d’initiative communautaire) URBAN, ainsi que les quartiers du Grand Projet de Ville ;
- Caen : les espaces de projet du Grand Projet de Ville, ainsi que les espaces autour de la gare et ceux de la presqu’île ;
- Rouen : les quartiers ouest de la ville, sur les deux rives de la Seine, à l’interface entre les tissus urbains et les espaces portuaires, et les quartiers du Grand Projet de Ville. Par ailleurs, le développement des transports ferroviaires de voyageurs, la perspective de réalisation de la liaison rapide Normandie-vallée de Seine, la saturation de l’actuelle gare voyageurs rive droite rendent nécessaire la création d’une nouvelle gare voyageurs. Il faudra envisager d’accompagner cette opération d’un ambitieux programme de restructuration urbaine, pouvant notamment inclure la réalisation d’un quartier d’affaires. Il appartient à RFF, à la SNCF et aux collectivités territoriales de rechercher le meilleur emplacement de cette opération »<sup>11</sup>.

#### **Le Havre**

Au sein de la ville du Havre, « les deux dernières décennies ont été marquées par la mise en œuvre de programmes de rénovation urbaine<sup>12</sup>», dont le Programme d’Initiative Communautaire (PIC) URBAN et le Grand Projet de Ville (GPV) visés par la DTA. En 2001, 4 quartiers nord (23 300 habitants au total à cette époque) bénéficient de la démarche GPV : Caucriauville, Bois de Bléville, Mare-Rouge et Mont Gaillard. Ce nouveau projet vise alors à requalifier et rénover ces quartiers marqués par la présence de nombreux logements sociaux détériorés. En 2004, la procédure GPV laisse place à un programme mené par l’Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) sous convention. Les années qui suivirent ont ainsi été marquées par une transformation profonde de ces quartiers nord :

- Caucriauville : La convention ANRU a permis la démolition de 217 logements, la réhabilitation de 1 657 logements et la résidentialisation de 3 243 logements. Ces dernières années, le quartier s’est également densifié avec la construction de nouveaux logements programmés par l’ANRU. Par ailleurs, l’avenue du 8 mai 1945 a fait l’objet d’une importante requalification via l’implantation de nouveaux services et commerces ainsi que d’un traitement paysager des espaces publics notamment. Enfin, le pôle technologique et le complexe de loisirs ont été confortés.
- Bois de Bléville : À travers le programme de rénovation de l’ANRU, 540 logements ont été démolis, 314 réhabilités et 451 résidentialisés dans ce quartier.

11 Préfecture des régions de Haute-Normandie et de Basse Normandie, Directive Territoriale d’Aménagement de l’estuaire de la Seine, 10 juillet 2006.

12 Ville du Havre et Le Havre Seine Métropole, Rapport de présentation : tome 1, Plan Local d’Urbanisme de la ville du Havre, 19 décembre 2019.

- Mare-Rouge : Le projet de requalification du quartier a permis la démolition de 500 logements, la réhabilitation de près de 1 000 logements et la résidentialisation de près de 800 logements. Certains immeubles démolis ont laissé place à de petits immeubles et des pavillons (Ex : l'îlot Affagard).
- Mont-Gaillard : La convention ANRU a provoqué la démolition de 591 logements, la réhabilitation de 265 logements et la résidentialisation de 1 454 logements. Par ailleurs, des transformations urbaines importantes ont été menées dans le quartier : aménagement d'îlots structurants (CPAM, ANPE, etc.), modifications de la place du Mont-Gaillard, etc. Enfin, une ligne de tramway y a été aménagée, permettant ainsi de désenclaver le quartier.

Au niveau des quartiers sud de la ville, les projets de rénovation ont notamment été portés via les dispositifs PIC URBAN I et II. Ces derniers, accompagnés du Projet Urbain Intégré, ont ainsi contribué à la réhabilitation de ces quartiers en finançant à hauteur de 60 millions d'euros. Les ambitions de réhabilitation de ces espaces sont notamment nées du besoin d'améliorer le cadre de vie des habitants. En effet, ces secteurs correspondent des zones d'emploi importante à l'échelle de l'agglomération mêlant, de fait, des quartiers résidentiels à des petites zones d'activités commerciales. Cette cohabitation a pu parfois causer des nuisances (ex. importante circulation) aux habitants du quartier auxquelles il était nécessaire de remédier. Les divers dispositifs de rénovation engagés ont ainsi dû optimiser la gestion de cette mixité afin d'améliorer le cadre de vie des habitants : on peut ainsi noter la création d'un cœur de quartier autour d'une place publique au sein du quartier des Neiges<sup>13</sup>.

## Caen

Concernant la rénovation urbaine au sein de la ville de Caen, deux projets correspondent à ambitions de la DTA : le projet de renouvellement urbain dans le secteur de la gare, rue d'Auge, et le projet Caen Presqu'île :

- Projet rue d'Auge : Suite à une concertation organisée en 2019 auprès de la population caennaise, les travaux ont été initiés le 19 juillet 2021 afin de restructurer les espaces publics, les espaces verts et améliorer la circulation et l'accessibilité de la rue<sup>14</sup>.
- Projet Caen Presqu'île : Ce projet de renouvellement urbain, initié en 2010, s'inscrit sur un large périmètre d'environ 300 ha, concernant ainsi les communes de Caen, Hérouville Saint-Clair et Mondeville. Ces trois communes, accompagnées de la communauté urbaine Caen la mer, la Région Normandie et le syndicat mixte des Ports Normands Associés ont ainsi créé la Société publique locale d'aménagement (SPLA) Caen Presqu'île afin de suivre ce projet d'envergure. En mars 2015, le Plan guide « La Grande Mosaïque » est réalisé par l'agence d'urbanisme et d'architecture internationale MVRDV pour encadrer le projet urbain<sup>15</sup> : deux zones d'aménagement concerté (ZAC) sont notamment prévues à Caen et Hérouville Saint-Clair ; un écoquartier baptisé « Nouveau Bassin » doit également être implanté sur la commune de Caen. L'appel à candidatures auprès des promoteurs immobiliers a été lancé le lundi 23 mai 2022 en vue d'y commercialiser certains terrains pour une arrivée des premiers habitants à l'horizon 2025<sup>16</sup> : la réalisation de 250 logements est ainsi prévue au sein de bâtiments mêlant commerces et services de proximité en rez-de-chaussée. Ce projet s'inscrit ainsi dans une volonté d'assurer un cadre de vie agréable pour la population : espaces publics (quais du Nouveau Bassin et le Parc des Rails), jardins, cœurs d'îlots végétalisés, pistes cyclables, etc.

13 Ville du Havre et Le Havre Seine Métropole, Rapport de présentation : tome 1, Plan Local d'Urbanisme de la ville du Havre, 19 décembre 2019.

14 « Le réaménagement de la rue d'Auge », caen.fr, 24 juin 2022.

15 « Le projet urbain Caen presqu'île », caen-presquile.com.

16 « Ecoquartier Nouveau Bassin : Lancement de la commercialisation des premiers terrains », caen-presquile.com, 25 mai 2022.



## Rouen

En 2006, la DTA a inscrit plusieurs projets ambitieux de renouvellement urbain à déployer dans divers secteurs de la ville de Rouen : les quartiers ouest de la ville, sur les deux rives de la Seine, les quartiers du Grand Projet de Ville ainsi que le quartier de Saint-Sever pour le développement de la nouvelle gare et la réalisation d'un quartier d'affaires.

Dans le cadre d'une convention portée par l'ANRU, le programme Grand Projet de Ville prévoyait, sur la période 2005-2010, la réhabilitation, la rénovation et la résidentialisation de cinq secteurs (Lombardie, Châtelet, les Sapins, la Grand-Mare et Grammont), regroupant alors 16 000 habitants. Plusieurs aménagements urbains, pour un budget total de 327 millions d'euros, avaient ainsi été planifiés : travaux de voirie, sécurisation des rues pour les piétons, rénovation des équipements publics, aménagement d'espaces verts, etc. Chaque quartier a ainsi fait l'objet d'importants travaux<sup>17</sup> :

- Grammont : Diverses infrastructures ont vu le jour dans ce quartier dans l'optique d'améliorer le cadre de vie des habitants : parc, pôle culturel, terrain de football, nouveaux logements, etc.
- Les Sapins : D'importants travaux de réhabilitation ont été réalisés, permettant ainsi la rénovation de 200 appartements. Par ailleurs, une amélioration du cadre de vie des habitants a été permise par la réalisation de nouveaux aménagements dans les espaces publics (renforcement de la sécurité des piétons, amélioration du stationnement, etc.).
- Châtelet : Dans ce quartier, l'accent a été mis sur la réhabilitation d'anciens immeubles et la construction de nouveaux logements sociaux notamment. Fin 2010, une halle a également été réalisée afin de couvrir la place du marché.
- Lombardie : Le projet de rénovation urbaine a permis la réhabilitation 198 logements du quartier et le remplacement d'un immeuble en mauvais état par des constructions neuves.
- La Grand-Mare : Une grande opération de réhabilitation a été menée dans le quartier. En outre, un centre commercial, ouvert en 2010, a été réalisé permettant ainsi de dynamiser davantage le quartier.

Le projet de la nouvelle gare de l'agglomération de Rouen qui sera implantée sur le site de Saint-Sever est actuellement en réflexion. Cette grande infrastructure, qui s'inscrit dans le projet d'envergure de la LNPN, doit notamment venir répondre à la saturation de l'actuelle gare en rive droite. Toutefois, les étapes à franchir pour voir cette gare émerger sont encore nombreuses : les études pré-opérationnelles devraient être terminées en 2024 ; suivra alors une enquête d'utilité publique prévue pour 2025 ; ensuite, des études plus approfondies seront nécessaires avant le lancement effectif des travaux. Ainsi, la mise en service de cette nouvelle gare est prévue à l'horizon 2035<sup>18</sup>.

Le quartier Saint-Sever dans lequel se trouvera la gare fait lui aussi l'objet d'une réflexion approfondie de renouvellement urbain : en redynamisant ce quartier d'affaires et en menant des opérations de rénovation urbaine, l'idée est ainsi d'améliorer le cadre de vie des habitants et des salariés.

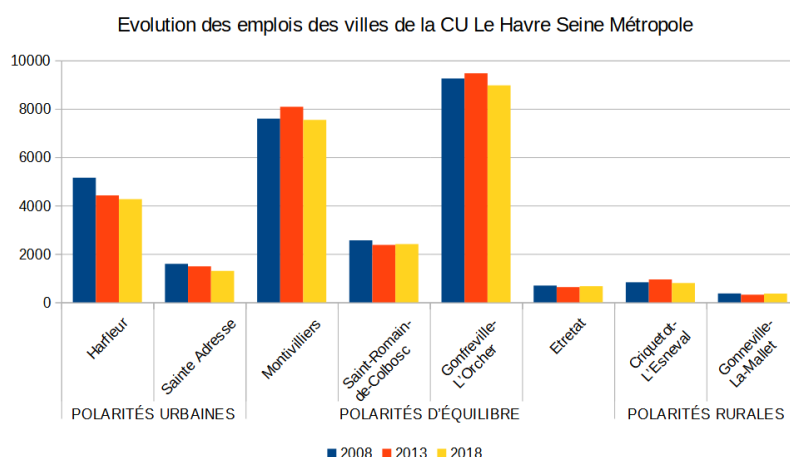
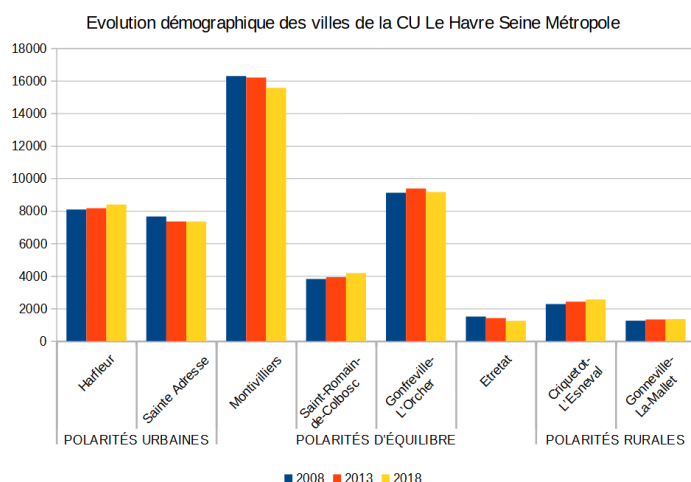
17 « Nouveaux horizons : Grand Projet de Ville », Rouen magazine, n°316, 4 novembre 2009, [www.rouen.fr](http://www.rouen.fr).

18 Saint-Sever Nouvelle Gare, 2021, [saint-sever-nouvelle-gare.com](http://saint-sever-nouvelle-gare.com).

- ◆ Organiser un développement polycentrique en confortant les équilibres habitat-emploi des pôles périphériques, en construisant de nouvelles centralités urbaines dans les espaces à fort potentiel de développement

Les SCoT des trois grandes agglomérations du territoire, Rouen, Le Havre et Caen ont tous affichés leur volonté de soutenir un développement polycentrique en classant les communes de leur territoire à partir d'une typologie qui leur est propre. Ce phénomène polycentrique centré autour des trois grandes agglomérations du territoire de la DTA est particulièrement visible lorsque l'on analyse les polarités de ces espaces. Pour étudier ce phénomène, un les différentes communes ont été classées selon une typologie définie par la DREAL Normandie et l'INSEE et retravaillée par l'AURBSE, pour laquelle dont on été extraits uniquement les pôles : cœurs métropolitains, polarités urbaines, polarités d'équilibre, polarités rurales et les communes rurales et périurbaines (cf. cartes p.42 - 44).

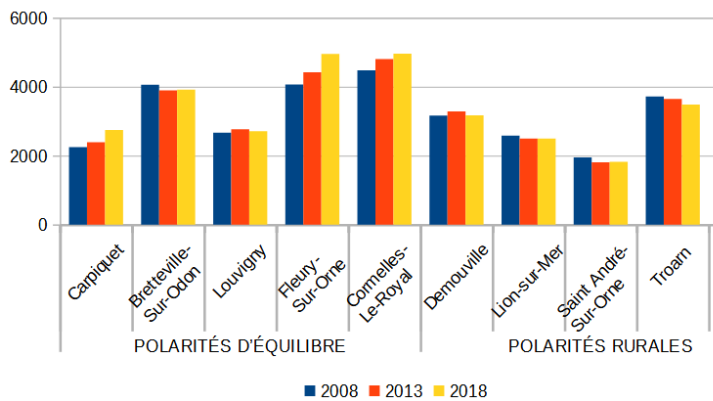
À travers cette analyse terrain, on peut constater que les ambitions des SCoT pour leurs communes s'observent généralement sur le terrain. Toutefois, certaines villes font exception : au sein de la Métropole Rouen Normandie, les communes de Boos et Isneauville, indiquées comme étant des pôles de vie du territoire dans le SCoT, pourraient être finalement classées comme étant des communes périurbaines résidentielles selon la méthodologie DREAL/INSEE. Sur le territoire de la Communauté Urbaine Caen La Mer, la commune nouvelle Thue et Mue (anciennement Argence-Moult), identifiée comme un des pôles principaux du territoire par le SCoT, correspond également plutôt à une commune périurbaine résidentielle.



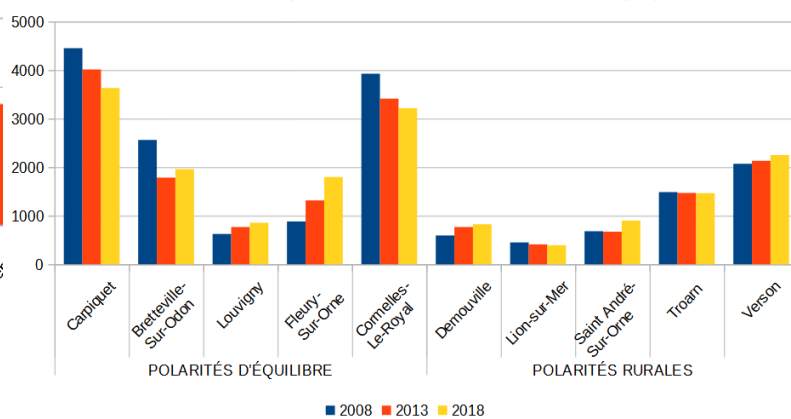
De manière générale, l'évolution démographique et des emplois des communes situées dans l'aire d'attraction des trois grandes agglomérations est assez fluctuante d'une ville à une autre. Au sein de la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole par exemple, il semblerait que l'évolution démographique ne soit pas corrélée à celle des emplois : si à Harfleur, la population a très légèrement augmenté entre 2008 et 2018 alors que le nombre d'emplois a diminué de plus de 17 % sur cette même période, ce n'est pas aussi vrai à Montivilliers où la population a baissé entre 2008 et 2013 alors que les emplois ont augmentés sur cette période. Globalement, on observe tout de même, au sein des polarités identifiées, une tendance à la baisse des emplois. D'un point de vue démographique, l'évolution fluctue selon la commune étudiée : ainsi, Etretat a subi une diminution de près de 17,5 % de sa population en 10 ans quand Criquetot-l'Esneval a connu une augmentation démographique de près de 13 %. Dans l'ensemble, les polarités d'équilibre, Montivilliers et Gonfreville-L'Orcher, sont celles qui recensent le taux d'emplois et de population les plus élevés.

Sur le territoire de la Communauté Urbaine Caen La Mer, l'évolution démographique et des emplois est également variable d'une ville à une autre. Fleury-Sur-Orne se démarque par l'importante hausse de ses emplois, qui ont doublé sur le période 2008-2018, et de sa population qui a augmenté de près de 22 %. Enfin, si la population et les emplois de la polarité urbaine, Hérouville-Saint-Clair, ont connu une faible variable en 10 ans, cette commune demeure le pôle le plus important du territoire derrière Caen.

Evolution démographique des villes de la CU Caen La Mer (2/2)









Evolution des emplois des villes de la CU Caen La Mer (2/2)

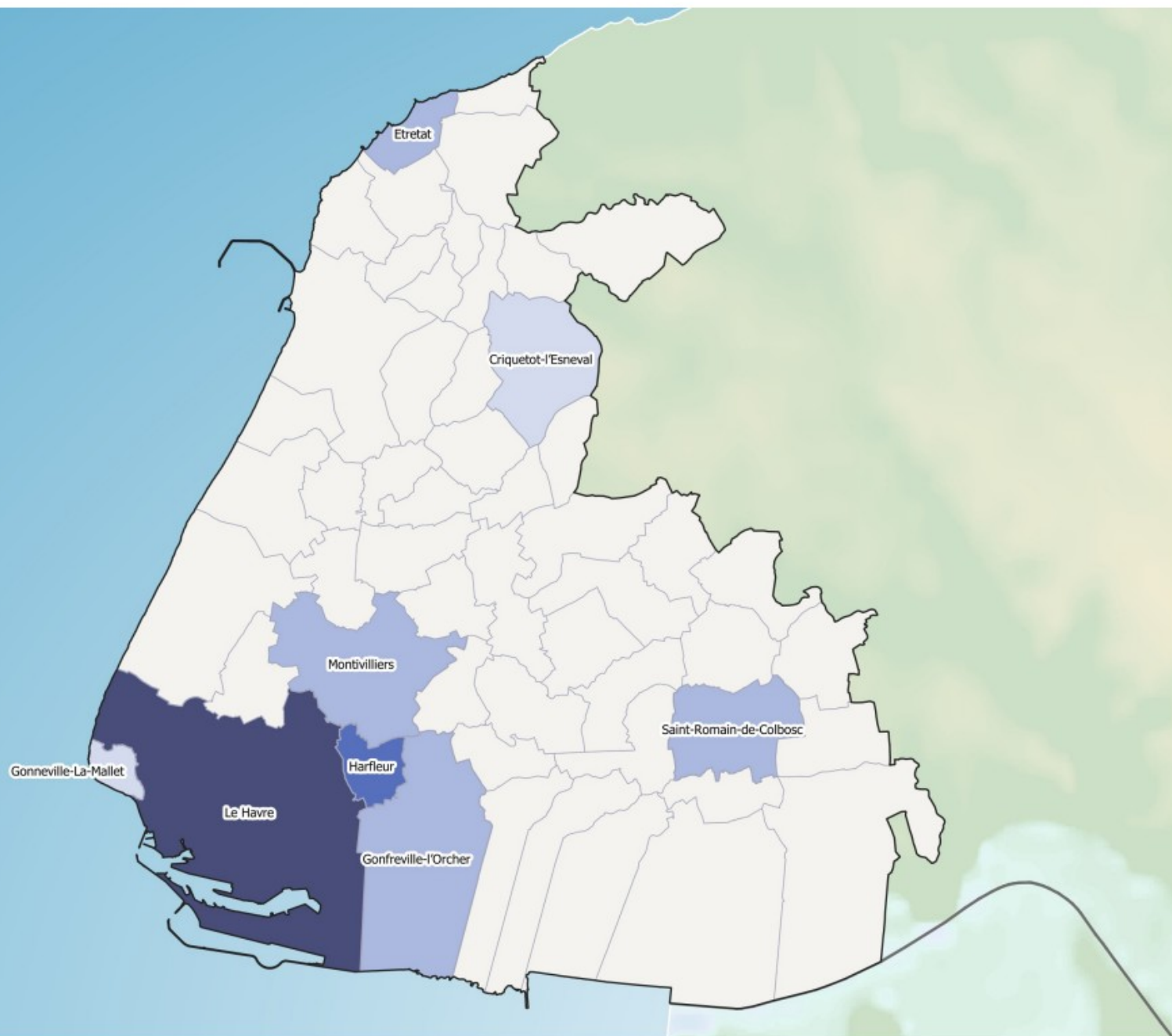


Au sein de la Métropole Rouen Normandie, les paliers de répartition démographique et des emplois entre les différentes polarités identifiées sur le territoire sont assez marqués. Selon les communes, les polarités urbaines comptaient entre 8 000 et 29 000 habitants et 1 800 et 15 000 emplois sur leur territoire. Concernant les polarités d'équilibre, la fourchette s'étend de 800 à 10 000 pour la population et de 100 à 6 900 pour les emplois. Enfin, les polarités rurales recensent en moyenne 1 200 habitants et 360 emplois. Malgré une légère baisse démographique et d'emplois entre 2008 et 2018, Sotteville-Lès-Rouen, classée en polarité urbaine, demeure la seconde ville la plus peuplée du territoire après Rouen et un bassin d'emploi majeur sur le territoire.

# Développement polycentrique des grandes agglomérations identifiées par la DTA - CU Le Havre Seine Métropole

## Typologie polycentrique

-  Coeur métropolitain
-  Polarités urbaines
-  Polarités d'équilibre
-  Polarités rurales
-  Autres
-  Périmètre de l'EPCI









0 2 4 km

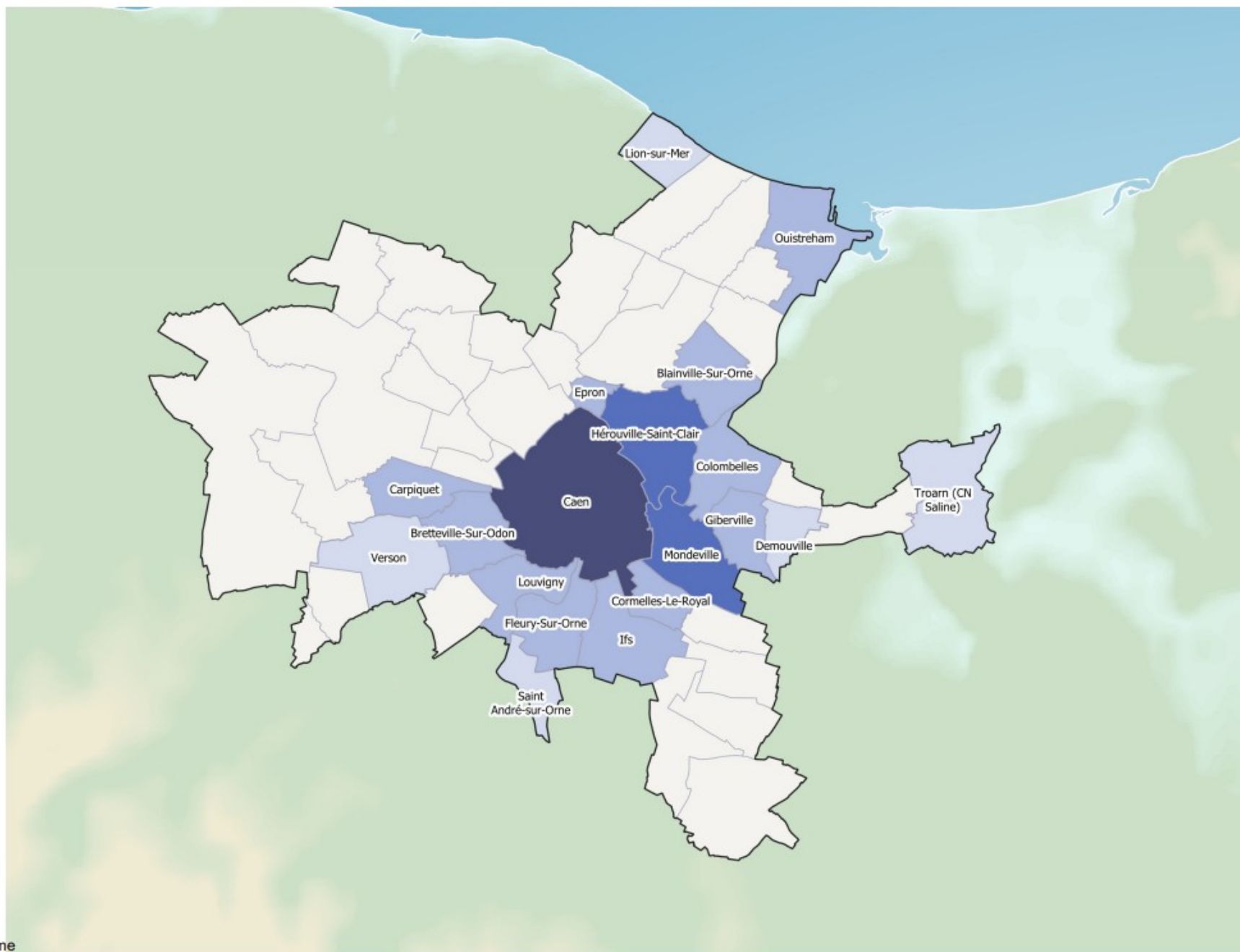
**Sources :**  
- DREAL Normandie

**Production :**  
DREAL Normandie  
le 28/06/2022  
réf : 20220622\_MES\_DTA\_polycentrisme

# Développement polycentrique des grandes agglomérations identifiées par la DTA - CU Caen la Mer

## Typologie polycentrique

-  Coeur métropolitain
-  Polarités urbaines
-  Polarités d'équilibre
-  Polarités rurales
-  Autres
-  Périmètre de l'EPCI

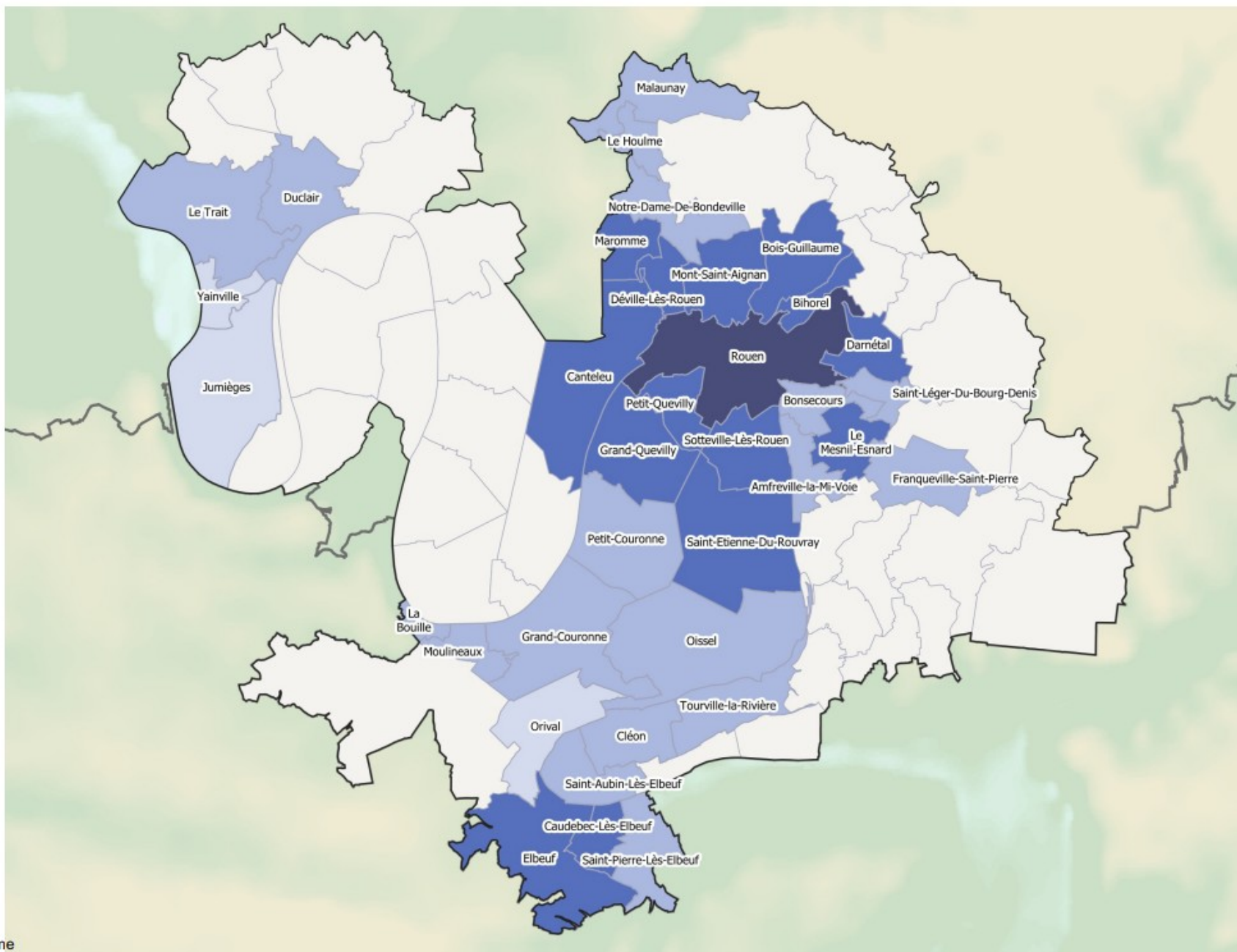


**Sources :**  
- DREAL Normandie

**Production :**  
DREAL Normandie  
le 28/06/2022  
réf : 20220622\_MES\_DTA\_polycentrisme

# Développement polycentrique des grandes agglomérations identifiées par la DTA - Métropole Rouen Normandie

- Typologie polycentrique
- Coeur métropolitain
  - Polarités urbaines
  - Polarités d'équilibre
  - Polarités rurales
  - Autres
  - Périmètre de l'EPCI



0 2 4 km

Sources :  
- DREAL Normandie

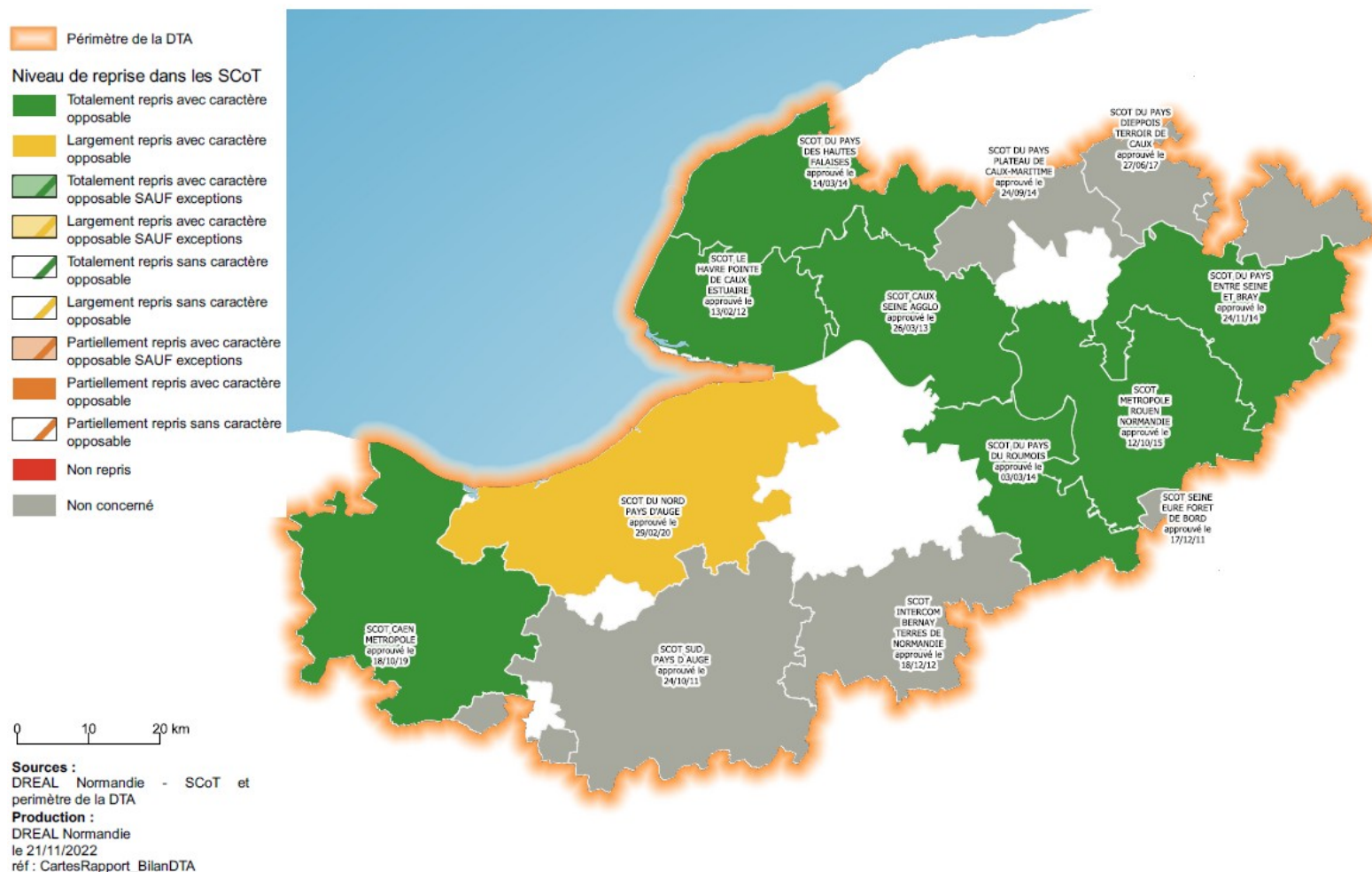
Production :  
DREAL Normandie  
le 28/06/2022  
réf : 20220622\_MES\_DTA\_polycentrisme

## Analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme

Cet objectif est très largement repris dans les DOO des SCoT concernés, seul le souhait d'amplifier la dynamique de renouvellement urbain n'étant pas mentionné dans le SCoT du Nord Pays d'Auge.



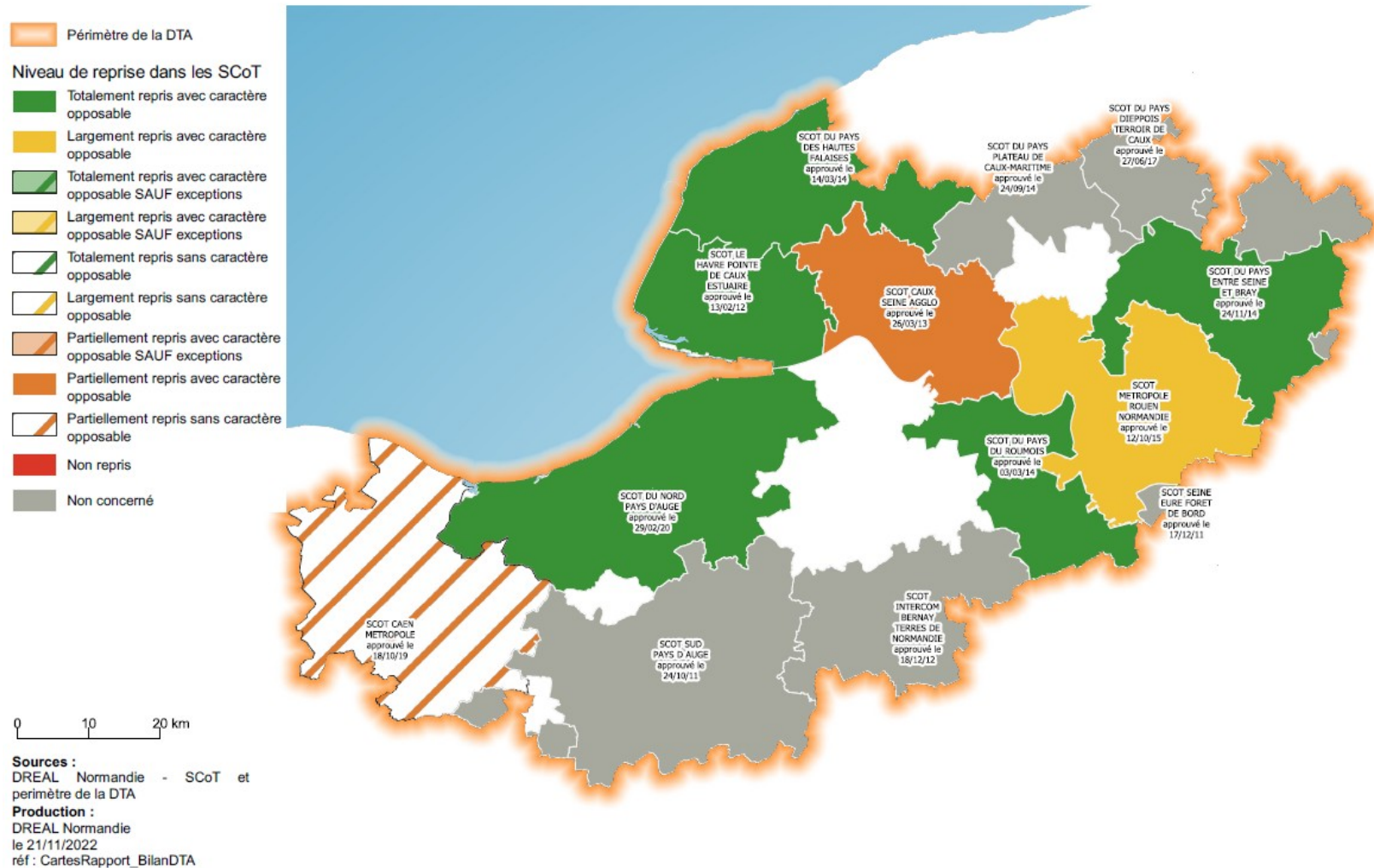
### Objectif 3-4 : ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain - Objectifs



Les orientations relatives à cet objectif sont majoritairement reprises dans les DOO des SCoT, certains aspects liés à l'amélioration des déplacements n'étant pas repris.



## Objectif 3-4 : ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain - Orientations





Le SRADDET Normandie reprend nombre des objectifs de la DTA en lien avec le renforcement du renouvellement urbain dans ses propres objectifs et actions, rappelés ici :

- **Objectif 4 : foncier : poser la conciliation des usages comme impératif**
  - anticiper les besoins de foncier dans une approche économe de l'espace
    - Appliquer le principe ERC (Eviter-Réduire-Compenser) pour limiter l'artificialisation des sols, tout en garantissant le développement des activités économiques (dont les activités agricoles) et la réalisation des infrastructures, garantes de l'attractivité économique régionale sur le long terme
    - Mise en place d'un dispositif foncier partenarial pour des projets d'infrastructures d'envergure régionale ce qui peut permettre la création de réserves foncières pour faciliter la réalisation d'infrastructures de transport d'envergure (à l'exemple du contournement Est de Rouen ou de la LNPN) en s'appuyant notamment sur la SAFER et l'EPFN.
  - faciliter la reconstruction de la ville sur la ville
    - Promouvoir des SCoT et PLU(i) ambitieux en matière de limitation de l'étalement urbain et d'artificialisation, en stimulant le renouvellement urbain dans les petites villes et les villes moyennes ainsi que dans les grandes agglomérations et en poursuivant une politique volontariste en matière de reconversion des friches avec l'appui de l'Établissement public foncier de Normandie. Lors de nouveaux projets commerciaux et industriels, par exemple, la priorité doit être donnée à réhabiliter les espaces urbanisés, parfois abandonnés par les activités économiques passées. Pour ce faire il serait envisageable de réaliser des travaux de cartographie des disponibilités foncières et immobilières (surtout près des réseaux).
- **Objectif 13 : mettre en place des outils spécifiques d'aménagement durable pour les « franges franciliennes »**
  - définir des principes d'aménagement et d'urbanisme durables
    - Densifier les constructions autour des centralités et des axes structurants existants,
    - Favoriser le renouvellement urbain au cœur des bourgs et des villes.
- **Objectif 24 : renforcer les polarités normandes pour un maillage équilibré**
  - tirer parti d'une armature urbaine dense, équilibrée et complémentaire
    - Densifier l'urbanisation en fonction des réseaux existants (eau, assainissement, électricité...) et penser l'urbanisme en fonction des besoins de mobilités,
    - Travailler sur les potentiels de recomposition parcellaire du foncier et du bâti pour faciliter le renouvellement urbain et densifier l'habitat pour limiter l'étalement urbain.
- **Objectif 50 : optimiser la gestion de l'espace par la requalification des friches**
  - accélérer la requalification des friches en tenant compte des délais de reconversion (pollution, renouvellement) et de la diversité des usages possibles.

## Évolutions prévisibles à moyen terme

L'objectif 3.4 de la DTA « ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain » est bien repris par les SCoT concernés. Les orientations associées font l'objet d'une bonne reprise de manière générale, même si quelques SCoT (SCoT Caen Métropole et SCoT Caux Vallée de Seine) assurent parfois une moins bonne reprise de certaines orientations. Malgré cela, dans l'ensemble, l'esprit de la DTA demeure respecté dans les différents SCoT du territoire qui semblent tous chercher à promouvoir une gestion économe du foncier.

Au vu des résultats de ce premier bilan, la dynamique de renouvellement urbain semble bien engagée au sein des trois grandes aires urbaines du territoire. Toutes ont réalisé, ou au moins initié, les projets de recomposition urbaine visés par la DTA : les démarches PIC URBAN et Grand Projet de Ville ont été menés à bien dans les quartiers nord et sud de la ville du Havre ; Caen a déjà initié les travaux des espaces autour de la gare et assure la réalisation d'un projet de grande ampleur au niveau de la presqu'île ; la ville de Rouen, quant à elle, a engagé entre 2005 et 2010 le Grand Projet de Ville - qui a permis la rénovation et la réhabilitation de nombreux logements - et poursuit le projet de rénovation du quartier Saint-Sever qui accueillera la nouvelle gare de Rouen à l'horizon 2035. Les projets de rénovation urbaine, prévus par la DTA, semblent ainsi en bonne voie pour leur pleine réalisation.

En ce qui concerne le développement polycentrique des aires urbaines de Caen, Rouen et Le Havre, notre premier niveau d'analyse nous a permis d'observer une réalisation effective de cet objectif de la DTA. En effet, plusieurs niveaux de polarités ont émergé en périphérie des villes et maintiennent leur niveau de développement, malgré une évolution fluctuante selon les communes étudiées.

Enfin, l'amélioration des échanges et des déplacements de personnes devait également être réalisé au sein des trois grandes aires urbaines du territoire, Caen, Rouen et Le Havre. Toutes disposent d'un réseau de transport permettant d'assurer, dans l'ensemble, une bonne desserte sur leur territoire. Toutefois, au sein de la Métropole Rouen Normandie notamment, des disparités relatives à la mobilité entre les territoires subsistent. Ainsi, les aménagements prévus sur les réseaux de transports urbains des grandes agglomérations devraient être poursuivis afin d'améliorer et de fluidifier encore davantage les lignes de transports collectifs.

Pour conclure, si la disparition du caractère opposable de la DTA ne semble pas risquer de remettre en cause les politiques de renouvellement urbain bien engagées par ces pôles majeurs et la dynamique polycentrique qui s'opère autour de celles-ci, il est important que les efforts menés jusqu'à maintenant soient poursuivis afin de continuer leur développement tout en assurant une gestion économe du foncier. A ce titre, la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi « climat et résilience ») impose de mettre les SRADDET à jour pour y intégrer les objectifs très ambitieux de réduction de consommation d'espace qui seront ensuite repris dans les SCoT et PLUi (50 % de consommation en moins sur la période 2021-2030 par rapport à 2011-2020, et atteinte de l'objectif de zéro artificialisation nette en 2050) ; des efforts importants seront à fournir pour les territoires afin d'atteindre ces objectifs, les poussant naturellement à développer leur politique de renouvellement urbain, de gestion économe du foncier et de remobilisation des friches.

## **4 – Les objectifs de la DTA de l’estuaire de la Seine à risque de non atteinte**

## 4.1 – Objectif 1-3 : améliorer la desserte portuaire

### Analyse de l'évolution des territoires sur la période 2006 – 2021

Via cet objectif, la DTA souhaite renforcer le positionnement des ports normands parmi les ports de l'Europe du nord-ouest en améliorant les liaisons ferrées et fluviales de marchandises vers l'Est, vers la France et l'Europe centrale, qui sont un point de faiblesse des ports de Rouen et du Havre.

Sur le terrain depuis 2006, les difficultés du fret ferroviaire national, dont les explications se situent hors de la sphère régionale, ont eu des impacts sur les trafics ferroviaires au départ ou à destination des ports haut-normands. Les ports normands souffrent également du manque de qualité et de capacité propre à la desserte vers l'hinterland. Au fil du temps, la ligne reliant Paris au Havre a vu son niveau de service et surtout de disponibilité se dégrader peu à peu sous l'effet des conflits de circulation avec les trains franciliens à l'approche de l'Île-de-France.

Si les projets récents (Motteville-Monterolier-Buchy, mise en site propre des voies d'HAROPA | Port de Rouen) ou en cours de finalisation (viaduc de la Brèquie au Havre) ont pour effet d'améliorer les conditions de la desserte terminale ou du transit par Rouen, les difficultés en amont de Mantes restent récurrentes et le problème n'a fait qu'empirer avec les travaux menés depuis 2017 sur le plan de voies de Mantes-la-Jolie dans la perspective de la prolongation d'EOLE à l'Ouest<sup>19</sup>.

La création d'un véritable axe ferroviaire alternatif à la ligne Paris-Le Havre, par la rénovation, la modernisation et l'électrification, de la ligne Gisors-Serqueux, répond à cette préoccupation... Celle-ci a été définitivement remise en service en 2021, en vue notamment d'assurer les conditions pérennes de la desserte ferroviaire des deux ports du Havre et de Rouen.

La planification des investissements pour développer l'hinterland à l'Est est un enjeu majeur pour le développement des ports. À ce titre, une plate-forme ferroviaire axe Seine et une plate-forme ferroviaire Atlantique ont été mises en place, respectivement en 2018 et 2021, afin de déterminer les feuilles de route pour les contractualisations à venir (5 à 10 ans) en vue notamment d'identifier les travaux d'infrastructures susceptibles de permettre la réalisation des services ferroviaires, notamment fret, prévus dans l'avenir.

Concernant le fluvial, en 2021 la capacité de transport offerte par la Seine peut être encore davantage valorisée, notamment dans la perspective d'ouverture de l'hinterland fluvial liée à la mise en service de la liaison Seine-Nord-Europe.

Les performances d'un axe de communication fluvial reposent notamment sur le tirant d'eau offert aux navires et sur la fiabilité et l'efficacité des écluses et barrages. Les écluses permettent le franchissement des dénivelés et les barrages permettent de maintenir le tirant d'eau en période d'étiage et de limiter la vitesse d'écoulement du fleuve en période de crues.

Pour HAROPA | Port de Rouen, le programme d'amélioration des accès nautiques, achevé en 2018 et permettant un tirant d'eau de 1 m supplémentaire (soit 11,30 m) correspondant aux navires de type « handymax », a été accompagné de la remise en état par Voies Navigables de France (VNF) de l'ensemble des écluses sur la Seine en amont de Rouen. Une

19 Prolongement de la ligne E du RER, <https://www.rer-eole.fr/>

automatisation du fonctionnement des écluses permet aujourd'hui d'accueillir les bateliers 24 h/24.

Pour HAROPA | Port du Havre, la stratégie fluviale retenue pour le trafic conteneurs a été l'accès direct aux quais de Port 2000, aujourd'hui encore uniquement pour une partie de la flotte via les accès « routes nord et sud » qui nécessitent de pouvoir naviguer en conditions maritimes, et prochainement pour tous les navires fluviaux grâce au projet de « chatière » qui permettrait de conserver un régime de navigation fluvial de bout en bout jusqu'aux installations portuaires. Les 2 écluses de Tancarville faisant partie de ces accès fluviaux ont fait l'objet de travaux de remise en état et d'amélioration dans le cadre des Contrats de plan État-Région (CPER) 2007-2013 et 2015-2020.

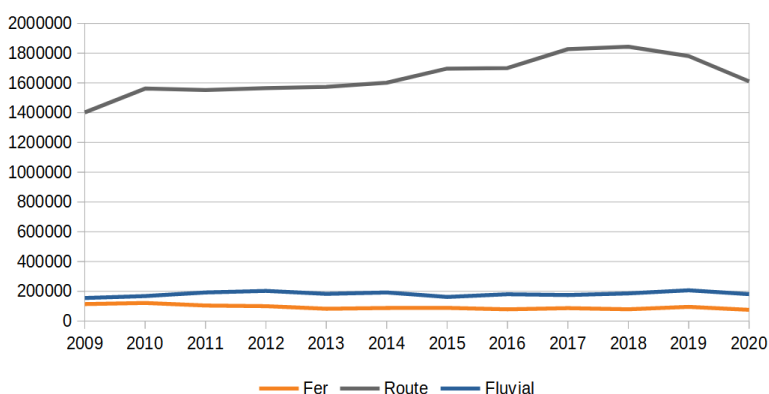
En marge du CPER 2007-2013, HAROPA | Port du Havre a inauguré en 2015 un terminal multimodal en bordure du grand canal destiné au traitement des conteneurs de Port 2000 par voie ferrée ou par le fleuve. Ce terminal a traité 158 000 EVP en 2019.

Pour les 2 ports, le développement des dessertes ferrées et fluviales, préconisé par la DTA, s'effectue de façon inégale durant la période 2006-2021, ne permettant pas le rééquilibrage des modes de transport terrestres, avec un mode routier largement dominant.

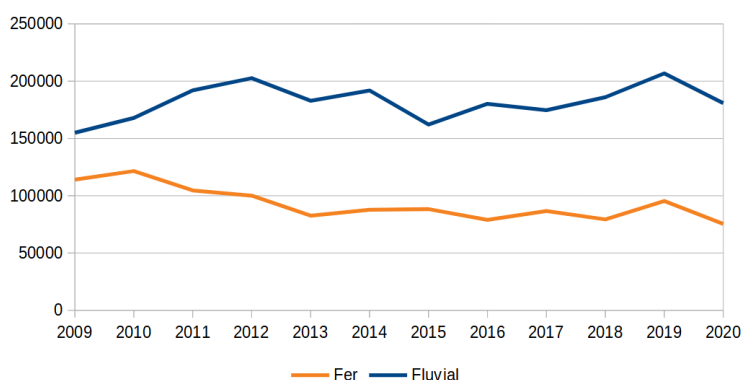
### HAROPA - Port du Havre

Le mode de transport routier est largement dominant sur l'ensemble de la période avec plus de 80 % des trafics assurés, et connaît même une augmentation de 2009 à 2018. Une diminution globale des trafics routiers, ferrés et fluviaux est observable en 2020 et imputable à la pandémie ainsi qu'à des mouvements sociaux importants amorcés en 2019. Cette diminution ne remet toutefois pas en cause la prédominance de la route sur les autres modes.

HAROPA - Port du Havre  
Evolution des différents modes de transport en EVP  
(hors transbordements)



HAROPA - Port du Havre  
Evolution des différents modes de transport en EVP  
(hors transbordements)



La part modale fluviale fluctue beaucoup sur la période 2009-2020 ; celle-ci oscille entre 150 000 et 200 000 EVP (hors transbordement), représentant autour de 9-10 % du trafic total. La tendance globale depuis 2009 est tout de même en légère hausse avec une augmentation constante entre 2009 et 2012 puis entre 2017 (174 664 EVP) et 2019 (206 756 EVP).

La part modale ferrée subit une baisse constante de 2010 (121 500 EVP, 6,9 % du trafic) à 2018 (79 277 EVP, 3,8 %), connaît une légère inflexion en 2019 (95 398 EVP, 4,6 %) tout de suite annulée par une diminution importante due à la crise sanitaire en 2020 (73 359 EVP, 4 %).

Si la mise en service de la plate-forme multimodale en 2015 pourrait avoir eu un effet positif sur les parts fluviales en participant à la modification des tendances, rien de tel n'est observé sur la part ferrée, qui subit également les difficultés du fret ferroviaire au niveau national. Le prochain projet de chatière aurait pour objectif d'augmenter les trafics fluviaux du port en donnant accès aux quais de Port 2000 aux bateaux fluviaux sans passer la plate-forme multimodale.

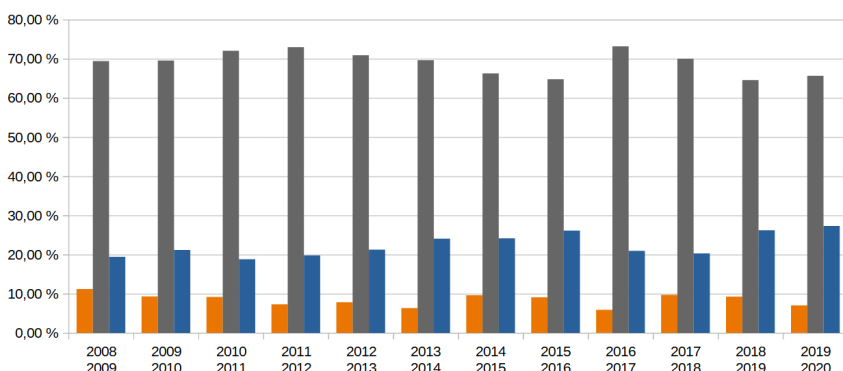
## HAROPA - Port de Rouen

La route est également le mode de transport largement dominant pour la direction territoriale de Rouen, avec des parts pour les trafics de céréales qu'il exporte oscillant entre 64 et 73 % sur la période 2008-2020.

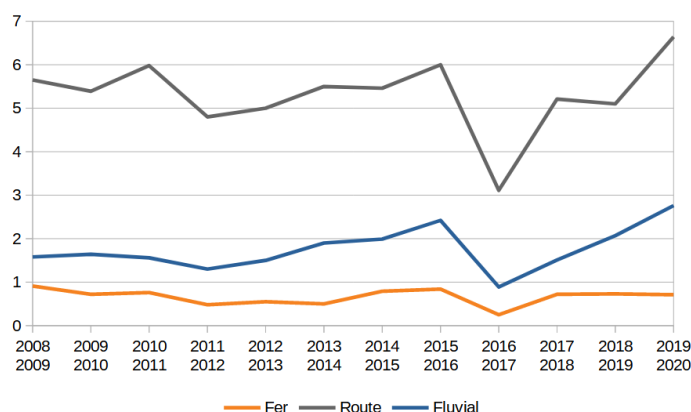
C'est au moment des mauvaises récoltes de 2016 que l'on observe une baisse importante de l'ensemble des trafics. Après une baisse importante des trafics en 2016-2017, le mode fluvial est de nouveau en forte hausse, atteignant en 2019-2020 2,76 Mt. Le mode routier fluctue mais reste majoritaire, ne descendant jamais en dessous de 60 % des trafics. Le mode ferroviaire, quant à lui, peine à se stabiliser autour de 700 000 tonnes par an.

En termes d'amélioration importante d'infrastructures, on peut noter le projet d'amélioration des accès maritimes d'HAROPA | Port de Rouen, terminé en 2018. Il offre un gain d'un mètre de tirant d'eau pour la navigation sur la Seine et permet au grand port maritime d'accueillir les dernières générations de navires, ce qui devrait avoir un impact structurel sur ses trafics fluviaux. Comme pour HAROPA | Port du Havre, les trafics ferroviaires stagnent à de faibles niveaux. Le redécoupage du bloc en traversée de Rouen ainsi que la future Ligne Nouvelle Paris Normandie incluant une nouvelle gare en rive gauche pourront participer l'amélioration de la situation.

HAROPA - Port de Rouen  
Evolution des parts respectives des différents modes de transport dans le trafic céréales



HAROPA - Port de Rouen  
Evolution des différents modes de transport (en millions de tonnes)



Les tableaux suivants récapitulent l'état d'avancement des projets d'infrastructure listés par la DTA.

Infrastructures DTA		État d'avancement
Fluvial	Amélioration axe fluvial GPMR	Chenal du port de Rouen approfondi d'un mètre entre 2012 et 2018 entre l'estuaire et Rouen (120 km), coût total estimé à 187 millions d'euros
	Amélioration axe fluvial jusqu'à P2000	Routes fluviales Nord et Sud de Port 2000 : autorisées à partir de 2007 et ouvertes à partir de 2011/2012, leur développement est soumis à enquête publique dans le cadre du projet « chatière » Projet chatière
	Écluses de Tancarville	Une première série de travaux inscrits au CPER 2007-2013 a été réalisée (centralisation des postes de commandes, réfection du génie civil de l'ancienne écluse, confortement des berges du canal de Tancarville). Une seconde série de travaux inscrits au CPER 2015-2020 a été réalisée (reconstruction de la porte amont de l'ancienne écluse, travaux mécaniques et hydrauliques sur les équipements du sas, construction d'une porte de rechange pour la nouvelle écluse permettant une substitution de celle à rénover, réalisation d'un second franchissement routier de la nouvelle écluse au niveau de la porte amont).
	Écluse entre la darse de l'Océan et le bassin de Port 2000	Projet suspendu, étude des alternatives possibles réalisées, enquête publique réalisée en 2017 entre 3 options dont le projet « chatière »
	Terminal fluvial	Installation d'un terminal fluvial sur le quai de l'Europe et relié aux terminaux de port 2000 par un service de brouettage ferroviaire (entre 2006 et 2015), complété par l'aménagement d'un terminal fluvial au poste n° 5 du Terminal de France de Port 2000 (mise en service en juin 2010)
	Terminal multimodal	Un terminal multimodal financé au CPER 2007-2013 a été mis en service en 2015 en bordure nord du Grand Canal du Havre, à proximité des parcs logistiques PLPN, PLPN 2 et PLPN 3. Une navette ferroviaire assure le transfert entre le terminal multimodal et les terminaux de Port 2000. Cette navette remplace le service de brouettage ferroviaire évoqué pour le terminal fluvial. Il dispose d'une cour ferroviaire permettant d'assembler des trains de conteneurs venant ou à destination de Port 2000, d'un quai fluvial de 400 m, deux portiques, un terre-plein de stockage.
	Prolongement du Grand canal du Havre	Abandon du projet annoncé lors de la concertation préalable à propos de l'amélioration de la desserte fluviale du port du Havre en 2017 et 2018 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> BILAN DE LA GARANTE, Concertation préalable Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

Ferroviaire	Réalisation des chantiers de transport combinés prévus à l'arrière des quais de Port 2000	<p>Suite au transfert du réseau ferré portuaire au GPMH en 2008 (réforme portuaire), priorité a été donnée à la modernisation et la sécurisation du réseau ferré portuaire, pour lesquelles 20 M€ ont été provisionnés sur le CPER 2007-2013. Travaux réalisés entre 2009 et 2015 par le GPMH.</p> <p>Des travaux complémentaires contractualisés au CPER 2015-2020 ont été réalisés (sécurisation de passages à niveau du réseau ferré portuaire, régénération de la grande boucle (remplacement de traverses). Le programme prévoit des travaux complémentaires encore à réaliser dont la modernisation du poste d'aiguillage 4R.</p> <p>Concernant Port 2000, une première tranche des dessertes terrestres (routière et ferroviaire) en arrière des terres-pleins a été achevée en 2012, et 2 passages routiers sous les voies ferrées ont été réalisés. Le raccordement ferroviaire aux terminaux TPO et TNMSC est intervenu en juillet 2013. Un nouveau poste d'aiguillage sur le faisceau de soutien assure depuis juillet 2013 la gestion des circulations ferroviaires des terminaux sud du port du Havre.</p> <p>Les travaux de la phase 3 de Port 2000 (postes 11 et 12) ont démarré en 2020 pour être opérationnelle au second semestre 2022, le prolongement des dessertes ferroviaires en arrière des terres-pleins doit être réalisé à la suite pour l'été 2023.</p>
	Itinéraires alternatifs pour le fret ferroviaire permettant le contournement IDF pour les liaisons vers l'est (France, Allemagne, Europe) et vers le sud-ouest (France, Espagne)	<p>La modernisation de la ligne « Serqueux-Gisors » a été mise en service en mars 2021. Des travaux de finition (rétablissements de communication liés à la suppression de passages à niveau sont en cours.</p> <p>Concernant la ligne Le Havre - Amiens - Metz, le barreau Motteville - Buchy a été mis en service en mars 2008, permettant aux circulations de trains venant ou allant au Havre de transiter vers le nord de la France, en contournant Rouen et l'Île-de-France par le nord</p> <p>Itinéraires alternatifs pour le fret ferroviaire permettant le contournement IDF pour les liaisons vers l'est (France, Allemagne, Europe) et vers le sud-ouest (France, Espagne) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Havre - Rouen - Amiens - Reims vers Metz, Strasbourg et Sopron</li> <li>- Le Havre - Rouen - Amiens - Reims vers Lyon et Milan</li> <li>- Rouen - Le Mans - Tours</li> <li>- Cherbourg - Caen - Le Mans - Tours</li> </ul> <p>Mise en place en 2018 de la plate-forme ferroviaire axe Seine et mise en place en 2021 de la plate-forme ferroviaire Atlantique pour déterminer les feuilles de route pour les contractualisations à venir (5 à 10 ans).</p>
	Liaison ferroviaire entre ZIP du Havre et Port Jérôme	Non réalisé
	Mise en site propre des voies ferroviaires du Port de Rouen	Opération achevée en 2008 qui a permis d'élever la vitesse des trains de 6 à 30 km/h et de raccourcir les délais de mise à disposition des wagons
	Remise à niveau de la desserte ferroviaire du port de Honfleur	Ligne non exploitée depuis 2012. Discussions en cours avec les collectivités locales, mais aucun projet de réouverture à l'étude.
	Évitement de Soquence	Le raccordement (ou shunt) de la Brèque, permettant de relier directement la ligne principale Paris-Le Havre au faisceau de la plaine alluviale via le pont VII bis sans passer par le faisceau de Soquence a été mis en service en décembre 2010
	Renforcement des capacités et de la performance ferroviaires entre Paris et les deux régions, pour le fret et les voyageurs	<p>future liaison Paris-Normandie LNP en cours d'étude</p> <p>Travaux d'amélioration des capacités :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aiguille de Vernon (mise en service en 2011), plan de voie en gare de Vernon, terminus des trains franciliens en cours d'étude.</li> <li>- aménagement d'un terminus péri-urbain à Yvetot afin de dégager les voies principales de circulation (mise en service en 2014)</li> <li>- redécoupage du block en traversée de Rouen (études projets jusqu'au 1er trimestre 2015, travaux à suivre)</li> <li>- gare de Mantes : travaux en cours avec échéance à 2026-2028.</li> </ul>



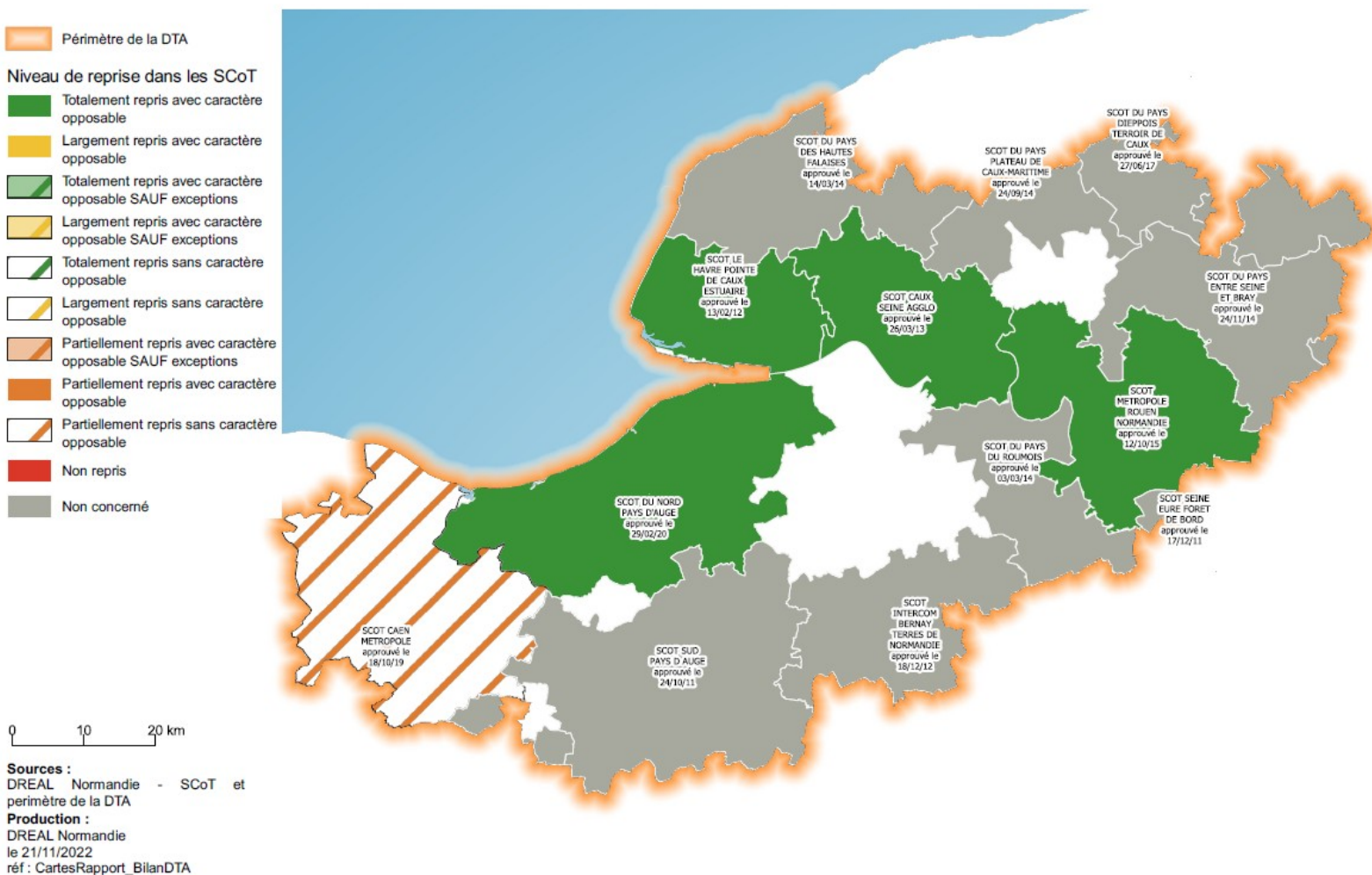
Infrastructures DTA		État d'avancement
Routier	Amélioration du boulevard maritime à Rouen	Travaux terminés en 2011
	Amélioration du boulevard Jules Durant au Havre	Amélioration de la desserte du port constatée depuis 2010
	Permettre des aménagements lourds sur réseau principal pour adaptation à la croissance du trafic et amélioration de la sécurité	Mise en service en 2009 d'une nouvelle bretelle autoroutière reliant l'A131 est à l'A29 sud, permettant de fermer la route de l'estuaire traversant la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine que les poids-lourds porte-conteneurs utilisaient pour accéder au port
		Amélioration des accès du pont de Tancarville ; déplacement des barrières de péage de la tête Nord à la tête Sud du pont et le dénivellement des points d'échanges entre la RN 182 et l'A131 pour améliorer la sécurité des usagers, la fluidité du trafic et l'insertion de l'ouvrage dans son environnement ; travaux achevés fin 2016
		Amélioration de l'accès de la Zone Industriale-Portuaire du Havre via l'A29 ; les phénomènes récurrents de congestion observés au niveau de l'échangeur n° 5 générant des remontées de files conséquentes sur l'A29 et l'A131, entraînant des problèmes de sécurité routière importants ont conduit le GPMH et la CCIH à étudier la faisabilité d'un nouvel échangeur ou de l'amélioration de l'échangeur en prévision du développement des activités portuaires dans la zone
Accès définitifs du Pont Flaubert à Rouen rive gauche ; le pont Flaubert permet de relier l'autoroute A150 à l'A13 et une partie des installations portuaires de Rouen (silos céréaliers et sucriers notamment) ; suite à l'enquête publique en 2017, les travaux ont commencé en 2017 pour une première mise en service prévue après 2022		

## Analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme

Dans l'ensemble, cet objectif de la DTA est très largement repris dans les DOO des SCoT concernés, excepté pour le SCoT de Caen Métropole qui n'a pas repris tous les éléments relatifs au ferroviaire et, pour ceux repris, qui ne leur a pas donné de caractère opposable.



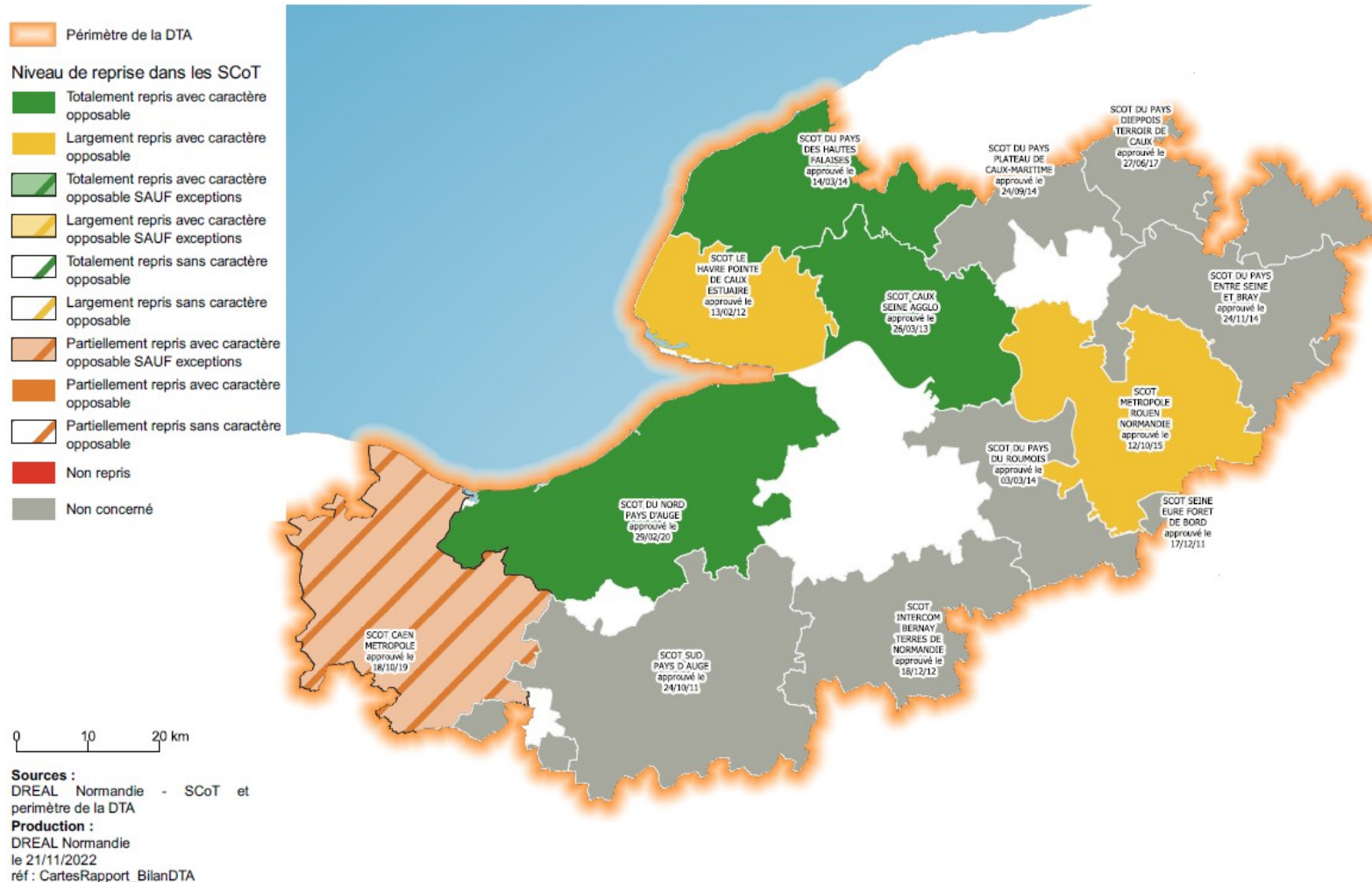
### Objectif 1-3 : améliorer la desserte portuaire - Objectifs



C'est également le cas concernant les orientations de la DTA en lien avec cet objectif, qui consistent en une liste de projets ferroviaires, fluviaux et portuaires à réaliser, avec quelques projets spécifiques parfois non repris dans les SCoT (mise en site propre des voies d'HAROPA | Port de Rouen, LNPN pour le SCoT du Havre, projets ferroviaires pour le SCoT de Caen).



## Objectif 1-3 : améliorer la desserte portuaire - Orientations



Le SRADDET Normandie reprend l'ensemble des objectifs de la DTA en lien avec l'amélioration de la desserte portuaire dans ses propres objectifs et actions, rappelés ici :

- **Objectif 16 : conforter la place de carrefour économique de la Normandie**
  - conforter l'économie maritime normande
    - Positionner la Normandie comme carrefour maritime international (Normandie Nord Sud Est Ouest),
    - Renforcer la compétitivité des ports normands, développer leur hinterland et conforter la place de la Normandie dans la logistique internationale.
- faire de la Normandie un acteur du transport maritime international
  - poursuivre les grands projets de développement portuaire
    - Soutenir les initiatives visant à permettre l'interconnexion mer/fleuve et améliorer la compétitivité des ports normands dans une logique de diversification des moyens de transport.
- penser un écosystème économique et logistique au profit des normands
  - mettre en place de nouvelles coopérations intra et interrégionales
    - Coopération entre les Régions Normandie, Grand Est, Hauts de France, Île-de-France ainsi qu'avec la façade atlantique.
  - développer une logistique connectée et durable
    - Soutenir la connexion aux réseaux et aux corridors européens de transport.

## Évolutions prévisibles à moyen terme

Dans l'ensemble, les SCoT concernés par la desserte portuaire prennent relativement bien en compte cet enjeu de développement économique, malgré quelques projets identifiés par la DTA repris partiellement voire parfois absents de certains documents : il est ainsi à noter que la LNPN, qui devrait permettre d'améliorer les offres pour les personnes et le fret, n'est pas mentionnée par le SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire, que le SCoT Métropole Rouen Normandie n'évoque pas la mise en site propre des voies portuaires d'HAROPA | Port de Rouen ou encore que le SCoT de Caen Métropole fait une reprise sans caractère opposable du développement du fret ferroviaire. Cette dernière observation peut notamment s'expliquer par le fait que l'agglomération de Caen ne semble finalement pas située sur un axe majeur de fret ferroviaire, l'essentiel des trafics s'inscrivant entre l'axe Le Havre-Paris' et la région francilienne. De plus, le développement d'infrastructures ferroviaires entre HAROPA | Port du Havre et la région caennaise est compromise par la barrière géographique que constitue l'estuaire de la Seine.

En dépit de ces quelques éléments manquants, le niveau de reprise par les SCoT de cet objectif et des orientations qui l'accompagnent est plutôt satisfaisant. Pour autant, l'inscription du développement de la desserte portuaire dans les documents d'urbanisme locaux ne suffit pas à conforter cet objectif.

Les ports restent toujours très dépendants de la route et n'ont pas encore étendu leur hinterland à l'image de ce que proposait la DTA. Les difficultés du fret ferroviaire national ont logiquement un impact sur le développement de ce mode sur le territoire de la DTA, qui a de plus des difficultés à trouver des itinéraires alternatifs aussi performants que le passage par l'Île-de-France, lui-même saturé. Concernant le fluvial, la direction territoriale de Rouen a significativement amélioré l'accès à ses sites en approfondissant le chenal de la Seine ; la direction territoriale du Havre a des difficultés à fixer sa stratégie fluviale depuis Port 2000, et après avoir abandonné il y a quelques années le projet d'écluse fluviale suite aux études menées, il compte désormais passer par le projet de chatière.

Bien que les versions des SCoT actuels et le SRADDET expriment la volonté de développer les modes de transport alternatifs à la route, l'atteinte de cet objectif nécessite la réalisation de projets d'infrastructures qui elle ne relève pas que des seuls documents d'urbanisme, qui n'apparaissent donc pas comme un levier suffisant même s'ils sont nécessaires.

## 4.2 – Objectif 1-4 : intensifier les activités logistiques sur les deux rives de la seine

### Analyse de l'évolution des territoires sur la période 2006 – 2021

La logistique est un facteur clef pour la réussite du nouvel établissement fusionné HAROPA à concurrencer les grands hubs du Nord de l'Europe. La volonté des pouvoirs publics est d'encourager la poursuite du développement de ce secteur en mettant l'accent sur l'offre foncière et la valorisation des capacités de transport. La DTA identifie ainsi 7 sites stratégiques réservés pour des activités logistiques qu'il convient de développer.

#### Zones logistiques identifiées par la DTA

**Zone logistique – Vieux-Manoir (SCoT Pays entre Seine et Bray) :** Située à proximité de l'A28 et de la voie ferrée Rouen-Amiens, la commune de Vieux-Manoir a été identifiée dans la DTA pour l'accueil d'une zone logistique en lien avec les orientations et objectifs de développement économique de l'estuaire de la Seine. Si le SCoT du pays entre Seine et Bray a bien réservé une enveloppe de 100 hectares pour satisfaire au développement de la zone, aucun projet ne s'est développé à ce stade sur ce site. L'espace situé entre la voie ferrée et l'autoroute est actuellement classé en zone agricole au plan local d'urbanisme de la commune. Le SCOT PESB conforte aussi dans son DOO la ZAE du Moulin d'Ecalles, zone d'activités économiques (ZAE) stratégique de niveau Pays, avec une extension projetée de 25 ha. Cette ZAE se situe sur le site pressenti pour la zone logistique, indiquant que le SCOT ne s'est donc pas emparé de l'enjeu logistique localisé par la DTA. À l'échelle de l'intercommunalité, la zone d'activité économique du Polen sur la commune d'Eslettes s'est quant à elle développée le long de l'A151 en direction de Dieppe mais n'est pas connectée au réseau ferré.

**Zone logistique – Grand Bourtheroulde (SCoT Pays du Roumois) :** En accompagnement de la création de l'autoroute A28, la DTA identifiait un secteur de développement logistique à proximité de la commune de Bourgtheroulde et de la gare de Thuit-Hébert. À ce jour, aucun développement logistique ne s'est réalisé au sein de cet espace. Une zone logistique s'est néanmoins développée à proximité de l'échangeur de l'A13 et de l'A28 sur les communes de Bourg-Achard et de Honguemare-Guenouville, avec notamment l'accueil de l'entrepôt logistique Lidl. À noter également la présence de l'entreprise logistique XPO, implanté à proximité de la gare de Thuit-Hébert depuis les années 1970, qui disposait jusqu'au début des années 2000 d'un embranchement ferré la connectant à la ligne Caen-Rouen. Cet embranchement a depuis été déposé au profit de la construction d'un bâtiment supplémentaire. Il est à noter que, si le SCoT Pays du Roumois reprend cette orientation de la DTA en assurant que la possibilité à long terme d'un développement de la fonction logistique, déjà existante autour de ce pôle, ne sera pas contrainte, celui-ci émet des réserves en indiquant que cette possibilité « apparaît cependant incertaine et sera fonction des stratégies nationales et régionales notamment en matière de développement du fret ».

**Zone logistique – Caen (SCoT Caen Métropole) :** Cette zone logistique avait été reportée dans le SCoT Caen Métropole réalisé en 2011 sans concrétisation sur le terrain. Des études complémentaires ont permis de montrer que Caen n'avait pas de lien logistique fort avec le HAROPA | Port du Havre, notamment de par l'impossibilité de réaliser une liaison ferroviaire entre les deux pôles du fait de l'obstacle géographique que constitue l'estuaire de la Seine. Par ailleurs, les flux logistiques relient essentiellement le port à la région parisienne, ne passant, de fait, pas par Caen. Ainsi, lors de la révision du SCoT, en accord avec les services de l'État, cette zone logistique a finalement été divisée en plusieurs sites autour de l'agglomération caennaise pour mieux correspondre au besoin du territoire.

**Zone logistique - Bolbec (SCoT Caux Vallée de Seine et SCoT Pays des Hautes Falaises) :** La DTA prévoyait le développement d'une zone logistique « à proximité de l'échangeur de Bolbec sur l'A29 et de la voie ferrée Le Havre-Rouen-Paris, au nord ou au sud de cette dernière, en articulation avec la zone de Bolbec/Saint-Jean, prévue au schéma directeur de la vallée du commerce ».

Dans le SCoT de 2012 de la communauté de communes de Caux Vallée de Seine, aujourd'hui connue sous le nom de Caux Seine Agglo, cette zone logistique est présentée comme disposant « de réserves foncières publiques encore importantes ne nécessitant pas à moyen et long terme d'extension ».

Le SCoT Pays des Hautes Falaises de 2014 modifié en 2018 identifie bien la zone logistique prévue par la DTA (« la Zone d'Activité de Bréauté-Beuzeville (travaux conjoints entre les Communautés de Communes de Caux Vallée de Seine et de Campagne de Caux) : c'est la seule zone bimodale grâce à sa desserte ferroviaire, les activités logistiques y seront privilégiées comme le stipule la DTA »).

Toutefois, dans le PLUi de Caux Seine Agglo en cours d'élaboration, aucune information sur la reprise de cette zone n'y est inscrite. À ce jour, ce projet de zone logistique n'a pas été réalisé, et les élus se sont focalisés sur la ZAE proche de Bolbec-Saint Jean de la Neuville, avec des vocations économiques différentes.

**Zone logistique - Beuzeville/Pont-Audemer (Pas de SCoT) :** Cette zone logistique se situe sur un territoire n'étant régi par aucun SCoT, PLUi ou PLU. Ce site logistique semble toutefois avoir été réalisé.

**Zone logistique - Yvetot (SCoT Plateau de Caux Maritime) :** Au nord-ouest de la commune d'Yvetot, sur l'A29, la DTA a identifié un site stratégique destiné à l'accueil d'activités logistiques permettant de soutenir le développement portuaire de l'estuaire de la Seine. Le SCoT Plateau de Caux Maritime reprend dans son DOO cette orientation de la DTA en assurant la faisabilité de la zone. Il est ainsi précisé que des études sur la faisabilité de cette zone d'activités en relation avec les partenaires concernés devaient être menées. En septembre 2014, au moment de l'approbation du SCoT, près de 20 ha avaient déjà été aménagés par une entreprise privée, laissant encore 30 ha à aménager sur les 50 ha prévus par la DTA.

**Zone logistique - Lisieux (SCoT Sud Pays d'Auge) :**

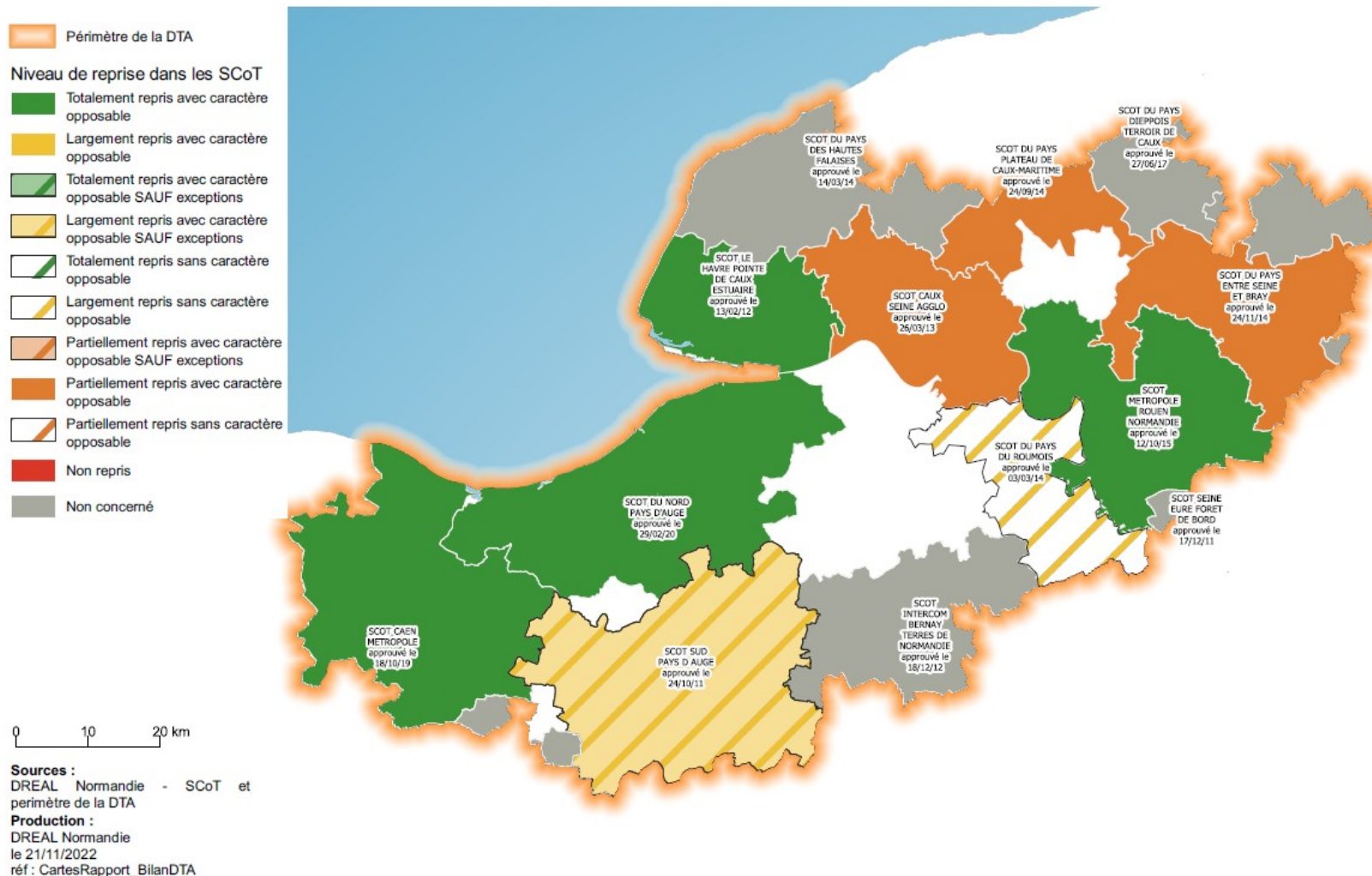
La DTA prévoyait le développement d'une zone logistique « dans le secteur de Lisieux, à proximité de la voie ferrée Paris-Caen et de l'axe routier A13-Lisieux-A28, dans le cadre du renforcement de ce dernier ». Le SCoT Sud Pays d'Auge qui couvre cette zone évoque ce site stratégique : toutefois, il est à noter que la réservation de 100ha pour la réalisation de ce projet n'est inscrit que dans le PADD du SCoT et n'est donc pas un élément opposable aux documents inférieurs. Au vu des éléments indiqués dans le PLUi de Lisieux, il semblerait qu'une ZA de 64ha soit déjà partiellement aménagée.

## Analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme

Le niveau de reprise de cet objectif de la DTA est très contrasté sur le territoire, la formation et le confortement de la filière en matière de recherche, de transfert de technologie et d'animation de la filière étant parfois repris sans caractère opposable voire non repris.



### Objectif 1-4 : intensifier les activités logistiques sur les deux rives de la seine - Objectifs

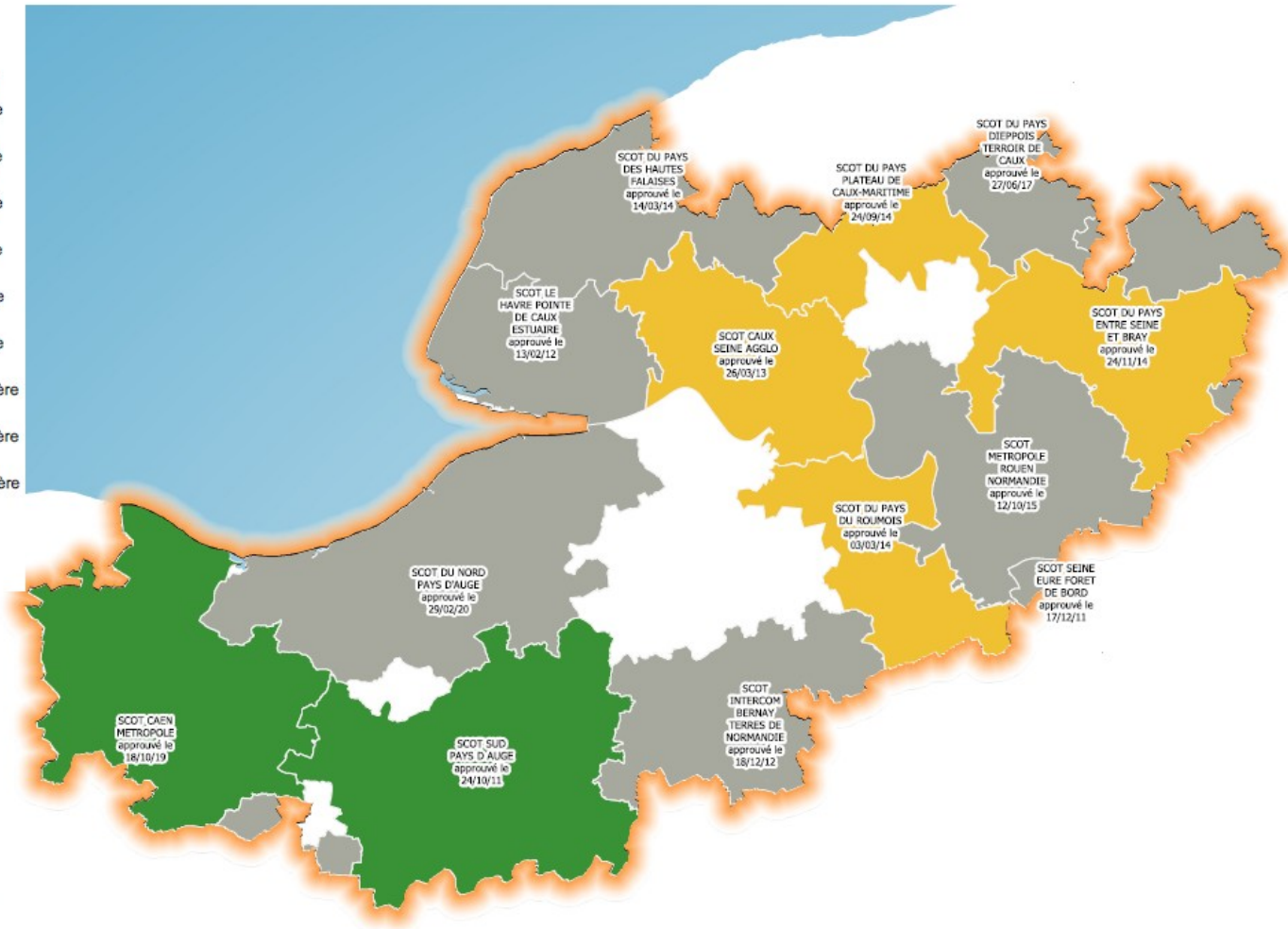
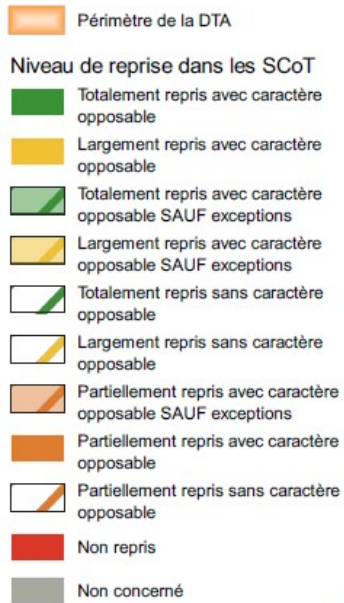




Les orientations de la DTA pour cet objectif, qui consistent à inscrire le développement des 7 sites stratégiques identifiés, sont largement repris, seule la notion de taille minimale (50 ha) faisant parfois défaut.



## Objectif 1-4 : intensifier les activités logistiques sur les deux rives de la seine - Orientations



0 10 20 km

**Sources :**  
DREAL Normandie - SCoT et périmètre de la DTA  
**Production :**  
DREAL Normandie  
le 21/11/2022  
réf : CartesRapport BilanDTA

Le SRADDET Normandie reprend l'ensemble des objectifs de la DTA en lien avec le développement des activités logistiques dans ses propres objectifs et actions, rappelés ici :

- **Objectif 8 : déployer le projet de développement durable de la vallée de la seine**
  - mettre en œuvre une stratégie régionale pour accroître l'efficacité économique du projet en Normandie
    - Développer le potentiel de recherche dédié à l'économie portuaire et à la logistique pour accompagner et stimuler la dynamique,
    - Mettre en place de nouveaux services pour accroître le fret ferroviaire,
    - Renforcer le rôle des infrastructures (portuaires, fluviales et ferroviaires notamment) par le développement d'une offre de service coordonnée, combinée et efficace,
    - Animer les réseaux d'acteurs économiques et portuaires,
    - Développer la valeur ajoutée pour le territoire à l'import en tirant parti des flux de marchandises,
    - Améliorer la connaissance des besoins des acteurs économiques en termes d'implantation, de services et de relations à l'import et à l'export,
    - Créer le réseau relationnel permettant le développement des hinterlands lointains,
    - Investir dans des plateformes logistiques, en France et à l'International,
    - Développer de nouvelles plateformes sur le territoire de la vallée de la Seine.
- **Objectif 16 : conforter la place de carrefour économique de la Normandie**
  - affirmer la Normandie « nord-sud-est-ouest »
    - Renforcer le secteur logistique normand.
- **Objectif 19 : penser un écosystème économique et logistique au profit des Normands**
  - mettre en place de nouvelles coopérations intra et interrégionales
    - Connexions avec le schéma logistique adopté par la Région Île-de-France en 2018
  - développer une logistique connectée et durable
    - Améliorer la transmission de l'information entre les différents partenaires de la chaîne intermodale,
    - Favoriser les liens entre les clusters logistique et numérique,
    - Développer une offre de formation spécifique,
    - Créer un observatoire régional des plateformes logistiques,
    - Promouvoir la logistique durable,
    - Accompagner la transition numérique de la logistique.
  - inscrire les enjeux logistiques dans l'amélioration des interfaces ville-port
    - Faciliter l'acceptabilité sociale des activités logistiques situées à proximité des centres urbains,
    - Assurer la disponibilité de foncier dédié aux activités logistiques,
    - Limiter ainsi les impacts liés aux activités logistiques (bruit, pollution...),
    - Travailler à l'intégration architecturale et paysagère des bâtiments logistiques.
- **Objectif 20 : développer une stratégie logistique normande**
  - élaborer un schéma de cohérence logistique
    - Faire reconnaître l'importance de la logistique dans le développement économique de la région normande,
    - Promouvoir un accueil structuré des activités logistiques dans des zones dédiées,
    - Améliorer la performance des infrastructures et des équipements d'intermodalité rail-route-fleuve.

- favoriser le report modal de marchandises
  - Inciter les chargeurs à utiliser des modes alternatifs (tels que la voie fluviale) à la route par des aides directes et la promotion de ces modes,
  - Aider les transporteurs à investir dans du matériel innovant,
  - Améliorer la compétitivité et l'attractivité de la chaîne logistique,
  - Faire évoluer la réglementation pour favoriser le report modal,
  - Soutenir les actions d'optimisation des flux par une gestion intelligente des données (gestion du trafic, anticipation des congestions, etc.).

Le SRADDET Normand établit également des règles, avec lesquelles les documents d'urbanisme devront être compatibles. Les règles suivantes concourent à la réalisation de l'objectif 3-2 :

- **Règle n°6** : Veiller à la cohérence des projets d'infrastructures et espaces à vocation logistique avec l'ensemble de la chaîne logistique et son maillage territorial et régional, ainsi qu'avec les enjeux de report modal du transport de marchandises ;
- **Règle n°9** : Organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activités économiques par un ou plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme.

## Évolutions prévisibles à moyen terme

Dans l'ensemble, les 7 sites stratégiques définis par la DTA peinent à émerger, que les projets aient été inscrits dans les documents d'urbanisme ou non. Les SCOT ont bien évoqué les zones logistiques, en indiquant un besoin foncier de 50 à 100 ha selon les cas mais sans aller au-delà. et les sites logistiques prévus par la DTA n'ont pas été mis en œuvre. Les élus sur le territoire n'ont pas pris le relais de la DTA pour une déclinaison et un portage de ces zones logistiques, et ponctuellement d'autres zones d'activité intercommunales se sont développées sur les sites localisés par la DTA, avec des vocations autres que logistiques.

Ce constat nous invite à nous questionner sur la pertinence des zones logistiques identifiées par la DTA qui n'étaient peut-être pas adaptées à la réalité du territoire. Dans l'hypothèse où ces sites stratégiques disposeraient d'une localisation appropriée, ce premier niveau d'analyse met en exergue que l'inscription d'un tel projet dans le SCoT ne suffit pas à sa réalisation.

Si le risque de non atteinte de l'objectif de réaliser les 7 sites stratégiques prévus par la DTA semble bien réel, le SRADDET reprend nombre des propositions de la DTA destinées à dynamiser l'offre et l'écosystème de la logistique, laissant espérer un développement de la filière sous une forme concrète différente de ce qui était envisagé par la DTA, tenant compte de la multiplicité des enjeux des politiques publiques existant désormais, dont la consommation foncière et les enjeux environnementaux.

Sur ce sujet, la loi « climat et résilience », en plus d'imposer la définition de trajectoires de réduction de l'artificialisation dans les territoires, comporte des dispositions sur la logistique avec en particulier l'ajout d'un volet logistique aux documents d'aménagement artisanal, commercial (DAAC) des SCoT, qui deviennent des DAACL.

## 4.3 - Objectif 2-1 : préserver les infrastructures naturelles et les ressources halieutiques de l'estuaire de la seine

### Analyse de l'évolution des territoires sur la période 2006 - 2021

Les milieux naturels sur de la vallée de Seine sont emblématiques du patrimoine naturel de l'estuaire, de part leur particularité paysagère et leur rôle essentiel dans le fonctionnement écologique de nombreuses espèces à l'échelle internationale. Les zones intertidales et humides de l'embouchure de la Seine sont historiquement une des haltes principales pour les oiseaux du couloir migratoire ouest européen, ainsi que des secteurs de nourricerie préférentiels pour les poissons migrateurs. La DTA, leur reconnaissant ce rôle, vis alors à une préservation de ces milieux et ces fonctions écologiques, via des objectifs concernant la préservation des vasières et des zones humides, l'amélioration de la qualité des eaux, la pérennisation des actions de recherche sur les milieux estuariens et la recherche de la mise en place d'une gestion cohérente et globale de l'estuaire intégrant la réhabilitation de ses fonctionnalités écologiques dont la réalisation de Port 2000 pourra être un exemple.

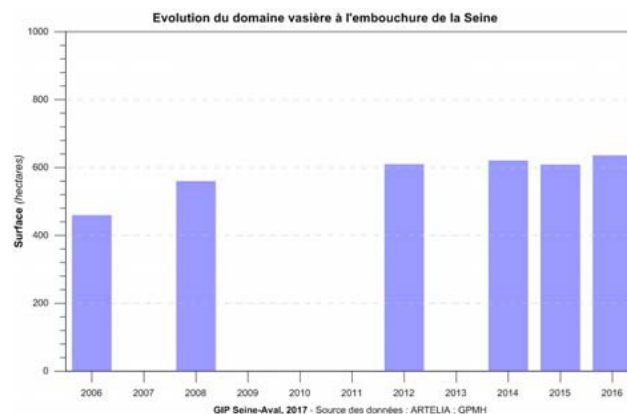
#### ◆ Maintien des vasières intertidales en partie Nord

L'évolution des surfaces de vasières dans l'estuaire de la Seine

Les vasières sont des zones de sédimentation naturelles à l'interface entre milieux aquatiques et terrestres. Les vasières sont des habitats typiques des estuaires qui ont une importance capitale dans leur fonctionnement écologique du fait de leur rôle majeur dans le fonctionnement trophique des estuaires, de leur capacité de stockage des sédiments, de dégradation de la matière organique, de dénitrification ou encore le stockage des contaminants chimiques.

Relativement à l'importance du rôle des vasières dans les réseaux trophiques pour l'ichtyofaune et l'avifaune, la partie aval de l'estuaire de la Seine est considérée comme un important site de nourricerie pour les populations piscicoles de la Manche, et elle représente un secteur d'alimentation principal pour de nombreuses espèces d'oiseaux limicoles. On estime que 2/3 des vasières ont disparu depuis 1975, qui représentent aujourd'hui plus de 1 000 hectares. La régression généralisée de ces milieux induit de fortes altérations sur les équilibres écologiques de l'estuaire.

Le suivi des milieux intertidaux de la fosse Nord à l'embouchure de la Seine montre qu'après une progression entre 2006 et 2008, leur évolution s'est stabilisée jusqu'en 2016 (~600 ha), tendance jours valable en 2020 en raison de la lenteur des phénomènes observés ; ces résultats expriment ainsi un équilibre dans les principaux réajustements morphodynamiques consécutifs aux travaux menés dans ce secteur jusqu'en 2005, à nuancer toutefois sur un équilibre des vasières en particulier car ces résultats intègrent également des faciès mixtes et plus sableux.



Deux autres dimensions essentielles des vasières, soulignées par la DTA, sont leur qualité, qui peut être corrélée à leur niveau de production primaire à la base des chaînes trophiques, et leur accessibilité aux espèces.

Concernant les oiseaux, le rapport de l'Observatoire de l'Avifaune de 2016<sup>20</sup> analyse la fréquentation de plusieurs espèces (Bécasseau variable, Canard pilet, Chevalier gambette, Avocette élégante) « pour lesquelles [les vasières sont] d'une importance capitale, en particulier en hivernage. [ces espèces] se nourrissent de benthos durant la marée basse et à marée haute, elles ont besoin d'un reposoir qui leur procurera confort et sécurité en attendant que les surfaces intertidales soient de nouveau accessibles » ; s'appuyant sur le constat de baisses d'effectifs marquées de ces espèces, le rapport conclut que ces tendances pourraient être expliquées par différents facteurs ayant eux-mêmes évolué à la baisse comme « la disponibilité des ressources trophiques benthiques » et « l'évolution des surfaces de vasières », résultats à préciser par des études spécifiques.

Si les surfaces globales des milieux intertidaux, comprenant les vasières, semblent donc stables depuis 2008, le suivi de certaines populations d'oiseaux inféodées ont plutôt tendance à montrer que leur fonctionnalité écologique (présence et disponibilité des ressources notamment) est altérée. Les études scientifiques à venir et les prochains suivis des populations d'oiseaux et de poissons pourront fournir des informations complémentaires sur l'évolution des vasières et de leur fonctionnalité écologique.

- Préservation des zones humides

#### **Taux d'artificialisation sur les ENM de l'embouchure**

Afin d'analyser dans quelle mesure les SCoT du territoire ont effectivement permis de protéger les espaces naturels majeurs (ENM) de l'embouchure, une étude sur l'artificialisation des sols sur ces espaces sur la période 2006-2020 a été réalisée à partir d'analyses cartographiques et d'informations relatives au foncier construit sur cette période.

L'ensemble des bâtiments qui ont été construits sur cette période dans les espaces naturels majeurs ont été ainsi recensés afin de définir un taux d'artificialisation, correspondant à un pourcentage de surface des ENM artificialisée sur la période considérée<sup>21</sup>. Ce taux d'artificialisation pour un ENM donné peut ensuite être comparé au taux d'artificialisation calculé de la même manière pour les SCoT sur leur territoire complet, afin d'évaluer simplement le niveau de la protection apportée par ces SCoT à l'ENM étudié.

Afin de prendre en compte le développement urbain historique du territoire, les bourgs déjà existants sur les ENM en 2006 n'ont pas été intégrés aux calculs d'artificialisation ; pour ce faire, les photo aériennes historiques ont été utilisées pour connaître l'antériorité des bourgs, et les zonages PLU (actuels) ont ensuite été utilisés pour retirer des calculs tous les bâtiments construits situés en zones constructibles (type U, AU).

Cette analyse présente quelques limites car d'une part, toutes les dates des constructions n'étaient pas connues (seules les dates confirmées entre 2006 et 2018 ont été conservées) et d'autre part toutes les informations des PLU n'étaient pas encore disponibles sous format informatique au moment de réaliser cette étude<sup>22</sup>.

Une grande partie du territoire à l'embouchure de la Seine étant couverte par des PLU disponibles sous format SIG, cette étude permet toutefois de proposer une 1ère analyse simple des niveaux d'artificialisation.

20 Rapport « [20161121\\_groupe1\\_marin\\_falaise\\_intertidal](https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/l-observatoire-de-l-avifaune-a4351.html#Rapports-presentant-les-indicateurs-de-la-ZPS-et-leur-actualisation-nbsp) », <https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/l-observatoire-de-l-avifaune-a4351.html#Rapports-presentant-les-indicateurs-de-la-ZPS-et-leur-actualisation-nbsp>

21 Informations établies à partir de la Cartographie de la Consommation Foncière (CCF), base de données construite par l'EPF Normandie, en partenariat avec la Région reposant sur les fichiers fonciers

22 Format SIG via site [www.geoportail-urbanisme.gouv.fr](http://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr)

Les tableaux suivants présentent les résultats de ces analyses :

Surface des ENM sur l'estuaire aval de Seine (en ha)	14378,61	Surface en rive droite	4372,81	Surface en rive droite sur le SCoT du Havre	4329,83
				Surface en rive droite sur le SCoT de CSA	42,98
		Surface en rive gauche	10005,8	Surface rive gauche sur le NPA	9833,37
				Surface Hors Scot	172,43

Surface artificialisée sur les ENM		Taux d'artificialisation sur les ENM		Taux d'artificialisation global des SCoT	
En rive droite sur périmètre du SCoT du Havre	0,867	En rive droite sur périmètre du SCoT du Havre	0,02 %	SCoT du Havre	2,08 %
En rive gauche sur périmètre du SCoT du NPA	8,002	En rive gauche sur périmètre du SCoT du NPA	0,08 %	SCoT du NPA	1,39 %

En comparant les taux d'artificialisation ainsi calculés entre les ENM de l'embouchure et le reste des territoires des SCoT sur les 2 secteurs significatifs (SCoT du Havre et SCoT du NPA), on constate que les espaces naturels ont été effectivement préservés depuis 2006.

- Amélioration de la qualité des eaux

La Directive cadre sur l'eau a fixé en 2000 un cadre communautaire à l'évaluation de la qualité de l'eau, permettant d'attribuer un état à des masses d'eau, entités homogènes du milieu aquatique. Ce cadre se traduit, pour chaque grand bassin hydrographique, par l'obligation de dresser pour une période de 6 ans un « plan de gestion ». En France, les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) établis après la loi sur l'eau de 1992 ont évolué pour intégrer ce référentiel européen.

Sur l'embouchure de la Seine, où les rivières sont globalement plus anthropisées que sur la moyenne du bassin, l'état des masses d'eau a été extrait des analyse d'« états des lieux » réalisées dans le cadre des SDAGE, en 2013 et 2019. Ces informations ont été récupérées sur la Seine ainsi que plusieurs de ses affluents débouchant dans l'estuaire, ainsi que sur les 2 masses d'eau souterraines situées dans le périmètre<sup>23</sup>.

23 Portail d'informations sur les masses d'eau <https://geo.eau-seine-normandie.fr>

Masses d'Eau	Etat Ecologique (Paramètres déclassants)		Etat Chimique (Paramètres déclassants)	
	2013	2019	2013	2019
<b>Seine - HT01</b>	Mauvais (poissons)	Mauvais (poissons)	Mauvais (Tributylétain, HAP, DEHP)	mauvais (Heptachlore / Dichlorvos / Aclonifène / DEHP / TBT / HAP )
<b>Seine - HT02</b>	Mauvais (poissons)	Médiocre (poissons)	Mauvais (Tributylétain, HAP)	Mauvais (bon sans ubiquistes État des lieux 2019, Heptachlore / TBT / HAP)
<b>Seine - HT03</b>	Médiocre (poissons)	Moyen (poissons)	Mauvais (Tributylétain, HAP, DEHP)	Mauvais (Heptachlore / PBDE / Dichlorométhane / TBT / HAP )
<b>Lezarde</b>	Moyen (Macrophytes, diatomées)	Moyen (IBD)	Bon	mauvais (bon sans ubiquistes État des lieux 2019, fluoranth ; benzo(a)py ; be(b)flu ; be(ghi)peryl)
<b>Risle</b>	Moyen (Diatomées, phosphore, polluants spécifiques cuivre, zinc)	Moyen (IBD)	Mauvais (Bon sans les HAP)	Mauvais (bon sans ubiquistes État des lieux 2019, fluoranth ; benzo(a)py ; be(b)flu ; be(ghi)peryl)
<b>Risle - HT07</b>	Moyen (poissons)	Moyen (poissons)	Mauvais (Octylphénol, HAP)	inconnu
<b>Commerce</b>	Médiocre (Diatomées, invertébrés, phosphore)	Moyen (po43;phos;nh 4)	Mauvais (Bon sans les HAP)	mauvais (benzo(a)py ; be(b)flu ; be(ghi)peryl)

Eaux souterraines	Etat quantitatif		Etat chimique	
	2013	2019	2013	2019
<b>3212 T1</b>	Bon	médiocre pour Masse Unique (FRHG001 - alluvions de la seine moyenne et aval)	Médiocre	médiocre pour Masse Unique (FRHG001 - alluvions de la seine moyenne et aval)
<b>3202 T1</b>	Bon		Médiocre	
<b>3001 T1</b>	Bon		Médiocre	

La majorité des cours d'eau étudiés ici sont classés en mauvais état, sans évolution notable entre 2013 et 2019. Les différents paramètres qui sont cause de déclassement sont les poissons, diatomées, les polluants spécifiques (dont font partie certains pesticides) et les HAP.

Concernant les eaux souterraines, toutes les masses d'eau de la zone d'étude sont dégradées par le seul état chimique. Parmi les paramètres déclassants dans le bassin Seine-aval et sur le périmètre d'étude, les 2 principaux sont les produits phytosanitaires et leurs métabolites, puis les nitrates. Globalement, à l'échelle du bassin, les teneurs en nitrates continuent d'augmenter mais les concentrations en molécules-mères phytosanitaires (aujourd'hui interdites) baissent. Cela est confirmé par la présence de captages prioritaires dits « grenelle » qui font l'objet d'une surveillance renforcée quant aux pesticides et aux nitrates.

- Pérenniser les actions de recherche et mettre en place une gestion globale de l'estuaire pour réhabiliter les fonctionnalités naturelles de l'estuaire

Depuis 1995, le programme de recherche Seine-Aval permet l'acquisition de connaissances scientifiques sur le fonctionnement environnemental de l'estuaire de la Seine. Lors de sa création en 2004, le GIP Seine-Aval prend sa maîtrise d'ouvrage pour structurer et enrichir une base de connaissance partagée. Les axes prioritaires de recherche évoluent par grande phase. Ils reflètent les besoins des membres du groupement, mais aussi les problématiques de recherche impulsées par la communauté scientifique investie sur les estuaires. Les projets sont sélectionnés via des appels à projets ou co-construits avec les équipes scientifiques.

Depuis 2015, la Zone Atelier Seine intègre les programmes Seine-Aval, PIREN-Seine et OPUR. L'objectif est de renforcer la cohérence des travaux scientifiques sur le bassin de la Seine en favorisant les interactions entre ces 3 programmes.

Après une 6ème phase qui s'est inscrite dans une problématique générale centrée autour du maintien ou de la réhabilitation de la fonctionnalité écologique estuarienne, les travaux de la phase 7 apporteront un éclairage scientifique sur les enjeux environnementaux de l'estuaire en s'intéressant à trois questions d'intérêt majeur pour les membres du GIP Seine-Aval<sup>24</sup> :

1. Quels scénarios et trajectoires d'évolutions pour l'estuaire de la Seine ?
2. Quelle est la résilience de l'estuaire de la Seine ?
3. Comment mettre en œuvre les mesures locales de restauration ?

La phase 7 du Programme de Recherche Seine-Aval couvrira la période 2021-2026.

On peut également noter le lancement en juin 2018 du projet REPERE<sup>25</sup>, en partenariat avec la DREAL Normandie, qui s'intéresse aux potentialités de préservation et de restauration écologique des fonctionnalités écologiques des milieux estuariens de la vallée de la Seine. A partir d'un diagnostic écologique des différentes fonctions écologiques de l'estuaire réalisé par le GIP Seine-Aval, ce projet fournit un cadre partagé et collectif de réflexion dans le but de favoriser la mise en œuvre d'actions de restauration ayant des répercussions positives pour le fonctionnement global de l'estuaire. Ce projet a permis d'impulser une démarche collective qui apporte des premiers éléments de réponse à la demande de la DTA d'adopter une approche fondée sur une gestion plus globale de l'estuaire.

24 <https://www.seine-aval.fr/publication/sa7/>

25 <https://www.seine-aval.fr/publication/etude-repere/> et <https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/projet-repere-r716.html>

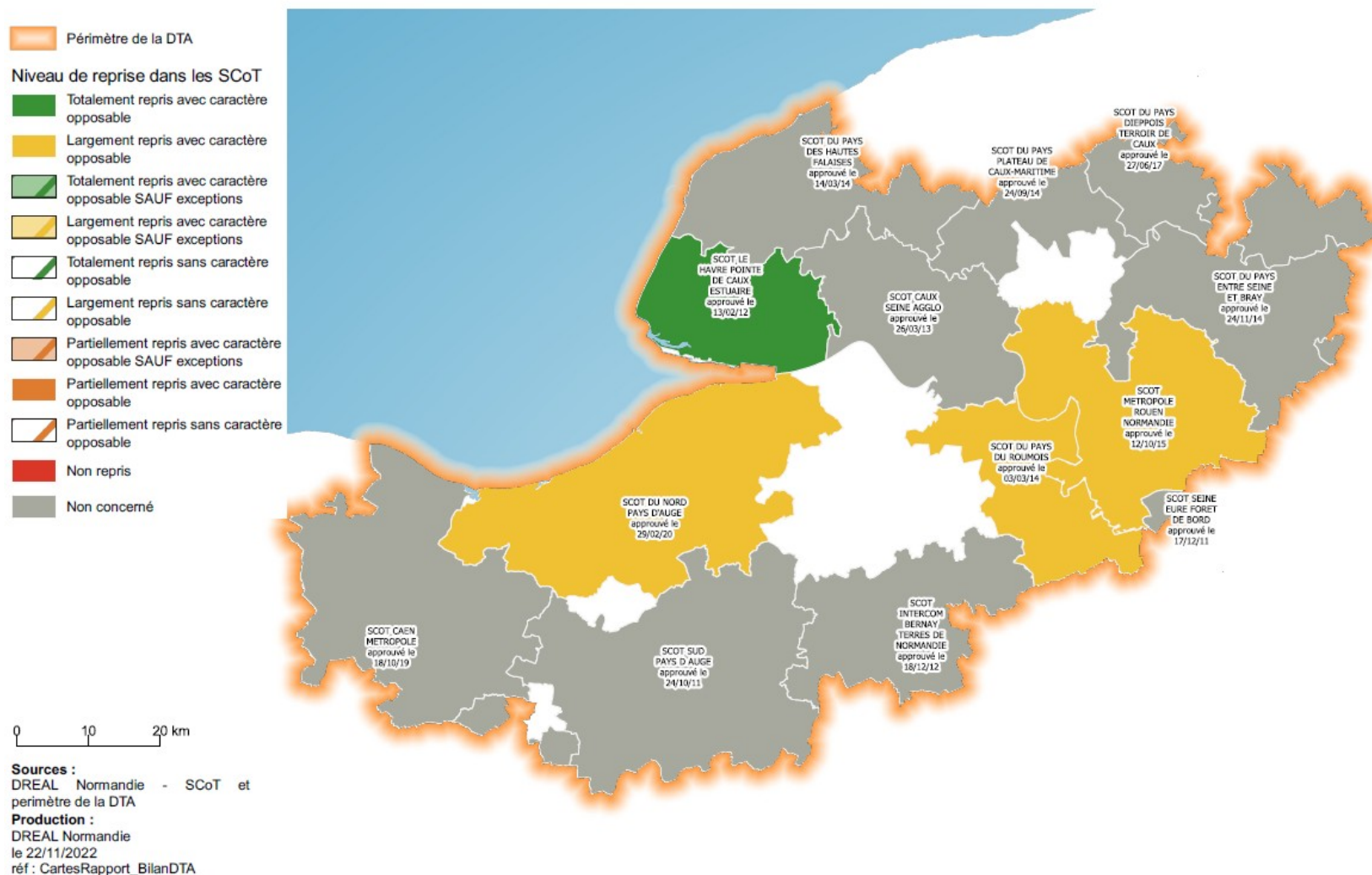


## Analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme

L'objectif de réhabilitation des milieux estuariens est largement repris dans les SCoT du territoire, seules les préconisations concernant les activités de dragages et l'amélioration de la qualité de l'eau (remplacée par le maintien) n'ayant pas été reprises respectivement par le SCoT NPA pour la 1ère et les SCoT du Roumois et de la MRN pour la 2nde.



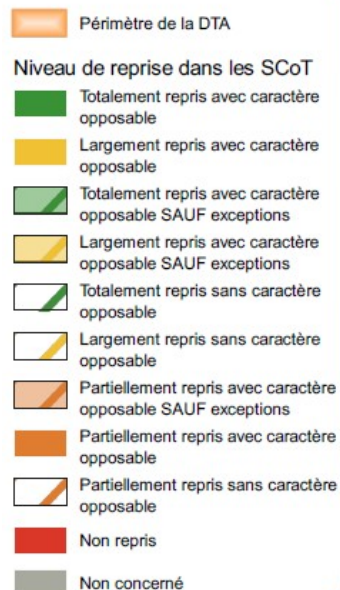
### Objectif 2-1 : préserver les infrastructures naturelles et les ressources halieutiques de l'estuaire de la seine - Objectifs protection spatiale



L'objectif de préserver les ressources halieutiques est partiellement repris dans les SCoT concernés, qui font état de l'objectif général et pour le SCoT NPA du développement d'aménagements concertés des pêcheries, mais pas des autres points abordés par la DTA (développement d'une approche statistique, amélioration des premières mises en marché des produits, formation et sensibilisation des personnels, renouvellement des flotilles et outils, étude des impacts de l'exploitation et extraction des granulats marins).



## Objectif 2-1 : préserver les infrastructures naturelles et les ressources halieutiques de l'estuaire de la seinee - Objectifs ressources halieutiques



**Sources :**  
DREAL Normandie - SCoT et périmètre de la DTA

**Production :**  
DREAL Normandie  
le 21/11/2022  
réf : CartesRapport\_BilanDTA


Les orientations relatives à la répartition des espaces entre activités économiques et espaces naturels sont totalement reprises par les SCoT concernés.





## Objectif 2-1 : préserver les infrastructures naturelles et les ressources halieutiques de l'estuaire de la seine - Orientations embouchure


 Périmètre de la DTA


Niveau de reprise dans les SCoT


 Totalemment repris avec caractère opposable


 Largement repris avec caractère opposable


 Totalemment repris avec caractère opposable SAUF exceptions


 Largement repris avec caractère opposable SAUF exceptions

 Totalemment repris sans caractère opposable


 Largement repris sans caractère opposable

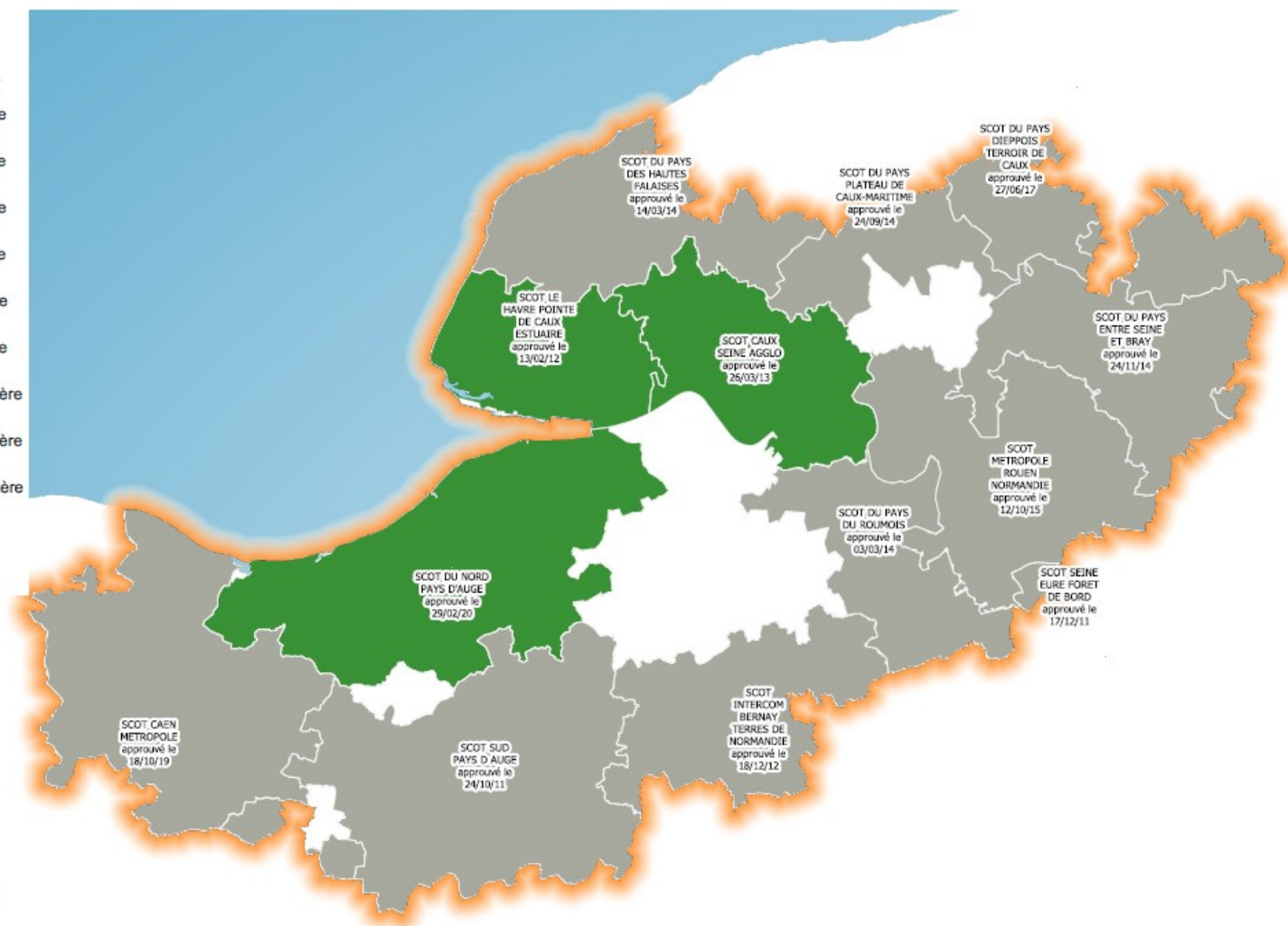
 Partiellement repris avec caractère opposable SAUF exceptions

 Partiellement repris avec caractère opposable

 Partiellement repris sans caractère opposable

 Non repris

 Non concerné



0 10 20 km

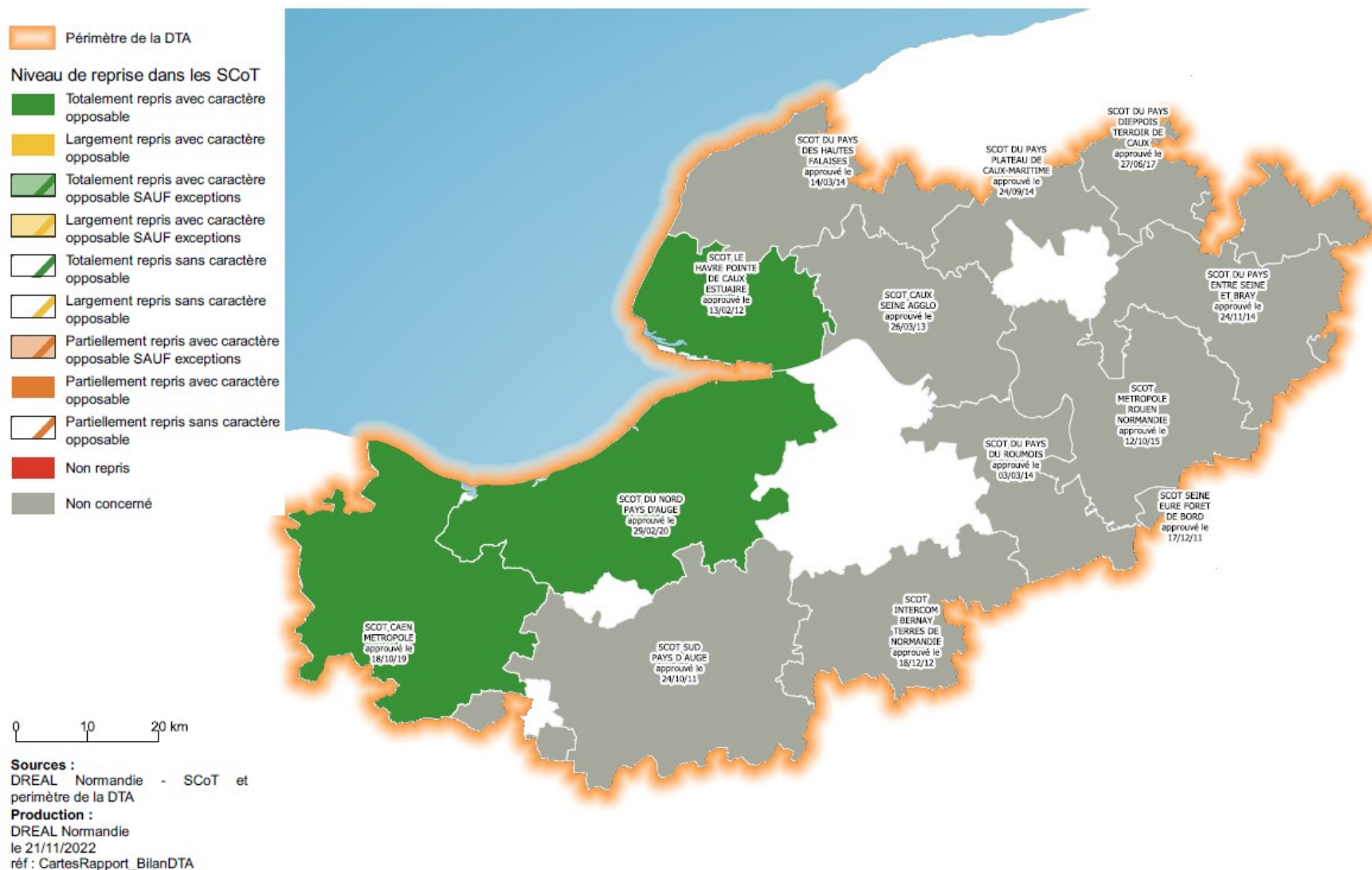
Sources :  
DREAL Normandie - SCoT et  
périmètre de la DTA

Production :  
DREAL Normandie  
le 22/11/2022  
réf : CartesRapport\_BilanDTA

Les orientations relatives à la répartition des espaces entre secteurs stratégiques et espaces naturels sont totalement reprises par les SCoT concernés.



## Objectif 2-1 : préserver les infrastructures naturelles et les ressources halieutiques de l'estuaire de la seinee - Orientations espaces stratégiques



Le SRADDET Normandie reprend la majorité des objectifs en lien avec la préservation des infrastructures naturelles et des ressources halieutiques de l'estuaire de la Seine dans ses propres objectifs et actions correspondantes rappelés ici :

- **Objectif 2 : lutter contre le changement climatique**
  - agir pour réduire les causes du changement climatique
    - La pêche : développer des techniques de pêche moins ou pas consommatrices d'énergie, promouvoir les motorisations de bateau plus durables (bateau de pêche hydrogène par exemple),
- **Objectif 5 : favoriser une vision intégrée de la biodiversité dans l'aménagement du territoire**
  - faciliter l'appropriation des enjeux de continuité écologique et définir les continuités prioritaires sur le territoire
    - Restaurer la continuité écologique du réseau hydrographique et les milieux naturels associés
    - Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux littoraux
  - prendre en compte la fonctionnalité des habitats naturels et des espèces à fort enjeu patrimonial dans les projets d'aménagement
  - améliorer les connaissances en se concentrant sur les thèmes à renforcer pour passer à l'action
- **Objectif 8 : déployer le projet de développement durable de la vallée de la Seine**
  - accompagner la montée en puissance du projet de développement de la vallée de la Seine
    - Poursuivre la capitalisation des connaissances sur la Vallée et de l'estuaire de la Seine et améliorer le fonctionnement naturel et écologique de la Seine (gestion, rénovation environnementale et actions de sensibilisation) en tenant compte de l'ensemble des risques naturels (érosion, submersion...), technologiques et industriels.
- **Objectif 10 : protéger les espaces naturels littoraux**
  - protéger les espaces naturels littoraux et les milieux estuariens
    - Maintenir les milieux support pour le développement des ressources naturelles du littoral et leur adaptation (ex : vasières pour la ressource halieutique, espaces agricoles...)
    - Disposer d'espaces nécessaires à la fluctuation du trait de côte (afin de limiter les risques et de maintenir les fonctionnalités écologiques de la bande côtière) ou pouvant constituer des zones d'expansion de crue
    - Contribuer également à la réalisation de cet objectif via : le sous-objectif « Améliorer la gestion et la qualité de l'eau, en l'envisageant à une échelle cohérente et intégratrice des enjeux de la Terre et de la Mer » de l'objectif « Ressource en eau : préserver la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, de la terre à la mer
  - accompagner les adaptations au changement climatique
    - Améliorer et diffuser la connaissance des mécanismes d'évolution de la bande côtière (érosion, submersion, changement climatique, fonctionnalités écologiques de la bande côtière, etc.)
    - Analyser les conséquences de l'érosion du littoral et de la hausse du niveau des nappes sur la biodiversité marine et sur les territoires littoraux et rétro littoraux (jusqu'à quelques km à l'intérieur des terres selon la configuration géographique)

- **Objectif 15 : renforcer l'ouverture maritime de la Normandie**
  - promouvoir le caractère maritime de la Normandie
    - Améliorer la connaissance du littoral normand et de ses caractéristiques patrimoniales, historiques, culturelles, naturelles, scientifiques (travail d'inventaire, de recherche, de mise en réseau de partenaires)
    - Préserver et valoriser le patrimoine maritime et littoral : bateaux, sites, paysages et patrimoine architectural (ports de pêche, phares etc.), naturel, balnéaire, industriel (par exemple anciens chantiers navals) et culturel.
- **Objectif 47 : préserver la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, de la terre à la mer**
  - mobiliser et concerter les acteurs du territoire autour de la reconquête des ressources en eau de la Normandie
    - Accompagner une approche partenariale entre les parties prenante de la gestion de la ressource en eau, à l'échelle des bassins versants et / ou des cellules hydrosédimentaires.
    - Accompagner les industriels et les collectivités dans la poursuite des efforts engagés dans le traitement des effluents urbains et industriels, notamment au regard des paramètres phosphore et métaux lourds.
    - Accompagner les agriculteurs dans l'évolution des pratiques agricoles vertueuses contribuant à faire baisser l'usage d'intrants, afin de diminuer les concentrations en pesticides et en nitrates.
    - Accompagner les collectivités, agriculteurs et autres propriétaires pour réimplanter et gérer des éléments visant à ralentir les ruissellements (haies, talus).
    - Améliorer l'identification, à l'échelon régional, des secteurs en tension quantitative et qualitative actuels et futurs
  - envisager la gestion de l'eau à une échelle cohérente et intégratrice des enjeux, de la terre et de la mer
    - Planifier ces questions à l'échelle des bassins versants se déversant dans une même masse d'eau côtière, même si la mise en œuvre des actions impliquera des périmètres de compétences et des acteurs différents : syndicats de bassins versants ou EPCI pour la Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations (GEMAPI), syndicats d'approvisionnement en eau potable ou de gestion des eaux usées...
    - Garantir le bon état écologique du milieu marin et la restauration de la qualité des eaux littorales qui ont un impact fort pour différentes activités majeures pour la Normandie : baignade-tourisme, conchyliculture, pêche...
    - Anticiper les problématiques d'eau potable, d'eaux usées, de pollutions diffuses et de dégradation de la qualité bactériologique, notamment pour les secteurs littoraux (préservation de la qualité, anticipation des effets du changement climatique sur le petit cycle...)
  - restaurer les milieux humides anthropisés afin de retrouver les services rendus par la nature qu'ils peuvent nous apporter
    - Les milieux humides, lorsqu'ils sont fonctionnels, remplissent des fonctions naturelles favorables à la préservation de la ressource en eau (autoépuration, soutien d'étiage) et à la minoration du risque d'inondation (capacité de stockage). Dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme, il importe d'identifier les milieux humides et les éléments fixes du paysage (haies, mares et talus), d'établir un diagnostic de leurs fonctionnalités et de définir une stratégie de préservation et de restauration, afin d'engager un programme de travaux de restauration sur des secteurs prioritaires.
  - préserver les continuités transversales (transition milieu marin - milieu terrestre)
    - Ces continuités transversales sont essentielles pour permettre le repli des espèces impactées par la disparition de leur milieu originel avec l'évolution du trait de côte. Elles sont également essentielles pour l'accomplissement des

cycles biologiques de certaines espèces inféodées aux différents milieux. Il s'agit donc de restaurer ces continuités notamment les continuités écologiques entre les milieux aérohalins, les cordons de galets et les prés salés.

- **Objectif 64 : restaurer la continuité écologique du réseau hydrographique et les milieux naturels associés**
  - préserver les zones humides et restaurer leur fonctionnalité
    - Les zones humides représentent un enjeu majeur en Normandie pour les fonctions et services qu'elles remplissent. Ces espaces sont vitaux pour l'accomplissement des cycles de vie de nombreuses espèces (avifaune, insectes, flore, amphibiens...) et indispensables à l'épuration naturelle des eaux et au rechargement des nappes phréatiques :
    - Les grands marais : La Normandie dispose de grandes zones de marais d'intérêt national qui doivent faire l'objet d'une gestion adaptée : les marais du Cotentin et du Bessin, le Marais Vernier et la vallée de la Risle maritime, les marais de la Dives et de la Touques...
    - Les zones humides locales : Il convient de limiter l'impact sur la fonctionnalité des secteurs hydrographiques cohérents à l'échelle locale en conservant la connectivité entre les zones humides existantes (réseaux de mares, zones humides de bas fond, boisements et fourrés humides, ripisylve). On portera une attention particulière aux têtes de bassins versants.
    - Les zones humides aux abords des cours d'eau : Les continuités transversales entre cours d'eau et zones humides au sein du lit majeur sont essentielles à leur qualité écologique. Ces zones humides jouent le rôle de tampon filtrant et de soutien d'étiage vis-à-vis des cours d'eau, d'espaces de reproduction de certaines espèces sensibles (frayères...) ou de milieux de déplacement et de vie pour un grand nombre d'espèces. La restauration de ces zones humides aux abords directs des cours d'eau permet de répondre à l'enjeu de fonctionnalité latérale
  - assurer la continuité biologique pour chaque type de milieu au niveau des vallées de chaque affluent
    - La structuration particulière de la vallée de la Seine en fait une source de biodiversité exceptionnelle. Il convient de préserver les différents milieux naturels (vasières, zones humides, coteaux calcaires et terrasses alluviales principalement) qui constituent des réservoirs de biodiversité et d'en favoriser la fonctionnalité notamment en garantissant des continuités entre éléments d'un même milieu au sein de la vallée.
  - prendre en compte et préserver, voire restaurer, les continuités transversales entre le milieu aquatique et le milieu terrestre
    - L'estuaire de la Seine et sa basse vallée constituent un milieu remarquable par leurs fonctionnalités et leurs spécificités des habitats naturels et des espèces qu'ils abritent. La fonctionnalité estuarienne - essentiellement issue de sa situation en zone de transition - et la pérennité des milieux spécifiques à cette zone sont dépendants du maintien d'une double continuité : la continuité longitudinale (amont / aval) et la continuité transversale (fleuve et mer / terre). Sous l'effet du changement climatique, la remontée du niveau de la mer et des modifications du régime hydrologique de la Seine, peuvent encore réduire les milieux intertidaux indispensables à de nombreuses espèces et fonctions biologiques. En prévention de ces impacts, il est d'autant plus important de restaurer les continuités transversales et de préserver suffisamment d'espaces naturels au niveau de l'estuaire de la Seine afin de permettre la pérennité du milieu intertidal

Le SRADDET Normand établit également des règles, avec lesquelles les documents d'urbanisme devront être compatibles. Les règles suivantes concourent à la réalisation de l'objectif 2-1 :

- **Règle n°25** : Définir les modalités de mise en œuvre d'une gouvernance commune des EPCI d'un même bassin versant et / ou d'une même cellule hydrosédimentaire pour permettre la gestion intégrée des ressources en eau et répondre aux exigences de la compétence GEMAPI ;
- **Règle n°36** : Identifier les zones humides impactées ou potentiellement impactées par les projets d'aménagement du territoire, afin de permettre la définition d'un programme en faveur de leur préservation et de leur restauration

### **Évolutions prévisibles à moyen terme**

Exceptée pour la thématique de la pêche, les objectifs et les orientations de la DTA sont largement voire totalement repris dans les SCoT, avec un caractère opposable. Dans les faits, on constate également que les secteurs géographiques correspondants aux zonages naturels définis par la DTA sont effectivement protégés de l'artificialisation.

Pourtant, lorsqu'on s'intéresse au fonctionnement écologique de ces milieux, les informations à disposition ne permettent pas de conclure quant à leur amélioration ou leur réhabilitation :

- bien que les surfaces des milieux intertidaux semblent stables depuis quelques années, le suivi des populations d'oiseaux inféodés aux vasières montre un déclin des effectifs, laissant présager des problématiques quant à la qualité et à l'accessibilité de ces milieux ;
- le suivi de la qualité globale des masses d'eau du secteur de l'embouchure via le dispositif mis en place pour répondre à la Directive Cadre sur l'Eau fait état d'eau globalement en mauvais état chimique et biologique.

La prise en compte de cet enjeu d'amélioration du fonctionnement écologique des milieux est pourtant réelle de la part des SCoT, et le SRADDET reprend lui aussi de façon très marquée ces éléments, le tout confirmant une volonté locale certaine pour agir sur ces sujets que la fin de l'opposabilité de la DTA ne semble pas pouvoir remettre en cause. La difficulté peut alors provenir du fait que les actions à mener ne relèvent pas que du domaine des SCoT et autres documents d'urbanisme, tout comme de l'inertie du système écologique à grande échelle qu'ils essayent de modifier.

Les 1<sup>ers</sup> éléments à disposition dans cette étude laissent donc penser qu'au moins certaines fonctions écologiques de l'estuaire de la Seine ne sont ni à un bon niveau ni en voie de réhabilitation, bien que les secteurs géographiques identifiés par la DTA soient effectivement protégés, les dispositions de la DTA n'ayant trouvé de concrétisation au travers des seuls documents d'urbanisme. La DTA préconisait notamment de « mener de manière concomitante et coordonnée l'opération Port 2000 et la réhabilitation des fonctionnalités de l'estuaire de la Seine », ce qui n'a pu être mené, Port 2000 arrivant à son terme aujourd'hui alors que la restauration écologique de l'estuaire commence tout juste à bénéficier d'un cadre global de réflexion.

Bien que le SRADDET propose nombre d'objectifs allant dans le sens souhaité par la DTA, ces éléments poussent à croire que cet objectif présente de réels risques de ne pas être atteint à l'horizon 10 ans. Des informations complémentaires sont nécessaires pour identifier les leviers qui seraient à mobiliser pour modifier les tendances supposées.



## **5 – Les objectifs de la DTA de l’estuaire de la Seine au développement indéterminé**

## 5.1 - Objectif 1-1 : poursuivre la politique d'équipement des ports - Ports du Havre et de Rouen

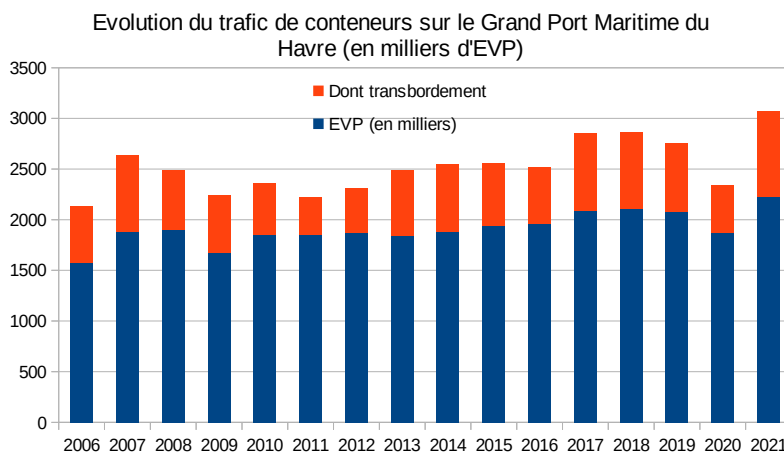
### Analyse de l'évolution des territoires sur la période 2006 - 2021

Le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine a été créé par ordonnance le 1<sup>er</sup> juin 2021. Celui-ci réunit les grands ports maritimes du Havre, de Rouen et le port autonome de Paris en un établissement public unique : HAROPA PORT. Créé dans l'optique de « reconquérir des parts de marché dans la compétition européenne et d'offrir un lieu privilégié pour de nouvelles implantations industrielles grâce à un système portuaire et logistique de référence à destination des clients et partenaires internationaux »<sup>26</sup>, ce nouvel ensemble portuaire constitue ainsi le 1<sup>er</sup> port pour le commerce extérieur de la France et le 5<sup>e</sup> port Nord-Européen.

Cette évolution majeure de l'organisation portuaire de l'axe Seine répond ainsi pleinement à l'objectif 1 de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine qui entend « renforcer l'ensemble portuaire normand ».

#### HAROPA | Port du Havre

Après une année 2020 marquée par une activité fortement réduite du fait de la crise sanitaire, HAROPA | Port du Havre a connu une augmentation importante de son trafic avec un record de 3 070 000 conteneurs en Équivalent Vingt Pieds (EVP) transportés en 2021 ; cela représente ainsi une hausse de 31,42 % par rapport à l'année précédente.



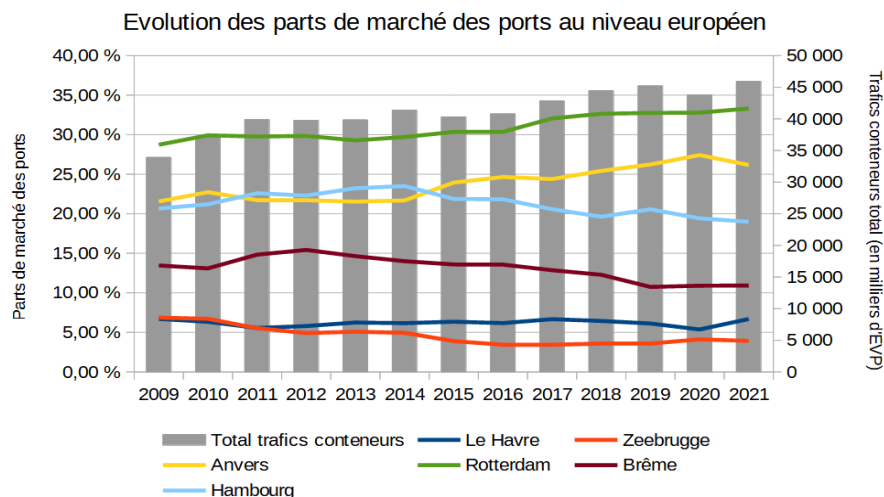
La direction territoriale (DT) du Havre conserve ainsi en 2021 son rang de 1<sup>er</sup> port français en termes de trafic de conteneurs, devant le port de Marseille, avec plus de 56 % des parts du marché cette même année.

Au niveau nord-européen, la DT du Havre maintient la 5<sup>e</sup> place, qu'elle occupe de façon presque ininterrompue depuis 2006, derrière Rotterdam, Anvers, Hambourg et Brême, en assurant 6,68 % du marché en 2021, soit 2,76 % de plus que le port belge de Zeebrugge<sup>27</sup>.

Le fret conteneurisé s'est largement développé sur la période 2006-2021, confortant la volonté de la direction territoriale du port du Havre d'absorber de nouveaux flux.

26 « Fusion des ports de Paris, du Havre et de Rouen en un établissement unique », HAROPA PORT, 20 mai 2021.

27 Celui-ci a fusionné avec le port d'Anvers au 1<sup>er</sup> janvier 2022.



Pour répondre à la croissance du trafic de conteneurs, le port du Havre lance en 2006 la réalisation de la deuxième phase de Port 2000 (construction des 6 postes à quai) afin de conforter sa productivité. Cette phase s'est achevée en 2014, donnant la possibilité au port d'augmenter progressivement ses trafics conteneurs grâce à une capacité d'accueil de navires à grand gabarit (> 10 000 EVP) plus importante.

En parallèle, l'application de la réforme portuaire à partir de mi 2011 a permis aux terminaux à conteneurs, tant pour le port du Havre que de Marseille, d'avoir des conditions d'exploitation identiques à celles de leurs concurrents de la « rangée nord » ou de Méditerranée, telles que des nouvelles instances de gouvernance, le transfert des outillages et du personnel vers les entreprises de manutention (ce qui a permis une amélioration de 15 à 25 % de la productivité en bord de quai) offrant une meilleure fiabilité et un dynamisme commercial. Après quelques mois marqués par de nombreuses grèves, la nouvelle organisation a contribué à améliorer la productivité à quai. Cela a permis au port du Havre de conforter sa 5<sup>e</sup> place au niveau du *Range Nord*, disputée avec le port de Zeebrugge dans les années 2008-2011.

Le port du Havre a poursuivi ensuite ses investissements en faveur du trafic conteneur en aménageant plus de 180 ha de zones destinées à la logistique et en mettant en service la plate-forme multimodale en 2015. En 2018, le Conseil de Surveillance du port du Havre a dévoilé un programme d'investissements de 500 millions d'euros visant notamment de très grands projets.

Ainsi, l'aménagement des derniers quais de Port 2000 (postes 11 et 12), dont la fin des travaux est prévue pour 2022, permettront d'accueillir les plus grands navires du monde. Par ailleurs, le nouvel accès fluvial à Port 2000 prévu par le port, la chatière, à l'étude depuis 2015, contribuera à l'évacuation des conteneurs par voie d'eau, et complétera les solutions fluviales actuelles dont les débouchés naturels sont Rouen et Paris. HAROPA | Port du Havre prévoit un fonctionnement effectif de ce projet d'envergure au 1<sup>er</sup> janvier 2024<sup>28</sup>.

Le port du Havre a également validé en 2018 plusieurs projets qui permettront de compléter l'offre portuaire logistique (Parc Logistique du Pont de Normandie 3 faisant suite à PLPN 2, extension du terminal roulier). Le groupe Siemens Gamesa vient, quant à lui, de lancer sa production fin mars 2022 suite à l'implantation de ses usines d'éoliennes en mer sur un site de 36 hectares, quai Joannès Couvert au port du Havre. Ce projet constitue ainsi l'une des principales réalisations dédiées aux énergies renouvelables en France.

Pouvant être vu comme une rétribution aux efforts de développement du port, celui-ci accueille en septembre 2018 le porte-conteneurs « Antoine de Saint-Exupéry » affrété par CMA-CGM. Avec plus de vingt mille conteneurs entassés sur 12 étages, 400 mètres de long, 59 mètres de large, il s'agit du plus gros porte-conteneur français et l'un des plus grands

28 <https://www.haropaport.com/fr/havre/newsletter-accesfluvialport2000portduhavre>

modèles au monde.

Enfin, dans son Plan Stratégique 2020-2025<sup>29</sup> commun avec les ports de Paris et de Rouen, 1<sup>er</sup> plan à l'échelle du nouveau port fluvio-maritime, HAROPA | Port du Havre a prévu de moderniser ses terminaux portuaires et de continuer à développer son offre logistique. Le port ne reporte toutefois pas le projet de prolongement du Grand canal du Havre, un des projets majeurs que la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine avait proposé pour la partie aval de l'estuaire ; bien que mis au débat public en 2008-2009, l'arbitrage pour la réalisation de ce projet a fait l'objet de plusieurs reports pour ensuite être confié au plan stratégique 2020-2025, qui finalement n'y fera pas référence, le port du Havre ayant décidé et signifié lors des travaux sur l'amélioration des accès fluviaux à Port 2000 en 2018 que ce projet n'était désormais plus à l'ordre du jour de ses projets d'aménagement<sup>30</sup>.

Ainsi, globalement sur la période 2006-2020, ce sont 530 ha qui ont été consommés par le port sur une réserve totale de foncier d'environ 1 810 ha définie par la DTA ; les prévisions du plan stratégique 2020-2025 sont de moins de 100 ha.

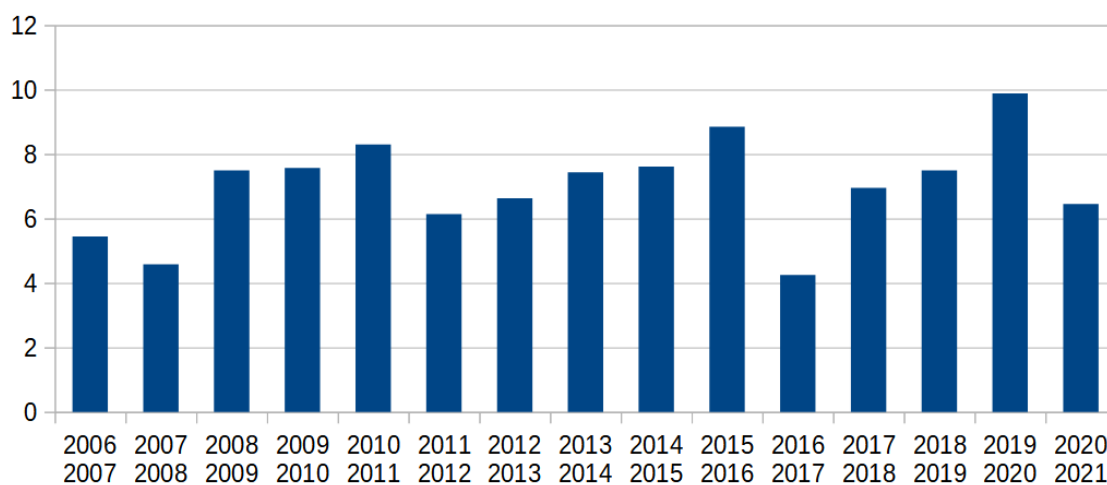
La carte p18 rappelle les espaces de développement prévus par la DTA.

### HAROPA | Port de Rouen

Le trafic de céréales occupe une place importante dans le trafic de la direction territoriale de Rouen puisqu'il représente régulièrement autour de 30 % du trafic total du port, et même 39 % en 2020.

Le trafic « céréale » du port est directement corrélé aux aléas météorologiques et aux conditions du commerce international. Ainsi, après une campagne record de 9,88 Mt de céréales exportées sur l'année céréalière 2019-2020, l'activité d'HAROPA | Port de Rouen a été durement impactée en 2020-2021 avec une diminution de 34,7 % de ses exportations par rapport à l'année précédente. Cette baisse conséquente s'explique par une récolte nationale moins importante en 2020. Cela a également été le cas pour la campagne 2016-2017 qui s'est révélée très faible en raison des intempéries du printemps 2016.

HAROPA - Port de Rouen  
Céréales exportées par années céréalières  
(millions de tonnes)

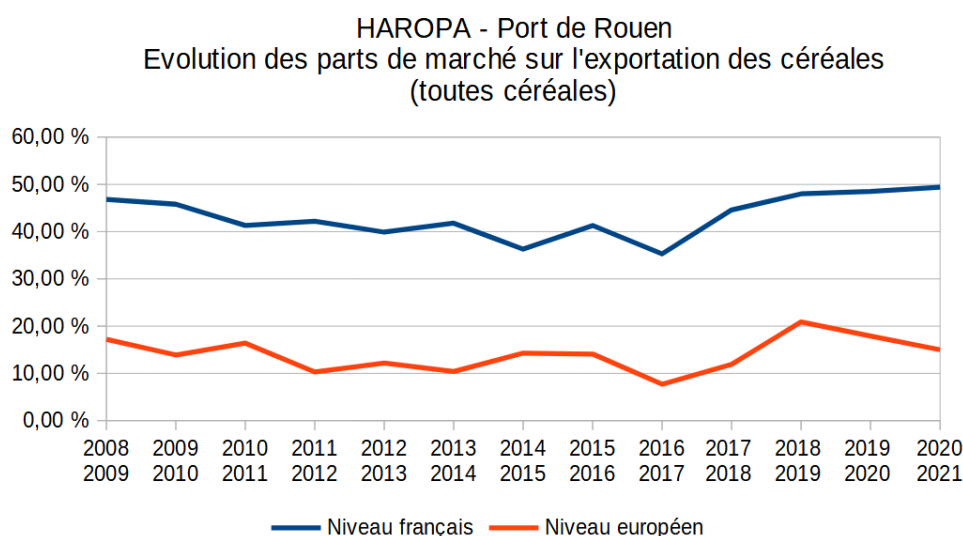


29 HAROPA PORT, résumé non technique de l'évaluation environnementale de la politique d'aménagement & de développement durable, 14 janvier 2022.

30 Azario, Marianne. CNDP. BILAN DE LA GARANTE, [Concertation préalable Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000](https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-04/Bilan_de_la_garante_Amélioration_de_l_accès_fluvial_à_Port_2000.pdf), 16 février 2018, [https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-04/Bilan de la garante Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 .pdf](https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-04/Bilan_de_la_garante_Amélioration_de_l_accès_fluvial_à_Port_2000.pdf)

Malgré ces fluctuations importantes, la direction territoriale de Rouen, assurant près de la moitié des exportations françaises de céréales (49,4 %), a su maintenir sa position de leader national.

Au niveau européen, HAROPA | Port de Rouen, historiquement en tête, enregistre une baisse progressive de ses parts de marché de près de 6 % depuis l'année céréalière 2018-2019. Il conserve toutefois sa position de leader à l'exportation en assurant 15 % des exportations totales de céréales en 2020-2021. Cette dernière année est marquée par un changement important puisque la Chine est devenue la première destination des exportations rouennaises, devant le Maghreb, où l'Algérie et le Maroc sont des clients importants du port<sup>31</sup>.



Au cours de la période 2006-2021, le port de Rouen a réalisé l'extension des quais du terminal à marchandises diverses et à conteneurs ainsi que du site de Rouen Vallée de Seine Logistique par la création de RVSL2, ce qui lui a permis d'augmenter son activité portuaire « conteneurs ».

L'amélioration de la compétitivité du port impose l'adaptation de ses accès nautiques à des navires de capacité de plus en plus importante. Le port de Rouen lance alors le projet d'approfondissement du chenal dans l'estuaire de la Seine en 2010, terminé en 2018, qui lui offre désormais la possibilité d'accueillir des navires de type handymax, à tirant d'eau de plus de 11,30 m. En parallèle des travaux menés sur le fleuve, le port a dû chercher une nouvelle solution pour l'immersion de sédiment, le site du Kannik arrivant à saturation. Après plusieurs années d'études et de concertation, la direction territoriale de Rouen exploite depuis 2017 le site d'immersion de Machu.

Pendant cette période, le port a continué à moderniser ses terminaux portuaires, et a agrandi la zone d'évitement de Hautot-sur-Seine.

En termes d'équipement, le remplacement du dock flottant de rénovation navale en 2021 doit permettre au port de maintenir et d'améliorer cette offre de service.

Les industriels installés aux ports de Rouen développent progressivement leurs activités : après 5 mois de travaux, Sénalia a achevé début 2019 la construction de nouveaux portiques de chargement sur le site de Grand Couronne, faisant ainsi de ce site le terminal céréalier le plus performant d'Europe. Robust, quant à lui, a doublé la capacité de chargement de sucre sur le site de Rouen via la réalisation d'un 2<sup>e</sup> poste de chargement containers de sucre sur le Quai Bassin. Enfin, afin de soutenir le développement des activités du groupe BZ (Beuzelin),

31 « Part de marché en hausse malgré un contexte national à la baisse », HAROPA PORT, 01/07/2021.

Derichebourg Revival et Surveyfert, HAROPA PORT a démarré mi-2021 le chantier d'extension du quai de Petit-Couronne.

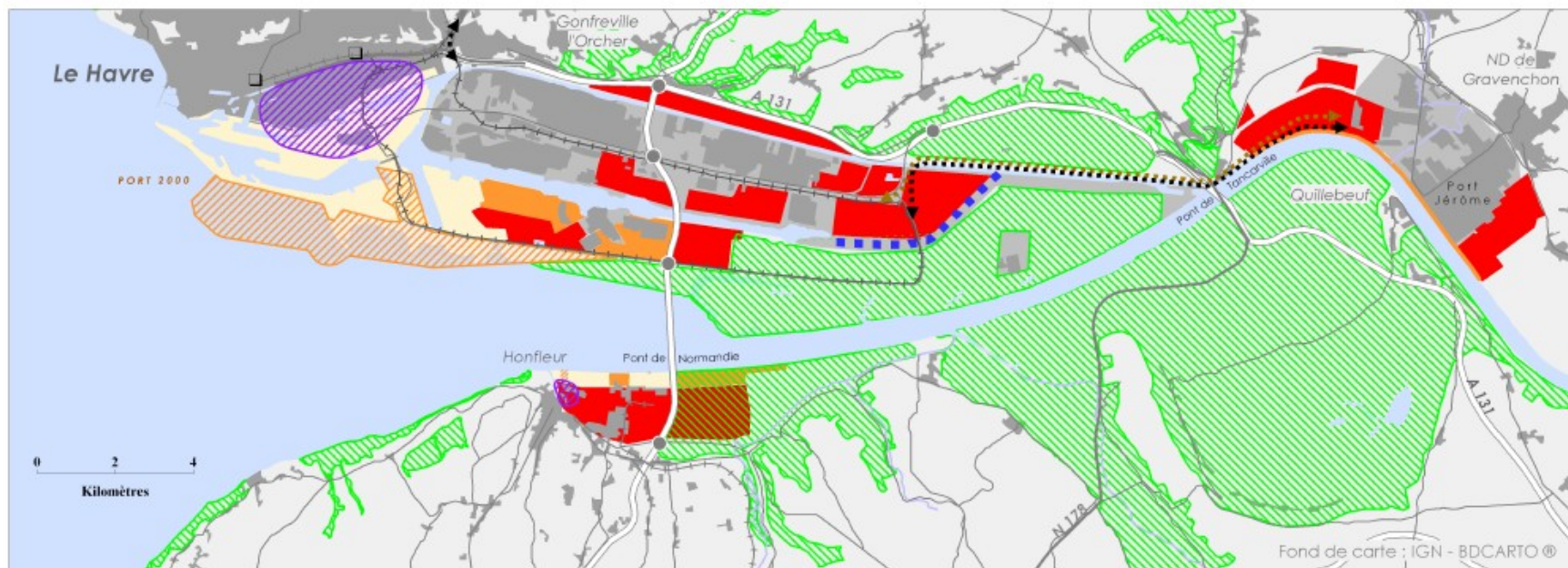
Ces réalisations s'accompagnent d'investissements de la part d'HAROPA | Port de Rouen, qui a prévu de lourds investissements sur les prochaines années : 110 M€ pour l'entretien des infrastructures et 115 M€ destinés à accompagner le développement des trafics, afin de tirer pleinement profit du nouveau gabarit du chenal de navigation et s'adapter à la massification des flux.

Le développement de la direction territoriale de Rouen s'effectue sur « quatre sites d'importances contrastées, tous desservis par la Seine » selon la DTA : Rouen-amont, Port Jérôme, Honfleur et, de façon plus marginale, le site de Saint Wandrille/Le Trait. L'objectif de développement portuaire des divers sites de Rouen et les orientations qui l'accompagnent ont été repris plus partiellement que celui de la direction territoriale du Havre dans les SCoT concernés : à Honfleur notamment, le SCoT Nord Pays d'Auge ne fait pas mention de la lutte contre l'envasement du port qui est un point important de la DTA.

Les espaces réservés par la DTA au développement portuaire de la Seine ont, pour partie, fait l'objet d'un aménagement ; en rive gauche de l'embouchure, on peut noter la présence de la zone du Parc Activités Calvados Honfleur (PACH) et les quais du GPMR. Concernant le site de Port-Jérôme, un peu moins de 100 ha sur un potentiel d'environ 700 ha ont été aménagés pour des activités logistiques, industrielles et des quais du GPMR. Ainsi, considérant les surfaces à aménager prévues par la DTA, une grande partie demeure inoccupée sur la zone de Port-Jérôme : les espaces prévus à l'Est par la DTA, dans le secteur de Port-Jérôme 3, n'ont, par exemple, toujours pas fait l'objet d'un aménagement. D'après le plan stratégique 2020-2025 d'HAROPA PORT, aucun projet particulier ne semble prévu dans cet espace. Ainsi, globalement sur la période 2006-2020, si les installations du port ont poursuivi leur développement dans certains espaces prévus à cet effet, seuls 150 ha environ ont été nouvellement consommés sur un total prévu d'environ 1200 ha (secteurs de Honfleur et de port-Jérôme) et les prévisions de consommation d'espaces nouveaux à l'horizon 2025 sont limitées (environ 50 ha annoncés dans le plan stratégique d'HAROPA PORT).

La carte page suivante rappelle les espaces de développement prévus par la DTA.



## L'ESTUAIRE AVAL DE LA SEINE : Orientations d'aménagement et de protection



### ESPACES URBANISÉS

-  ESPACE URBANISÉ OU RÉSERVÉ À L'EXTENSION D'ACTIVITÉS SUR PLACE
-  ACTIVITÉS PORTUAIRES
-  ESPACE DE RECOMPOSITION URBAINE (signalé ☆ sur la carte générale)

### ESPACES NATURELS À PROTÉGER

-  ESPACES NATURELS MAJEURS COMPRENANT LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES DU LITTORAL
-  EXTENSION POSSIBLE DE LA ZONE PORTUAIRE ET D'ACTIVITÉS SUBORDONNÉE À LA DÉCISION DU CONSEIL D'ÉTAT SUR LE POURVOI EN CASSATION CONCERNANT L'ARRÊT DE LA CAA DE NANTES DU 1ER MARS 2005 QUALIFIÉE EN "ESPACES NATURELS MAJEURS COMPRENANT LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES DU LITTORAL" DANS L'ATTENTE DE CETTE DÉCISION.

### ESPACES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

-  ACTIVITÉS PORTUAIRES ET PARAPORTUAIRES (EXTENSION) DONT PORT 2000
-  GRANDS ESPACES RÉSERVÉS À L'ACCUEIL D'ACTIVITÉS

### INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTANTES

-  AUTOROUTES ET ÉCHANGEURS
-  ROUTES NATIONALES
-  AUTRES ROUTES
-  RÉSEAU FERRÉ ET GARES DE VOYAGEURS
-  INFRASTRUCTURES NAVIGABLES (Seine, canal de Tancheville, grand canal du Havre)

### INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PROJETS (tracés à préciser)

-  Prolongement du Grand Canal du Havre
-  LIAISONS FERRÉES À CRÉER
-  LIAISON PIPELINE À CRÉER



Cartographie DRE de Haute-Normandie - Mars 2004

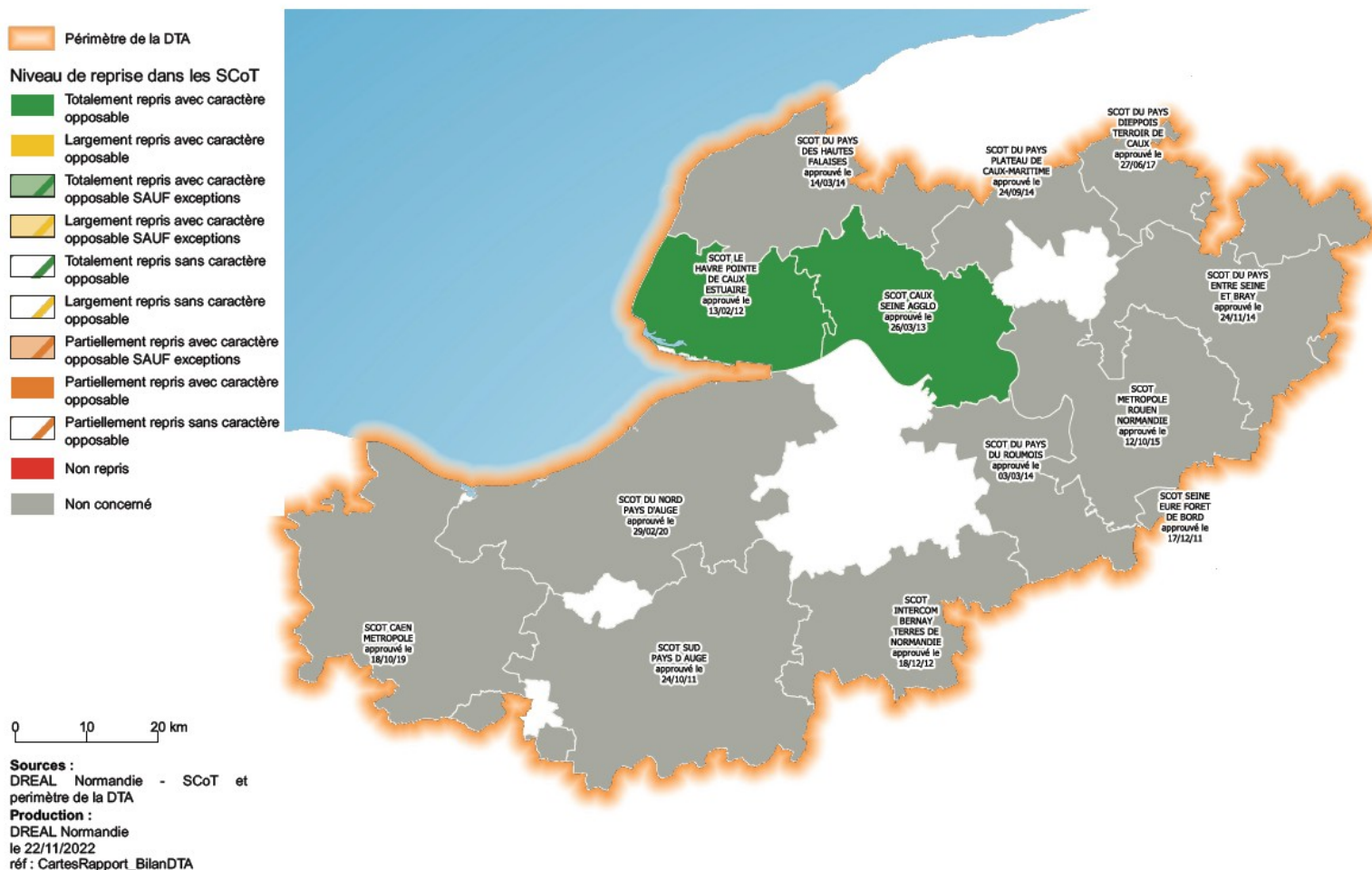


## Analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme

Les SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire (LHPCE) et Caux Vallée de Seine (CVS) reprennent totalement dans leur DOO à la fois les objectifs et les orientations de la DTA en lien avec le développement de la direction territoriale port du Havre.



### Objectif 1-1 : poursuivre la politique d'équipement des ports – Port du Havre - Objectifs et orientations

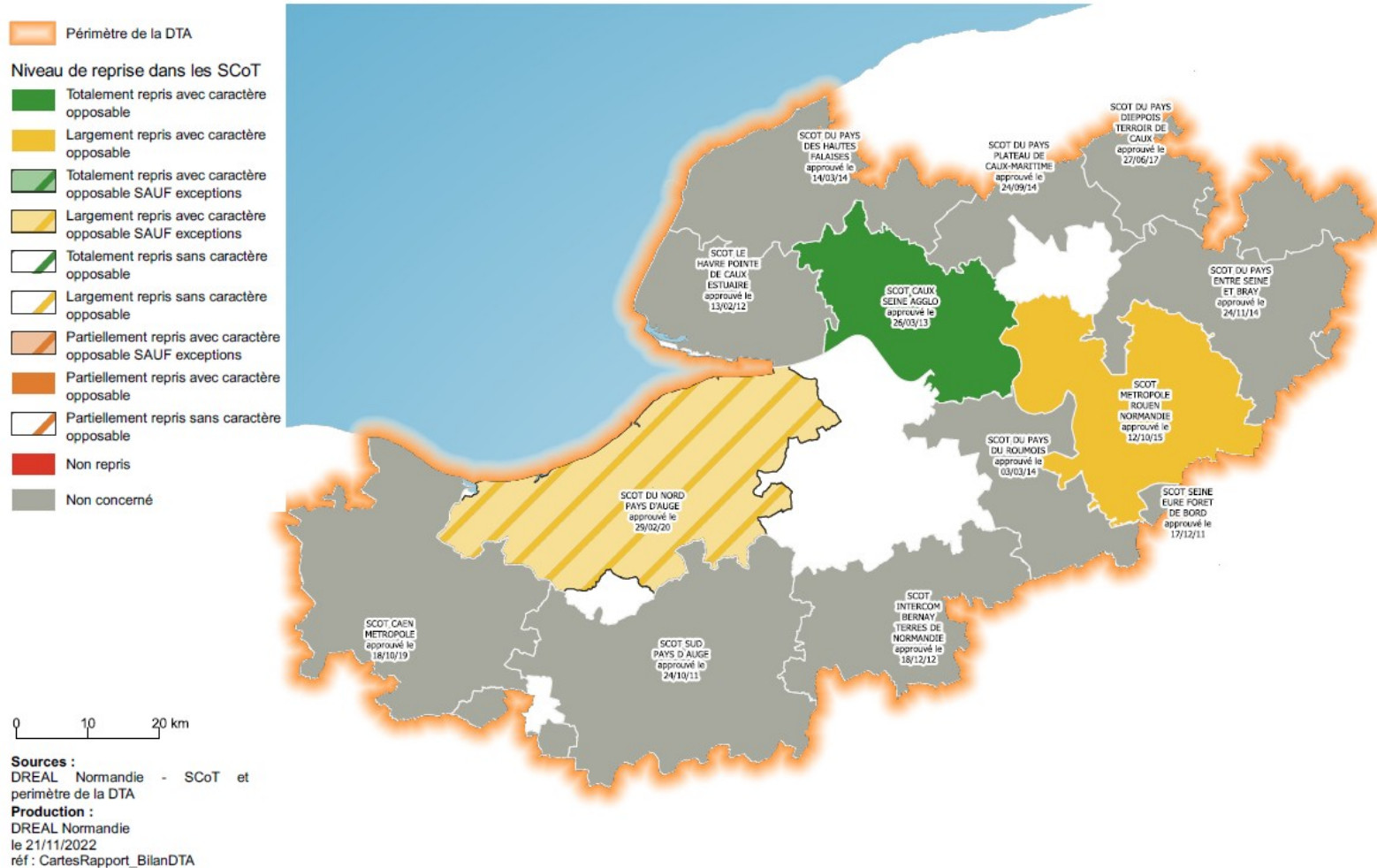




Le SCoT CVS reprend totalement dans son DOO les objectifs de la DTA en lien avec le développement d'HAROPA | Port de Rouen, alors que les SCoT du Nord Pays d'Auge (NPA) et de la Métropole Rouen Normandie (MRN) les reprennent largement, ne faisant respectivement pas référence à « la lutte contre l'envasement du Port de Honfleur » et à « l'amélioration des conditions d'accès nautiques ».



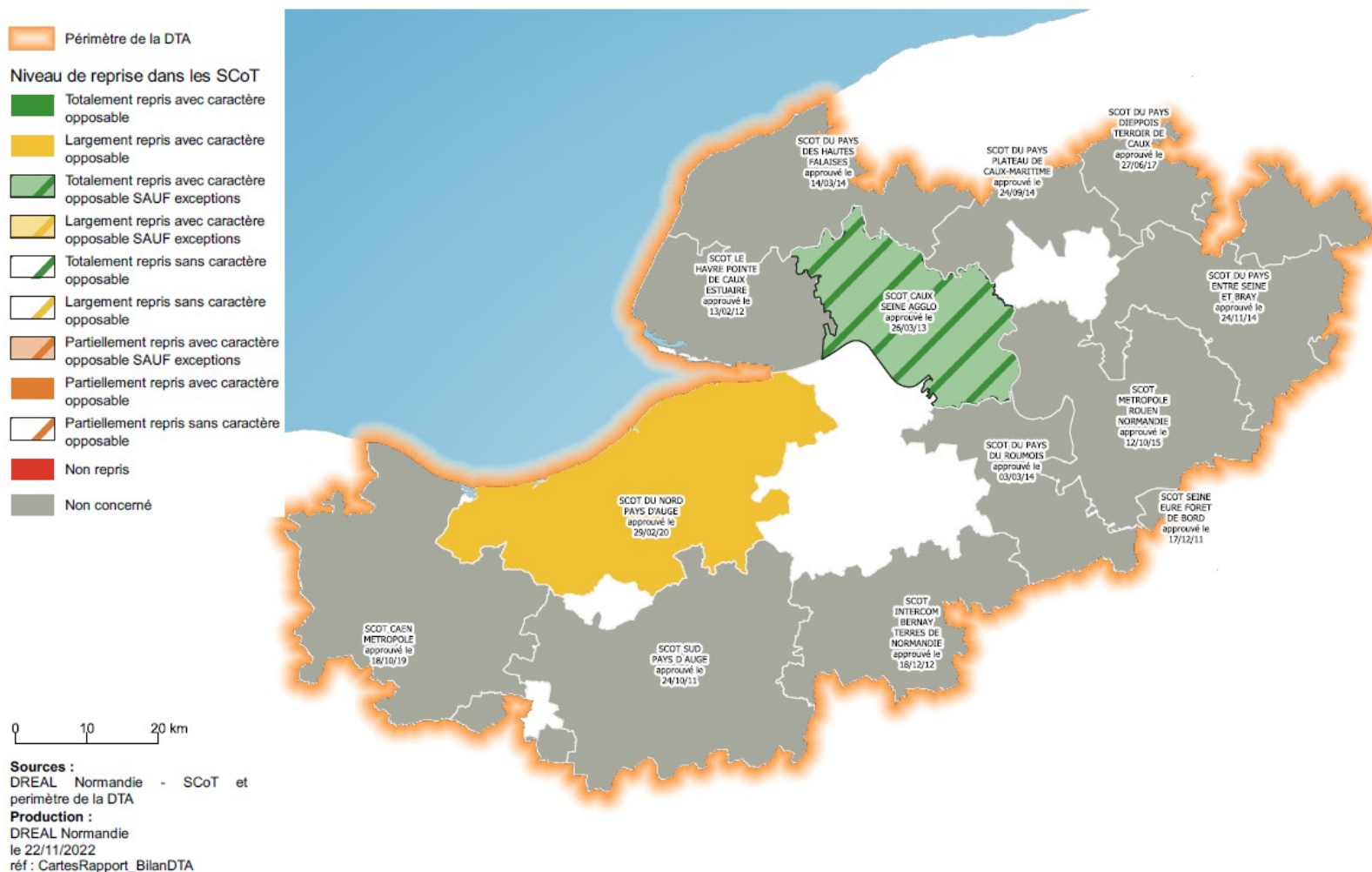
## Objectif 1-1 : poursuivre la politique d'équipement des ports – Port de Rouen - Objectifs



Les SCoT CVS et NPA, concernés par les orientations en lien avec cet objectif DTA, les reprennent également largement : le SCoT NPA ne faisant pas référence aux conditions définies par la DTA pour les zones de recomposition urbaine à proximité du port, et le SCoT CVS donnant pas à la « politique d'aménagement globale à l'échelle du grand estuaire » un caractère opposable.



## Objectif 1-1 : poursuivre la politique d'équipement des ports – Port de Rouen - Orientations



Le SRADDET Normandie reprend la majorité des objectifs de la DTA en lien avec le développement des ports du Havre et de Rouen dans ses propres objectifs et actions, rappelés ici :

- **Objectif 8 : Déployer le projet de développement durable de la vallée de la Seine**
  - mettre en œuvre une stratégie régionale pour accroître l'efficacité économique du projet en Normandie
    - Réaffirmer le caractère maritime de la Normandie et la place de carrefour économique qui en résulte (Normandie Nord Sud Est Ouest)
    - Pousser à la réalisation des chantiers prioritaires (postes à quai de Port 2000, extension du Terminal multimodal et accès fluvial à Port 2000)
    - Valoriser les zones industrialo-portuaires et accompagner leurs mutations
    - Accompagner la transition écologique et énergétique, notamment autour de l'écologie industrielle
    - Conforter les activités maritimes historiquement présentes en Normandie
    - Soutenir les initiatives visant à permettre l'interconnexion mer/fleuve et améliorer la compétitivité des ports normands dans une logique de diversification des moyens de transport

## Évolutions prévisibles à moyen terme

Les SCoT LHPCE et Caux Vallée de Seine assurent un bon niveau de reprise de la volonté de poursuivre le développement d'HAROPA | Port du Havre, objectif fondamental de la DTA. À ce titre, le SCoT LHPCE retranscrit fidèlement la cartographie sur les orientations d'aménagement et de protection de l'estuaire de la Seine annexée à la DTA. Depuis 2006, les installations du port ont poursuivi leur développement dans les espaces prévus à cet effet : on peut noter le parc logistique du Hode, l'extension du Parc Logistique du Pont de Normandie (PLPN), la mise à disposition de PLPN 2, la réalisation presque achevée de PLPN 3 ou encore la plate-forme multimodale. On peut toutefois noter que, les installations de Port 2000 mises à part, l'utilisation du foncier est modérée par rapport à ce que la DTA prévoyait sur sa carte d'orientations d'aménagement sur la zone industrialo-portuaire du Havre (530 ha consommés sur un potentiel d'environ 1 810 ha). Au vu du plan stratégique d'HAROPA PORT 2020-2025<sup>32</sup>, les ambitions foncières à moyen terme du port apparaissent beaucoup moins importantes que le potentiel offert par la DTA : en effet le port prévoit moins de 100 ha de consommation de nouveau foncier d'ici à 2025, reportant la consommation des terrains naturels encore disponibles (de l'ordre de 1 100 ha) à après 2027 de façon indifférenciée. À ce propos, l'abandon du projet du Grand canal du Havre annoncé lors de la concertation préalable à propos de l'amélioration de la desserte fluviale du port du Havre en 2017 et 2018<sup>33</sup> grève mécaniquement d'environ 400 ha le foncier potentiellement disponible sur la zone portuaire, car, tel que cela est inscrit dans la DTA, ce projet est une condition nécessaire à l'utilisation du foncier situé à l'Est de la route industrielle.

Relativement à HAROPA | Port de Rouen, les 3 SCoT concernés reprennent largement les éléments de cet objectif de la DTA, exceptés certains aspects spécifiques (envasement du port de Honfleur et amélioration des accès nautiques). Tout comme pour HAROPA | Port du Havre, les réserves foncières demandées sur le secteur de l'embouchure de l'estuaire (secteurs de Honfleur et de Port-Jérôme) ont été scrupuleusement respectées. Sur la période 2006-2020, le port a développé ses terminaux en vue de pouvoir capter de nouveaux trafics vrac et conteneurs. À l'instar de la direction territoriale du Havre, le développement de la direction territoriale de Rouen sur les sites de Honfleur et de Port Jérôme a consommé jusqu'ici moins de foncier que ce que la DTA réservait (moins de 150 ha pour 1 200 ha au total). Il faut toutefois noter ici que le site de Honfleur n'est pas destiné uniquement à accueillir des activités en lien avec le port, et que ce secteur ne fait pas partie de la circonscription du port, contrairement à la zone industrielle du Havre. D'après le plan stratégique d'HAROPA PORT 2020-2025, les futures consommations d'espaces prévues sur 2020-2025 sont de l'ordre de 55 ha sur un potentiel de 1 200 ha (toujours en considérant la zone de port-Jérôme et le site de Honfleur).

À l'avenir, dans la mesure où la DTA n'est plus opposable aux documents d'urbanisme inférieurs depuis le 1<sup>er</sup> avril 2021, les espaces naturels du secteur de l'embouchure de la Seine initialement identifiés par la DTA comme des réserves foncières destinées au développement portuaire pourraient faire l'objet d'un changement de destination lors de la révision des SCoT concernés. De plus, bien que les ambitions de consommation de nouveaux espaces naturels affichées par les ports soient considérablement moindres comparées aux réserves foncières actuellement affichées dans les SCoT concernés, il ne peut être conclu à ce stade de l'analyse qu'elles seront pour autant garanties. En effet, les territoires sont amenés à intégrer rapidement l'objectif de réduction de l'artificialisation des sols porté par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et

32 HAROPA PORT, [résumé non technique de l'évaluation environnementale de la politique d'aménagement & de développement durable](#), 14 janvier 2022.

33 Azario, Marianne. CNDP. [BILAN DE LA GARANTE, Concertation préalable Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000](#), 16 février 2018, [https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-04/Bilan de la garante Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 .pdf](https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-04/Bilan_de_la_garante_Amélioration_de_l_accès_fluvial_à_Port_2000.pdf)

renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi « climat et résilience »), comprenant une réduction de 50 % de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestier sur le pas de temps 2021-2030 et l'atteinte de l'objectif de Zéro Artificialisation Nette en 2050. Pour la région Normandie, cela correspond à un potentiel de consommation d'espace maximum d'environ 9550 ha jusqu'à 2030, à répartir sur son périmètre et à inscrire dans le SRADET d'ici au 22 février 2024<sup>34</sup>.

Il conviendrait de déterminer dans quelle mesure les politiques d'équipement et de développement des ports seraient impactées en cas de difficultés à obtenir les espaces souhaités.

<sup>34</sup>Note d'enjeux DREAL Normandie, « Mise en oeuvre de la loi climat et résilience - Réduction du rythme de l'artificialisation des sols »

## **5.2 - Objectif 2-2 : mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie**

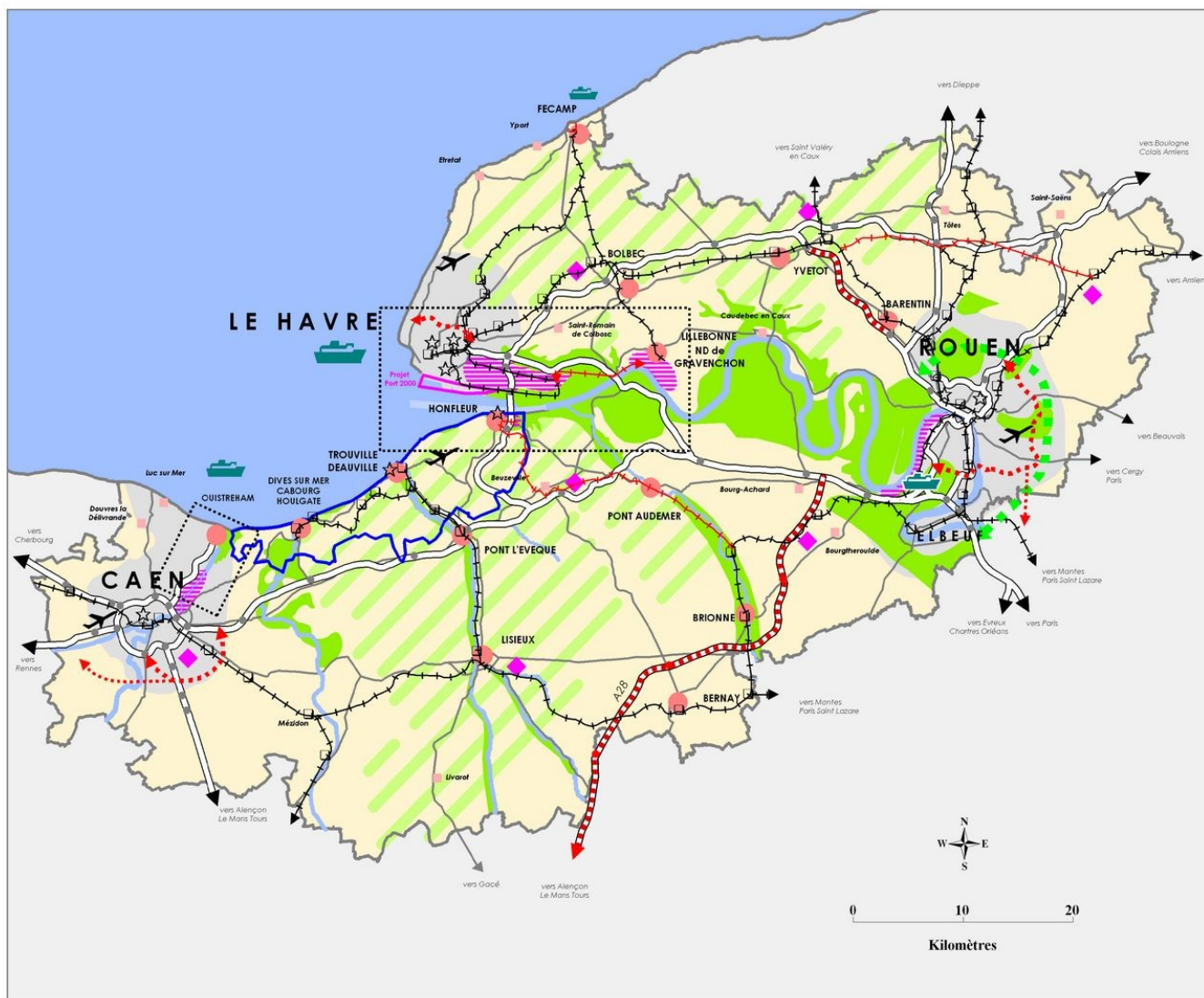
### **Analyse de l'évolution des territoires sur la période 2006 - 2021**

Au travers cet objectif, la DTA de l'estuaire de la Seine vise à préserver et mettre en valeur le patrimoine paysager et environnemental caractéristique de son territoire, qui sont un atout à la fois écologique mais également économique et touristique car participant à la notoriété et à l'attractivité du secteur : les boucles de la vallée de Seine, le Pays d'Auge, le Lieuvin et le Pays de Caux.

La DTA définit la notion d'espaces naturels majeurs, qu'elle utilise pour représenter les paysages devant faire l'objet d'efforts importants de préservation, illustrés sur la carte ci-après et rappelés ici :

- le Val de Seine sur toute sa longueur avec ses zones humides associées, dont le Marais Vernier et la Risle Maritime,
- les lits fluviaux et les berges naturelles de la Risle, de la Touques et de l'Orne avec leurs estuaires et zones humides associées
- le lit, les berges naturelles et les marais de la Dives, incluant son estuaire,
- les espaces naturels du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande,
- les rebords du plateau calcaire dominant le Val de Seine et leurs couronnes forestières, notamment au droit de l'aire urbaine rouennaise.

# Les orientations générales d'aménagement



## Légende

— périmètre de la DTA

— Delimitation de l'espace arrière littoral du Calvados

**ESPACES À PROTÉGER**

- Espaces naturels majeurs (NB: certains espaces remarquables ne sont pas figurés à cette échelle. Se reporter à la carte littoral.)
- ▨ Espaces naturels et paysagers significatifs
- ◀▶ Ceinture verte de l'agglomération Rouennaise

**ARMATURE URBAINE**

- Grandes agglomérations (aires des pôles urbains de Caen, Rouen et Le Havre)
- Villes moyennes
- Autres pôles locaux
- ☆ Secteurs stratégiques de recomposition urbaines

**LES GRANDS ESPACES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

- ▨ Principaux secteurs de développement d'activités industrialo-portuaires
- ◆ Secteur stratégique d'activités fortes consommatrices d'espace (logistique, industrie)

**LES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENT**

- grandes liaisons routières (2x2 voies) et points d'échange
- réseau routier principal
- voies ferrées et gares voyageurs
- ports
- aéroports
- ▨ en projet
- ◀▶ contournement d'aggle
- voies ferrées à créer ou à renforcer
- voies navigables (Seine, Orne)

0 10 20 Kilomètres

Avril 2004

Sources : DDE 76 / DRE Haute-Normandie  
Fond de carte : IGN - BdCarto ©

Carte réalisée par la DRE de Haute-Normandie

Principale pression sur les milieux naturels, l'artificialisation des sols est importante en Normandie, classée 2<sup>ème</sup> région la plus artificialisée de France derrière la Bourgogne - Franche-Comté d'après une étude du CESER (conseil économique et social régional) Normandie publiée en 2018 qui estime qu'en 40 ans, 54% des prairies normandes ont disparu au profit de zones industrielles et commerciales et d'habitats.

Sur le territoire de la DTA, l'analyse de l'occupation des sols entre 2006 et 2018 à partir des données issues de la base communautaire partagée Corine Land Cover met également en avant cette tendance : sur un territoire de plus de 700 000 ha, les terres artificialisées progressent régulièrement d'environ 10 000 ha entre 2006 et 2018.

Afin d'analyser dans quelle mesure les SCoT du territoire ont effectivement permis de protéger les espaces naturels majeurs identifiés par la DTA, une étude similaire à celle menée pour l'objectif 2-1 : analyse de l'artificialisation des sols sur la période 2006-2020 à partir d'analyses cartographiques et d'informations relatives au foncier construit sur cette période.

L'ensemble des bâtiments qui ont été construits sur cette période dans les espaces naturels majeurs ont été ainsi recensés afin de définir un taux d'artificialisation, correspondant à un pourcentage de surface des ENM artificialisée sur la période considérée<sup>35</sup>. Ce taux d'artificialisation pour un ENM donné peut ensuite être comparé au taux d'artificialisation calculé de la même manière pour les SCoT sur leur territoire complet, afin d'évaluer simplement le niveau de la protection apportée par ces SCoT à l'ENM étudié.

Afin de prendre en compte le développement urbain historique du territoire, les bourgs déjà existants sur les ENM en 2006 n'ont pas été intégrés aux calculs d'artificialisation ; pour ce faire, les photo aériennes historiques ont été utilisées pour connaître l'antériorité des bourgs, et les zonages PLU (actuels) ont ensuite été utilisés pour retirer des calculs tous les bâtiments construits situés en zones constructibles (type U, AU).

Cette analyse présente quelques limites car d'une part, toutes les dates des constructions n'étaient pas connues (seules les dates confirmées entre 2006 et 2018 ont été conservées) et d'autre part toutes les informations des PLU n'étaient pas encore disponibles sous format informatique au moment de réaliser cette étude<sup>36</sup>.

Une majorité du territoire de la DTA et des ENM sont couverts par des PLU disponibles sous format SIG, cette étude permet toutefois de proposer une 1<sup>ère</sup> analyse simple des niveaux d'artificialisation.

Le tableau suivant présente plusieurs taux d'artificialisation pour chaque SCoT : le taux pour le territoire global du SCoT, et le taux calculé uniquement sur les ENM compris sur le territoire du SCoT.

35 Informations établies à partir de la Cartographie de la Consommation Foncière (CCF), base de données construite par l'EPF Normandie, en partenariat avec la Région reposant sur les fichiers fonciers

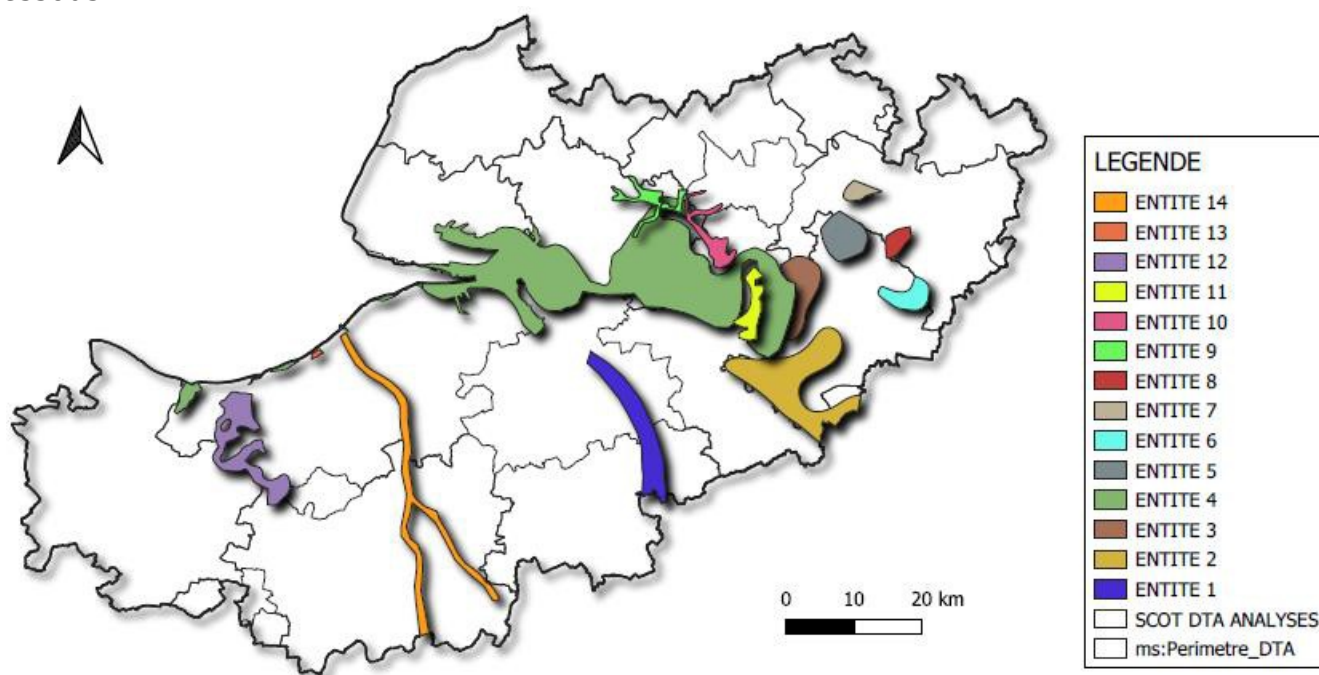
36 Format SIG via site [www.geoportail-urbanisme.gouv.fr](http://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr)



LES SCOT	surface du SCOT	Surface artificialisée sur le territoire du SCOT en ha	Taux artificialisation du SCOT	Surface artificialisée dans les ENM en ha	TAUX d'artificialisation dans les ENM
SCOT CAEN	83873	2101	2,50 %	1	0,10 %
SCOT SEINE EURE FORET DE BORD	2366	49	2,06 %	2	0,17 %
SCOT ROUEN	66362	1641	2,47 %	70	0,24 %
SCOT NPA	92049	1282	1,39 %	34,1	0,30 %
SCOT SPA	91143	1166	1,28 %	21,8	0,45 %
SCOT CAUX SEINE AGGLO	48423	816	1,68 %	84,8	0,45 %
SCOT LE HAVRE	37575	784	2,08 %	46,3	0,85 %
SCOT ENTRE SEINE ET BRAY	51366	743	1,45 %	11,7	1,10 %
SCOT DU ROUMOIS	37581	782	2,08 %	34,3	1,24 %
SCOT INTERCOM BERNAY	48857	832	1,70 %	66,8	2,83 %

Les SCOT de la Métropole de Caen, de la Métropole Rouen et de Seine Eure Forêt de Bord sont eux les SCOT les plus protecteurs, le SCOT de Caen arrivant en tête malgré un taux d'artificialisation global le plus élevé. Le SCOT du Havre, de Nord Pays d'Auge, de Sud Pays d'Auge et de Caux Seine Agglo présentent des différences significatives entre les taux dans et hors ENM, protégeant plus ces derniers de l'artificialisation que le reste de leur territoire. Ensuite, viennent les SCOT du Roumois et Entre Seine et Bray qui présentent des taux d'artificialisation dans et hors des ENM relativement proches, la différence étant la moins marquée pour le SCOT entre Seine et Bray. Enfin arrive le SCOT Intercom Bernay, qui est le SCOT le moins protecteur des ENM identifiés par la DTA, pour lequel on peut constater qu'il possède le seul taux d'artificialisation dans les ENM supérieur au taux d'artificialisation global sur son territoire.

Une analyse du taux d'artificialisation a également été réalisée par ENM. Cette analyse a utilisé une dénomination spécifique des différents ENM (entités) présentée dans la carte ci-dessous.



Auteur: Kenza HADDAD, 2022

Sources: DREAL Normandie, Aménagement: DTA (R28)

Le résultat de cette analyse est présenté dans le tableau ci-dessous :

LES SCOT	ENTITES DANS LES SCOT	Surface artificialisée de chaque entité sur le territoire de la DTA	Taux de l'entité artificialisée dans le périmètre du SCOT	Surface totale des entités	Taux artificialisé total des entités
SCOT ROUEN	ENTITE 2	12,709ha	0,09 %	11663,504ha	0,10 %
SCOT SEINE EURE FORET DE BORD	ENTITE 2		0,17 %		
SCOT DU ROUMOIS	ENTITE 2		0,37 %		
SCOT ROUEN	ENTITE 10	2,332ha	0,15 %	2126,174ha	0,10 %
SCOT CAUX SEINE AGGLO	ENTITE 10		0,002 %		
SCOT ROUEN	ENTITE 6	2,965ha	0,13 %	2103,664ha	0,14 %
SCOT ENTRE SEINE ET BRAY	ENTITE 6		0,15%		
SCOT CAEN	ENTITE 12	13,17 ha	0,004 %	6260,39ha	0,17 %
SCOT SPA	ENTITE 12		0,19 %		
SCOT NPA	ENTITE 12		0,23 %		
SCOT ENTRE SEINE ET BRAY	ENTITE 7	1,884ha	0,19 %	955,412ha	0,19 %
SCOT ROUEN	ENTITE 3	12,826ha	0,14 %	3852,811	0,33 %
SCOT ENTRE SEINE ET BRAY	ENTITE 3		0,39 %		
SCOT ROUEN	ENTITE 8	3,775ha	0,002 %	1116,793ha	0,33 %
SCOT ENTRE SEINE ET BRAY	ENTITE 8		0,37 %		
SCOT DU ROUMOIS	ENTITE 11	7,55ha	0,29 %	2099,150ha	0,35 %
SCOT SPA	ENTITE 14	31,27ha	0,44 %	6816,43ha	0,45 %
SCOT NPA	ENTITE 14		0,90 %		
SCOT NPA	ENTITE 4	283,46ha	0,05 %	48380,12ha	0,50 %
SCOT ROUEN	ENTITE 4		0,41 %		
SCOT CAUX SEINE AGGLO	ENTITE 4		0,45 %		
SCOT LEHAVRE	ENTITE 4		0,85 %		
SCOT DU ROUMOIS	ENTITE 4		0,97 %		
SCOT CAEN	ENTITE 4		1,36 %		
SCOT CAUX SEINE AGGLO	ENTITE 9	9,858ha	0,54 %	1870,336ha	0,52 %
SCOT ROUEN	ENTITE 5	4,286ha	0,10 %	3473,171ha	0,12 %
SCOT ENTRE SEINE ET BRAY	ENTITE 5		0,34 %		
SCOT NPA	ENTITE 13	1,65 ha	1,39 %	118,47ha	1,39 %
SCOT INTERCOM BERNAY	ENTITE 1	154,153ha	2,83 %	6107,241ha	2,52 %

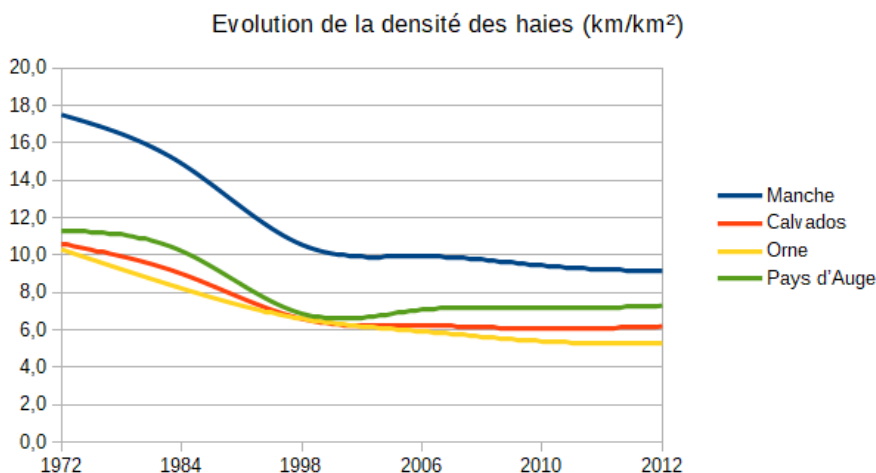
Ainsi, on peut constater que les forêts situées dans le secteur de Rouen (entité 6), la forêt de la Londe (entité 2, principalement située sur le SCoT de la MRN), la forêt au nord de la boucle d'Anneville (entité 10), la vallée de la Dives (entité 12) et les bois à proximité de Mont Cauvaire (entité 7) sont les ENM présentant les taux d'artificialisation les plus faibles.

L'ENM présentant le taux le plus important est la vallée de la Risle en amont de Pont-Audemer (entité 1).

On retrouve ici une certaine cohérence avec les taux d'artificialisation des ENM sur les territoires de SCoT, les SCoT de la Métropole de Rouen, de la Métropole de Caen, de Seine Eure Forêt de Bord et de Caux Seine Agglo présentant souvent des taux d'artificialisation plus faibles sur les entités étudiées ; le SCoT Intercom Bernay présente lui le taux d'artificialisation le plus élevé.

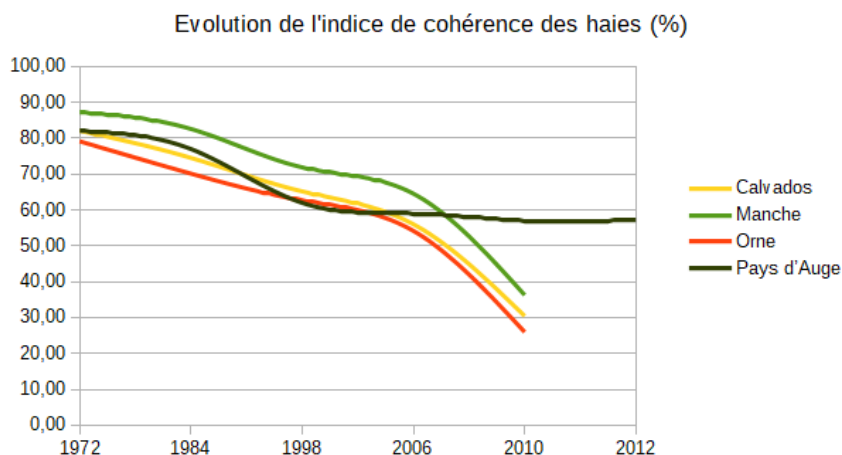
## Suivi des trames bocagères dans le pays d'Auge et le Lieuvin

Les trames bocagères sont des éléments caractéristiques des pays d'Auge et du Lieuvin. Elles sont composées de haies entourant de larges prairies et qui forment des habitats riches en biodiversité, accueillant une flore et une faune diversifiées : fleurs, insectes, faune du sol, etc. Confrontés à l'expansion de l'urbanisation et à la modification des pratiques agricoles, le paysage au sens large et les trames bocagères en particulier ont été fortement impactés.



La connectivité et la densité des haies sont en corrélation avec la présence de trames bocagères. Sur les pays d'Auge et du Lieuvin, leur suivi depuis 1972 met en avant un taux probable de disparition des trames bocagères très élevé<sup>37</sup>. La densité des haies ainsi chuté de moitié sur les départements de l'Orne, de la Manche et du Calvados, avec une période extrêmement rapide de déclin de 1972 à 1998, puis un ralentissement depuis. Le territoire du pays d'Auge suit les mêmes tendances mais connaît un léger regain à partir de 1998.

Les mêmes tendances sont observées en ce qui concerne leur connectivité : forte tendance à la baisse constante depuis 1972 au niveau des 3 départements<sup>38</sup>. Les tendances sont similaires jusqu'en 1998 pour le pays d'Auge, puis se stabilisent ensuite. Les efforts de préservation des milieux bocagers reste donc une priorité.



37 [www.trameverteetbleuenormandie.fr](http://www.trameverteetbleuenormandie.fr)

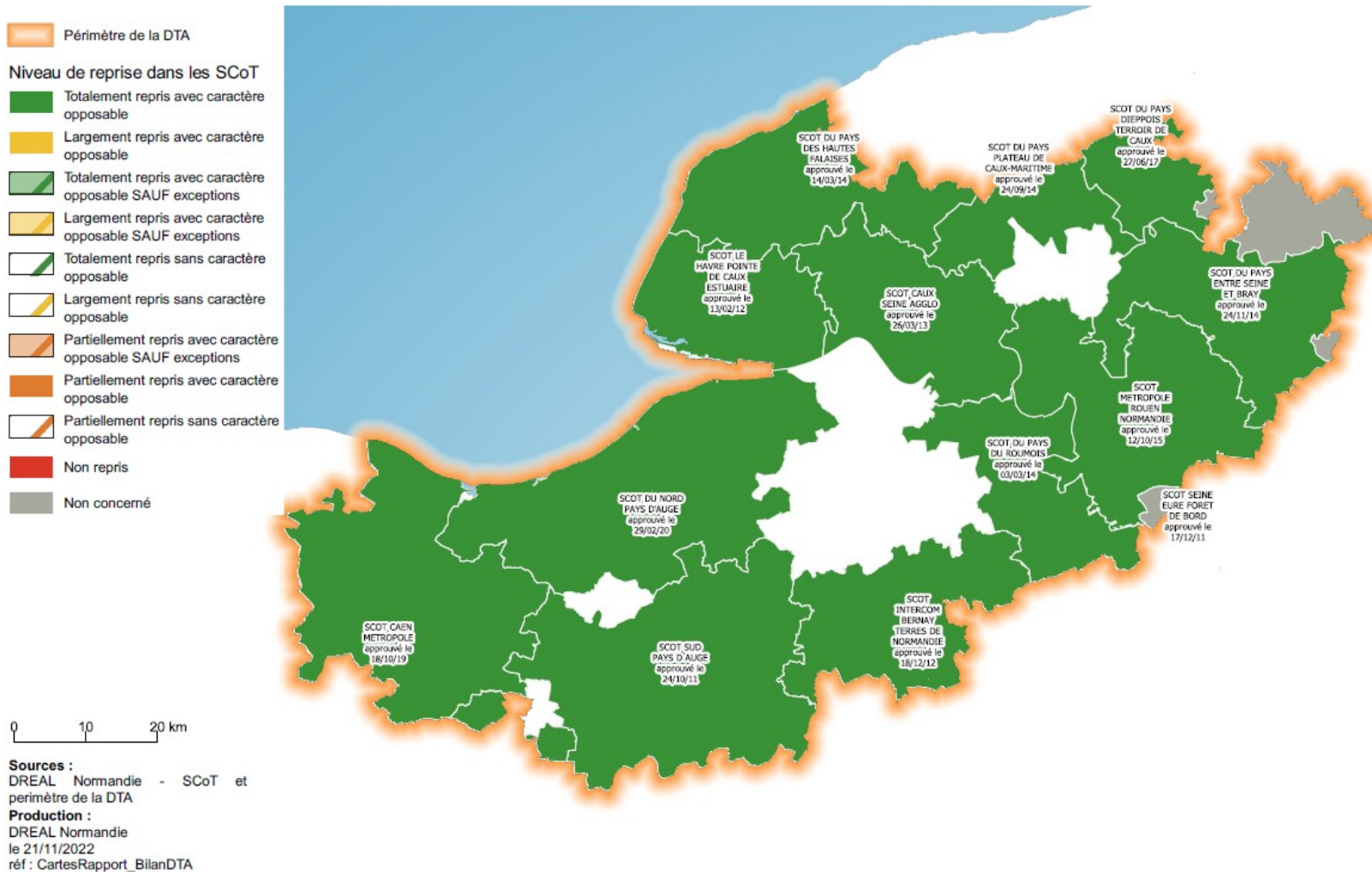
38 Le protocole de calcul du niveau de connectivité des haies a été affiné en 2010, engendrant un déclassement de haies autrefois jugées comme connectées. Ainsi, la très forte baisse entre 2006 et 2010 doit être appréhendée avec précaution

## Analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme

Un travail cartographique consistant à comparer les périmètres de protection des ENM de la DTA et des espaces naturels définis par les différents SCOT a été effectué pour analyser la reprise de cet objectif ; il s'est alors agi de comparer à la fois les mesures proposées par les SCOT à celles de la DTA ainsi que les différents périmètres applicables à ces mesures. A l'issue de ce travail, il a été constaté que cet objectif est totalement repris dans les DOO et les PADD des SCOT.



### Objectif 2- 2 : mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie - Objectifs



Les orientations relatives à cet objectif sont également totalement reprises dans les DOO des SCoT Sud Pays d'Auge, SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire, SCoT Pays de Falaise. Un critère « plus ambitieux » a été créé apécifiquement pour l'analyse des niveaux de protection des espaces naturels proposés par les SCoT. Les SCoT Pays du Roumois, SCoT Caen Métropole, SCoT Plateau Caux Maritime et SCOT Seine Eure Forêt de Bord sont ainsi considérés « plus ambitieux » car les périmètres des espaces à protéger sont plus importants que ceux proposés par la DTA.

En revanche, les orientations sont partiellement reprises par le SCoT Pays entre Seine et Bray, le SCoT Intercom Bernay Terres Normandie et par le SCoT Métropole Rouen Normandie, qui n'a pas repris l'orientation de proscrire la traversée des infrastructures dans les corridors boisés. Enfin, le SCoT Caux Seine Agglo a largement repris ces orientations.



## Objectif 2-2 : mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie - Orientations

Périmètre de la DTA

Niveau de reprise dans les SCoT

Plus ambitieux

Totalemment repris avec caractère opposable

Largement repris avec caractère opposable

Totalemment repris avec caractère opposable SAUF exceptions

Largement repris avec caractère opposable SAUF exceptions

Totalemment repris sans caractère opposable

Largement repris sans caractère opposable

Partiellement repris avec caractère opposable SAUF exceptions

Partiellement repris avec caractère opposable

Partiellement repris sans caractère opposable

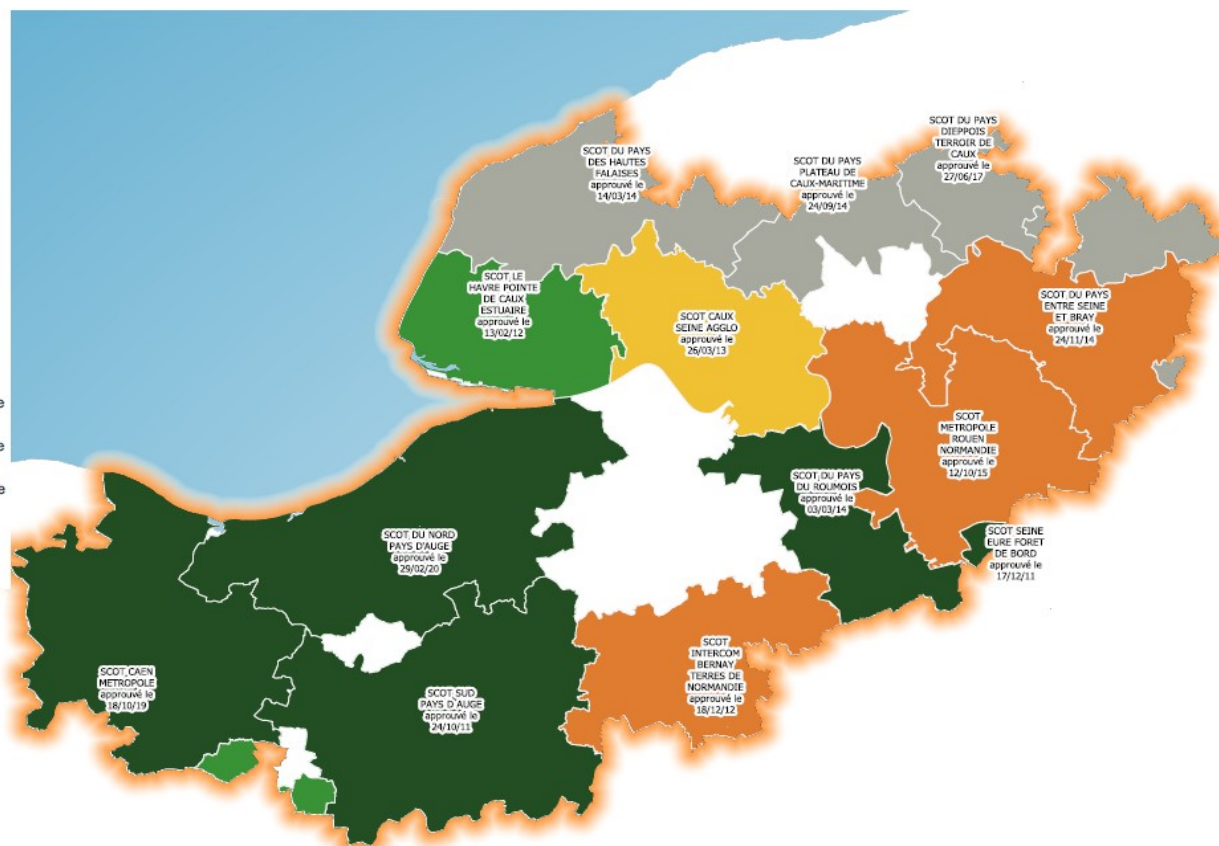
Non repris

Non concerné

0 10 20 km

Sources :  
DREAL Normandie - SCoT et  
périmètre de la DTA

Production :  
DREAL Normandie  
le 21/11/2022  
réf : CartesRapport\_BilanDTA



Le SRADDET Normandie reprend complètement des objectifs en lien avec la mise en valeur des grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie dans ses propres objectifs et actions correspondantes rappelés ici :

- **Objectif 4 : Foncier : poser la conciliation des usages comme impératif**
  - anticiper les besoins de foncier dans une approche économe de l'espace
    - Appliquer le principe ERC (Eviter-Réduire-Compenser) pour limiter l'artificialisation des sols, tout en garantissant le développement des activités économiques (dont les activités agricoles) et la réalisation des infrastructures, garantes de l'attractivité économique régionale sur le long terme
  - densifier les zones déjà bâties
    - Se diriger vers une gestion économe de l'espace, en définissant les besoins de logements en cohérence avec l'évolution démographique antérieure, en privilégiant l'urbanisation des dents creuses et la densification des zones déjà bâties existantes, en réhabilitant les espaces de friches industrielles et en développant de nouvelles formes d'urbanisation moins consommatrices en foncier.
    - Veiller néanmoins à ce que la recherche de densification, destinée à éviter l'extension urbaine, préserve des poumons verts qui constituent à la fois des refuges pour la biodiversité et des aménités pour les habitants des villes
  - Préserver les espaces naturels, la qualité paysagère et architecturale
    - Au vu de l'uniformisation des entrées de villes, des zones commerciales et de l'habitat pavillonnaire, la limitation de l'artificialisation des sols doit aussi permettre de préserver les qualités paysagères et architecturales de la Normandie.
  - Préserver les terres agricoles en intégrant la question de la qualité des sols
    - Assurer la protection des espaces agricoles exceptionnels de la Normandie dont le potentiel de production est supérieur à la moyenne nationale
- **Objectif 5 : favoriser une vision intégrée de la biodiversité dans l'aménagement du territoire**
  - faciliter l'appropriation des enjeux de continuité écologique et définir les continuités prioritaires sur le territoire
    - Préserver les espaces boisés et leur fonctionnalité
    - Maintenir et restaurer les ensembles bocagers, identité forte de la Normandie
    - Promouvoir les actions en faveur de la biodiversité dans les secteurs de grandes cultures
    - Restaurer et préserver le réseau de pelouses calcicoles
    - Préserver les milieux rares et singuliers (tourbières, landes, pelouses silicicoles, cavités...)
- **Objectif 10 : Protéger les espaces naturels littoraux**
  - Protéger les espaces naturels littoraux et les milieux estuariens:
    - Préserver les sites, paysages, et patrimoines littoraux et marins qui font l'image et la richesse de la Normandie : Mont-Saint-Michel, Etretat, Plages du Débarquement...
    - Protéger la biodiversité, habitats et espèces, caractéristiques du littoral

- **Objectif 13 : mettre en place des outils spécifiques d'aménagement durable pour les « franges franciliennes »**
  - maîtriser la gestion du foncier par la mise en place d'outils dédiés
    - Préserver les paysages agricoles, les paysages de vallées et valoriser la biodiversité
- **Objectif 27 : Promouvoir les complémentarités entre territoires urbains et ruraux**
  - Mettre en évidence les continuités qui contribuent à la mise en réseau entre la ville et la campagne
    - Valoriser le rôle des paysages dans le lien entre la ville et les territoires qui l'entourent : qualité des entrées de ville, agriculture péri-urbaine
    - Valoriser l'activité agricole et la qualité de son terroir, qui fonctionne grâce à des emplois non délocalisables sur un territoire donné (a contrario d'un réseau immatériel)
    - Respecter et mettre en valeur cet espace rural afin d'en éviter le mitage
- **Objectif 28 : Sauvegarder et valoriser les spécificités du monde rural**
  - Préserver les espaces agricoles
  - Préserver les paysages, et le patrimoine architectural et culturel
- **Objectif 37 : Valoriser les paysages comme reflet des activités humaines et accompagner leurs mutations**
  - Préserver et mettre en valeur les monuments et sites de premier plan dans leur paysage
  - Valoriser et accompagner les mutations architecturales et paysagères
  - Accompagner les mutations pour concilier approche esthétique et fonctionnelle
  - S'appuyer sur des structures spécialisées pour développer la vulgarisation
  - Eviter la banalisation des paysages
- **Objectif 49 : Mobiliser les outils fonciers pour limiter l'artificialisation des sols et concilier les usages**
  - Préserver les espaces de production agricole existants et favoriser la conversion de terrains peri-urbains disponibles pour des productions agricoles de proximité
    - L'identification de ces espaces dans les PADD et par des recommandations pour assurer leur maintien et favoriser leur protection à l'occasion de projets d'urbanisation et d'aménagement, la mobilisation des outils spécifiques de préservation des espaces agricoles (zones agricoles protégées et périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains)

## Évolutions prévisibles à moyen terme

Après avoir croisé les résultats de l'analyse relative au taux d'artificialisation des ENM avec ceux du niveau de reprise des objectifs et des orientations de la DTA dans les documents, il est possible de constater certaines divergences entre ce qui est prescrit dans les SCOT en termes de protection des espaces naturels et ce qui peut être observé sur le terrain.

Ainsi, il peut être observé que le SCoT Pays du Roumois, plus ambitieux dans sa prise en compte dans les documents d'urbanisme, ne se révèle pas être le plus protecteur sur le terrain. Le cas inverse est également observé pour certains SCOT, qui ne reprennent pas totalement les orientations de la DTA dans leurs documents mais obtiennent les plus hauts niveaux de protection effective constatés sur le terrain, comme le SCoT Métropole Rouen Normandie.

Dans d'autres cas, les SCOT présentent une corrélation entre les niveaux de reprise des orientations de la DTA et les taux d'artificialisation observés, comme le SCoT Caen Métropole, plus ambitieux dans ses documents et plus protecteur sur le terrain, malgré un taux d'artificialisation global sur son territoire le plus élevé du territoire de la DTA.

Bien que les documents d'urbanisme soient en lien direct avec la protection des espaces face au phénomène d'artificialisation, on comprend ici que l'analyse de la reprise des orientations de la DTA ne suffit pas à préciser le niveau effectif de protection sur le territoire. Il faut toutefois noter que certains types de bâtiments sont autorisés dans les ENM par la DTA, et il conviendrait alors d'approfondir les niveaux d'artificialisation observés pour les mettre en lien avec le bâti et les activités agricole ou touristiques. Les limites propres à l'étude réalisée ici ne permettent donc pas de comprendre précisément les raisons de l'artificialisation observée sur les ENM, ni les dynamiques, et donc les phénomènes en œuvre.

La protection des éléments caractéristiques du paysage normand, tels les bocages, est bien inscrite dans les documents d'urbanisme, et semble leur apporter une certaine stabilité ; des informations complémentaires sont nécessaires pour évaluer les tendances plus récentes.

A un niveau plus large, malgré l'absence de lien juridique entre SRADDET et DTA, de nombreuses similitudes ont été relevées entre les objectifs de la DTA et ceux du SRADDET Normand, celui-ci affichant également une volonté forte de protection des espaces naturels et caractéristiques de la Normandie via la mise en valeur de l'agriculture. Toutefois, étant donné les échelles différentes, les objectifs du SRADDET, plus généraux, ne visent pas uniquement ni même forcément les ENM identifiés par la DTA de l'estuaire de la Seine. Il a donc été considéré que le SRADDET actuel n'était pas un gage de garantie suffisant pour l'atteinte de cet objectif de la DTA, désormais non opposables.

Les perspectives portées par la loi « climat et résilience » du 22 août 2021 permettent par contre d'envisager un rôle protecteur des SCoT fortement accru dans un avenir très proche : ceux-ci, ultérieurement au SRADDET lui-même, devront intégrer les objectifs plus ambitieux qu'actuellement de réduction de consommation d'espace, et donc ainsi retravailler à la baisse les surfaces des zones de développement, laissant présager que les espaces protégés auparavant conservent ce statut. A ce titre, des recherches complémentaires pourraient s'attacher à évaluer les chances que les ENM de la DTA bénéficient de niveaux de protection forts dans les futures versions des documents d'urbanisme, tout en intégrant les différents cadrages et réglementations en faveur de cet objectif.



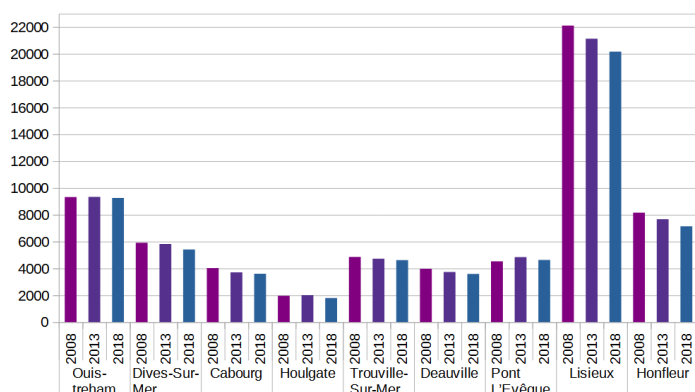
## 5.3 – Objectif 3-2 : conforter l’armature des agglomérations moyennes

### Analyse de l’évolution des territoires sur la période 2006 – 2021

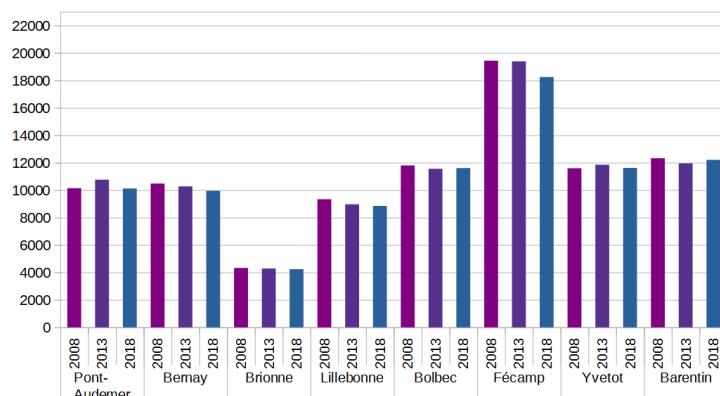
La DTA définit plusieurs agglomérations moyennes afin qu’elles jouent un rôle de pôles résidentiels et économiques sur le territoire : Bolbec, Fécamp, Lillebonne-Notre-Dame-de-Gravenchon, Yvetot et Barentin en Seine-Maritime (76), Brionne, Bernay et Pont-Audemer dans l’Eure (27) ; Dives-Cabourg-Houlgate, Honfleur, Pont-l’Evêque, Lisieux, Ouistreham-Côte de Nacre et Deauville-Trouville dans le Calvados (14). Dans son diagnostic, la DTA mettant en lumière l’importance pour ces villes moyennes de « jouer un rôle de relais de développement en complément de Caen, Rouen et plus encore Le Havre ».

- ◆ Concentrer le développement urbain sur les villes moyennes

Evolution démographique des villes moyennes identifiées par la DTA (1/2)



Evolution démographique des villes moyennes identifiées par la DTA (2/2)



D’un point de vue démographique, les villes moyennes identifiées par la DTA correspondent à la majorité des espaces les plus peuplés du territoire. En comparaison avec les niveaux de populations des pôles visés par la DTA, d’autres communes importantes sont apparues sur le territoire :

- dans le Calvados : Mézidon Vallée d’Auge (notable), Saint-Pierre-en-Auge, Livarot-Pays-d’Auge, Moulton-Chicheboville, Argences, Luc-sur-Mer, Douvres-la-Délivrande ;
- dans l’Eure : Beuzeville, Bourg-Achard, Grand Bourgtheroulde, Bosroumois, Le Thuit de l’Oison ;
- dans la Seine-Maritime : Rives-en-Seine, Port-Jérôme-sur-Seine (notable), Gruchet-le-Valasse, Terres-de-Caux, Pavilly, Montville, Quincampoix.

## Polarisation autour des agglomérations moyennes identifiées par la DTA - Population 2018

Nombre d'habitants en 2018 selon les communes de la DTA

- Inférieur à 945 (587 communes)
- Entre 945 et 2863 (165 communes)
- Entre 2863 et 7503 (34 communes)
- Entre 7503 et 20171 (11 communes)
- Supérieur à 20171 (3 EPCI)

- Périmètre de la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement)
- Villes moyennes identifiées par la DTA

Echelons administratifs

- Préfecture de région
- Préfecture
- Sous-préfecture

0 8 16 km

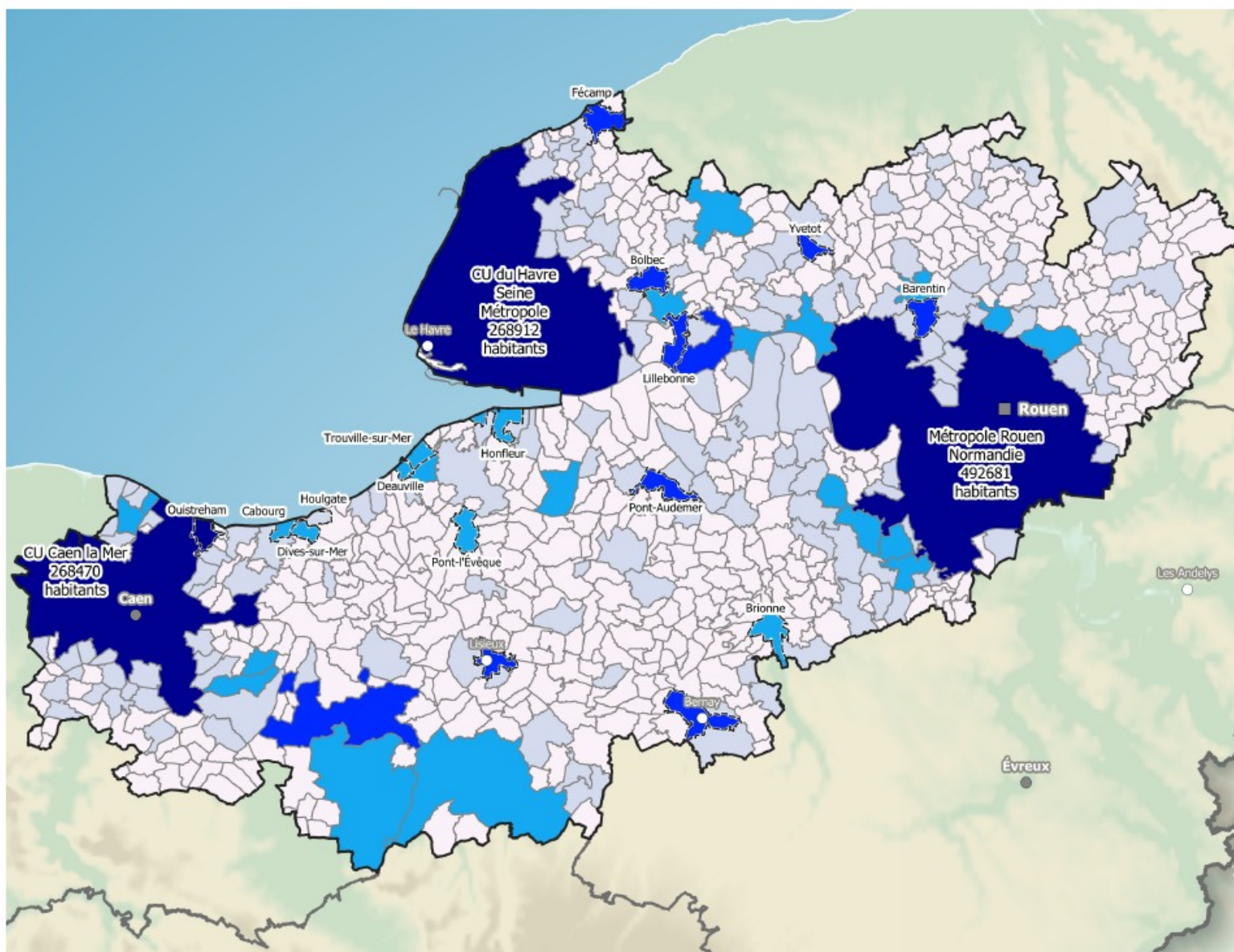
Sources :

- INSEE
- DREAL Normandie

Production :

- DREAL Normandie
- le 30/06/2022

réf : 20220610\_MES\_DTA\_pop2018



Entre 2008 et 2018, la plupart des pôles prévus par la DTA, tels que Ouistreham et Brionne, ont connu une stabilité démographique malgré une sensible baisse globalement perceptible. Certaines villes moyennes ont, quant à elle, vu leur population diminuer de façon plus significative : ce constat s'observe notamment pour Lisieux qui, en 10 ans, a vu son nombre d'habitants réduire de 8,77 % ; proportionnellement à leur démographie, cette tendance est également observable pour un certain nombre de communes littorales, telles que Honfleur dont la population a baissé de 12,56 % avec une perte de plus de 1 000 habitants ou encore Cabourg qui a été marquée par une diminution de près de 10,5 % de sa démographie, passant de 4 026 habitants en 2008 à 3 604 habitants en 2018. Enfin, d'autres agglomérations moyennes identifiées par la DTA ont connu une variation de leur population plus fluctuante, même si, encore une fois, la tendance générale est une sensible baisse entre 2013 et 2018.

Ces chiffres sont également intéressants à mettre en perspective avec ceux des départements du Calvados (14), de l'Eure (27) et de la Seine-Maritime (76) : alors que les trois départements ont connu une hausse de leur population, le poids démographique de ces villes au sein du département dans lequel elles se situent est stagnant voire en légère baisse pour certaines villes.

Concernant les emplois dans ces villes moyennes, les agglomérations identifiées par la DTA se partagent les positions dominantes avec des communes en plus grand nombre, dont certains grands centres d'emplois (Sandouville, Port-Jérôme, etc.). Tout comme pour la démographie, en comparaison avec les nombres d'emplois des pôles visés par la DTA, d'autres communes importantes sont apparues sur le territoire :

- dans le Calvados : Mézidon Vallée d'Auge, Saint-Pierre-en-Auge, Livarot-Pays-d'Auge, Moulton-Chicheboville, Douvres-la-Délivrande ;

- dans l'Eure : Beuzeville, Bourg-Achard, Grand Bourgtheroulde

- dans la Seine-Maritime : Rives-en-Seine (commune nouvelle), Port-Jérôme-sur-Seine (notable, commune nouvelle qui intègre Notre-Dame-de-Gravenchon, citée par la DTA en tant que ville moyenne avec Lillebonne), Terres-de-Caux (commune nouvelle), Pavilly, Montville

On remarque que ces communes accueillent également pour la plupart des niveaux de populations assez importants ; ce constat peut toutefois être nuancé concernant les communes nouvelles qui intègrent plusieurs anciennes communes ce qui gonfle leurs statistiques.

## Polarisation autour des agglomérations moyennes identifiées par la DTA - Emplois 2018

Nombre d'emplois en 2018  
selon les communes de la DTA



Périmètre de la DTA  
(Directive Territoriale  
d'Aménagement)

Villes moyennes  
identifiées par la DTA

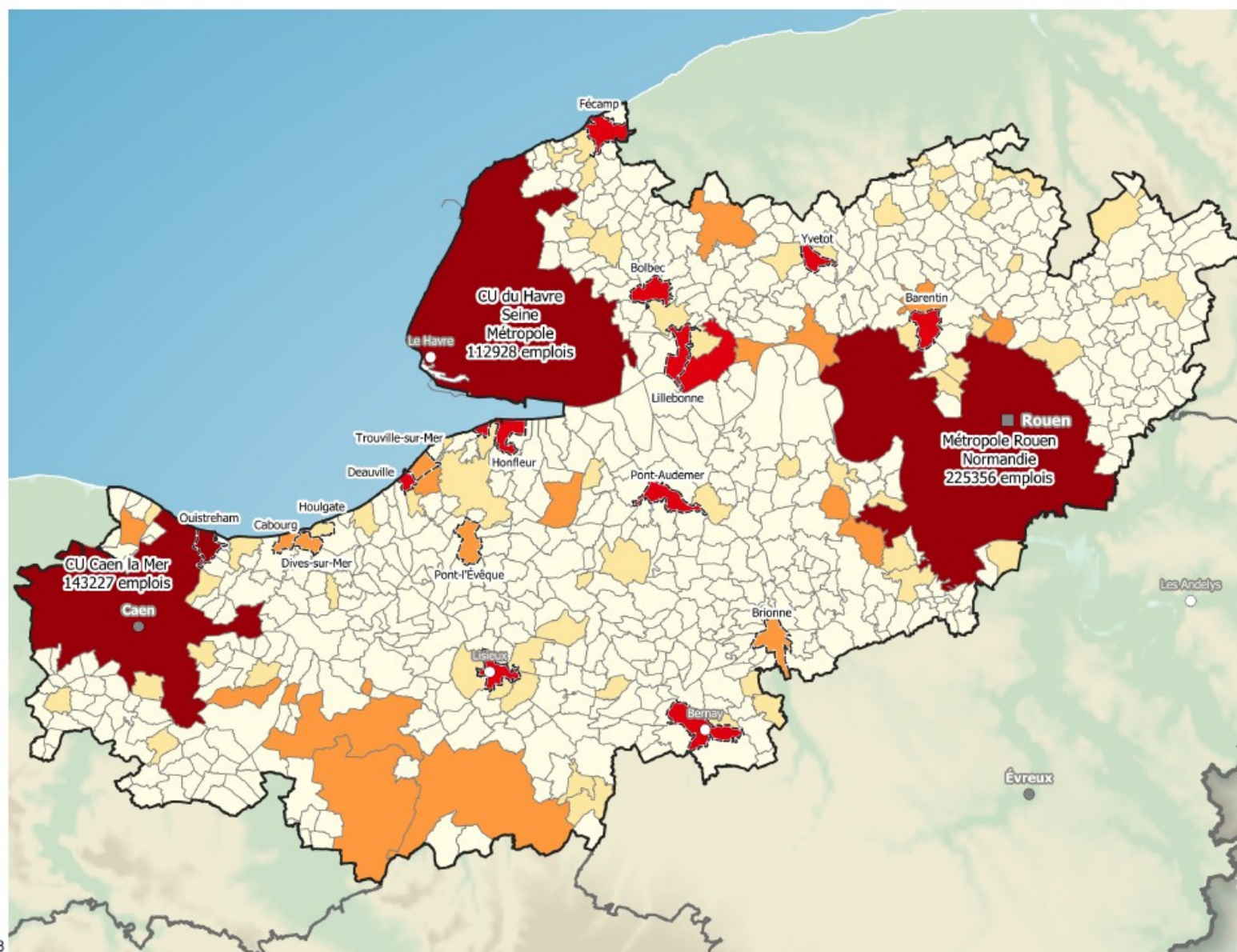
Echelons administratifs

- Préfecture de région
- Préfecture
- Sous-préfecture

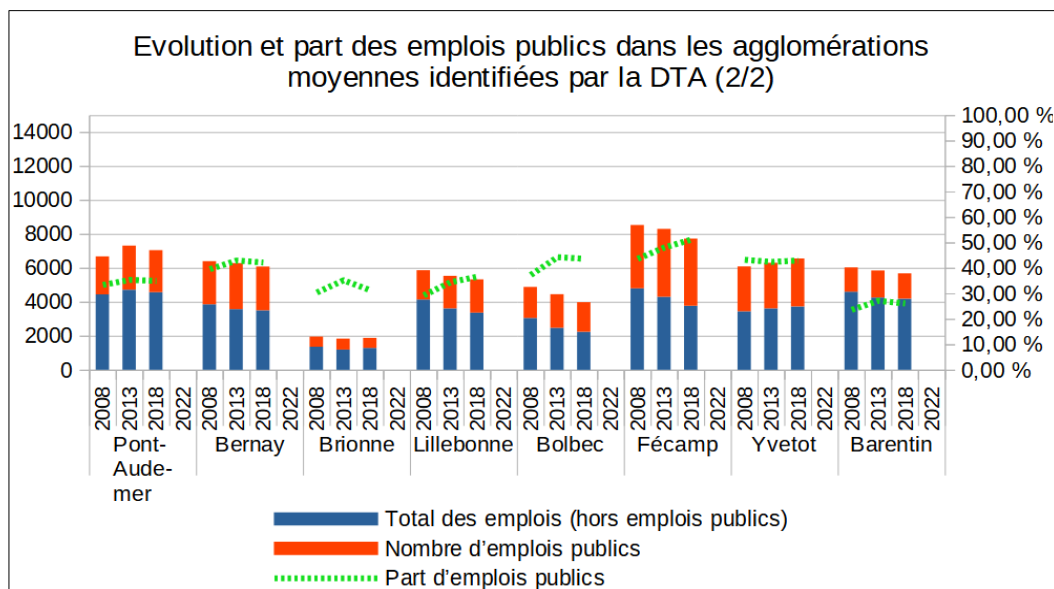
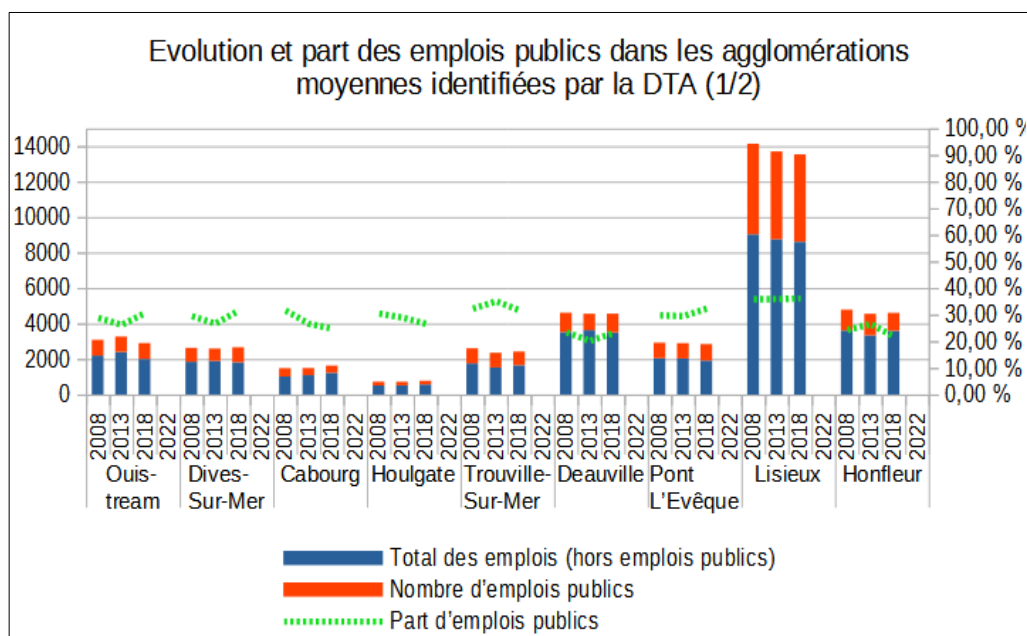
0 8 16 km

Sources :  
- INSEE  
- DREAL Normandie

Production :  
DREAL Normandie  
le 30/06/2022  
réf : 20220610\_MES\_DTA\_emploi2018



Si une tendance globale à la baisse est observable au sein des trois départements, les constats sur l'évolution des emplois varient selon les agglomérations moyennes. Une tendance à la baisse entre 2008 et 2018 est observable dans plusieurs territoires : Pont-l'Evêque et Lisieux dans le Calvados, Bernay dans l'Eure et Bolbec, Fécamp, Lillebonne et Barentin en Seine-Maritime notamment. Parmi celles-ci, Bolbec et Fécamp se révèlent être les villes moyennes les plus impactées avec respectivement une diminution de 18,39 % et 9,30 % de leurs emplois entre 2008 et 2018. Les autres agglomérations ont connu une évolution de leurs emplois plus fluctuante même si, sur ces 10 ans, une tendance générale à la baisse s'en dégage. Toutefois, Cabourg, Yvetot, et dans une moindre mesure, Pont-Audemer, font figure d'exception avec une hausse constante de leurs emplois sur la période 2008-2018.



Lorsque l'on met la focale sur la part des emplois publics dans ces villes moyennes, les tendances entre 2008 et 2018 sont globalement stables. Quelques agglomérations connaissent malgré tout une variation de leurs emplois publics plus significative sur la décennie avec notamment Fécamp qui, malgré une baisse globale de ses emplois, a connu une hausse de 6,30 % de ses emplois publics. À l'inverse, Cabourg a vu la part de ses emplois publics diminuer passant de 31,85 % à seulement 25 % des emplois totaux.

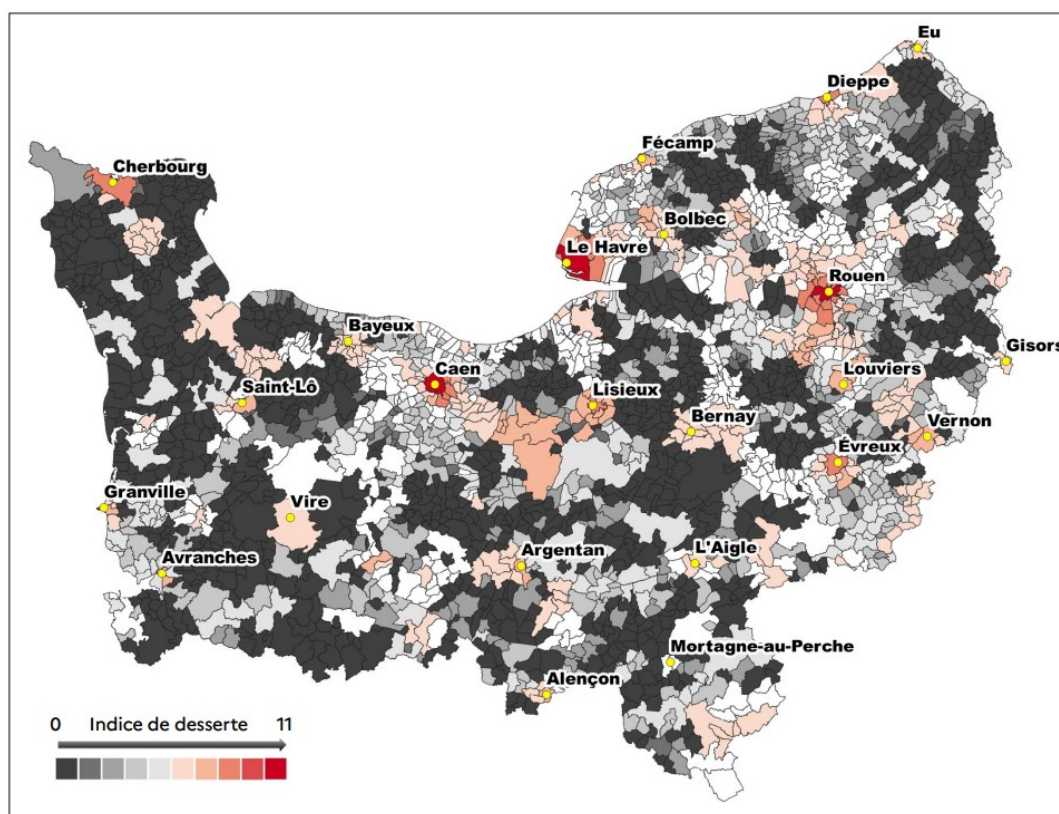
À l'échelle de leur département, ces agglomérations demeurent des pôles relativement

importants comparés au reste du territoire, notamment Lisieux qui représentait près de 3 % de la population et 5 % des emplois totaux du département du Calvados en 2018. Dans l'Eure, Bernay et Pont-Audemer sont également deux pôles d'emplois importants du territoire concentrant respectivement 3,08 % et 3,57 % des emplois du territoire départemental.

- ◆ Renforcer l'accessibilité des villes moyennes par les réseaux classiques et d'information (haut débit...)

Le « suivi-évaluation » 2007 de la DTA nous indiquait que les villes moyennes de Barentin et Yvetot, localisées sur la ligne ferroviaire Le Havre-Rouen-Paris, bénéficiaient déjà d'une offre satisfaisante en termes de fréquence de transports en commun ; ces communes pouvaient ainsi maintenir des liens avec les grandes agglomérations du Havre et de Rouen favorisant l'attraction de ces dernières. Lisieux et Bernay, deux communes situées sur la ligne Caen-Paris, disposaient également d'une bonne desserte en transports collectifs. Les autres villes moyennes du territoire, quant à elles, étaient marquées par une offre en transport en commun moins satisfaisante, incitant la population à privilégier l'usage de la voiture. Ce « suivi-évaluation » de 2007 a par ailleurs permis de souligner la bonne accessibilité routière des villes de Ouistreham, Dives, Cabourg et Houlgate depuis Caen, diminuant la compétitivité des transports en commun.

D'après le bilan 2022 des transports collectifs de l'Observatoire normand des déplacements (ONDE)<sup>39</sup>, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la région s'occupe de 130 lignes routières interurbaines qu'elle souhaite valoriser dans l'optique de renforcer le maillage routier entre les différents territoires (métropoles, villes moyennes, zones rurales, etc.) et de compenser le déficit en dessertes ferroviaires de certaines villes. Le nombre limité de transports collectifs en zones peu densifiées s'explique par diverses caractéristiques géographiques de ces territoires : d'une part, la dispersion et la faible densité de zones résidentielles et d'équipements obligent à de nombreux détours ; d'autre part, la faible fréquentation des transports en commun limite l'efficacité économique et écologique des lignes. L'ONDE met ainsi en avant l'importance de maintenir ces lignes en les accompagnant d'autres services de mobilité (covoiturage, autopartage, transports à la demande, etc.) afin d'assurer une meilleure complémentarité entre les modes.



39 Observatoire normand des déplacements, Transports collectifs en Normandie 2022, mai 2022.

La carte ci-dessus, issue de l'étude sur les transports collectifs (trains et cars) en Normandie menée en mai 2022 par l'ONDE, donne une vision globale du niveau de desserte en transports collectifs des différentes villes normandes. Des points de vigilance pour la lecture de cette carte sont à considérer : les indicateurs utilisés ne concernent que la desserte régulière et la mise en place d'offre complémentaire n'est pas prise en compte.

Cette carte nous permet toutefois d'étudier la desserte des villes moyennes identifiées par la DTA : toutes ne font pas l'objet d'une bonne desserte en transports en commun. En effet, sur la carte seuls quelques pôles ressortent : Lisieux, Fécamp, Bolbec et Bernay. Les autres villes moyennes ne semblent pas avoir connu le développement de l'offre en transports collectifs attendu par la DTA. Toutefois, il est à noter quelques éléments complémentaires apportés par l'étude menée par l'ONDE : les territoires peu denses disposent d'une offre en transports à la demande (TAD) et scolaires assez fréquente. En outre, lors des week-ends et des périodes estivales, les dessertes sont développées dans les zones plus touristiques.

Concernant l'offre de transports en car, la Région investit 140 millions d'euros tous les ans. Il est à noter que l'offre SLO (Services Librement Organisé) est conséquente en région Normandie mais s'organise principalement pour desservir les trois grandes agglomérations. L'ONDE souligne notamment dans son bilan 2022 que « début 2020, hormis Rouen, Le Havre et Caen, seules 8 villes supplémentaires (Cabourg, Deauville, Dieppe, Étretat, Fécamp, Honfleur, Incarville, et Ouistreham) étaient toujours desservies par des opérateurs nationaux ».

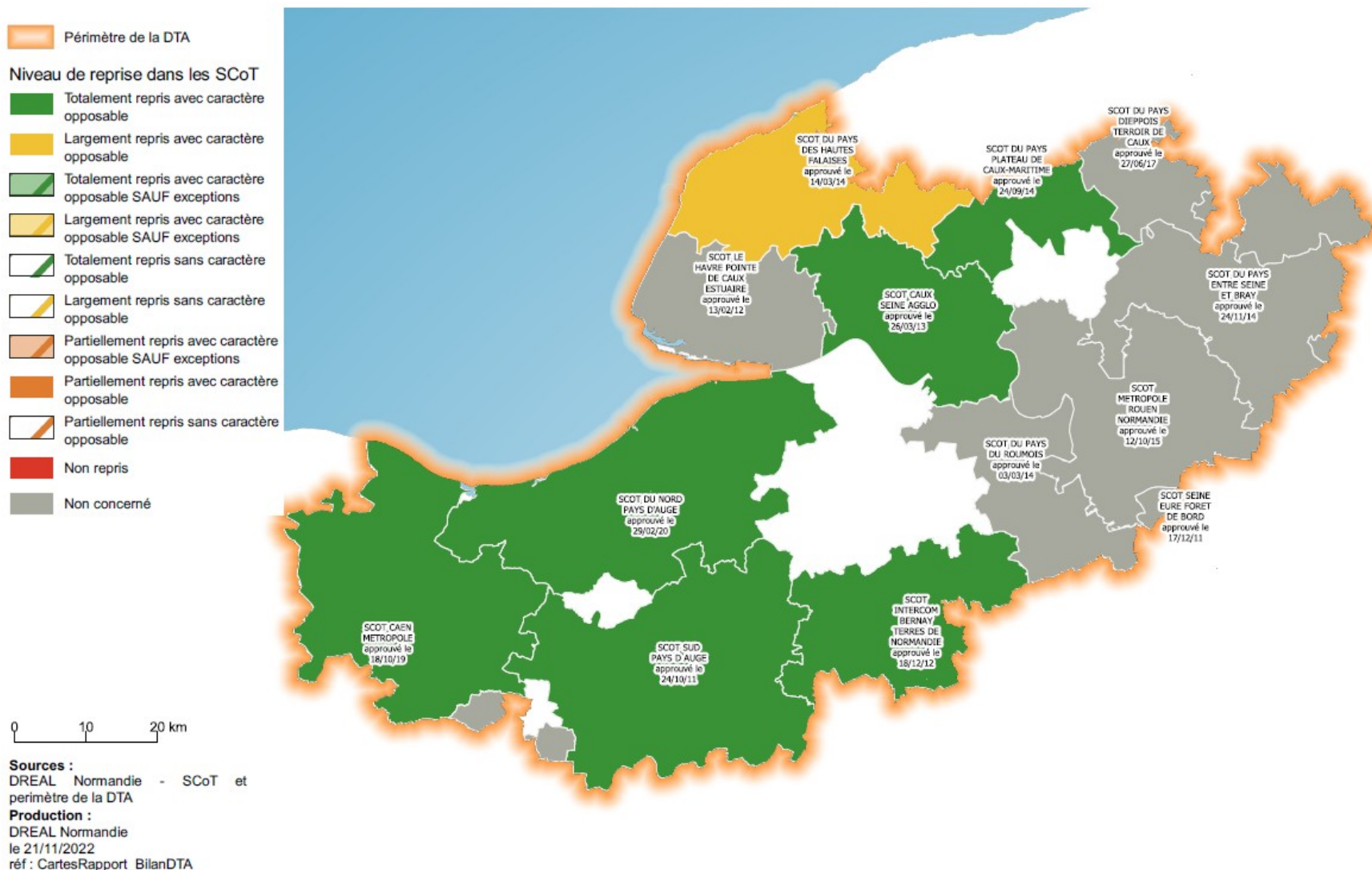
Les projets ferroviaires prévus par la DTA entre les villes moyennes ont, pour certains, été développés : en guise d'exemple, on peut noter le projet d'étude portée par la région Normandie d'une remise en activité des dessertes de Honfleur à partir de Pont-L'Évêque et Pont-Audemer pour des « trains légers » en sauvegardant la possibilité d'une circulation de fret à moyen / long terme. La région prévoit également un budget de 2 millions d'euros pour une mise en accessibilité du quai de la gare de Trouville/Deauville. D'autres projets, à l'inverse, n'ont pas connu de traduction sur le terrain : le projet de la DTA notamment de poursuivre la liaison Paris-Deauville jusqu'à Cabourg n'a, pour le moment, pas été réalisé.

## Analyse du niveau de reprise de la DTA de l'estuaire de la Seine dans les documents d'urbanisme

Cet objectif est très largement repris dans les DOO des SCoT, seul le SCoT des Pays des Hautes Falaises reprenant uniquement dans son PADD les mesures incitatives d'accueil des entreprises.



### Objectif 3-2 : conforter l'armature des agglomérations moyennes - Objectifs

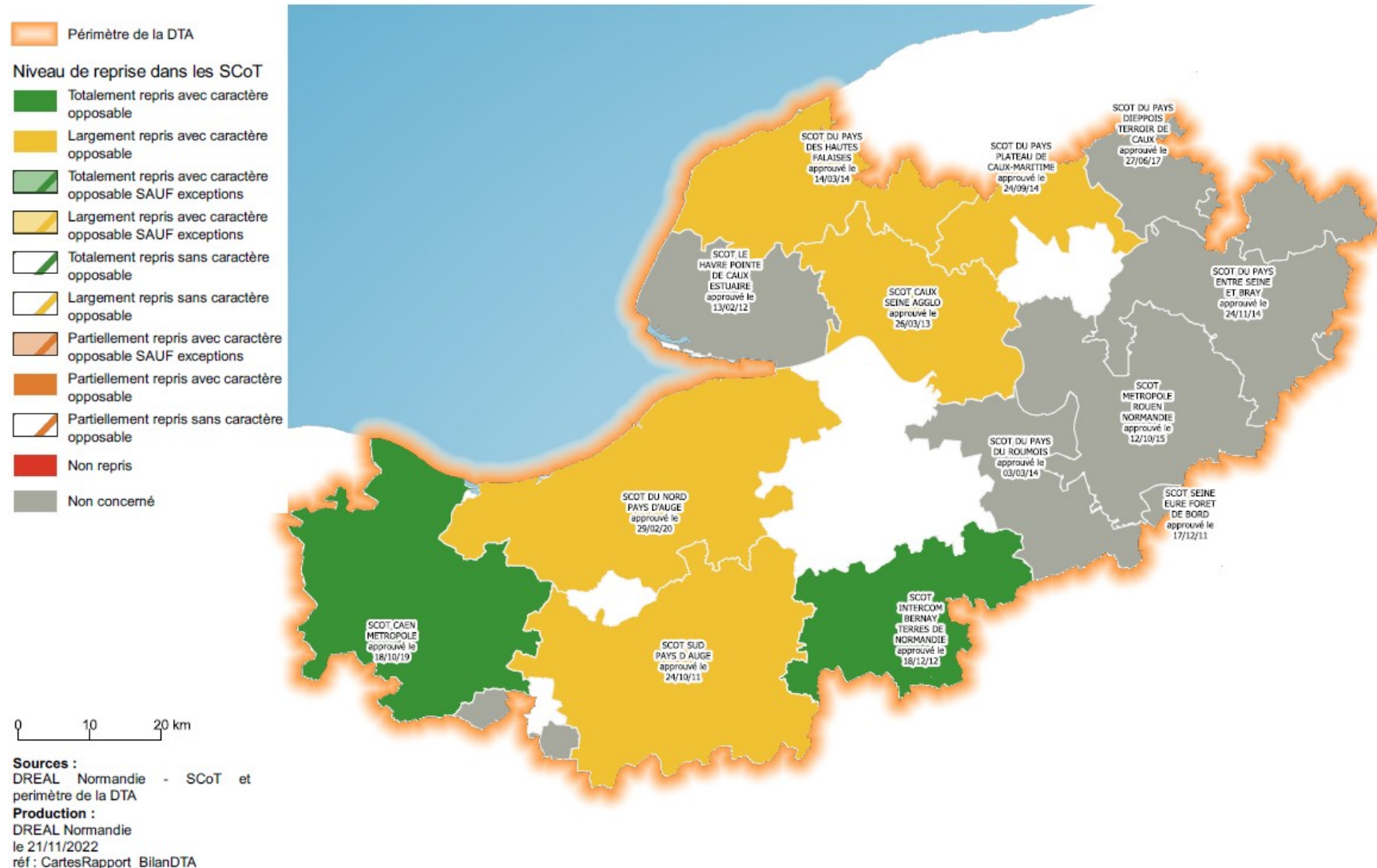




Les orientations en lien avec cet objectif sont également largement reprises dans les DOO des SCoT concernés, seule la volonté de prendre en compte les agglomérations moyennes lors des réflexions sur les infrastructures de transports et l'installation des équipements aux niveaux départemental et régional n'est pas toujours mentionnée.



## Objectif 3-2 : conforter l'armature des agglomérations moyennes - Orientations



Le SRADDET Normand reprend de nombreux objectifs de la DTA en lien avec le renforcement des agglomérations moyennes identifiées par la DTA dans ses propres objectifs et actions, rappelés ici :

- **Objectif 6 : assurer la couverture numérique du territoire**
  - faire du numérique un outil de l'attractivité normande
    - Poursuivre le déploiement progressif du Très Haut Débit dans les meilleurs délais sur l'ensemble du territoire.
  - diminuer les inégalités d'accès au numérique sur le territoire normand
    - irriguer tous les territoires par le Très haut-débit.
- **Objectif 25 : renforcer les fonctions de centralité dans les villes moyennes et bourgs structurants**
  - Développer des incitations dans les projets de territoires à l'installation d'habitants, de commerces, d'entreprises et d'artisans. Soutenir des politiques de mobilité, d'économie durable, de développement du tertiaire, d'accès au numérique, à la culture, aux services et droits sociaux.
  - Maintenir le maillage des centre-bourgs en agissant notamment sur l'adaptation de l'habitat ancien, dont les formes actuelles ne correspondent pas toujours aux besoins des habitants.
- **Objectif 27 : promouvoir les complémentarités entre territoires urbains et ruraux**
  - travailler sur les facteurs communs de « désertification » et d'enclavement des territoires par des approches croisées entre acteurs et décideurs
    - Renforcer les filières de proximité et les liens villes-campagne pour créer des emplois, réduire l'empreinte carbone et développer l'économie circulaire.
- **Objectif 29 : faire évoluer les infrastructures pour conforter le maillage normand**
  - améliorer le réseau des infrastructures ferroviaires existantes
    - poursuivre la modernisation des points d'arrêt et conforter leur rôle,
    - adapter le réseau aux besoins de transports de personnes et de marchandises.
  - assurer la pérennité des infrastructures routières pour un maillage fin des territoires
    - développer l'usage du réseau routier dans un objectif de report modal.

Le SRADDET Normand établit également des règles, avec lesquelles les documents d'urbanisme devront être compatibles. Les règles suivantes concourent à la réalisation de l'objectif 3-2 :

- **Règle n°11** : Privilégier la densification urbaine autour des points d'arrêts des transports collectifs, en lien avec leur niveau de desserte.
- **Règle n°16** : Prioriser l'implantation des activités commerciales, tertiaires et artisanales au sein des centres-villes, des centres bourgs et des centres de quartier.
- **Règle n°17** : Définir les secteurs d'implantation des équipements commerciaux en centre-ville et en périphérie des centralités urbaines et préciser leurs conditions d'installation.
- **Règle n°34** : Structurer des espaces de dialogue inter-SCoT en région - organiser l'inter-territorialité.

## Évolutions prévisibles à moyen terme

Dans l'ensemble, l'objectif 3.2 de la DTA de « conforter l'armature des agglomérations moyennes » est bien repris dans les SCoT concernés, malgré une reprise légèrement moindre du SCoT Hautes Falaises qui ne fait pas mention de mise en place de « formules incitatives d'accueil des entreprises ». Les orientations plus précises liées à cet objectif sont, quant à elles, largement voire totalement reprises selon les SCoT. L'orientation « tenir compte des agglomérations moyennes lors des réflexions et plans régionaux et départementaux relatifs aux infrastructures de transport, aux équipements et aux services » ne fait souvent pas l'objet d'une reprise par les SCoT marqués par la présence d'une agglomération moyenne identifiée par la DTA. Cette « omission » des SCoT peut notamment s'expliquer par le fait qu'il s'agit d'une orientation, impliquant d'autres niveaux administratifs, qui dépasse, de fait, le simple champ d'action d'un SCoT.

Ce premier niveau d'analyse nous permet de constater que les villes moyennes identifiées par la DTA sont effectivement des pôles secondaires qui structurent le territoire. D'un point de vue démographique, les villes moyennes identifiées par la DTA correspondent à la majorité des espaces les plus peuplés du territoire. Par ailleurs, ces villes concentrent également une part significative des emplois du territoire. Si l'évolution démographique et des emplois varie selon l'agglomération moyenne étudiée, ces premiers constats confirment malgré tout leur rôle de pôles résidentiels et économiques. Toutes ne disposent toutefois pas de la même influence sur le territoire : que ce soit du poids de vue démographique ou des emplois, les villes de Ouistreham et Lisieux dans le Calvados (14), de Pont-Audemer et Bernay dans l'Eure (27) et de Lillebonne, Bolbec, Fécamp, d'Yvetot et Barentin dans la Seine-Maritime (76) s'imposent comme des pôles importants du territoire. En termes d'emplois, les villes littorales d'Honfleur et de Deauville se placent également parmi les bassins majeurs du territoire. La place que tiennent les autres agglomérations moyennes au sein du territoire est également notable mais dans une moindre mesure.

Par ailleurs, les villes identifiées par la DTA comme relais de développement complémentaires aux trois grandes agglomérations ne sont pas les seuls espaces qui ressortent de cette analyse. En effet, d'autres villes du territoire se sont imposées aux côtés des villes moyennes de la DTA, que ce soit d'un point de vue démographique ou du nombre d'emplois : on peut notamment citer Mézidon Vallée d'Auge et Saint-Pierre-en-Auge dans le Calvados, Beuzeville et Bourg-Achard dans l'Eure ou encore Rives-En-Seine dans la Seine-Maritime. Ainsi, les agglomérations identifiées par la DTA se partagent les positions dominantes avec des communes en plus grand nombre, dont certains grands centres d'emplois (Sandouville, Port-Jérôme, etc.).

Afin de soutenir le développement des villes moyennes identifiées par la DTA, une desserte en transports collectifs (lignes ferroviaires, voies terrestres) performante doit être assurée sur le territoire. Or, en ce qui concerne les transports, le niveau de desserte varie selon les territoires. Il y a 15 ans, certaines communes identifiées par la DTA bénéficiait déjà d'une offre en transports collectifs satisfaisante (Lisieux, Bernay, etc.) ou, du moins, d'une bonne accessibilité routière (Ouistreham, Dives, Cabourg, etc.). Les inégalités territoriales en matière de mobilité a incité la Région à compenser le déficit en dessertes ferroviaires de certaines villes en développant l'offre en cars. Aujourd'hui l'offre « Services Librement Organisés » (SLO) demeure insuffisante et d'autres services de transports restent encore à développer pour assurer une meilleure complémentarité des modes. Ainsi, malgré la réalisation de certains projets inscrits dans la DTA et une bonne accessibilité en transports de certaines villes (Lisieux, Fécamp, Bolbec ou encore Bernay), la desserte en transports collectifs des villes moyennes du territoire doit encore être renforcée.

Si la DTA n'est aujourd'hui plus opposable, cet objectif a tout de même fait l'objet d'une relative bonne reprise par les SCoT approuvés jusqu'alors. Par ailleurs, le SRADDET a inscrit dans ses objectifs ainsi qu'au travers de quelques règles l'importance de « renforcer les

polarités normandes » pour un maillage plus équilibré du territoire ainsi que la nécessité de « faire évoluer les infrastructures pour conforter le maillage normand », en s'appuyant notamment sur les villes moyennes identifiées par la DTA. La volonté initiale de la DTA de développer le niveau de desserte des villes moyennes afin de renforcer leurs rôles de pôles secondaires est ainsi poursuivie.

Afin d'assurer la réalisation de ces objectifs, les SCoT concernés devront continuer, à leur échelle, de soutenir le développement et la diversification des mobilités. Toutefois, il est à noter le développement du niveau de desserte des villes moyennes dépend de différents facteurs qui vont au-delà des seules reprises dans ces documents d'urbanisme. De fait, la bonne reprise de tous ces objectifs dans le SRADDET, dans les SCoT, et leurs versions révisées ne permet pas à ce stade de l'analyse d'assurer que les territoires parviennent malgré tout à faire évoluer significativement ces niveaux de desserte.

## 5.4 - Objectif 3-5 : améliorer les échanges et les déplacements de personnes

### Analyse de l'évolution des territoires sur la période 2006 - 2021

Dans une volonté d'améliorer les échanges et les déplacements de personnes, la DTA inscrit le développement des différents modes de transports, de façon cohérente et complémentaire, au cœur de ses objectifs. Il s'agit non seulement d'améliorer les déplacements au sein et entre les trois grandes agglomérations du territoire de Caen, Rouen et Le Havre mais également de renforcer les liaisons entre les territoires de la DTA et les territoires environnants, notamment l'Île-de-France.

Au-delà du contexte de la DTA, les arbitrages nationaux ont progressivement conforté le rôle des Régions et des collectivités dans l'organisation des déplacements. Ainsi, la loi du 27 janvier 2014, dite « Loi MAPTAM » (modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles), a réaffirmé la place de la Région en tant que chef de file en matière d'intermodalité. Par ailleurs, si depuis 2002, la Région était gestionnaire des lignes régionales normandes (trains), au 1er janvier 2020, la gestion des lignes Intercités normandes a également été dévolue à la Région Normandie (Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville, Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Granville, Paris-Evreux-Serquigny et Caen-Le Mans-Tours)<sup>40</sup>.

Sous l'impulsion de la loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015, la région s'est vue attribuer, en 2017, la compétence relative à la gestion des transports non-urbains et scolaires, le département n'étant désormais compétent qu'en matière de transport spécial des élèves handicapés.

Enfin, la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, dite loi LOM, parachève la structuration générale de la mobilité sur le territoire en s'attaquant notamment aux « zones blanches », secteur où il n'y avait pas d'Autorité Organisatrice des Transports qui représentaient 77 % des communes et 27 % de la population française<sup>41</sup>, en confiant aux Régions le rôle ; cette loi a de plus élargi le champ des transports et intègre la notion de mobilité.

Ainsi désormais, les mobilités sont à la charge des Autorités Organisatrices de Mobilité, représentées par les métropoles, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération et parfois les communautés de communes sur leurs territoires respectifs ; la Région est l'autorité l'organisatrice de la mobilité régionale (AOMR), compétente pour les services d'intérêt régional - tout service de transport qui dépasse le ressort territorial d'une AOM -, coordinatrice de l'action commune des AOM, et AOM « par substitution » sur un territoire de communauté de communes lorsque celle-ci n'a pas pris la compétence<sup>42</sup>.

40 Observatoire normand des déplacements, Transports collectifs en Normandie 2022, mai 2022.

41 Ibid.

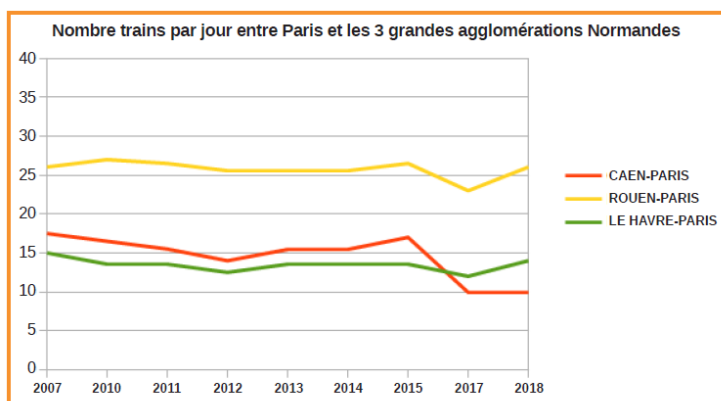
42 Ibid.

- ◆ Améliorer les liaisons entre les territoires de la DTA et les territoires environnants dont l'IDF

### Performances et trafics des transports en commun entre Paris et les trois grandes agglomérations du territoire :

Les trafics routiers, aussi bien « domicile-travail » que touristiques, entre Paris et la Normandie sont importants : d'après l'Observatoire Normand des déplacements 2022, depuis plusieurs années maintenant, les trajets entre Paris et les 3 grandes agglomérations normandes figurent dans le top 10 des liaisons routières « longues distances » de l'offre de « services librement organisés » (SLO) les plus fréquentées de France<sup>43</sup>. En effet, la loi MAPTAM de 2015 ainsi que la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, du 6 août 2015, ont mené à la mise en place d'offres importantes en SLO. Début 2020, les destinations Paris-Rouen, Le Havre-Paris et Caen-Paris, sont classées respectivement en 7<sup>e</sup> (19 trajets quotidiens), 8<sup>e</sup> (13 trajets quotidiens) et 10<sup>e</sup> places (10 trajets quotidiens)<sup>44</sup>.

De par leur proximité, les flux générés entre Rouen et Paris sont très forts. En effet, la distance entre Paris et Rouen est quasiment équivalente à celle entre Caen et Rouen, soit aux alentours de 130 kilomètres. Les villes de Caen et du Havre sont, quant à elle, situées un peu plus loin de la capitale ce qui limite le nombre de liaisons quotidiennes. Pour autant, de manière générale, des flux importants lient Caen et Le Havre à la capitale. D'après une étude menée par la DREAL Normandie, les trois pôles principaux de Normandie ont ainsi un lien plus fort avec Paris qu'entre eux, notamment en termes de desserte ferroviaire<sup>45</sup>.



Entre 2007 et 2018, il y a eu relativement peu d'évolutions concernant l'offre de train entre les trois grandes agglomérations et Paris, hormis une baisse notable de trajets journaliers sur l'itinéraire Caen-Paris entre 2015 et 2017. Toutefois, si cela n'est pas visible sur le graphe ci-contre, il est à noter que la crise sanitaire du Covid-19 a eu un fort impact négatif sur l'offre de trains entre les trois grandes agglomérations depuis 2020. Rouen demeure néanmoins le pôle du territoire le mieux desservi vers et depuis Paris.

En ce qui concerne les liaisons entre les trois pôles normands et Paris, le train est, de façon générale, plus avantageux que les autres moyens de transports. En effet, malgré la présence de l'A13, accès routier principal entre Paris et les trois grandes villes normandes que sont Caen, Rouen et Le Havre, le temps de trajet par la route est plus long. Toutefois, le car reste compétitif pour effectuer les liaisons Paris-Rouen et Paris-Caen avec jusqu'à 15 minutes de temps supplémentaire seulement par rapport au train. Ce constat est plus contrasté concernant les trajets en car

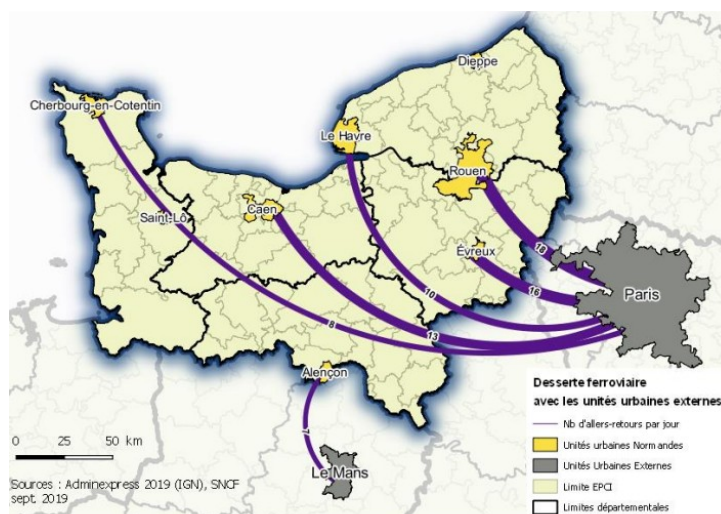


Figure 7 : Offre ferroviaire en lien avec les pôles externes (en aller-retour par jour)  
Réalisation Cerema Normandie-Centre en Normandie 2022, mai 2022.

43 Observatoire normand des déplacements, Transports collectifs en Normandie 2022, mai 2022.

44 Ibid.

45 Dreal Normandie, Relations entre les principaux pôles normands, octobre 2021.

reliant Paris au Havre : l'arrêt systématique à Rouen réduit de fait la performance de la liaison. En conséquence, le temps de trajet en bus est rallongé de 50 minutes par rapport au train<sup>46</sup>.

Concernant les lignes de trains, le délestage de la ligne Paris-Le Havre a été permis par la mise en service en mars 2021 du nouvel itinéraire fret Serqueux - Gisors. Par ailleurs, le projet de longue date de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, va venir renforcer davantage encore la performance des liaisons entre Paris et les pôles normands principaux. Les études préalables à l'enquête publique pour la future liaison LNPN sont en cours, celle-ci étant prévue pour 2025/2026 pour une mise en service des premières sections de la ligne à l'horizon 2035. Par ailleurs, des études sont en cours pour des améliorations des lignes ferroviaires qui seront effectuées avant la réalisation de la LNPN : modification du plan de voirie de Vernon, étude Haute Performance Paris Normandie, etc.

### L'offre de transport en commun entre le territoire de la DTA et les territoires environnants :

Parmi les objectifs de la DTA, visant à améliorer les échanges et les déplacements de personnes, on peut noter celui de renforcer les « liaisons entre le territoire de la DTA et les territoires environnants ».

Cet objectif est notamment lié au fait que les trois grandes agglomérations du territoire constituent des bassins d'emplois importants pour la région et ses alentours. La Métropole Rouen Normandie attire des actifs venant aussi bien de la Seine-Maritime que de l'Eure, du Calvados ou encore de l'Oise ou la Somme<sup>47</sup>. La Communauté Urbaine de Caen la Mer, quant à elle, constitue le deuxième pôle d'activité de la région Normandie. Son influence s'étend à l'ensemble du Calvados, le nord de l'Orne, une partie de la Manche ainsi qu'au deux autres grandes agglomérations du territoire. Enfin, l'agglomération du Havre est également un pôle d'emploi majeur du territoire attirant de nombreux actifs issus principalement de la région normande.

La plupart des pôles secondaires de Normandie identifiés par l'étude de la DREAL Normandie, situés en dehors du périmètre de la DTA, sont à une distance de moins de 100 kilomètres d'un des trois pôles principaux du territoire que sont Caen, Rouen et Le Havre. Seul Alençon et Cherbourg-En-Cotentin, localisés aux limites de la Normandie, sont à une distance un peu plus élevée, respectivement à 107 et 124 kilomètres de Caen (Cf. Figure 4). L'étude y voit ainsi une « potentialité accrue d'organisation des flux ».

Distance entre pôles (en km)	Alençon	Caen	Cherbourg-en-Cotentin	Dieppe	Évreux	Le Havre	Rouen	Saint-Lô
Alençon		107	230	217	133	155	159	177
Caen	107		124	182	159	92	126	73
Cherbourg-en-Cotentin	230	124		305	282	215	249	81
Dieppe	217	182	305		119	112	63	257
Évreux	133	159	282	119		121	61	233
Le Havre	155	92	215	112	121		90	167
Rouen	159	126	249	63	61	90		201
Saint-Lô	177	73	81	257	233	167	201	

Figure 4 : Distancier entre les principales agglomération

Source : OSRM

Grille de lecture : plus la case est rouge plus la distance est proche et le potentiel de déplacements est important, la distance étant un des facteurs d'attractivité d'un pôle.

Le système ferroviaire normand permet de relier les trois grandes agglomérations du territoire de la DTA aux autres pôles secondaires du territoire régional. On peut constater (Cf. Figure 6) un lien important entre Caen et Cherbourg-En-Cotentin. Par ailleurs, l'offre ferroviaire entre Rouen et Dieppe, Caen et Saint-Lô ainsi qu'entre Caen et Évreux est avantageuse puisqu'il s'agit de liaisons directes. En ce qui concerne la ville d'Alençon, la desserte ferroviaire est moins qualitative dans la mesure où seule la liaison Caen-Alençon est valable.

46 Ibid.

47 DREAL Normandie, La mobilité domicile-travail en Normandie : compilation des cartes.

L'étude menée par la DREAL Normandie<sup>48</sup> nous indique de « forts liens entre Rouen et les autres pôles de l'est de la Normandie » quand la ville de Caen est plutôt marquée par des liens forts avec les pôles ouest du territoire.

Enfin, les trois pôles principaux de la Normandie disposent également d'une offre ferroviaire permettant de les relier à d'autres pôles externes à la région, tels que Amiens ou encore Rennes. Ainsi, on peut noter un lien fort entre Rennes et Caen ainsi qu'un flux significatif entre Rouen et Amiens malgré une liaison assez faible.



Figure 6 : Offre ferroviaire entre les pôles normands (en aller-retour par jour)  
Réalisation Cerema Normandie-Centre

### Les nouveautés concernant les itinéraires routiers vers Paris ou vers l'extérieur :

Le territoire de la DTA dispose d'un bon maillage autoroutier avec la présence notamment de l'A29, au nord, ou encore l'A13, principale voie d'accès depuis la région francilienne et de desserte des côtes normandes. L'État a exprimé à travers la DTA une volonté de renforcer ce réseau via la réalisation de diverses infrastructures routières structurantes, notamment la réalisation de l'A150 entre Yvetot et Barentin. Ce dernier projet structurant, mis en service en 2015, facilite la liaison Yvetot-Rouen et permet de créer un deuxième itinéraire entre Rouen et Le Havre ; ce nouveau barreau autoroutier permet essentiellement de fluidifier le trafic poids lourd, allégeant le trafic sur l'itinéraire Le Havre-Rouen existant par l'A 131. La plupart des villes moyennes identifiées par la DTA se situent ainsi à proximité d'autoroutes, à l'exception de Fécamp et Lisieux.

Parmi les projets inscrits dans ce document d'urbanisme, on peut également noter la réalisation et la mise en service de l'A28 en octobre 2005 ainsi que du projet autoroutier de l'A88 entre Falaise et Alençon en 2010, relié au nord à l'agglomération de Caen par la N158. Enfin, la DTA prévoyait « l'amélioration de la qualité des liaisons routières assurant la cohérence régionale entre Rouen et Orléans avec l'aménagement en route express à 2 x 2 voies de la RN154 » : en 2018, la portion du projet A154 entre Nonancourt et Orléans a été déclarée d'utilité publique ; le 16 décembre 2021, le Premier Ministre de l'époque, Jean Castex, a annoncé le lancement de la démarche de mise en concession pour une mise en service de la liaison autoroutière prévue à l'horizon 2030.

- ◆ Améliorer les liaisons au sein du territoire de la DTA, en particulier entre les trois grandes agglomérations

### Liaisons au sein du territoire de la DTA :

Au moment du « suivi-évaluation » de la DTA paru en 2007, les villes moyennes de Barentin et Yvetot, localisées sur la ligne ferroviaire Le Havre-Rouen-Paris, bénéficiaient déjà d'une offre satisfaisante en termes de fréquence de transports en commun, permettant ainsi de maintenir des liens avec les grandes agglomérations du Havre et de Rouen qui favorisent l'attraction de ces dernières. Les communes de Lisieux et Bernay, située sur la ligne Caen-Paris, connaissaient également une bonne desserte en transports en commun. Concernant les transports en commun des autres villes moyennes du territoire, l'offre était moins

48 Dreal Normandie, Relations entre les principaux pôles normands, octobre 2021.



satisfaisante, incitant la population à privilégier l'usage de la voiture. Par ailleurs, les villes de Ouistreham, Dives, Cabourg et Houlgate disposaient également d'une bonne accessibilité routière depuis Caen, diminuant la compétitivité des transports en commun.

Dans son bilan 2022 des transports collectifs, l'Observatoire normand des déplacements indiquait que la région a à charge, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, 130 lignes routières interurbaines qu'elle a à cœur de valoriser afin de renforcer le maillage routier entre les différents territoires (métropoles, villes moyennes, zones rurales, etc.) et de compenser le manque de dessertes ferroviaires de certaines villes. Le déficit d'offre en transports collectifs en zones peu densifiées s'explique par diverses caractéristiques géographiques de ces territoires : d'une part, la dispersion et la faible densité de zones résidentielles et d'équipements obligent à de nombreux détours ; d'autre part, la faible fréquentation des transports en commun limite l'efficacité économique et écologique des lignes. L'ONDE appuie l'importance de maintenir ces lignes en les accompagnant d'autres services de mobilité (covoiturage, autopartage, transports à la demande, etc.) afin d'assurer une meilleure complémentarité entre les modes.

Ainsi, tous les ans, la Région investit 140 millions d'euros dans les services en car. Comme évoqué auparavant, l'offre SLO (Services Librement Organisé) est conséquente en région Normandie mais s'organise principalement pour desservir les trois grandes agglomérations. Ainsi, l'ONDE souligne dans son bilan que « début 2020, hormis Rouen, Le Havre et Caen, seules 8 villes supplémentaires (Cabourg, Deauville, Dieppe, Étretat, Fécamp, Honfleur, Incarville, et Ouistreham) étaient toujours desservies par des opérateurs nationaux ».

Concernant les projets ferroviaires prévus par la DTA entre les villes moyennes, il est à noter le projet d'étude portée par la région Normandie d'une remise en activité des dessertes de Honfleur à partir de Pont-L'Évêque et Pont-Audemer pour des « trains légers » en sauvegardant la possibilité d'une circulation Fret à moyen / long terme. Par ailleurs, la région Normandie a alloué un budget de 2 millions d'euros pour une mise en accessibilité du quai de la gare de Trouville/Deauville. Toutefois, le projet de la DTA de poursuivre la liaison Paris-Deauville jusqu'à Cabourg n'a, pour le moment, pas été réalisé. Enfin, la région a prévu un budget de 625 000 € pour l'étude des projets de Service Express Métropolitain autour de Rouen et Caen.

### Liaisons entre les trois pôles normands :

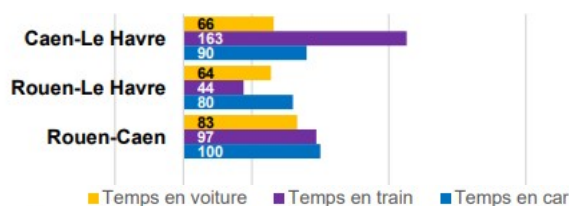


Figure 10 Temps de parcours comparés entre les pôles normands (en minutes)  
Réalisation Cerema Normandie-Centre

Les trois pôles principaux du territoire, Caen, Le Havre et Rouen, disposent d'une localisation stratégique au vu des distances assez faibles qui les séparent : Le Havre est situé à moins de 100 km des deux autres grandes agglomérations et les villes de Caen et Rouen ne sont qu'à moins de 130 km l'une de l'autre (Cf. Figure 4). Il est donc opportun de tirer parti de cette relative proximité géographique en développant une meilleure desserte entre ces trois pôles.

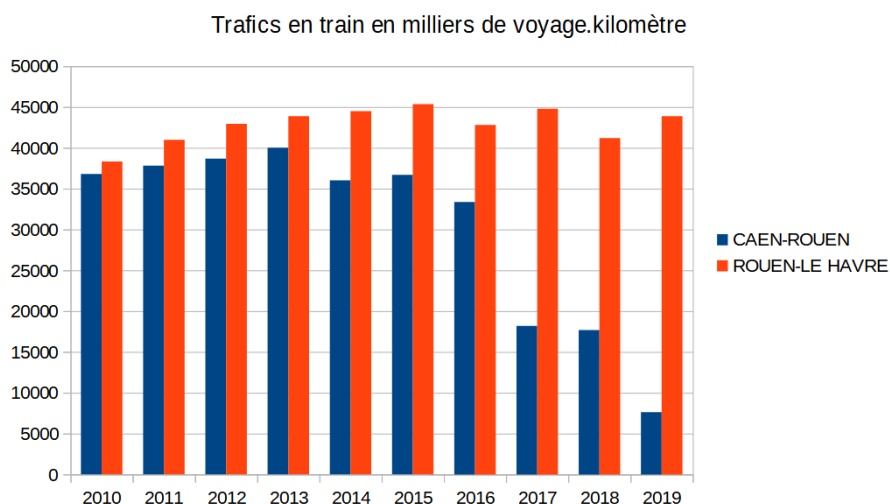
Du point de vue des temps de parcours entre les pôles normands, la voiture reste le mode de transport le plus avantageux, excepté pour le trajet Rouen-Le Havre qui s'effectue plus rapidement en train, en seulement 44 minutes. Ce constat s'explique par la performance de la desserte ferroviaire de la ligne Paris-Rouen-Le Havre. D'après l'étude de la DREAL Normandie, la liaison entre Rouen et Caen est également plutôt satisfaisante grâce à une bonne complémentarité entre les liaisons ferrées et routières assurée par la SNCF et les cars longue distance<sup>49</sup>. Le projet de la nouvelle gare de l'agglomération de Rouen qui sera implantée sur le site de Saint-Sever pourrait venir renforcer la performance de ces liaisons.

49 Dreal Normandie, Relations entre les principaux pôles normands, octobre 2021.

En effet, en s’inscrivant dans le projet d’ampleur de la LNPN, celui-ci permettra de renforcer les capacités actuelles de la gare de Rouen Rive Droite, aujourd’hui arrivée à saturation, tout en renforçant la fiabilité du réseau ferroviaire normand. En ce qui concerne la liaison Caen-Le Havre, l’usage du train n’est pas profitable dans la mesure où aucune ligne directe n’existe entre les deux pôles. En effet, l’estuaire de la Seine demeure un obstacle géographique difficile à franchir. Cette absence de liaison ferrée est ainsi compensée par la mise en place de cars interurbains permettant de relier Caen au Havre en 1h30.

Lorsque l’on étudie le coût relatif aux divers modes de déplacement, l’utilisation du car longue distance est généralement plus avantageux du fait d’une politique tarifaire attrayante. Toutefois, les temps de parcours demeurent relativement élevés en comparaison avec les autres moyens de transport accessibles. De façon globale, la voiture est le mode de transport le moins indiqué en termes de coûts<sup>50</sup>. Pour autant, ce moyen de transport reste fortement utilisé, notamment pour réaliser les trajets Caen-Rouen et Caen-Le Havre : cela s’explique par un coût ressenti moindre et un confort accru pour les usagers.

Concernant les flux entre les 3 plus grandes agglomérations du territoire, la liaison Rouen-Le Havre est celle qui transporte le plus de voyageurs du fait de son volume important et de son temps court. Dans le bilan réalisé en 2007 dans le cadre du dispositif de « suivi-évaluation » de la DTA, il avait été souligné que « les échanges entre les trois agglomérations de Rouen, Le Havre et Caen sont faibles et progressent peu, comparativement aux échanges entre agglomérations de taille comparable (données 1999) ». Aujourd’hui, si le flux Caen-Rouen est plutôt important, celui-ci l’est toujours moins qu’attendu au vu des populations en jeu et de la distance inter pôles. Enfin, comme évoqué précédemment, l’estuaire de la Seine constitue un frein au développement ferroviaire entre Caen et Le Havre<sup>51</sup>.



50 Dreal Normandie, Relations entre les principaux pôles normands, octobre 2021.

51 Ibid.

◆ Améliorer les déplacements au sein des trois aires urbaines

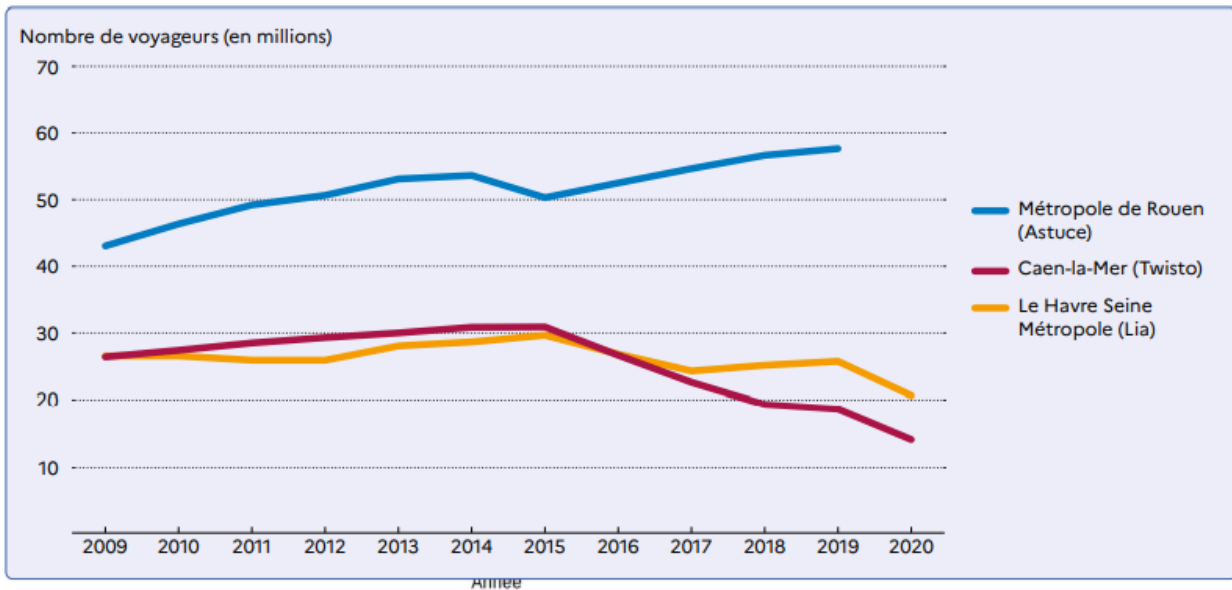
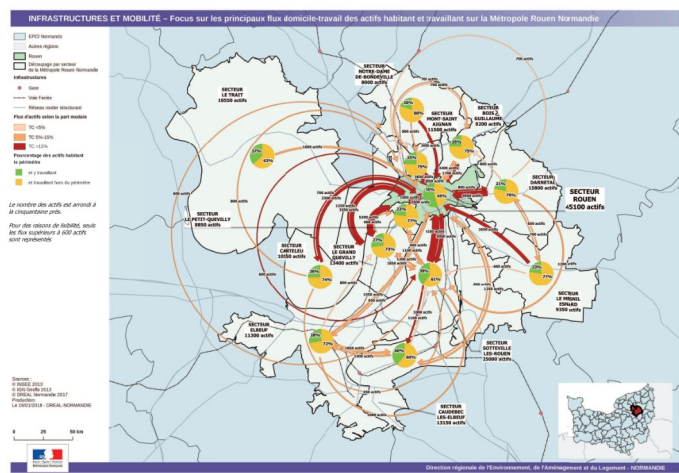


Figure 4 : évolution de l'activité des principaux réseaux de transports collectifs normands. Source : enquête TCU.

La loi LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs<sup>52</sup>) du 30 décembre 1982, puis la loi LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie<sup>53</sup>) de 1996, ont défini l'obligation d'« établissement d'un plan de déplacements urbains [...] dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants », que la loi LOM a ensuite transformé en Plan De Mobilité (PDM), nouveau format en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Les trois agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre se sont ainsi doté d'un Plan de Déplacement Urbains (PDU) respectivement en novembre 2013, décembre 2014 et mars 2013, et leur PDM sont en cours d'élaboration. L'idée est ainsi d'inciter ces agglomérations à relever les défis d'aujourd'hui tout en prenant en compte les enjeux de demain en termes de mobilité : la protection de l'environnement, le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, la réduction du trafic automobile et le développement des transports en commun.

La loi MAPTAM du 27 janvier 2014, qui précise le régime juridique des métropoles de droit commun (dont Rouen fait partie), confirme leurs compétences en matière de transport. Celles-ci ont ainsi reçu la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, de gestionnaire de voirie, de signalisation et de stationnement.

Chacune des trois aires urbaines du territoire dispose d'un réseau de transports urbains qui lui est propre : le réseau Astuce pour la Métropole de Rouen Normandie, Twisto pour la Communauté urbaine de Caen la Mer et LiA pour celle du Havre Seine Métropole. Ces trois réseaux possèdent une ou plusieurs lignes de tramway et de bus notamment permettant d'assurer une bonne desserte sur leur territoire. Si le nombre de voyageurs a considérablement augmenté sur le réseau interne à la Métropole de Rouen entre 2015 et 2020, les réseaux havrais et caennaise ont, quant à eux, connu une baisse de fréquentation sur la même période.

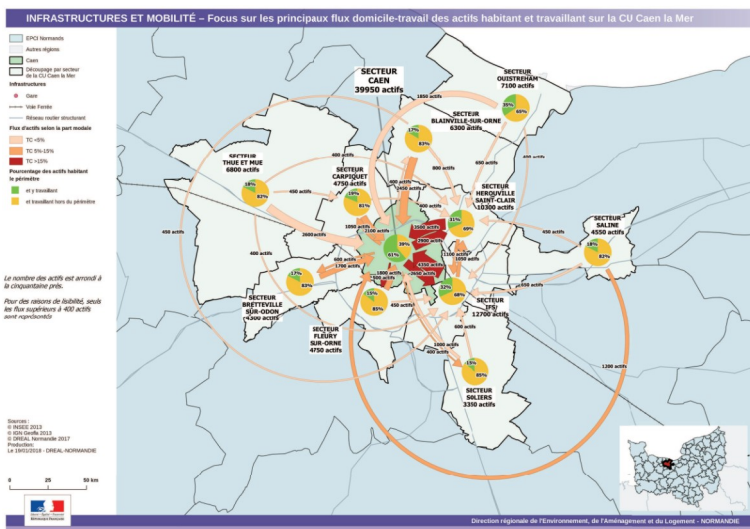
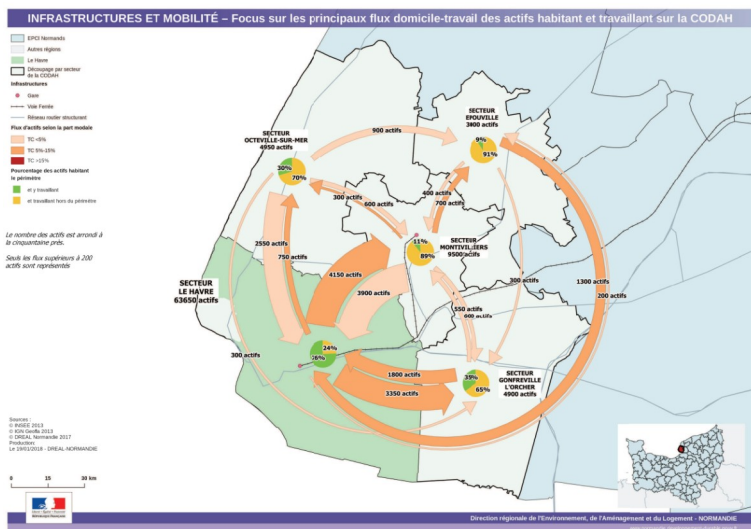


52 L. n°82-1153, 30 décembre 1982, d'orientation des transports intérieurs.

53 L. n°96-1236, 30 décembre 1996, sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, NOR : ENVX9500163L.

Au sein de la Métropole Rouen Normandie, les transports en commun représentent 15 % des trafics domicile-travail interne. Pour ce même motif, la part modale de la marche représente 10 % des déplacements et l'utilisation des véhicules personnels s'élèvent à près de 70 %. Concernant les transports en commun, le tramway de la métropole a fait l'objet de nouveaux aménagements ces dernières années (stations, centre de maintenance, Pont Jeanne d'Arc, etc.) afin d'accueillir des rames à capacité de transport de voyageurs plus importante.

Toutefois, il est à noter que l'ensemble du territoire de la métropole ne bénéficie pas d'une bonne desserte : seules 63 des 71 communes de l'EPCI sont desservies par le réseau de transport urbain. Ainsi, on constate une forte disparité entre les différents secteurs du territoire : d'une part, le centre-ville de Rouen bénéficie des principales lignes du réseau (tramway, TEOR, etc.) quand, d'autre part, les zones rurales sont, pour la grande majorité, uniquement desservies par le service de transport à la demande Fil'Or<sup>54</sup>.



Avec son réseau de transport urbain Twisto, composé de lignes de bus et de tramway desservant l'ensemble de son territoire, l'utilisation des transports en commun, au sein de la Communauté urbaine de Caen la Mer, pour effectuer des trajets domicile-travail s'élève à 11 % des déplacements totaux. Le territoire de la communauté urbaine du Havre, en ce qui le concerne, est marqué par une ligne de train, la Lézarde Express Régionale (LER) qui s'ajoute aux lignes de bus et de tramway, dont la première ligne a été mise en service le 12 décembre 2012. Ces aménagements doivent permettre de faire face à des situations récurrentes de saturation. Son réseau de transport urbain dessert ainsi 50 des 54 communes du territoire, incluant notamment les principaux pôles résidentiels et d'emplois. La part modale des transports en commun pour les flux internes à l'EPCI atteint ainsi 13 %<sup>55</sup>.

Concernant les infrastructures routières, parmi les projets de contournement des 3 agglomérations inscrits à la DTA, seule la rocade Nord du Havre a été réalisée ; les études et les démarches de mise en concession concernant le contournement autoroutier est de Rouen sont largement engagées, avec une mise en service souhaitée à l'horizon 2030, et les études d'opportunité pour le contournement Sud de Caen devraient être lancées prochainement.

54 Observatoire normand des déplacements, Transports collectifs en Normandie 2022, mai 2022.

55 Ibid.

Les tableaux suivants récapitulent l'état d'avancement des projets d'infrastructures cités par la DTA :

Infrastructures DTA		État	Déplacements entre le territoire DTA et l'extérieur dont Paris	Liaison entre les 3 agglomérations de Caen, Rouen et le Havre	Déplacements au sein du territoire DTA, avec les agglomérations moyennes
Ferroviaires	Renforcement des capacités et de la performance entre Paris et les deux régions, pour le fret et les voyageurs	Les études préalables à l'enquête publique pour la future liaison Paris-Normandie LNPN sont en cours (étape 2 – études d'esquisses de tracés (APS), prévisions trafics, socio-économiques), celle-ci étant prévue pour 2025/2026 pour une mise en service des premières sections de la ligne à l'horizon 2035. Par ailleurs, des études sont en cours pour des améliorations antérieures à la LNPN : modification du plan de voie de Vernon, étude Haute Performance Paris Normandie.	X	X	
	Amélioration de la liaison Rouen/Caen sur volets transit et cadencement (études d'opportunité pour financement d'amélioration niveau de service, notamment nouvelles sections comme Montfort-sur-Risle – Lisieux)	Non réalisé, mais la capacité devrait pouvoir être augmentée suite à la LNPN. Des études visant à la pérennisation de l'infrastructure sont en cours.		X	X
	Poursuite jusqu'à Cabourg de la liaison Paris/Deauville	Non réalisé	X		X
	Étude et réalisation des liaisons périurbaines des 3 grandes agglomérations :	Lancement programmé en 2022 des études dans le cadre du SEM des étoiles ferroviaires rouennaise et caennaise			
	Barentin-Saint – Aubin-les-Elbeuf	En service		X	X
	Le Havre – Rolleville vers Fécamp	Non réalisé, mais autre projet de la communauté urbaine est en cours : Projet de tramway sur ancienne ligne RFN jusqu'à Montivilliers		X	X
	Lisieux – Caen – Bayeux – Saint-Lô	En service	X	X	X
	Étude, réalisation et remise en activité des dessertes de Honfleur à partir de Pont-l'Évêque et Pont-Audemer	Non réalisé, mais projet d'étude portée par la région Normandie pour desserte « train léger » en sauvegardant la possibilité d'une circulation Fret à moyen / long terme.			X

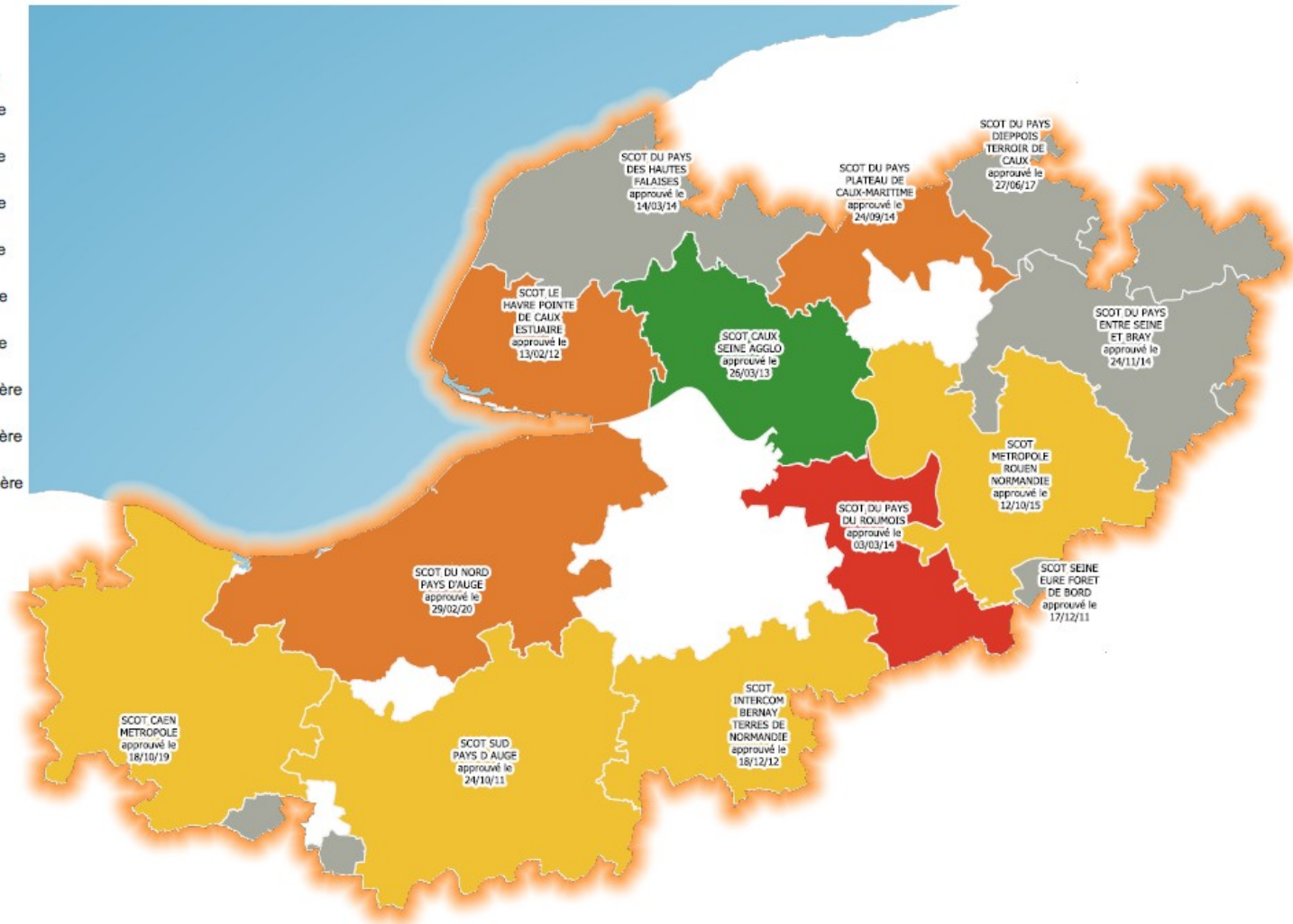
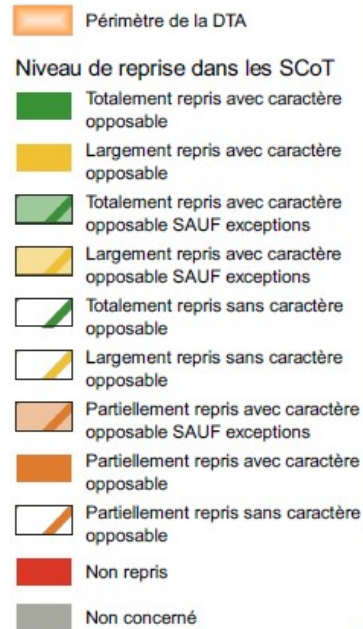
Infrastructures DTA		État	Déplacements entre le territoire DTA et l'extérieur dont Paris	Liaison entre les 3 agglomérations de Caen, Rouen et le Havre	Déplacements au sein du territoire DTA, avec les agglomérations moyennes
Routières	Contournement Caen par le Sud	Non réalisé. Lettre de commande en 2021 pour lancement des études d'opportunité.		X	
	Contournement Est de Rouen	Projet déclaré d'utilité publique en 2017. Lancement de la démarche de mise en concession annoncée par le premier ministre le 15/12/2021. Lancement de l'avis d'appel public à candidatures pour le choix d'un concessionnaire le 02/02/2022. Mise en service prévue à l'horizon 2030.		X	
	Barreau reliant le contournement Est de Rouen et autoroute A13/RN154	Projet inclus dans le projet de contournement Est de Rouen.	X	X	
	Rocade Nord du Havre jusqu'à aéroport Octeville	Projet réalisé et mis en service en 2012		X	
	Grand contournement Ouest de Rouen (liaison A28 et A150, inscription au CIADT transport du 18/12/2003)	Non réalisé	X		X
	Bouclage de la rocade Nord (Rouen)	Non réalisé		X	
	Réalisation de l'A28 entre Rouen et Alençon	Projet réalisé et mis en service	X		X
	Réalisation de l'A88 entre Caen, Falaise et Alençon	Projet réalisé et mis en service entre Falaise et Alençon	X		
	réalisation RN154 entre Rouen et Orléans	Projet A154-A12 entre Nonancourt et Orléans déclaré d'utilité publique en 2018. Lancement de la démarche de mise en concession annoncée par le premier ministre le 16/12/2021. Mise en service prévue à l'horizon 2030.	X		
	Achèvement A150 entre Rouen et A29	Projet réalisé et mis en service		X	X
	Permettre aménagements lourds sur réseau principal pour adaptation à la croissance du trafic et amélioration de la sécurité				
	Amélioration des accès du pont de Tancarville (Déplacement des barrières de péage de la tête Nord à la tête Sud du pont et le dénivellement des points d'échanges entre la RN 182 et l'A131 pour améliorer la sécurité des usagers, la fluidité du trafic et l'insertion de l'ouvrage dans son environnement)	Travaux achevés fin 2016		X	X
	Accès définitifs du Pont Flaubert à Rouen rive gauche	Enquête publique et travaux lancés en 2017, (voiries anticipées, bassin Madagascar). Le marché principal de travaux est en phase de préparation. Mise en service prévue en 2025.		X	



Les orientations relatives aux infrastructures ferroviaires concernant cet objectif sont diversement reprises, la liaison Rouen-Caen et les itinéraires fret étant souvent non mentionnées dans les DOO et même PADD.



## Objectif 3-5 : améliorer les échanges et les déplacements de personnes - Orientations infrastructures ferroviaires



**Sources :**  
DREAL Normandie - SCoT et périmètre de la DTA

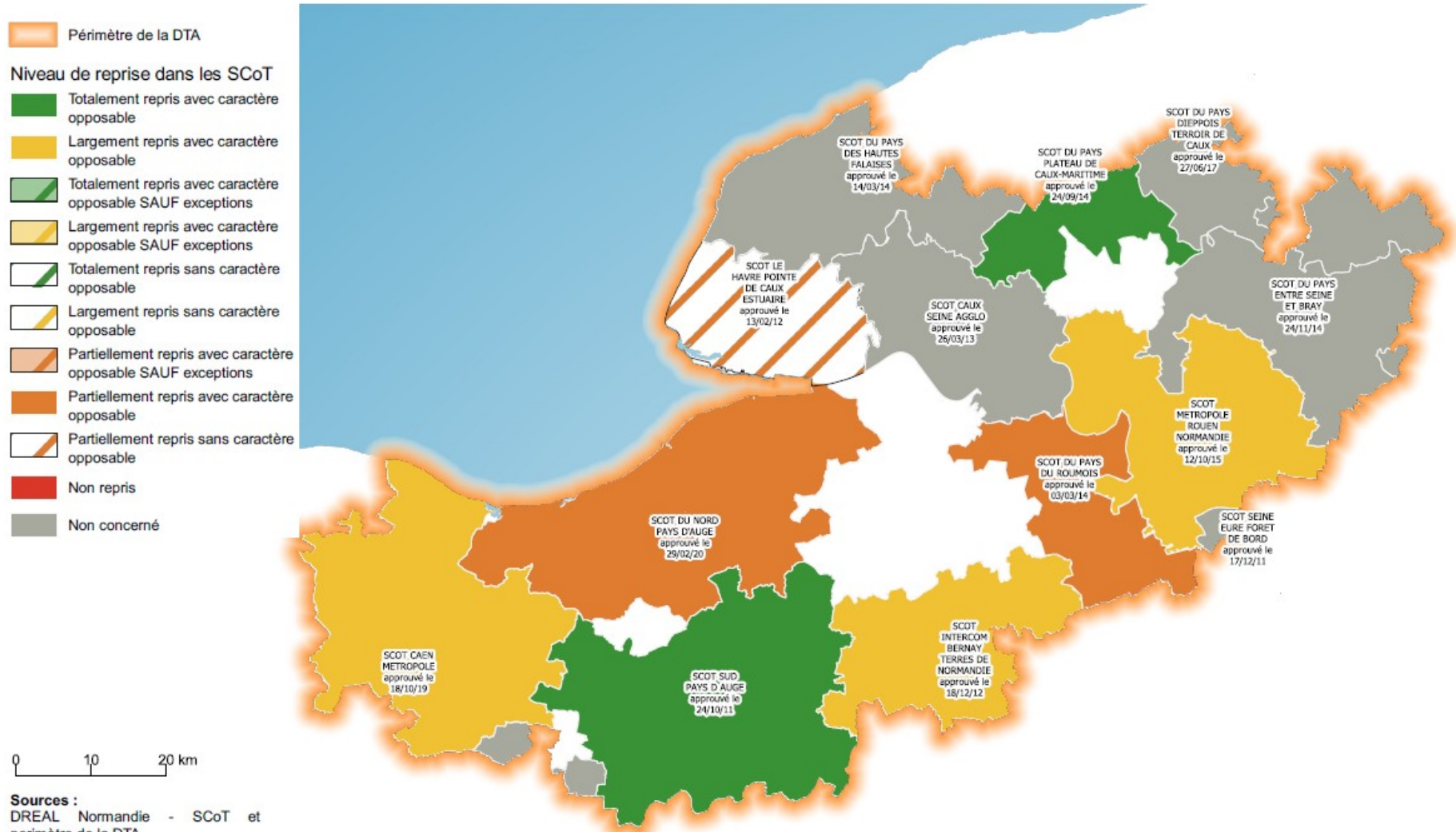
**Production :**  
DREAL Normandie  
le 21/11/2022  
réf : CartesRapport\_BilanDTA



Les orientations relatives aux infrastructures routières concernant cet objectif sont également diversement reprises, plusieurs projets locaux de contournement ou barreaux routiers ne sont pas mentionnés.



## Objectif 3-5 : améliorer les échanges et les déplacements de personnes - Orientations infrastructures routières



0 10 20 km

**Sources :**  
DREAL Normandie - SCoT et périmètre de la DTA  
**Production :**  
DREAL Normandie  
le 21/11/2022  
réf : CartesRapport\_BilanDTA

Le SRADDET Normand reprend de nombreux objectifs de la DTA en lien avec l'amélioration des échanges et des déplacements de personnes dans ses propres objectifs et actions, rappelés ici :

- **Objectif 8 : déployer le projet de développement durable de la vallée de la seine**
  - accompagner la montée en puissance du projet de développement de la vallée de la seine
    - Investir dans les liens multimodaux manquants dans les infrastructures structurantes,
    - Améliorer la performance des moyens de transport et les mobilités durables.
- **Objectif 13 : mettre en place des outils spécifiques d'aménagement durable pour les « franges franciliennes »**
  - limiter l'impact environnemental des mobilités pendulaires
    - Améliorer l'offre ferroviaire,
    - Encourager la mise en place de services de rabattement vers les gares,
    - Favoriser la création ou le développement de transports collectifs pour se rendre en gare,
    - Répondre aux contraintes spécifiques de mobilité liées à l'habitat diffus.
- **Objectif 22 : renforcer le réseau routier normand et sa connexion au réseau national et international**
  - faciliter la réalisation des grands projets d'infrastructures
    - les projets de contournement Sud de Caen et celui de l'Est de Rouen, qui constituent des projets majeurs pour la région avec pour objectif non seulement de décongestionner les agglomérations concernées en reportant les trafics sur des axes péri-urbains dédiés mais aussi de limiter les impacts liés au trafic interrégional et international transitant par la Normandie.
  - définir les itinéraires routiers d'intérêt régional
    - Les itinéraires structurants considérés comme itinéraires routiers d'intérêt régional,
    - Les itinéraires ciblés dont l'aménagement permettra des rapports de trafic vers des itinéraires structurants.
- **Objectif 29 : faire évoluer les infrastructures pour conforter le maillage normand**
  - améliorer le réseau des infrastructures ferroviaires existantes.
- **Objectif 42 : améliorer l'offre de mobilité**
  - proposer une offre fiable
    - Une fréquence suffisante pour inciter à l'utilisation des transports en commun,
    - La mise en œuvre de conditions permettant d'assurer la ponctualité et la régularité du service, notamment par le développement de transports en site propre.

Le SRADDET Normand établit également des règles, avec lesquelles les documents d'urbanisme devront être compatibles. Les règles suivantes concourent à la réalisation de l'objectif 3-2 :

- **Règle n°6** : Veiller à la cohérence des projets d'infrastructures et espaces à vocation logistique avec l'ensemble de la chaîne logistique et son maillage territorial et régional, ainsi qu'avec les enjeux de report modal du transport de marchandises.
- **Règle n°8** : Contribuer à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes, renforcer le maillage territorial et favoriser l'intermodalité par le développement d'infrastructures, d'équipements et de services cyclables.
- **Règle n°9** : Organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activités économiques par un ou plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme.

- **Règle n°13** : Définir et formuler des objectifs de rabattement en transports collectifs et modes actifs vers les gares ou Pôles d'Échanges Multimodaux et permettre l'organisation de lieux de correspondance entre réseaux afin de fluidifier le parcours des voyageurs en lien avec le niveau de desserte en transports collectifs.

## **Evolutions prévisibles à moyen terme**

L'amélioration des échanges et des déplacements de personnes prévue par l'objectif 3.5 de la DTA est une thématique phare globalement bien reprise par les SCoT du territoire, à l'exception de quelques SCoT dont le niveau de reprise est plus partiel, notamment le SCoT Pays du Roumois concernant les transports ferroviaires. Les orientations auxquelles renvoie l'objectif 3.5 sont, quant à elles, plus ou moins bien reprises selon les thématiques :

- Transports ferroviaires : Le niveau de reprise des orientations liées au développement des lignes de chemin de fer fluctue d'un SCoT à un autre, allant d'une reprise totale à aucune reprise en passant par des reprises plus partielles. Ni le SCoT Métropole Rouen Normandie ni le SCoT Nord Pays d'Auge ne font ainsi évocation de la liaison Rouen-Caen. Ce dernier ne mentionne pas non plus de projet permettant la poursuite de la ligne Paris/Deauville jusqu'à Cabourg.
- Transports routiers : L'amélioration de la desserte routière du territoire est également un élément clé des orientations de la DTA. Pour autant, le niveau de reprise de cette thématique varie, certains projets routiers du document d'urbanisme n'étant parfois pas mentionnés par les SCoT concernés.
- Transports aériens : Ce moyen de transports n'est que peu évoqué par les SCoT marqués par la présence d'un aéroport. Seul le SCoT du Havre Pointe de Caux Estuaire assure un bon niveau de reprise de l'objectif d'optimiser la desserte du territoire en étudiant et envisageant la coopération des 4 aéroports ou le regroupement des services.

L'objectif 3.5 de la DTA invite à développer la desserte du territoire, que ce sont les liaisons ou les échanges, à une triple échelle :

- améliorer les liaisons entre les territoires de la DTA et les territoires environnants, dont l'Île-de-France,
- Améliorer les liaisons au sein du territoire de la DTA, en particulier entre les trois grandes agglomérations,
- Améliorer les déplacements au sein des trois aires urbaines du territoire.

Concernant ce premier point, le rayonnement métropolitain des trois grandes agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre est renforcé par les liens forts en termes de dessertes routières et ferroviaires qu'elles entretiennent toujours avec la région parisienne, malgré des flux plus faibles en 2020 du fait de la crise sanitaire du Covid-19. De plus, la performance et les trafics des transports en commun entre Paris et les trois grandes agglomérations du territoire de la DTA devraient être améliorés par la réalisation de la LNPN.

Par ailleurs, les trois grandes agglomérations du territoire disposent d'une influence importante au sein de la région Normandie et même au-delà. L'offre ferroviaire du territoire permet aussi bien de relier les villes Caen, Rouen et Le Havre aux pôles secondaires de Normandie, tous situés à une relative faible distance d'au moins une d'entre elles, qu'à des pôles externes à la région, tels que Amiens ou encore Rennes.

Enfin, en ce qui concerne les itinéraires routiers vers l'extérieur du territoire de la DTA, plusieurs projets, tels que l'A150 ou encore l'A28, permettant d'améliorer la desserte routière ont déjà été réalisés. D'autres n'ont pas été réalisés ou sont en cours de travaux (par exemple, les accès définitifs du Pont Flaubert à Rouen rive gauche).

Au sujet des liaisons internes au territoire de la DTA, le niveau de desserte varie selon les secteurs. Il y a 15 ans, certaines communes identifiées par la DTA bénéficiaient déjà d'une offre en transports collectifs satisfaisante (Lisieux, Bernay, etc.) ou, du moins, d'une bonne accessibilité routière (Ouistreham, Dives, Cabourg, etc.). Les inégalités territoriales en matière de mobilité a incité la Région à compenser le déficit en dessertes ferroviaires de certaines villes en développant l'offre en cars. Aujourd'hui l'offre SLO demeure insuffisante et

d'autres services de transports restent encore à développer pour assurer une meilleure complémentarité des modes. Ainsi, malgré la réalisation de certains projets inscrits dans la DTA et une bonne accessibilité en transports de certaines villes (Lisieux, Fécamp, Bolbec ou encore Bernay), la desserte en transports collectifs des villes moyennes du territoire doit encore être renforcée.

L'amélioration des liaisons au sein du territoire de la DTA passe également par le renforcement de la performance des transports et des flux entre les trois pôles majeurs du territoire de la DTA. Si ces trois aires d'attraction sont marquées par une certaine proximité géographique, les flux et la performance des transports sont fluctuants selon les liaisons et les modes de transports. Les villes de Rouen et Le Havre sont bien desservies entre elles ; il s'agit ainsi de la liaison la plus importante en termes de flux. Si la liaison entre Rouen et Caen est également plutôt satisfaisante, le flux relativement important demeure plus faible qu'attendu. Enfin, aucune ligne directe ne permet de relier Caen au Havre du fait de la barrière géographique de l'estuaire de la Seine. La route est donc le moyen d'accès le plus indiqué pour effectuer le trajet.

Enfin, l'amélioration des échanges et des déplacements de personnes devait également être réalisé au sein des trois grandes aires urbaines du territoire, Caen, Rouen et Le Havre. Toutes disposent d'un réseau de transport permettant d'assurer, dans l'ensemble, une bonne desserte sur leur territoire. Toutefois, au sein de la Métropole Rouen Normandie notamment, des disparités relatives à la mobilité entre les territoires subsistent. Ainsi, les aménagements prévus sur les réseaux de transports urbains des grandes agglomérations devraient être poursuivis afin d'améliorer et de fluidifier encore davantage les lignes de transports collectifs.

En conclusion, si l'esprit de l'objectif 3.5 de la DTA a été, dans l'ensemble, bien retranscrit dans les SCoT du territoire, plusieurs orientations précises sont parfois absentes de certains documents. À l'issue de ce premier niveau d'analyse, il semble donc nécessaire d'adresser un point de vigilance sur la bonne poursuite de tous les projets inscrits dans cet objectif maintenant que la DTA n'est plus opposable aux documents d'urbanisme inférieurs. En effet, lors de la révision des SCoT, la reprise effective de tous les projets inscrits dans la DTA n'est pas garantie. Si certains ont aujourd'hui été réalisés, d'autres, dont certains de longue date, attendent encore de faire l'objet d'une concrétisation et nécessitent, de fait, un soutien des différentes échelles territoriales : c'est notamment le cas de la LNPN, projet issu de réflexions stratégiques anciennes dont la mise en service n'est prévu qu'à l'horizon 2035.

Via son objectif 29 notamment (« faire évoluer les infrastructures pour conforter le maillage normand »), le SRADDET soutient le développement des infrastructures permettant de conforter le maillage normand. Toutefois, il n'existe qu'un lien de prise en compte, non pas de compatibilité, entre cet objectif et les documents inférieurs. Ainsi, afin d'assurer la pleine réalisation de cet objectif, les SCoT concernés devront continuer de s'engager, à leur échelle, à soutenir le développement et la diversification des mobilités. Enfin, les enjeux de mobilité dépassent la seule compétence des SCoT ; une bonne reprise de cet objectif dans le SRADDET, dans les SCoT, et leurs versions révisées ne permet donc pas à ce stade de l'analyse d'assurer que les territoires parviennent malgré tout à développer significativement les mobilités en leur sein.

## **6 – Objectifs proposés pour des investigations complémentaires**

Comme précisé dans la méthodologie, le bilan réalisé pour cette étude a été établi à partir d'informations sur la reprise des éléments de la DTA dans les SCoT et le SRADDET ainsi que de données issues du dispositif déjà existant de suivi-évaluation de la DTA.

De part sa conception, ce travail de bilan comporte certaines limites car le champ d'investigation a été volontairement limité pour répondre à une préoccupation opérationnelle. Ce travail a permis de classer les objectifs de la DTA sous les catégories « sécurisés » ou « à risque de non atteinte » selon les tendances qui ont pu être dégagées des informations à disposition, ou encore sous la catégorie « au développement indéterminé » lorsqu'il n'a pas été possible de conclure en l'état des informations.

La méthodologie utilisée prévoit que soit proposés des objectifs sur lesquels mener des investigations complémentaires, qui permettront d'approfondir les réflexions en élargissant le champ d'analyse afin d'identifier des tendances d'évolution et des leviers et/ou des freins à l'atteinte d'objectifs.

Ce chapitre présente la liste des objectifs sur lesquels mener des investigations complémentaires proposée par l'équipe-projet, qui a retenu, parmi ceux nécessitant de informations complémentaires, les objectifs représentant un enjeu actuel.

### **Liste des objectifs proposés pour des investigations complémentaires**

- Objectifs au développement indéterminé
  - **Objectif 1-1** : poursuivre la politique d'équipement des ports – Ports du Havre et de Rouen
  - **Objectif 2-2** : mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie
- Objectifs à risque de non atteinte
  - **Objectif 1-3** : améliorer la desserte portuaire
  - **Objectif 2-1** : préserver les infrastructures naturelles et les ressources halieutiques de l'estuaire de la seine
- Objectifs sécurisés
  - **Objectif 3-3** : organiser le développement et ménager l'espace dans les secteurs littoraux et proches du littoral (il est proposé d'approfondir les réflexions concernant cet objectif classé parmi les « objectifs sécurisés » uniquement dans le cas où l'éventualité de l'abrogation de la DTA estuaire de la Seine serait étudiée ; en effet, la DTA est toujours aujourd'hui au cœur du dispositif d'application des modalités de la loi Littoral sur son territoire, et bien que celle-ci sera évidemment toujours applicable dans le cas d'une abrogation de la DTA, il semble important d'anticiper les éventuelles modifications de son application concrète dues à l'évolution de son portage juridique.)

Les objectifs suivants n'ont pas été proposés pour des investigations complémentaires, bien que classés parmi les catégories « à risque de non atteinte » ou « au développement indéterminé » :

- « Objectif 1-4 : intensifier les activités logistiques sur les deux rives de la seine », car les prérogatives portées par la DTA ne paraissent plus répondre aux enjeux actuels des questions logistiques sur le territoire, dont le cadrage reviendra dorénavant au Schéma de Cohérence Logistique Régional Normand en cours d'élaboration ;
- « Objectif 3-2 : conforter l'armature des agglomérations moyennes », car ici aussi, les territoires ont développé leur propre vision du maillage d'agglomérations basé sur leurs besoins, qui correspond en grande partie mais pas exactement à celui défini par la DTA ;
- « Objectif 3-5 : améliorer les échanges et les déplacements de personnes », car les questions de mobilité relèvent grandement d'autres politiques et dispositifs autres que du seul urbanisme, qui ne représente pas un levier suffisant pour impulser seul les projets.



---

**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement de Normandie**

Cité administrative – 2 rue Saint Sever - BP 86002 – 76032 ROUEN cedex  
Tél : 02 78 26 19 00

[www.normandie.developpement-durable.gouv.fr](http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr)