

***enquête publique sur le projet de directive territoriale
d'aménagement de l'estuaire de la SEINE***

**ordonnances des TA de ROUEN et CAEN
des 28/04 et 25/06/03**

arrêté inter-préfectoral des 8, 15 et 22/07/03

22/09/03 au 7/11/03

Rapport et avis de la Commission d'enquête

enquête publique sur le projet de directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la SEINE

**ordonnances des TA de ROUEN et CAEN
des 28/04 et 25/06/03**

arrêté inter-préfectoral des 8, 15 et 22/07/03

22/09/03 au 7/11/03

Rapport et avis de la Commission d'enquête

Sommaire

Rapport de la Commission

1. le présent préambule
2. l'organisation de l'enquête
3. la présentation du projet soumis aux enquêtes publiques
4. la présentation des observations formulées par le public

avis de la Commission

1. l'analyse ou l'avis de la Commission d'enquête sur les observations formulées pendant l'enquête
2. les conclusions motivées de la Commission d'enquête sur le projet présenté

annexes

- les registres d'enquête
- les courriers transmis à la Commission en cours d'enquête (ils sont annexés aux registres et / ou joints au présent rapport)
- les ordonnances de Messieurs les Présidents des Tribunaux Administratifs de ROUEN et de CAEN
- l'arrêté inter-préfectoral prescrivant l'enquête
- une réduction de l'exposition organisée pendant l'enquête
- les questions posées par la Commission aux auteurs de la DTA par courriel du 30/11/03
- la réponse remis lors de la réunion du 17/12/03
- les références des insertions faites dans la presse
- les autres mesures de publicité

enquête publique sur le projet de directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la SEINE

**ordonnances des TA de ROUEN et CAEN
des 28/04 et 25/06/03**

arrêté inter-préfectoral des 8, 15 et 22/07/03

22/09/03 au 7/11/03

Rapport d'enquête

1. Préambule

La Commission d'enquête soussignée, *Messieurs FLIPO, FAURE, HOUSSIER, LE JEMTEL, BAYEUL, HUILLE, BLANLUET*, désignée par ordonnances de Messieurs les Présidents des tribunaux administratifs de ROUEN et CAEN des 28/04 et 25/06/03 mises en œuvre par arrêté inter-préfectoral signé les 8, 15 et 22/07/03 afin de mener du 22/09/03 au 7/11/03 une enquête publique, déclare :

* avoir coté et paraphé les 69 registres d'enquête afin qu'ils puissent être mis à la disposition du public dès le début de l'enquête,

* avoir assuré les permanences conformément au calendrier présenté dans l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'enquête,

* avoir procédé à l'examen du dossier soumis à l'enquête et avoir reconnu les lieux et ses environs,

* avoir procédé à des consultations auprès des services compétents pour avoir une bonne connaissance du contexte (DDE, DRE, PAH, PAR, SGAR, associations de défense de l'environnement...),

* avoir vérifié l'exécution des mesures de publicité suivantes :

- affichage en Mairie de permanence, dans les 15 premiers jours avant l'enquête par sondage aléatoire puis sur les lieux d'enquête les jours de permanence ;
- insertions dans la presse ;
- exposition itinérante organisée par la DDE.

* avoir produit le présent rapport en toute indépendance.

Le rapport se décompose en 4 parties :

- 1. le présent préambule,
- 2. l'organisation de l'enquête,
- 3. la présentation du projet soumis aux enquêtes publiques,
- 4. la présentation des observations formulées par le public.

Sont joints à l'exemplaire original du présent rapport :

- les registres d'enquête
- les courriers transmis à la Commission en cours d'enquête (ils sont annexés aux registres et / ou joints au présent rapport)
- les ordonnances de Messieurs les Présidents des Tribunaux Administratifs de ROUEN et de CAEN
- l'arrêté inter-préfectoral prescrivant l'enquête
- une réduction de l'exposition organisée pendant l'enquête
- les questions posées par la Commission aux auteurs de la DTA par courriel du 30/11/03
- la réponse remise lors de la réunion du 17/12/03
- les références des insertions faites dans la presse
- les autres mesures de publicité

Enfin, un document présentant les conclusions motivées de la Commission accompagne le présent rapport avec :

- 1. l'analyse ou l'avis de la Commission d'enquête sur les observations formulées pendant l'enquête,
- 2. les conclusions motivées de la Commission d'enquête sur le projet présenté.

2. l'organisation de l'Enquête

L'enquête s'est déroulée de façon satisfaisante.

L'accueil aux lieux d'enquête a été généralement convivial et les locaux mis à la disposition de la Commission d'enquête pendant les permanences étaient en général adaptés à la réception du public.

Dans de rares cas, plus particulièrement dans les mairies de grandes communes, la venue du Commissaire de permanence n'était pas attendue. La recherche du dossier et du registre a été parfois laborieuse .

Il s'agissait d'une enquête publique sur la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) de l'Estuaire de la SEINE.

Le dossier était constitué :

- de l'arrêté d'ouverture d'enquête,
- du dossier de la DTA proprement dit,
- des réponses des personnes publiques associées.

Il a été complété en cours d'enquête par :

- un courrier de la DDE du 16/09/03 transmettant les insertions faites dans la presse 15 jours avant le démarrage de l'enquête,
- un courrier de la DDE du 22/09/03 transmettant l'avis de la commune de VARAVILLE du 26/04/03,
- un courrier de la DDE du 3/10/03 transmettant les insertions faites dans la presse dans les 8 premiers jours de l'enquête.

La DDE a assuré l'organisation matérielle de l'enquête au côté de la Commission. Après plusieurs réunions préparatoires (les 4&17/06 puis le 17/09/03), le calendrier des opérations et les modalités de récupération des registres ont été fixés.

La Commission d'enquête a pu élire domicile en Mairie de BOURGTHEROULDE qui a eu la gentillesse de l'accueillir.

La Commission profite de l'occasion pour remercier Monsieur le Maire et ses services qui se sont montrés très disponibles pour soutenir sur le plan administratif ses travaux (mise à disposition de salles de réunion à de nombreuses reprises, traitement du courrier destiné à la Commission, réalisation de nombreuses photocopies...).

De même la Commission remercie le service des enquêtes publiques de la DDE de SEINE MARITIME qui s'est montré efficace.

L'enquête concernait 942 communes. 69 communes disposaient du dossier et de deux registres. Les 873 autres communes ne disposaient que du dossier.

L'ensemble des communes devait assurer l'affichage de l'avis d'enquête.

Avant le démarrage et dans les premiers jours de l'enquête, les membres de la Commission ont fait des contrôles aléatoires sur une centaine de communes. Dans l'ensemble, les choses étaient en place. 3 défauts de forme (défaut d'affichage ou dossier non mis à la disposition du public) ont été constatés. Ils ont immédiatement été corrigés.

Pour la présente enquête, les insertions dans la presse ont été réalisées :

- dans la presse régionale de la SEINE MARITIME :
 - PARIS NORMANDIE les 3 et 24/09/03 toutes éditions de ROUEN et du HAVRE
 - LIBERTE DIMANCHE les 7 et 28/09/03
- dans la presse régionale du CALVADOS :
 - OUEST FRANCE les 3 et 24/09/03
 - LE PAYS D'AUGE les 2, 12 et 23/09/03 (le 12, il s'agissait d'une rectification d'une erreur matérielle sans conséquence)
 - LA LIBERTE NORMANDIE les 5 et 26/09/03
- dans la presse régionale de l'EURE.
 - PARIS NORMANDIE les 3 et 24/09/03
 - L'EVEIL NORMAND les 3 et 24/09/03
 - L'EVEIL DE PONT-AUDEMER les 2 et 23/09/03

Parallèlement à ces publications, parfois renouvelées dans la presse à l'initiative des communes, comme à PONT-AUDEMER, un affichage régulier a été réalisé dans les Communes concernées comme en témoignent les certificats d'affichage (873 récupérés par la DDE, 69 récupérés par les membres de la Commission).

Enfin, pour compléter ces mesures d'information réglementaires, divers autres mesures de publicité ont été engagées :

- exposition itinérante sur panneaux (elle est présentée en annexe)
- site internet
- dossier de presse (il est présenté en annexe)
- reportage télévisé
- information dans des bulletins municipaux
- la lettre de la DTA

Cette dernière publication date depuis plusieurs mois. Elle a été engagée dans le cadre de la concertation réalisée par l'auteur du projet, l'Etat. Son numéro 7 de septembre 2003 traite spécifiquement de l'enquête publique. Il rappelle la composition du dossier soumis à l'enquête, la procédure, résume l'avis des personnes publiques associées et annonce le calendrier des permanences de la Commission d'enquête.

A la connaissance de la Commission d'enquête, à quelques points de détail près évoqués plus haut, aucune irrégularité n'est venue perturber le déroulement de la procédure prescrite par l'arrête inter-préfectoral.

A l'initiative de la Commission d'enquête, plusieurs réunions de travail avec les différents intervenants (Préfecture, SGAR, DDE, DRE, PAH, PAR, associations de défense de l'environnement...) se sont tenues avant et après l'enquête.

Par ailleurs, les membres de la commission ont constitué entre eux des binômes de travail par Département pour contribuer à l'analyse des observations du Public et à l'élaboration de rapports intermédiaires.

Enfin, la Commission s'est par ailleurs réunie à 5 reprises pour travailler à la synthèse de ses travaux afin d'élaborer son rapport et son avis.

3. la présentation du projet soumis à l'enquête

Le présent chapitre s'attache à résumer le dossier soumis à l'enquête publique.

3.1 Généralités sur les DTA

Les DTA (Directives Territoriales d'Aménagement) sont issues de la loi du 4/02/95 modifiée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25/06/99 et par le loi du 13/12/00 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain.

Conformément au L.111-1-1 du code de l'urbanisme, les DTA ont pour objet :

- de définir les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires,
- de fixer les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages,
- de préciser, si besoin, les modalités d'application de la loi littoral, adaptées aux particularités géographiques locales.

Le projet de DTA de l'estuaire de la SEINE a été lancé à l'initiative et sous la responsabilité de l'Etat, conformément à la loi, en association avec les Régions, les Départements, les communes de plus de 20 000 habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme. Une large concertation initiée par le Préfet coordonnateur a permis de faire participer à l'élaboration de la DTA les principaux acteurs de l'aménagement du territoire.

Le projet final sera approuvé par décret en Conseil d'Etat.

L'application de la DTA produira des effets juridiques importants : obligation de compatibilité des SCOT, PLU ou cartes communales (CC) avec les orientations de la DTA. Par ailleurs, les modalités d'application de la loi littoral seront directement opposables aux demandes d'occupation et d'utilisation des sols en l'absence de PLU ou CC.

3.2 La DTA de l'estuaire de la SEINE

Le territoire de la DTA est la façade maritime du bassin Parisien. Il est composé de 942 communes relevant de 3 Départements (CALVADOS, EURE et SEINE MARITIME) et de 2 Régions (HAUTE et BASSE NORMANDIE).

3.2.1) Le diagnostic

Le diagnostic fait par l'auteur du projet s'articule autour de 6 thèmes :

- un territoire important pour l'économie nationale,
- un espace portuaire majeur dans une position concurrentielle fragile due en partie aux difficultés à élargir son aire d'influence,
- un espace fortement industrialisé,
- une économie agricole puissante, une économie du tourisme qui doit s'organiser,
- des espaces naturels de grande qualité...qui ont beaucoup régressé,
- un espace métropolitain en attente de confirmation.

Il présente une situation très contrastée.

3.2.1.1 un territoire important pour l'économie nationale

Le territoire concerné par la DTA accueille 1 550 000 habitants (2,6% de la population française pour 1,25% du territoire). Sa contribution en terme de PIB est de 2,5%. Il "pèse" près de 1/40 ème du potentiel humain et économique de la FRANCE.

Rapportée au nombre d'habitant, la valeur du PIB est inférieure de 20 à 30% de celles des territoires comparables au Nord-Ouest de l'EUROPE.

3.2.1.2 un espace portuaire majeur dans une position concurrentielle fragile due en parti aux difficultés à élargir son aire d'influence

Le trafic des 3 grands ports de la zone concernée (LE HAVRE, ROUEN et CAEN) représente près de 30% du trafic des ports maritimes français.

Pour les conteneurs, ce pourcentage passe à 60%.

Néanmoins ces ports perdent du terrain par rapport aux autres ports de la zone Nord-Ouest de l'EUROPE.

Ainsi, LE HAVRE a vu sa part de marché dans les conteneurs passer de 8,1 à 6,5% (malgré une augmentation en valeur absolue).

La réalisation d'un nouveau port rapide devrait assurer la reconquête des trafics à condition que la desserte terrestre suive pour assurer l'irrigation des marchés dans des conditions compétitives.

De ce point de vue, la desserte ferroviaire et la desserte fluviale sont insuffisantes et constituent un handicap certain.

3.2.1.3 un espace fortement industrialisé

Les grands ports ont favorisé l'implantation d'une puissante industrie pétrochimique (1/3 de la capacité de raffinage nationale) et chimique.

Dans les années 60 et 70, de grands établissements industriels se sont renforcés, notamment dans le secteur de l'automobile.

Ces établissements industriels sont regroupés pour l'essentiel dans quelques très grandes plates-formes, principalement dans la basse vallée de la SEINE. Ils disposent de filières intégrées, de chaînes logistiques, de réseaux de sous-traitants, le tout à l'échelle européenne. Il s'agit d'un capital collectif qu'il convient de pérenniser et renforcer en lui donnant des capacités d'extension tout en maîtrisant les risques technologiques vis à vis de l'habitat et en assurant la préservation de l'environnement naturel.

3.2.1.4 une économie agricole puissante, une économie du tourisme qui doit s'organiser

L'agriculture occupe près de 70% du territoire de la DTA. Elle présente une grande diversité de productions avec une industrie agro-alimentaire développée qui contribue à alimenter les ports.

Cette ressource économique significative présente des enjeux importants avec :

- le maintien d'une vie sociale et économique dans les territoires ruraux,
- l'aménagement des espaces au regard de la gestion des risques naturels et des paysages,
- le maintien des espaces agricoles les plus riches face aux pressions d'urbanisation dans certains secteurs.

Le CALVADOS bénéficie d'une forte attractivité touristique pour les franciliens : ses plages, ses paysages, ses stations balnéaires, son patrimoine historique, le tout à 2 h de PARIS. Cette pression s'exerce sur le littoral et à l'intérieur des terres. Il est devenu indispensable d'organiser le développement et la préservation des identités de ces territoires.

Pour la HAUTE-NORMANDIE, l'activité touristique est beaucoup plus faible. Il convient de la développer et de construire une offre de logements de meilleure qualité sur l'ensemble du territoire mais aussi dans les stations qui ont tendance à vieillir.

3.2.1.5 des espaces naturels de grande qualité...qui ont beaucoup régressé

De nombreux écosystèmes sont présents sur le territoire de la DTA (vallée de la SEINE, de la RISLE, de la DIVES, de la TOUQUES, les estuaires de la SEINE et de l'ORNE...) Ce sont les plus importants qui ont accueilli les ports, les zones industrialo - portuaires et les zones urbaines qui leur sont associées.

Il convient d'identifier les espaces les plus stratégiques et d'assurer leur protection/valorisation.

3.2.1.6 un espace métropolitain.. en attente de confirmation

Les 3 agglomérations du territoire de la DTA (CAEN, LE HAVRE et ROUEN) constituent un ensemble urbain de première importance. Elles n'occupent pas une place correspondant à cette importance pour les raisons suivantes :

- faible démographie de la HAUTE-NORMANDIE,
- faible dynamique de métropolisation probablement due à la proximité de PARIS et à l'insuffisance des services de transport

Par ailleurs, les villes moyennes, relais du développement métropolitain, ne rayonnent pas non plus suffisamment sur le territoire qui les accueillent à l'exception du pôle DEAUVILLE-TROUVILLE.

3.2.2) Les objectifs

Pour faire évoluer le territoire de la DTA, l'Etat a fixé des objectifs qu'il a regroupé en 3 thèmes.

3.2.2.1 renforcer l'ensemble portuaire dans le respect du patrimoine écologique des estuaires

*** poursuivre la politique d'équipement des ports en harmonie avec la préservation et le mise en valeur des espaces naturels et des ressources halieutiques**

Au HAVRE, cela se traduira par la réalisation du projet "Port 2000" et la poursuite de la politique d'équipement pour les autres trafics.

A ROUEN, il s'agira d'améliorer les infrastructures de transport, de développer le transport maritime de courte distance et de la logistique industrielle et portuaire à Port JEROME, de développer des créneaux commerciaux complémentaires de ceux du HAVRE sur le site de HONFLEUR.

A CAEN-OUISTREHAM, cela passera par la modernisation des installations à CAEN et un accroissement des capacités à OUISTREHAM.

*** développer la synergie entre les ports**

Il s'agit ici de promouvoir des actions communes concernant la gestion des accès nautiques, la prévention des risques liés au trafic maritime, l'approche commerciale envers les chargeurs et les croisiéristes, l'harmonisation de l'offre globale transmanche.

*** améliorer la desserte portuaire**

L'objectif est l'amélioration des modes ferroviaire et fluvial pour permettre une amélioration des niveaux de service proposés et un rééquilibrage modal des transports.

*** intensifier les activités logistiques sur les deux rives de la SEINE**

Il s'agit d'enrichir l'offre de services logistiques avec la mise à disposition d'une offre foncière de qualité, la mise en oeuvre d'actions de formation, de recherche, de transfert de technologie et d'animation de la filière.

3.2.2.2 préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages, prendre en compte les risques

*** préserver les infrastructures naturelles et les ressources halieutiques de l'estuaire de la SEINE**

L'objectif est de poursuivre le programme de recherche sur les milieux estuariens et l'adoption d'une nouvelle approche fondée sur une gestion environnementale globale de l'estuaire.

*** mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie**

Cela passe par le maintien d'une activité agricole viable et la prise en compte de l'intégration paysagère dans les politiques de développement économique et urbain.

*** prévenir les risques naturels et technologiques**

L'objectif est de réduire les risques à la source, de mettre en oeuvre de dispositifs de sécurité et de maîtriser l'urbanisation.

La grande diversité des risques présents sur le territoire de la DTA rend la situation complexe.

Il convient de mettre en place une politique innovante de gestion globale avec :

- le développement, au niveau local, d'une vision d'ensembles des risques présents;
- à l'échelle interrégionale, la promotion d'une capacité de recherche et de management du risque;
- l'animation d'un débat public ce qu'incarne particulièrement la création d'un Institut Européen des Risques à HONFLEUR

3.2.2.3 renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire

*** renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois grandes agglomérations**

Il s'agit par un fonctionnement en réseau des 3 grandes agglomérations de constituer un pôle normand de fonctions tertiaires d'entraînement. Le pôle universitaire normand doit être soutenu, des mesures d'incitation à l'implantation de programmes tertiaires supérieurs, relevant du secteur privé notamment, doivent être définies et les dessertes terrestres améliorées.

*** conforter l'armature des agglomérations moyennes**

Il convient de renforcer leur accessibilité, de favoriser un développement urbain plus concentré sur les agglomérations moyennes et d'implanter des structures d'animation et d'accueil des entreprises.

*** organiser le développement dans les secteurs littoraux et proches du littoral**

La protection-valorisation des espaces naturels, des milieux et des paysages doit s'accompagner d'une maîtrise de l'urbanisation du littoral et de l'organisation du développement des espaces de l'arrière-pays.

*** ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain dans les 3 grandes aires urbaines**

*** améliorer les échanges et les déplacements des personnes à triple échelle**

- entre le territoire de la DTA et les territoires environnants,
- à l'intérieur de la DTA,
- au sein même des aires urbaines.

3.2.3) Les orientations

Les orientations de la DTA regroupent l'ensemble de ce qui s'impose aux différents documents de planification urbaine : SCOT, PLU, cartes communales et, s'agissant des modalités d'application de la loi littoral, aux autorisations d'occuper le sol.

3 types d'orientations sont envisagés par l'Etat.

3.2.3.1 les orientations relatives aux espaces stratégiques

Ces orientations concernent les espaces du territoire de la DTA où l'exigence d'un équilibre entre développement, protection et aménagement du territoire est la plus forte, à savoir les 2 estuaires : celui de la SEINE et celui de l'ORNE.

Ces orientations se traduisent de façon graphique. Le lecteur trouvera ci-contre une réduction des plans A3 figurant au dossier d'enquête qui précisent les espaces urbanisés, les espaces à urbaniser, les espaces urbains à recomposer, les espaces naturels à protéger et les grandes infrastructures existantes et à créer.

3.2.3.2 les orientations générales d'aménagement

Les orientations relatives aux espaces naturels et paysagers

L'objectif n°2 vise notamment à préserver et mettre en valeur le patrimoine paysager et environnemental pour garantir l'attractivité du territoire et assurer le bon fonctionnement des grands écosystèmes.

Les orientations qui se déclinent sur cet objectif concernent :

- * les espaces naturels majeurs : les lits fluviaux, les zones humides associées, les zones naturelles d'expansion des crues, les roselières, les tourbières, les marais, les prairies humides...
- * les grands éléments de paysage structurant associés au lits fluviaux;
- * les paysages caractéristiques des pays normands : pays de CAUX, pays d'AUGE et pays du LIEUVIN.

Les orientations relatives à l'armature urbaine et à l'aménagement

- * les 3 grandes agglomérations

Elles sont reconnues comme pôles métropolitains du Nord-Ouest du bassin Parisien et identifiées à partir du périmètre des schémas directeurs approuvés au 1/1/2001.

- * les agglomérations moyennes

14 agglomérations moyennes sont reconnues comme telles : 5 en SEINE MARITIME, 3 dans l'EURE et 6 dans le CALVADOS.

Ces agglomérations seront amenées à jouer un rôle de relais et de diffusion du développement au sein des pays respectifs qu'elles contribuent à desservir et à animer.

- * les espaces stratégiques pour l'activité logistique

Pour permettre le développement de la logistique terrestre interrégionale ou internationale, il convient d'identifier et de sauvegarder quelques sites de grande ampleur. Ils devront satisfaire des exigences fortes : vastes surfaces planes, contraintes environnementales modérées, bonne desserte routière et possibilité de connexion ferroviaire. Le projet de DTA soumis à l'enquête en localise 7.

* les infrastructures de déplacement

Le projet de DTA présente les infrastructures existantes ou à venir tant sur le mode ferroviaire que fluvial ou encore portuaire, routier ou aérien.

* les risques industriels

L'orientation proposée est la prise en compte du risque industriel par les documents d'urbanisme locaux tant pour les sites industriels que pour les axes de transports et les équipements de logistiques.

La situation du territoire de la DTA est complexe compte tenu de la variété des risques industriels, de leur disparité et de leur proximité avec les zones d'habitat.

Le territoire de la DTA serait en mesure de devenir un terrain d'expérimentation de nouvelles dispositions. Il s'agirait, en tenant compte de l'acceptabilité sociologique et de la sensibilisation des populations exposées, de :

- prendre des mesures permettant de limiter à la source le risque industriel,
- s'assurer de la capacité à réagir de l'ensemble des dispositifs de gestion des situations de crise tant en terme d'équipements qu'en terme d'organisation.

Ces orientations se traduisent de façon graphique. Le lecteur trouvera ci-contre une réduction du plan A3 figurant au dossier d'enquête qui précise l'armature urbaine, les grands espaces de développement économique, les espaces naturels à protéger et les grandes infrastructures existantes et à créer sur l'ensemble du territoire de la DTA.

3.2.3.3 les modalités d'application de la loi littoral

La DTA précise certaines modalités d'application de la loi littoral.

Elle identifie des espaces naturels remarquables du littoral dans lesquels la loi interdit toute urbanisation.

Elle délimite les espaces proches du rivage dans lesquels la loi permet un développement limité de l'urbanisation.

Elle identifie des "espaces d'enjeux" où l'urbanisation limitée doit être appréciée en référence à l'ensemble du territoire de la DTA et de ses enjeux (et non pas du territoire communal).

3.2.4) Les politiques d'accompagnement

Les politiques d'accompagnement complètent les orientations. Elles proposent aux Collectivités locales et aux autres partenaires des axes de politiques à construire ou à conforter pour répondre aux objectifs visés.

3.2.4.1 organiser la coopération entre les ports

Sont évoqués ici :

- la mutualisation des fonctions rares (expertise juridique, environnementale, veille prospective...);
- le développement d'actions communes (transport, promotion croisières...);
- la gestion mieux coordonnée de l'aménagement des domaines portuaires;
- la création progressive d'une identité commune plus ouverte aux acteurs territoriaux.

3.2.4.2 développer l'activité logistique

Le dossier aborde les points suivants :

- dynamiser et diversifier l'offre de service en favorisant l'émergence d'offres multimodales de transport, alternatives au tout routier, et en développant en priorité l'offre de services logistiques.
- mettre à disposition de nouvelles capacités d'accueil avec une stratégie visant à rendre effectivement disponible une offre foncière de qualité.
- faire évoluer les formations professionnelles (référentiel des métiers et des compétences, observation de l'évolution de l'emploi dans la logistique).
- accompagner les entreprises par la recherche, l'innovation, le conseil, l'animation de la filière.

3.2.4.3 améliorer le fonctionnement naturel et écologique de l'estuaire de la SEINE

La mise en place du plan de gestion globale de l'estuaire de la SEINE est prescrit, avec :

- le suivi du projet Port 2000, ses retombées économiques et ses impacts écologiques,
- les démarches de gestion et de rénovation environnementales de l'estuaire,
- le travail de connaissance scientifique de l'estuaire (programmes SEINE aval et MAREL),
- les questions de sécurité industrielle et maritime,
- le développement touristique.

3.2.4.4 promouvoir le développement durable des activités de la pêche

Il s'agit ici de :

- dresser un état des lieux précis des métiers, des zones de pêche, des captures et de la structure des comptes d'exploitation;
- préserver la ressource en optimisant la gestion des gisements de coquille SAINT JACQUES, en préservant voire en restaurant la fonction de nourricerie de l'estuaire, en mettant en oeuvre des mesures de protection des juvéniles, et en restaurant une qualité des eaux;
- conforter les structures de production en poursuivant l'effort de renouvellement et de modernisation des navires, et en accompagnant l'évolution des flottilles vers de nouveaux métiers ou nouvelles techniques. Une concertation renforcée entre pouvoirs publics et professionnels pourrait poser les bases d'un développement harmonisé des flottilles.
- améliorer les circuits de commercialisation (étude des modalités de vente des produits débarqués en vue d'une valorisation optimale de la production).
- prévenir les conflits d'usage (état des lieux, recensement des normes réglementaires applicables aux espaces considérés, identification des usages, définition des procédures de concertation entre usagers et avec les décideurs publics).

3.2.4.5 développer un programme éolien

Un programme cadre de développement de cette énergie est prescrit ici après l'identification de sites potentiels d'implantation d'éoliennes et l'organisation d'une consultation des populations.

3.2.4.6 mettre en valeur les éléments caractéristiques des paysages ruraux normands

Le projet de DTA prescrit ici :

- la réalisation de "plans de paysages" à l'échelle intercommunale définissant un programme d'actions de préservation et de valorisation des paysages comportant en particulier la mise en place des contrats territoriaux d'exploitation, la détermination de zones agricoles protégées, la mise en place d'une politique d'aide pour la régénération des haies et d'autres éléments paysagers.
- le renforcement de la politique de mise en valeur touristique de ces territoires en s'appuyant sur leur patrimoine paysager.

3.2.4.7 prévenir les risques

Le projet de DTA suggère de :

- accentuer la réduction des risques technologiques dans les zones urbanisées. Des dispositifs mis en place par les industriels et réduisant les risques à la source, pourraient être soutenus par les pouvoirs publics.
- pour les risques maritimes, outre les dispositions existantes aux plans international et national, examiner au niveau local les éventuelles améliorations à apporter au dispositif "Baie de SEINE trafic" et par le maintien d'un très bon niveau d'assistance technique aux navires (pilotage, remorquage et lamanage).
- prendre en compte les risques d'inondation dans le cadre d'une politique globale de prévention cohérente par bassin versant qu'il convient de finaliser.
- prendre en compte les risques de coulées boueuses en encourageant le retour en herbe, le maintien ou le retour de conditions d'écoulement normal sur les terrains imperméabilisés. La protection des biens et des personnes doit être appréhendée au niveau du SAGE. Les travaux d'aménagement sont à programmer après évaluation des bénéfices attendus en terme d'impact.
- recenser à l'échelle départementale par l'intermédiaire d'une base de données les risques liés aux effondrements et marnières pour prise en compte dans les documents d'urbanisme.
- examiner l'érosion du trait de côte par une approche d'ensemble s'attachant à l'amélioration des facteurs et risques d'érosion, à la remise à niveau des ouvrages de protection existants et à la protection des biens et des personnes. La gestion intégrée des zones côtières sera encouragée.
- mettre en place un Institut Européen de Gestion Dynamique des risques à HONFLEUR. Il s'agira d'un lieu de veille et de capitalisation des savoirs. Il développera plus particulièrement les questions de "l'accessibilité des risques", l'approche des dispositifs de gestion globale des risques, l'élaboration des scénarios de crise et la gestion de la communication et de l'information de crise.

3.2.4.8 renforcer la coopération entre collectivités territoriales

La mise en oeuvre des objectifs de la DTA implique une coordination intercommunale forte tant au niveau local par la constitution d'agglomérations et de pays dans cette perspective qu'au niveau régional, dans une forme à déterminer, pour mettre en place une démarche assurant cohérence et synergie aux trois agglomérations principales.

3.2.4.9 développer les nouvelles techniques de l'information et de la communication (NTIC)

Les régions normandes ont développé des politiques ambitieuses en matière de NTIC. Il s'agit de les conforter en poursuivant les actions de recherche, en analysant le secteur économique, en développant les actions de formation...

3.2.4.10 organiser l'urbanisation

Le projet de DTA prescrit de :

- dynamiser l'offre de logements dans les villes constituant l'armature urbaine : l'Etat soutiendra les politiques foncières des collectivités orientées vers la reconquête des friches urbaines, la requalification des quartiers sociaux dégradés et les programmes de logement assurant la mixité de l'habitat en zone urbaine.

- organiser l'offre de logements dans les autres espaces de la DTA :

* sur l'espace rural

L'Etat souhaite promouvoir la programmation de logements locatifs sociaux fondés sur des réflexions à l'échelle intercommunale, soutenir une politique foncière adaptée au milieu rural et appuyer la création d'une offre d'hébergement de bonne qualité.

* sur l'espace littoral

Pour faire face au besoin de logements des actifs notamment saisonniers et des populations à faible revenu, l'Etat propose l'élaboration d'un PLH (Plan Local d'Habitat) sur la façade littoral du CALVADOS.

3.2.4.11 conduire une politique foncière

Au titre de la DTA, l'auteur du projet suggère que :

- l'EPBS (établissement public de la basse Seine) soit mobilisé pour mettre en oeuvre une offre foncière de qualité dédiée aux implantations logistiques, au renouvellement urbain des 3 métropoles et des villes moyennes et aux sites du littoral où les coûts fonciers sont élevés.

- les SAFER (sociétés d'aménagement foncier et rural) puissent intervenir pour la sauvegarde des paysages dans les Pays d'AUGE et du LIEUVIN.

En annexe à la DTA, figurent les réponses exprimés par les Personnes Publiques associées. Elles sont résumées ci-dessous.

Département de L'EURE

5 avis sont exprimés :

Favorable : 1

Favorables avec réserve : 4.

Les principales observations portent sur les points suivants :

- les pôles logistiques et l'activité économique
- l'amélioration des dessertes routières ainsi que celle du transport collectif des personnes
- le développement de l'enseignement supérieur
- l'affirmation du rôle du comité des élus de l'estuaire
- la préservation du paysage bocager .

1) Ville de BERNAY

Favorable avec réserves

Lors de sa réunion du 6 mai 03, le Conseil municipal a demandé :

- . que le site du diffuseur de l'A28 BERNAY-Nord soit identifié comme Pôle logistique
- . que l'axe BERNAY – le HAVRE soit qualifié comme axe de desserte prioritaire .

Cette demande a été concrétisée par les deux observations déposées pendant l'enquête

(par la mairie de BERNAY et la CDC) .

Renseignements pris, il s'avère qu'une zone d'activité est en cours d'étude au débouché du diffuseur de BERNAY Nord .

Ce projet répond à deux des trois critères requis (terrain plat, desserte autoroutière) mais ne comporte pas de desserte ferroviaire . En dépit de cette incompatibilité de principe, BERNAY maintient sa demande en faisant ressortir que LISIEUX a été retenue comme base logistique, bien que dépourvue de desserte autoroutière (ce qui est plus pénalisant que l'absence de desserte ferroviaire) .

Il est difficile de dire si la zone d'activité prévue dont les études sont antérieures à la DTA, est bien compatible avec cette dernière .

La référence à l'axe BERNAY Le HAVRE n'apparaît pas dans les deux observations déposées lors de l'enquête . Il ne semble pas en tous cas qu'une liaison transversale A28 A29 soit prévue dans le futur .

2) Communauté de communes de CORMEILLES

Favorable

Le Conseil de communauté a donné un avis favorable à la DTA , sans restriction , lors de sa réunion du 17 mars. On relèvera par ailleurs les observations émises lors de l'enquête par le président de la commission tourisme de la CDC qui s'inquiète de la dégradation des paysages bocagers et s'interroge sur l'efficacité des moyens prévus par la DTA pour y pallier .

3) Conseil Général de l'Eure

Favorable avec réserves

Le Conseil Général de l'Eure souligne que, dans le projet de DTA qui lui a été soumis, la priorité est donnée, dans la hiérarchie des secteurs d'activités envisagés à la ZIPEC de HONFLEUR . Or, il relève que cette ZIPEC est prévue sur des zones à forte valeur écologique dont la préservation est recommandée, alors que d'autres secteurs , comme celui de BEUZEVILLE dans l'Eure, lui paraissent plus aptes à l'implantation d'activités économiques.

4) Syndicat d'aménagement du Nord Ouest de l'Eure

Favorable avec réserves

Les observations de ce syndicat, inspirées par la position du comité des élus de l'estuaire, se retrouvent très souvent ailleurs.

- a) nécessité de développer un réseau de sites logistiques à proximité du port du HAVRE
- b) demande de renforcement de l'offre d'enseignement supérieur sur le territoire du syndicat
- c) demande de l'amélioration des modalités de déplacement (en particulier des transports collectifs) liaison PONT AUDEMER - LE HAVRE, connexion de FECAMP et LISIEUX au réseau autoroutier
- d) le comité des élus de l'estuaire doit être l'interlocuteur privilégié de l'Etat

5) Commune de QUILLEBEUF sur SEINE

Favorable avec réserve

Le Conseil municipal a émis, lors de sa séance du 12 mai 2003 les observations suivantes :

- Les observations 1-2-3 sont absolument identiques à celles émises par le comité d'aménagement du Nord Ouest de l'Eure (QUILLEBEUF est situé dans ce secteur).

- Toutefois, le conseil soutient la position des communes rurales du canton de BEUZEVILLE qui craignent la création d'une importante base logistique, source probable de nombreuses nuisances de circulation .

Département de la SEINE-Maritime

28 avis sont exprimés :

Favorables : 9

Favorables avec observations : 13

Réservé : 1

Avis non exprimé, avec ou sans remarques : 6

Des thèmes prédominants ressortent de l'examen de l'ensemble des avis :

- Améliorer les dessertes routières et autoroutières.
- Améliorer et développer les dessertes et services ferroviaires.
- Améliorer et développer les transports collectifs de personnes.
- Assurer le suivi et l'actualisation de la DTA.
- Développer un ensemble de sites logistiques.
- Ne pas créer de contraintes excessives allant à l'encontre du développement économique.

Autres thèmes significatifs sur lesquels les collectivités se sont exprimées:

- Réorganiser les infrastructures et les services aéroportuaires, envisager une plate-forme centrale.
- Développer l'enseignement supérieur et la formation professionnelle.
- L'exploitation de l'énergie éolienne est mentionnée : refusée par certains, souhaitée par d'autres.
- La prise en compte des risques industriels.
- Le respect de l'environnement.
- Des communes expriment leur souhait de conserver leur caractère rural.

Globalement, les personnes publiques qui se sont exprimées sont majoritairement en faveur du maintien et du développement des activités économiques et de l'amélioration ou de la création des infrastructures correspondantes.

1) Communauté de communes du CANTON DE BOLBEC

Avis d'ordre général favorable par 3 voix pour et 36 abstentions.

Avis très réservé en ce qui concerne la création de la zone logistique de BEUZEVILLE.

2) PARC NATUREL RÉGIONAL DES BOUCLES DE LA SEINE NORMANDE

Souhaite que soient repris dans la DTA deux points de la charte du Parc :

- Impossibilité de créer des chambres de dépôt de sédiments de dragage de la SEINE dans les espaces naturels majeurs
- Faire figurer dans la carte des orientations générales d'aménagement le massif forestier du Trait-Maulévrier et la forêt de MAUNY.

3) Ville de FÉCAMP

Avis favorable.

Pour Fécamp et son territoire des mesures supplémentaires pourraient notamment permettre de renforcer l'attractivité économique en ré industrialisant le bassin d'emploi, désenclaver Fécamp par des axes routiers et ferroviaires, favoriser les transports collectifs, favoriser la recomposition urbaine, soutenir de grands projets d'équipements urbains, favoriser les synergies.

4) Ville de GONFREVILLE L'ORCHER

La DTA a fait l'objet d'une délibération du conseil municipal, cette délibération mentionne notamment : le développement correspondant au projet de Port 2000, la réduction des risques majeurs, l'importante concertation dont a fait l'objet l'élaboration de la DTA, la préservation en zone humide de l'espace de situé entre l'autoroute A131 et le canal de Tancarville, la suppression des péages du pont de Normandie, et de l'autoroute A 29, les liaisons ferroviaires souhaitées, des ambitions en matière de formation particulièrement qu'en ce qui concerne la gestion des risques.

5) Conseil Régional DE HAUTE-NORMANDIE

Avis favorable.

Mentionne que l'élaboration de cette DTA a fait l'objet d'une certaine maturation, se félicite que ce document ait fait l'objet d'une concertation importante.
Note que ce projet ne mentionne pas suffisamment les conditions de suivi de ce document, de son évaluation et de son adaptation dans le temps.

6) Communauté de L'AGGLOMÉRATION HAVRAISE

Avis favorable.

Exprime que la DTA devrait intégrer, notamment, les points suivants :
Urbanisation des espaces à vocation économique de l'Est de la plaine alluviale du HAVRE indépendamment de l'extension du Grand Canal, identifier le site du Mesnil comme espace logistique stratégique avec aménagement de voies routières, Aménagement de voies routières en direction de Fécamp, aménagement des accès à la zone Est portuaire et aménagement de la rocade nord du HAVRE.
Développement de l'offre d'enseignement supérieur.
Amélioration des dessertes ferroviaires.
Réorganisation le réseau aéroportuaire des régions normandes en privilégiant une plateforme centrale.

7) Commune de LA CERLANGUE

Avis défavorable au développement de l'éolien sur le territoire communal.
La commune entend conserver sa ruralité.

8) Commune de la POTERIE – CAP D'ANTIFER

Avis réservé.

Ne pas augmenter les zones de protection déjà importantes.
Manque de clarté de la directive au point de vue de l'activité agricole et artisanale.

9) Ville du HAVRE

La DTA devrait inclure des objectifs concernant l'agglomération du HAVRE, notamment:

Développement de l'enseignement supérieur.

Amélioration des dessertes multimodales particulièrement ferroviaires, mais aussi amélioration du réseau routier et de développement des transports en commun.

Le Comité Des Elus De l'Estuaire devraient être l'interlocuteur privilégié pour la mise en oeuvre de la DTA.

10) Ville de MONT SAINT AIGNAN

Avis favorable.

11) Commune de OUDALLE

Avis favorable.

Elle Souhaite que la bande de terrains situés entre l'A131 et le canal de TANCARVILLE devienne zone verte.

12) Syndicat intercommunal d' aménagement des PLATEAUX NORD DE ROUEN

Avis favorable.

13) Communauté de communes des PORTES NORD OUEST DE ROUEN

Avis favorable.

14) Communauté de communes de PORT-JEROME

Avis favorable.

Le Comité Des Elus De l'Estuaire devraient être l'interlocuteur privilégié pour la mise en oeuvre de la DTA.

Développer un réseau de sites logistiques à proximité des terminaux du port et des axes autoroutiers, sur la plaine alluviale et dans l'intérieur des deux rives.

Renforcer l'offre d'enseignement supérieur.

Améliorer les transports collectifs.

15) Commune de QUILLEBEUF SUR SEINE

Développer un réseau de sites logistiques à proximité des terminaux du port et des axes autoroutiers, sur la plaine alluviale et dans l'intérieur des deux rives.

Renforcer l'offre d'enseignement supérieur.

Améliorer les transports collectifs.

16) Ville de ROUEN

Avis favorable.

17) Syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération ROUEN ELBEUF

Avis favorable.

Le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération ROUEN-ELBEUF est compatible avec la DTA.

18) Syndicat intercommunal de développement économique de ROUEN OUEST

Le Syndicat demande que la rocade Nord-ouest de l'agglomération ROUENNAISE figure sur les documents cartographiques.

19) Communauté de l'agglomération ROUENNAISE

Avis favorable.

20) Commune de SAINT-LÉONARD

Avis favorable.

Souhaite l'amélioration des dessertes routières de l'agglomération de Fécamp et de son canton.

21) Commune de SAINT VIGOR D'YMONVILLE

Avis favorable.

Favorable à l'aménagement d'une zone éolienne au sud du canal.

La commune demande que la zone entre le canal et l'autoroute soit réservée à de petites industries non polluantes et non logistiques, tout en veillant à préserver le caractère rural et paysager de l'entrée de l'agglomération havraise.

22) Commune de SAINTE ADRESSE

Fait sien l'avis de la CODAH.

Demande le développement de l'enseignement supérieur et de la formation professionnelle dans l'agglomération.

Demande l'amélioration des dessertes routières et ferroviaires.

Les contraintes résultant de la DTA le doute pas aller à l'encontre du développement économique et de l'urbanisation.

23) Commune de SAINT ROMAIN DE COLBOSC

Avis favorable.

Sauvegarder le caractère rural et l'activité agricole sur la pointe du HAVRE

Aménager la partie Est de la plaine alluviale et étudier l'extension du Grand Canal

Donner une vocation économique à la zone située entre l'autoroute A131 et le canal de Tancarville.

Développer le réseau ferré et fluvial.

Améliorer les transports en commun.

Développer l'enseignement supérieur, les équipements touristiques et culturels.

Réorganiser les aéroports normands.

Rapprocher les ports autonomes et les chambres de commerce et d'industrie.

24) Commune de SANDOUVILLE

Avis favorable.

Maintenir une vocation agricole de la zone située entre l'autoroute A131 et le canal de Tancarville.

25) Conseil général de la SEINE-MARITIME

Avis favorable.

Cet avis est accompagné du compte-rendu des débats du conseil général, ce compte-rendu reprend les avis exposés par les uns et les autres au cours de la séance du conseil général.

26) Ville de TANCARVILLE

Avis favorable.

Souligne la nécessité de prévoir l'adaptation des structures routières et autoroutières à l'accroissement du trafic poids lourd.

Rappelle son souhait que le passage à Tancarville de la voie ferrée reliant Le HAVRE a Port-Jérôme se fasse dans un tunnel.

27) Syndicat d'étude de LA VALLÉE DU COMMERCE

Avis favorable.

Le Comité Des Elus De l'Estuaire devraient être l'interlocuteur privilégié pour la mise en oeuvre de la DTA.

Développer un réseau de sites logistiques à proximité des terminaux du port et des axes autoroutiers, sur la plaine alluviale et dans l'intérieur des deux rives.

Renforcer l'offre d'enseignement supérieur.

Améliorer les transports collectifs.

28) Commune de VATTETOT SUR MER

Avis favorable .

29) Commune de YPORT

Avis favorable.

Département du CALVADOS

28 avis sont exprimés :

Favorables : 5

Favorables avec observations ou réserves : 14

Refus : 1

Avis non exprimé, avec ou sans remarques : 3

Avis défavorables motivés : 5

Les principaux thèmes évoqués sont :

Sur l'ensemble du périmètre Bas-normand :

Les limites des zones naturelles.

Les limites des espaces protégés proches du rivage.

Les modalités de révision et de suivi de la DTA.

La modernisation du réseau de communications routières et ferroviaires.

Le rééquilibrage des deux rives de la Seine pour favoriser le développement économique.

Concernant CAEN, son agglomération, et OUISTREHAM :

La reconnaissance de CAEN et de l'agglomération comme interface entre le Grand-Ouest et le Bassin Parisien et sur l'axe Nord-Sud Grande-Bretagne - Péninsule Ibérique.

La reconnaissance du statut de CAEN comme capitale régionale.

Le développement du port de CAEN-OUISTREHAM, et l'extension du bassin de plaisance à OUISTREHAM.

Concernant le Nord et Sud PAYS D'AUGE :

La création d'une plate-forme logistique ferroviaire à MEZIDON-CANON.

La prise en compte des activités spécifiques existantes .

La prise en compte des activités liées à la pêche et la plaisance.

Le désenclavement routier du Sud Pays d'AUGE.

Divers :

La modernisation du réseau de communications routières et ferroviaires vers le Sud.

La desserte ferroviaire passagers à HONFLEUR.

La reconnaissance de la RN 13 comme axe essentiel de desserte régionale.

1) Commune d'AUBERVILLE

Avis : refus.

2) CONSEIL REGIONAL DE BASSE-NORMANDIE

Avis favorable avec réserves.

Rééquilibrer les deux rives de la SEINE pour favoriser le développement économique.
Privilégier d'avantage les aménagements du port de CAEN-OUISTREHAM.

Protection du milieu naturel et développement des activités de pêche au niveau du port de HONFLEUR.

Création d'un institut Européen des risques à HONFLEUR.

Avoir un réseau moderne de communications routières et ferroviaires pour ouvrir la Basse-Seine vers le Sud.

3) Commune de BLONVILLE

Avis favorable avec observation.

Le conseil municipal demande la limitation dès la première rue rencontrée des espaces proches du rivage.

4) Ville de CAEN

Avis défavorable avec réserves à l'unanimité.

Et ce dans l'attente d'une version modifiée qui prendra expressément en compte : Le maintien voire le développement des fonctions du statut de CAEN en tant que capitale régionale.

Le développement de sa fonction portuaire.

Des précisions sur les conditions dans lesquelles l'état gèrera la DTA.

5) Communauté d'agglomération de CAEN la MER.

Avis défavorable avec réserves à l'unanimité.

Avis défavorable à l'actuelle rédaction, tant qu'elle ne contiendra pas les éléments propres à confirmer le rôle de l'agglomération CAENNAISE dans ses 2 fonctions :

- 1- de capitale régionale,
- 2- fonctions inter-régionales et internationales, axes Est-Ouest et Nord-Sud.

6) SYNDICAT MIXTE D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION CAENNAISE

Avis défavorable avec réserves à l'unanimité.

Et ce dans l'attente d'une version modifiée qui prendra expressément en compte :

Le maintien voire le développement compte tenu des transferts des compétences des fonctions liées au statut de l'agglomération en tant que capitale régionale.

Le positionnement de la grande agglomération et de l'aire du SCOT comme interface entre le grand Ouest et le bassin Parisien sur l'axe Nord-Sud entre Grande Bretagne et péninsule Ibérique.

Les observations au nécessaires confortement et développement du port de CAEN-OUISTREHAM.

Et précisera les conditions dans lesquelles l'état gèrera la DTA.

7) CONSEIL GENERAL DU CALVADOS

Avis favorable avec réserves.

Les réserves portent sur la prise en compte de ses observations sur :

Le rééquilibrage économique des deux rives d'estuaire.

Les infrastructures de transports et de communications

La reconquête écologique de l'estuaire.

La prévention des risques industriels et maritimes.

et demande :

Que les contraintes de la DTA n'aillent pas à l'encontre de la création d'activités économiques, l'urbanisation maîtrisée, et des infrastructures indispensables.

La mise en place d'un comité de suivi et de révision.

8) Communauté de communes de CAMBREMER

Avis favorable avec réserves.

Les réserves portent sur la prise en compte des points suivants :

Inscription plus lisible d'un objectif de valorisation et de développement durable du Nord- Pays d'AUGE tout en préservant ses atouts paysagers et naturels.

Reconnaissance plus appuyée de la complémentarité entre le littoral et l'arrière-pays rural en matière de développement économique, habitat, ou accueil touristique.

Inscription comme enjeu pour le Nord- Pays d'AUGE dans le cadre de l'activité agricole, filières cidricoles et autres spécifiques.

Répartition équilibrée de l'urbanisation sur l'ensemble du Nord- Pays d'AUGE.

Précision que l'application du paragraphe 4.2.2 (p.72 et 73) est limitée au seul périmètre de l'arrière pays du littoral du Calvados.

Introduction dans le contenu de la DTA du principe de révision périodique coïncidant avec celle du contrat de plan Etat-Région.

Prise en compte de l'avis du Syndicat Mixte du SCOT Nord-Pays d'AUGE.

9) Communauté de communes CŒUR CÔTE FLEURIE

Avis favorable avec observations.

Demande une définition des espaces proches du rivage homogène sur l'ensemble du territoire de la DTA, et que le futur SCOT assure une bonne adéquation aux données locales des orientations ainsi retenues.

L'avis est donné sous les mêmes réserves que celles mentionnées dans l'avis du Comité Syndical du SCOT Nord-Pays d'AUGE.

10) Commune de COLLEVILLE-MONTGOMERY

Avis favorable avec observation.

En exprimant le souhait que soit pris en compte l'importance de la Côte de Nacre et du port de OUISTREHAM comme élément structurant du développement touristique.

11) Ville de DEAUVILLE

Avis favorable avec observations.

Le conseil s'associe pleinement aux observations formulées par le Syndicat Mixte du SCOT pour le Nord-Pays d'AUGE et la communauté de communes Cœur Côte Fleurie.

Emet l'expresse réserve d'une définition homogène sur l'ensemble du territoire de la DTA des espaces proches du rivage (à la 1^{ère} rue).

12) Communauté de communes DE L'ESTUAIRE DE LA DIVES

Avis non exprimé avec remarque.

La remarque concerne la délimitation des marais de la Dives et des falaises des Vaches Noires.

13) Commune de GONNEVILLE SUR MER

Avis défavorable.

Compte tenu notamment de l'imprécision des plans sur les limites des espaces proches du rivage.

14) Commune de LION sur MER

Avis favorable avec réserve.

Que le projet futur prenne en compte ses observations sur la délimitation des coupures d'urbanisation.

15) Ville de LISIEUX

Avis favorable.

16) Commune de OUISTREHAM

Avis favorable avec observations.

Sous l'expresse réserve que soit pris en compte les observations suivantes :

Les modifications énoncées du chapitre " Diagnostic "

Les modifications sur la carte du port de CAEN-OUISTREHAM partie aval et sur la carte " modalités et application de la loi littoral ".

Extension du bassin de plaisance.

17) Communauté de communes du PAYS DE HONFLEUR

Avis favorable avec réserves.

Notamment :

L'obligation de la création d'une desserte ferroviaire passagers pour HONFLEUR.

Que la DTA inscrive le développement des bourgs ruraux plutôt que ceux des grandes métropoles.

Que la zone de débarquement du port s'étende à l'Est du pont de NORMANDIE.

18) Communauté de communes du PAYS DE LIVAROT

Avis favorable.

19) Communauté de communes PLAINE SUD de CAEN

Avis favorable avec observations.

Mêmes observations que celles du Syndicat Mixte d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Agglomération Caennaise (voir n° 6).

20) Communauté de communes LES RIVES DE L'ODON

Avis non exprimé.

En raison que la communauté de communes est située en limite Sud-Ouest du périmètre de la DTA.

21) SYNDICAT MIXTE POUR LE SCOT DU NORD PAYS D'AUGE

Avis favorable avec réserves.

Notamment :

Reconnaissance de la complémentarité entre le littoral et l'arrière pays.

Prise en compte de l'économie portuaire (pêche et plaisance).

Inscription comme enjeu pour le Nord-Pays d'AUGE de l'activité agricole, cidricole, équestres, et autres spécifiques.

Précision de l'application du paragraphe 4.2.2 (pages 72/73) est limité au seul périmètre de l'arrière pays littoral du Calvados.

Dans les agglomérations littorales, limitation des espaces proches du rivage dès la 1^{ère} rue rencontrée depuis le rivage.

L'introduction dans le contenu de la DTA du principe de révision périodique coïncidant avec le contrat de plan Etat-Région.

22) SYNDICAT MIXTE POUR LE SCOT du SUD PAYS D'AUGE

Avis favorable avec réserves.

Notamment :

Rééquilibrage des deux rives de l'estuaire (touristiques, économiques, et industries propres).

Prise en compte de l'impact économique de l'activité agricole, élevage, équine, cidricole et fromagère).

Création d'une plate-forme logistique ferroviaire à MEZIDON-CANON.

Le désenclavement routier nécessaire entre autre pour la plate-forme logistique de MEZIDON-CANON.

L'introduction dans le contenu de la DTA du principe d'une révision coïncidant avec le contrat de plan Etat-Région.

23) Communauté de communes des TROIS RIVIERES

Avis favorable.

24) Communauté de communes du VAL ES DUNES

Avis favorable avec réserves ;

Est émit le souhait de la réalisation du contournement Sud de l'agglomération Caennaise, et la prise en compte de la RN 13 comme axe essentiel de la desserte régionale.

25) Communauté de communes de LA VALLEE D'AUGE

Avis favorable avec réserve.

Même souhait que la communauté de communes du VAL es DUNES (n°24).

26) Commune de VARAVILLE

Avis non exprimé avec remarques.

La commune émet des inquiétudes quant à la délimitation des zones naturelles préservées qui seraient beaucoup trop importantes.

27) Commune de VILLERS SUR MER

Avis favorable.

28) Commune de VILLERVILLE

Avis favorable avec réserve.

Que soit prises en compte les activités agricoles et de pêche.

En conclusion, la Commission note que les points évoqués portent principalement sur :

- Les infrastructures routières et ferroviaires.
- Les limites des zones naturelles.
- Les limites des espaces proches du rivage.
- Les plate-formes logistiques.
- Les modalités de suivi et de révision .

4. la présentation des observations formulées par le public

Dans chacun des 69 lieux d'enquêtes, 2 registres étaient mis à la disposition du public pendant l'enquête. Un seul des registres a été utilisé sauf au HAVRE et à BEUZEVILLE où respectivement 2 et 4 registres ont été nécessaires.

Ces 73 registres ont reçu de nombreuses observations. Un important courrier a été aussi adressée à la Commission d'enquête. Il est classé avec les observations des registres.

Nombre d'observations ou de lettres déposées

nombre d'observations	CALVADOS	L'EURE (*)	SEINE MARITIME
favorables	1	17	2
Défavorables	15	229	8
Avis réservés	22	95	33
Demandes particulières	54	7	34
TOTAL	92	348	77

(*) le courrier annexé à BOURGTHEROULDE, siège de l'enquête, est comptabilisé ici quelle que soit son origine.

Soit un total général de **517** observations.

Pendant les permanences, la Commission d'enquête a rencontré près de 180 personnes ce qui correspond à une affluence du public faible au regard de la population directement concernée par le projet, près d'1,5 millions d'habitants.

La participation du public a été irrégulière au cours des différentes permanences.

Cette participation a parfois pris des formes groupées et ciblées suite à des interventions extérieures, en particulier lors des permanences à SAINT-ROMAIN-DE-COLBOSC,....

Les interventions du public ont souvent eu des objets très ciblés.

Les observations émanent tant de la population locale que de personnes publiques ou privées qui viennent manifester leur opposition, leurs réserves ou demandent la prise en compte d'une prescription particulière

Sont principalement venus s'exprimer :

- des élus

Monsieur le député de la cinquième circonscription de la SEINE-Maritime
Monsieur le maire de DUCLAIR
Fécamp (délibération du conseil municipal)
Harfleur(délibération du conseil municipal)
Monsieur le maire du HAVRE
Monsieur le maire de HENOUVILLE (délibération du conseil municipal)
Monsieur le maire de PAVILLY
Monsieur le maire de SAINNEVILLE SUR SEINE (délibération du conseil municipal)
TOUFFREVILLE LA CABLE (délibération du conseil municipal)
Un adjoint au maire de la commune de JUMIEGES
Monsieur le conseiller municipal de PETIT-QUEVILLY délégué à la communauté de
Communes de l'agglomération ROUENNAISE
Communauté de communes « Cœur de Caux »
CODAH (Communauté de l'agglomération Havraise)
Conseil Général du CALVADOS
Communauté de communes du pays d'HONFLEUR
Commune d'EQUEMAUVILLE
29 communes reprenant peu ou prou le même texte dans des délibérations :
BEUVILLIERS, MEZIDON-CANON, THIÉVILLE, VIEUX PONT EN AUGÉ, SAINT-
PIERRE SUR DIVES, SAINT-PIERRE DE MAILLOC, SAINTE-MARGUERITE DES
LOGES, SAINT-MICHEL DE LIVET, LECAUDE, SAINTE-FOY DE
MONTGOMMERY, PERCY EN AUGÉ, OUILLY LE VICOMTE, MONTVIETTE,
MESNIL-MAUGER, MITTOIS, MÉRY-CORBON, L'LOUDON, FERVAQUES,
DOZULÉ, CHEFFREVILLE TONNENCOURT, LA BRÉVIERE, LES AUTHIEUX
PAPON, CROISSEVILLE, MAGNY LE FREULLE, CRÉVECOEUR EN
AUGE, BERTHEVILLE SUR DIVE ET BONNEBOSQ
Syndicat Mixte d'Aménagement et d'urbanisme de l'Agglomération Caennaise
Commune de OUISTREHAM
Commune d'YVETOT
Commune de VANDEUVRE
Commune de FIERVILLE BRAY
Commune de CAGNY
Commune de FRENOUVILLE
Commune de BERNAY
Commune de QUILLEBEUF
Commune de CORMEILLES
Syndicat d'Aménagement du ROUMOIS (SYDAR)
SMI de PORT JEROME – les élus de l'Estuaire
CdC des communes du canton de CORMEILLE
Commune de ST MARTIN DE BOSCHERVILLE

Commune de BAVENT
Commune de ST PIERRE LES ELBEUF
Commune de BOULEVILLE

- des personnes morales : organismes professionnels

Comité local des pêches HONFLEUR - COURSEULLES
Comité local des pêches du HAVRE

- des administrations ou des chambres consulaires

CCI FECAMP
Chambre d'agriculture de SEINE-MARITIME
CCI du HAVRE
Chambre d'agriculture du CALVADOS

- des associations

Amis de la forêt du ROUVRAY
AQUACAUX
Association brayonne dynamique
Association pour la défense et le développement de la presqu'île de Brotonne
ARBRE : Association rurale brayonne pour le respect de l'environnement
Coordination des associations de défense contre le contournement Est de ROUEN
CEHN : coordination eau de Haute Normandie
DDD : Défendre – Développer la Démocratie
Écologie pour le HAVRE
ECOREFE : Écologie pour la région de Fécamp
Équipe « ROUEN 2005 »
FACIR : Fédération des associations contre les ruissellements et inondations
FNAUT : Fédération Nationale des associations d'usagers des transports
HNNE : Haute-Normandie Nature Environnement
La Hétraie
Sabine – Agglo: société amicale pour la bicyclette en Normandie
S.O.S. Estuaire
Association « Rive Gauche 2000 »
CREPAN
GRAPE : groupement régional des associations de protection de l'environnement.
Association familiale de DOUVRES-LA-DELIVRANCE
ADQVB (Association pour la Défense de la Qualité de Vie à BENOUVILLE)
Association de sauvegarde des marais de VARAVILLE et ses environs
ARTHE
Association pour la sauvegarde du MONT CANISY
Comité de défense des riverains de la rue de l'YSER (OUISTREHAM)
Association syndicale pour l'aménagement de la Pointe du Siège
Société Protection Paysages et Esthétique de la France
Ligue de protection des oiseaux
H2 EAUX

Estuaire Sud

TOS : Association pour la protection des eaux et des Rivières, Truite, Ombre, Saumon,
CHENE : Centre d'hébergement d'Étude de la Nature et de l'Environnement

Association « Regard sur BENOUVILLE »

ADPH : Association pour la défense des intérêts vitaux du port du HAVRE

Réseau Vert de BASSE-NORMANDIE

Comité REFIGNY SUD (YVETOT)

GROUPE ENVIRONNEMENT

APDILE

Association des usagers d'eau potable de la Région de BEUZEVILLE

SPBS Sauvegarde des Patrimoines de la Basse SEINE

Association LAISSE BETON

Jardins d'Art et d'essai

- des entreprises

Port Autonome du HAVRE (PAH)

Port autonome de ROUEN (PAR)

- autres

Conseil Syndical de la Résidence du Plein Air à GONNEVILLE sur HONFLEUR

Les remarques formulées pendant l'enquête figurent sur les registres ci-annexés. Elles sont reprises ci-dessous par thèmes et, parfois, par entité géographique. En effet, il est apparu pertinent à la commission de différencier dans certains cas les thèmes suivant l'origine des observations.

4.1 thème 1 : la légalité de la DTA

L'absence du décret listant les communes soumises à la loi « littoral » rend la DTA inopérante. La DTA est juridiquement incompatible avec la loi « littoral » (jugement du Conseil d'Etat du 24 juillet 2000 pour non désignation des communes de l'estuaire).

La DTA ne respecte pas la loi « littoral ». Les propositions d'adaptation proposées par la DTA remettent en question les principes de protection édictés par la loi.

La DTA prend mal en compte la directive NATURA 2000 et les ZNIEFF.

Toutes les protections édictées par d'autres documents ou procédures ne figurent pas dans le projet de DTA. De même, tous les inventaires des zones riches sur le plan écologique ne sont pas recensés.

La DTA n'est pas compatible avec les PDU de ROUEN et de CAEN.

La procédure de la DTA est non conforme à la convention d'Aarhus.

La DTA n'est pas compatible avec la loi sur le développement durable.

La compatibilité avec les documents d'urbanisme existants est souvent évoquée. De nombreuses observations soulignent que la DTA n'est pas compatible avec la charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la SEINE.

Ces observations ont été formulées par plusieurs associations, particulièrement : ARBRE, Association Brayonne Dynamique, SOS Estuaire, Ecologie pour le HAVRE, HNNE, TOS, GRAPE,...

Le Jugement du tribunal administratif de CAEN concernant la zone Est de HONFLEUR n'est pas respecté (jugement du 8/04/03 annulant le POS de HONFLEUR sur la zone 1 NA a ZIPEC à l'Est du Pont de NORMANDIE).

A DARNETAL, une association indique qu'une plainte a été déposée auprès de la commission européenne et que la DTA n'en tient pas compte.

L'organisation de l'enquête est critiquée :

- Durée de l'enquête trop courte
- Absence de réunion publique
- Manque de concertation avec les collectivités (en particulier la communauté de communes Cœur de Caux qui regroupe 17 communes)
- Difficulté de lecture du dossier
- Absence de volet sanitaire (incidence sur la santé)
- La mise à disposition sur internet est bien mais a un impact réduit sur le public

La DTA va à l'encontre des politiques des transports nationales et européennes.

Elle ne tient pas compte de ce qui est préconisé en matière de prévention de catastrophes naturelles et de pollution de l'eau.

A noter que les grands aménageurs comme les Ports Autonomes se félicitent de la sécurité juridique que devrait apporter la DTA et prennent acte de la vocation clairement affirmée des espaces. Ils soulignent que c'est un enjeu majeur si l'on veut lever les incertitudes liées aux imprécisions de la loi « littoral ».

Le principe de précaution n'a pas été appliqué.

4.2 thème 2 : la protection de l'environnement

Toutes les protections réglementaires et territoires soumis à inventaire ne sont pas recensés.

La critique des cartes annexées au projet est très présente. Le Public indique que l'appréciation des limites reste floue et aléatoire surtout lorsqu'il s'agit d'espaces naturels, remarquables et sensibles.

La gestion des espaces n'est pas évoquée pour les zones hors NATURA 2000.

La DTA se contente de recenser les dégradations, les mesures réglementaires. Elle n'apporte rien de plus.

La LIGUE DE PROTECTION DES OISEAUX constate que le projet de DTA ne protège pas les zones humides et favorise leur urbanisation.

La DTA n'évoque pas la préservation de la ressource en eau.

Les nuisances sont évoquées pour l'air, l'eau, les odeurs, les dépôts de produit de dragage, le trafic routier... La DTA n'apporte aucune amélioration.

Pour les chambres de dépôt des sédiments, les associations de défense de l'environnement rappellent que les ports autonomes avaient pris des engagements de valoriser ces sédiments. Elles ne doivent plus être autorisées.

La DTA n'affirme pas suffisamment l'importance des haies et zones humides.

La coupure des espaces naturels est trop importante.

La destruction des clos-masure, le mitage du paysage... sont à proscrire. La réalisation de « plans paysage » à l'échelle intercommunale est réclamée.

Les projets routiers vont à l'encontre des objectifs de la DTA en matière d'environnement.

Conformément aux assurances données par les représentants de l'Etat, certains demandent confirmation que les contraintes qui résulteront de la DTA n'iront pas à l'encontre de la création d'activités économiques, de l'urbanisation maîtrisée et des infrastructures indispensables au développement, dans le respect des sites et paysages.

Pourquoi augmenter l'activité portuaire qui pollue par ses activités d'import et d'export, alors que l'autarcie serait préférable ?

La déforestation du massif du ROUVRAY est soulignée par l'association D.D.D.

Divers :

L'ADQVB demande que la rédaction du paragraphe 2.1 chapitre 3 page 61 soit clarifiée et que les espaces considérés soient mieux identifiés. Elle souhaite ainsi l'ajout de la plaine de CAEN et de la vallée de l'ORNE dans l'énumération des paysages constitutifs de l'identité Normande. L'association souhaite que la partie ouest de la rivière l'ORNE soit considérée d'un grand intérêt paysager et écologique, et remarque que les espaces

de développement portuaire prévu en bordure du canal de CAEN à la Mer sont grevés d'une ZPS NATURA 2000, et que l'extension du "Yard de RANVILLE" est grevé d'une ZNIEFF de type 1. Elle demande que le terminal en partie désaffecté de RANVILLE soit déclassé de zone para-portuaire en zone naturelle à reconquérir.

Il eut été légitime de consulter l'agence de bassin de SEINE-NORMANDIE.

Les zones humides et de marais doivent être impérativement protégées sans aucune construction de quelque sorte.

L'association de sauvegarde des marais de VARAVILLE et ses environs formule un avis favorable au projet de DTA avec conditions. Cet avis est détaillé. Le lecteur intéressé ou l'auteur du projet de la DTA sont invités à s'y reporter (registre de TROARN observation n°1).

Elle demande cependant l'application stricte de la loi littoral, notamment la protection du marais, ainsi que la coupure d'urbanistique et la reconnaissance du golf comme espace vert inconstructible.

Le classement en zone protégée des espaces naturels remarquables du littoral près de HONFLEUR, prolongement du bois du Breuil entre la D513, le chemin du Vallon et le chemin des Bruyères est réclamé.

La demande de l'association ARTHE sur la protection du littoral entre HONFLEUR et VILLERVILLE vise à éviter l'urbanisation massive sur les terrains mouvants (zones rouges au titre du PPR).

La CCI DE FECAMP demande la mise en valeur des espaces naturels.

L'ASSOCIATION RURALE BRAYONNE signale l'oubli des sites NATURA 2000 et de la charte paysagère du Pays de BRAY.

Les projets de zone d'activités à l'Est du Pont de Normandie rive sud et pour « la mare plate » au Nord menacent des sites fragiles.

HAUTE-NORMANDIE NATURE ENVIRONNEMENT demande la cessation de l'artificialisation des espaces ruraux et de SEINE-Maritime.

Le classement en ZNIEFF de la Mare forestière est demandée.

Une trentaine personnes ont signé une lettre standard demandant la mise en valeur du patrimoine bâti, une charte paysagère pour le Sud du Pays d'AUGE, la réalisation de « plans de paysage », la promotion des productions agricoles, le développement de la couverture du téléphone portable et d'Internet haut débit, l'offre de terrains à bâtir et la couverture de toutes les Communes du périmètre par des PLU.

ESTUAIRE SUD considère que les dispositions de la DTA sur la plaine alluviale de HONFLEUR à l'Est du Pont de Normandie sont inacceptables.

HAUTE-NORMANDIE NATURE ENVIRONNEMENT relève : non-préservation de la zone humide rive Nord, pas de proposition pour améliorer la gestion de la réserve naturelle de l'estuaire de la SEINE, pas de fixation d'objectifs de préservation des sites et paysages, erreurs de cartographie sur certaines forêts.

L'ASSOCIATION REGARD SUR BENOUVILLE demande la protection de l'espace historique de BENOUVILLE et des zones humides autour de PEGASUS Bridge. Il faut y exclure toute activité industrielle.

Les zonages commerciaux en entrée de ville doivent être proscrits. Le public demande la préservation du patrimoine naturel et des paysages et préconise pour cela diverses mesures.

Pour CAEN OUISTREHAM, l'évolution du port est envisagée sans que les conséquences directes sur l'environnement et la qualité de vie des riverains ne soient examinées.

La vocation de la bande de terrain le long du canal de TANCARVILLE en zone d'activité, au Nord, est contestée. L'auteur de l'observation demande son maintien en zone naturelle.

4.3 thème 3 : le développement économique

- l'activité touristique : la préservation des paysages bocagers de l'arrière pays et des zones littorales est indispensable

Le développement de l'activité touristique passe par la préservation des atouts naturels qu'offre la Région. Une partie du public demande que les mesures de protection soient plus présentes dans la DTA pour préserver l'arrière pays et le littoral.

A l'inverse, d'autres observations émanant principalement de collectivités locales des environs demandent que la DTA laisse aux acteurs locaux suffisamment de marges de manoeuvre pour permettre une évolution du contexte réglementaire aux opportunités économiques et à la nécessaire adaptation des territoires.

- Les activités portuaire et industrielle : elles sont freinées par le déséquilibre créé par la protection de l'environnement.

Les acteurs économiques, principalement les ports et les CCI, soutiennent que la DTA favorise trop la préservation des milieux naturels et bride l'activité.

L'ADPH exprime que les restrictions liées à la vocation industrialo-portuaire du port du HAVRE doivent être levées.

La complémentarité des ports est à promouvoir par la DTA.

Les associations de défense de l'environnement poursuivent leur critique du projet PORT 2000. Elles souhaitent que le site d'ANTIFER soit utilisé en priorité et soutiennent que PORT 2000 n'est pas indispensable.

Elles préféreraient une réhabilitation des friches industrielles plutôt que de nouvelles incursions dans les espaces naturels.

Enfin, l'incidence de PORT 2000 sur l'activité de la Région ne serait pas correctement appréciée en terme de mesures d'accompagnement, notamment en ce qui concerne les infrastructures.

Le PAR (Port Autonome de ROUEN) a indiqué qu'il était vital que la DTA apporte une sécurité juridique, laisse des réserves foncières pour l'industrie portuaire tenant compte des périmètres de sécurité et permette le rééquilibrage des 2 rives en classant la ZIPEC en zone d'activité immédiatement aménageable sans mesure compensatoire particulière du fait de l'extension des zones consacrées aux espaces naturels.

Le PAR signale qu'au cours des 20/25 ans à venir, il devra modifier les ouvrages actuels de calibrage avec le prolongement très probable de quelques kilomètres vers le large des ouvrages submersibles compte tenu du processus géologique de comblement séculaire de l'estuaire. Il demande que la compatibilité de ces travaux avec la DTA soit examinée.

Enfin, il a rappelé que la chenalisation progressive de la SEINE depuis 1850 et les grands travaux menés par les ports du HAVRE et de ROUEN ont contribué à réduire les surfaces en eau et les zones humides, mais qu'il n'ont constitué qu'un accélérateur temporel du processus géologique irréversible de comblement de l'estuaire.

Le PAH (Port Autonome du HAVRE) souligne que dans l'estuaire, les zones sous protection environnementale représentent 4000 ha et que les disponibilités pour l'accueil d'activités économiques se limitent actuellement à 900 ha (hors terminaux de Port 2000).

Pour le secteur de la mare plate, il insiste sur la nécessité de sauvegarder ce potentiel de développement économique et demande que les orientations conditionnant l'aménagement de ces espaces à la définition et à la réalisation d'un projet de prolongement du grand canal du HAVRE soient rapportées.

Le PAH souhaite que des orientations se limitent à la production d'études permettant de prendre en compte les impacts sur les écoulements hydrauliques et d'établir les prescriptions techniques à imposer aux futurs aménagements pour garantir la protection des milieux de la réserve naturelle.

Les deux Ports Autonomes considèrent que la définition de la réserve naturelle correspond à un compromis entre le développement et la préservation de l'environnement. Ils demandent que la DTA confirme cet arbitrage rendu en son temps afin d'apporter la sécurité juridique au dispositif.

Le point de vue des Ports est soutenu par la COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION HAVRAISE (CODAH), les CCI et différentes associations comme Association rive gauche 2000, Association pour la préservation des intérêts vitaux du port du HAVRE.

La COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION HAVRAISE (CODAH) reprend le même avis que le PAH sur le prolongement du grand canal en demandant que la condition d'ouverture à l'urbanisation soit la réalisation des études préalables et non pas la réalisation des travaux d'extension du grand canal du HAVRE.

- l'agriculture

Peu d'observations concernant l'agriculture ont été déposées. Elles soulignent que le projet de DTA ne prend pas assez en compte le devenir agricole face à l'environnement et aux problèmes paysagers.

La Chambre d'Agriculture de SEINE-MARITIME relève que le diagnostic sur l'activité agricole est peu détaillé. Il ne fait pas ressortir les dynamiques de certains secteurs du territoire. Dans les perspectives et enjeux, le document ne mentionne aucune volonté particulière de maintenir l'activité agricole comme une contribution importante à l'économie locale et au maintien des paysages.

La nécessité de veiller à l'équilibre entre développement de l'urbanisme et préservation de l'activité agricole devrait être affirmée dans un tel document. La Chambre réclame la mise en œuvre d'une politique foncière opérationnelle et une planification globale des sites réservés à l'activité.

Elle regrette que l'objectif de sauvegarde des paysages et de la biodiversité n'ai pas été assez concerté avec la profession agricole.

Sur la prévention des risques, elle rappelle qu'elle met en œuvre une politique d'amélioration des pratiques agricoles depuis 10 ans. Les autres causes d'inondation dues à l'urbanisme, aux infrastructures... doivent aussi être traitées.

La Chambre d'Agriculture du CALVADOS est favorable au projet sous réserve que soient prises en compte ses remarques. Elle souhaite l'intervention de la SAFER lors des opérations d'aménagement pour restituer des terrains à l'économie agricole. Elle souligne que les paysages peuvent évoluer. Le principe du maillage est à conserver mais il faut pouvoir disposer de paysages ouverts. Elle demande que la perte de revenus générée par l'implantation de nouvelles haies soit compensée. Elle fait ensuite quelques demandes de détails dans le texte de la DTA (observation n° 105 registre BOURGTHEROULDE).

Le Président de la Commission tourisme de la Communauté des communes du canton de CORMEILLE rappelle la spécificité de ce canton et souligne la fragilité du système économique agricole. C'est un certain type d'agriculture qui a contribué pour beaucoup à l'établissement du paysage bocager du canton. Il faut pouvoir la préserver.

Cette idée est reprise par d'autres dans l'arrière pays. Le paysage a été forgé par l'agriculture. Il faut soutenir cette activité et lui laisser un espace de liberté pour lui permettre d'évoluer.

Dans le projet de DTA, la zone comprise entre l'autoroute A131 et le canal de TANCARVILLE, actuellement zone agricole, deviendrait une zone réservée à l'accueil d'activités. Ce point est contesté par plusieurs agriculteurs.

- la pêche :

Les comités locaux de pêches de HONFLEUR-COURSEULLE- Le HAVRE contestent l'analyse faite par la DTA.

Le diagnostic présenté est erroné. Il reprend les mêmes erreurs d'analyse que celles faites par la Commission Européenne.

L'auteur de la DTA pourra se reporter à l'observation des comités de Pêche annexée au registre du HAVRE qui signale des erreurs sur la description de l'activité.

Le maintien de la ressource halieutique passe par la préservation des zones nourricières. Les développements prévus en baie de SEINE vont encore les diminuer.

Certains demandent que l'on fasse revivre les lieux de reproduction de la coquille Saint-Jacques.

AQUACAUX déplorent les effets nocifs des boues de dragage sur les fermes marines

La CCI DE FECAMP demande la mise en valeur des espaces nécessaires à la préservation des ressources halieutiques.

- Les infrastructures

Certains ont indiqué que les péages sur les ponts franchissant la SEINE sont un frein au développement économique de la Région.

- Le développement

Une forte demande s'est exprimée pour que le développement d'activités nouvelles, y compris industrielles dans le pays d'AUGE, soit reconnu comme prioritaire, à côté de la vocation touristique et agricole qui doit bien sûr être prise en compte.

Le souhait d'un rééquilibrage entre littoral et arrière pays rural est demandé ainsi que l'implantation d'éoliennes.

Divers :

Ajouter OUISTREHAM et l'ensemble de la côte de nacre comme pôle touristique structurant en devenir (chapitre 1-5.4.2 page 35 du dossier).

Les associations du secteur demandent que soit retenus dans la DTA les deux pôles de OUISTREHAM et de LUC SUR MER - DOUVRES LA DELIVRANCE comme agglomérations moyennes.

Le principe de développement des bourgs ruraux est plus important que celui des grandes métropoles.

Le recensement des friches industrielles est demandé dans plusieurs observations

Les aménagements en faveur des quartiers en difficulté de la ville du HAVRE sont souhaités.

4.4 thème 4 : les infrastructures

Le presque « tout automobile » est encore très présent dans le projet de DTA.

Des projets routiers contestables sont recensés.

Les projets alternatifs ne le sont pas suffisamment.

L'insuffisance des dessertes ferroviaires est soulignée par le public, et spécialement par la FNAUT.

Les associations de défense de l'environnement souhaitent que la priorité soit donnée aux ouvrages ferroviaires et fluviaux. Elles soulignent que les projets routiers vont à l'encontre des objectifs de la DTA en matière d'environnement.

Des observations demandent la remise en service de voies ferrées désaffectées pour assurer des dessertes locales.

Les acteurs économiques demandent que la réalisation des infrastructures routières ne soient pas sacrifiée. Sont principalement cités :

La liaison autoroutière A28 ROUEN-TOURS

La liaison autoroutière BARENTIN –YVETOT complétant un réseau existant

Le prolongation du Grand Canal Maritime

Les Voies « Vertes » (projet de circulations douces) et « véloroutes » sont aussi préconisées notamment par l'association SABINE

Le contournement de ROUEN, « Barreau Sud », 6^{ème} franchissement

La liaison de LISIEUX à l'autoroute

La liaison de FECAMP à l'autoroute

La création d'un tunnel pour la liaison ferroviaire « LE HAVRE – LILLEBONNE »

Le franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine.

Divers :

Le Conseil Général du CALVADOS demande que la DTA permette au port de CAEN – OUISTREHAM, en coopération avec les autres ports de la Manche, de poursuivre son développement et l'aménagement de ses infrastructures (y compris la plaisance) sans que la zone de protection spéciale (ZPS) y fasse obstacle.

Il demande la réalisation sans retard des liaisons autoroutières en construction et en projet, et demande la réalisation de liaisons routières rapides vers PARIS, accès au réseau TGV et amélioration des liaisons ferroviaires CAEN TOURS et CAEN RENNES.

Il demande l'amélioration des liaisons ferroviaires du HAVRE vers le bassin Parisien, la Basse-Normandie et le Sud de la France et souhaite une meilleure coordination des plate-formes aéroportuaires de Normandie.

Le GRAPE, le Réseau Vert, d'autres associations de défense de l'environnement et des personnes isolées ont manifesté leur opposition au doublement du boulevard périphérique de CAEN, incompatible avec le principe de développement durable.

L'Association pour la défense de la qualité de vie à BENOUVILLE (ADQVB) demande que soit cité explicitement le canal de CAEN à OUISTREHAM, et que la DTA prenne en compte la totalité du port depuis le viaduc de Calix (CAEN) et la mer.

La Commune d'EQUEMAUVILLE, la commune d'HONFLEUR et la communauté de communes du pays de HONFLEUR estiment nécessaire l'aménagement de la liaison ferroviaire HONFLEUR PARIS et celle vers LISIEUX et CAEN via PONT L'EVEQUE.

L'Association ARTHE souhaite l'amélioration de la liaison ferroviaire TROUVILLE PARIS (le pendulaire serait une bonne formule), une déviation de CANAPVILLE, la reprise du cabotage maritime, la réhabilitation du littoral (suppression des hideuses bâtisses de Port DEAUVILLE).

29 communes de l'arrière pays : *BEUVILLIERS, MEZIDON-CANON, THIÉVILLE, VIEUX PONT EN AUGE, SAINT-PIERRE SUR DIVES, SAINT-PIERRE DE MAILLOC, SAINTE-MARGUERITE DES LOGES, SAINT-MICHEL DE LIVET, LECAUDE, SAINTE-FOY DE MONTGOMMERY, PERCY EN AUGE, OUILLY LE VICOMTE, MONTVIETTE, MESNIL-MAUGER, MITTOIS, MÉRY-CORBON, L'OUDON, FERVAQUES, DOZULÉ, CHEFFREVILLE TONNENCOURT, LA BRÉVIÈRE, LES AUTHIEUX PAPON, CROISSENVILLE, MAGNY LE FREULLE, CRÉVECOEUR EN AUGE, BERTHEVILLE SUR DIVE ET BONNEBOSQ*

demandent le renforcement du tissu routier : axe PONT L'EVEQUE, LISIEUX, GACE ainsi que la construction d'A 28.

Elles réclament la création de liaisons routières nouvelles : Vimoutiers, Livarot, St Pierre sur Dives, MEZIDON-CANON et un raccordement avec la RN13, ainsi qu'avec l'A 13 et l'axe CAEN/Falaise/Alençon dans la perspective du projet autoroutier A 88.

La CCI DE FECAMP est venue affirmer le rôle complémentaire de FECAMP et demande l'amélioration des liaisons routières.

Le COMITÉ REFIGNY SUD est hostile au projet de liaison YVETOT-BOURG ACHARD pour cause de nuisances.

HAUTE-NORMANDIE NATURE ENVIRONNEMENT regrette que le projet de DTA soit si favorable au transport routier : Pas de plan d'accès ferroviaire ou fluvial et augmentation certaine du trafic poids lourd dans l'estuaire. Les aires logistiques vont amener une augmentation du trafic poids lourds dans les communes rurales. L'association est opposée aux bases logistiques dans les zones rurales de St ROMAIN de COLBOSC et MONTIVILLIERS. La liaison YVETOT - BOURG ACHARD lui paraît inutile. Elle indique son opposition au contournement Est de ROUEN.

L'opposition à l'extension du Technopole et à la Rocade Sud de ROUEN est affirmée.

L'ASSOCIATION CHENE dénonce le manque d'indications sur les projets concernant le transport par voie ferrée ou fluviales. La DTA favorise manifestement le transport routier qui va exploser dans la zone de l'estuaire et autour des pôles logistiques. Ce n'est pas en développant l'infrastructure routière que l'on va améliorer les problèmes de circulation, au contraire.

L'ASSOCIATION REGARD SUR L'AVENIR DE BENOUVILLE demande que le franchissement du canal et de l'ORNE soit prévu au Nord de BENOUVILLE pour éviter l'augmentation du trafic dans BENOUVILLE.

La commune VANDEUVRE approuve le développement des NTCI et propose des aménagements de désenclavement des réseaux routiers. Elle est contre le contournement Sud de CAEN.

La commune de FRENOUVILLE relève que le barreau A 13 / RN 13 ne figure pas sur le projet de DTA, que la plate-forme logistique est placée au Sud de CAEN sans localisation précise et qu'aucun projet d'aménagement de la RN 13 n'apparaît pour régler les difficultés de circulation.

Le contournement de ROUEN avec le « barreau Sud » est le sixième franchissement de la SEINE sont évoqués par l'association des amis de la forêt du ROUVRAY.

4.5 thème 5 : la prévention des risques

Les risques naturels : les zones inondables, les coulées de boue... La DTA ne les localise pas. ECOREFE et la FACIR mentionnent que la zone d'inondation de la LÉZARDE a été oubliée

- les risques industriels : 29 SEVESO rive droite... La DTA ne les localise pas précisément.

Par ailleurs, la DTA n'analyse pas les risques nucléaires (sites et transports).

- les risques maritimes : en attente de décisions internationales pour éviter de subir le sort de la GALICE

D'une façon générale, le public n'a pas été convaincu par la prévention des risques. Que ce soit sur les inondations, les coulées boueuses, les bétoires et les marnières, la protection des ressources en eau, la gestion des déchets (titano - gypses), les transports de matières dangereuses, la réaction des services d'urgence... il est reproché au document son manque de précision et son manque de directives sur un sujet aussi sensible. L'Etat doit rester le garant de la bonne intégration de la prévention des risques dans les documents de planification urbaine.

Sur la prévention des risques, la Chambre d'Agriculture de SEINE-MARITIME rappelle qu'elle met en œuvre une politique d'amélioration des pratiques agricoles depuis 10 ans. Les autres causes d'inondation dues à l'urbanisme, aux infrastructures... doivent aussi être traitées.

Divers :

L'association ARTHE demande que la DTA s'oppose à l'urbanisation massive sur les terrains mouvants (zones rouges du PPR).

HAUTE-NORMANDIE NATURE ENVIRONNEMENT souligne que la DTA évoque souvent une politique globale de prévention sans mentionner le rôle des organisations professionnelles agricoles.

GROUPE ENVIRONNEMENT demande la protection de la nappe avec interdiction des stockages ou épandages des polluants, la poursuite de l'inventaire des décharges de sols contaminés et la prise de mesures de surveillance.

Le président du SYDAR (syndicat d'aménagement du Roumois) s'étonne que son organisme n'ait pas été mieux associé à l'élaboration de la DTA et regrette l'absence de la zone d'activité de BOURG ACHARD dans la cartographie .

En ce qui concerne les risques industriels la DTA n'examine pas les risques nucléaires (sites et transports)

L'implantation d'une usine de traitement de déchets dans le marais de Saint-Jean de FOLLEVILLE est contestée.

L'extension de ballastières au voisinage de JUMIEGES est contestée.

4.6 thème 6 : les bases logistiques

C'est ce thème qui aura mobilisé le plus d'observations.

L'opposition à la création de bases logistiques sur des zones mal desservies par les voies routières et/ou non raccordées au réseau ferré est très présente.

L'Association Pour La Défense Et Le Développement De La Presqu'île De Brotonne affirme son opposition à la création de sites logistiques.

Le conseil général du Calvados approuve le choix de CAEN et LISIEUX comme sites d'accueil de plate-formes logistiques. Il confirme son attachement au site ferroviaire de MEZIDON-CANON.

Il est demandé que l'implantation des zones logistiques soit faite au plus près des zones de déchargement et éloignées des habitations.

Les bases logistiques prévues au MESNIL et à BEUZEVILLE sont contestées.

Le site de MEZIDON aurait été oublié.

Les 29 communes précitées expriment une opinion convergente : MEZIDON avec sa desserte ferroviaire doit être retenue en plate-forme multi-modale et qu'en conséquence, il faut développer sa desserte routière.

Divers :

La CCI de FECAMP demande qu'une base logistique soit prévue dans son secteur.

HAUTE-NORMANDIE ENVIRONNEMENT alerte l'auteur du projet sur le trafic routier intense qui est à attendre de l'implantation d'aires logistiques sur des communes rurales.

Monsieur Le Maire de BERNAY demande que la ville soit retenue comme pôle d'accueil d'activités diverses et logistiques.

Le président de la CDC de BERNAY signale la création en cours d'une zone d'activités diverses près de l'échangeur tout proche de la future A28.

A BEUZEVILLE, 192 observations ont été relevées. Confirmant les craintes exprimées par l'association LAISSE BETON, 188 concernent l'expression d'une opposition à l'implantation de zones logistiques dans le canton de BEUZEVILLE.

Leurs motivations s'appuient essentiellement sur le risque de dégradation de la qualité de vie et de l'environnement du fait de l'aggravation des nuisances liées notamment au trafic routier et à l'imperméabilisation des sols .

4.7 thème 7 : la protection de l'estuaire de la SEINE

Les associations de défense de l'environnement demandent que la gestion des espaces naturels soit confiée au conservatoire du littoral. Elles considèrent qu'il n'est pas opportun que la maîtrise foncière de la réserve naturelle et des zones protégées soit entre les mains des Ports Autonomes de ROUEN et du HAVRE.

Le public s'interroge sur les modalités actuelles de gestion de la réserve naturelle.

L'extension du grand canal du HAVRE est vécue comme une provocation par les défenseurs de l'environnement (et comme une nécessité à terme par le PAH).

Idem pour la prolongation des ouvrages submersibles de quelques kilomètres annoncés par le PAR.

Port 2000 : les mesures compensatoires sont en retard. Pourquoi ne pas avoir choisi le site d'ANTIFER ?

Les eaux de la SEINE sont à traiter en amont.

Le site de la « Mare Plate » comme le site à l'Est du Pont de NORMANDIE sont des espaces remarquables à préserver.

Divers :

La LIGUE POUR LA PROTECTION DES OISEAUX conteste le prolongement du grand canal qui détruit une zone humide vitale pour la réserve naturelle de l'estuaire.

Le GROUPE ENVIRONNEMENT indique que le développement réduit les espaces naturels de l'estuaire. Il faut créer un observatoire de l'estuaire. Les paysages ne sont pas immuables. Il demande la création d'une charte paysagère.

4.8 thème 8 : le comité de suivi de la DTA, le financement de la DTA

Les modalités de gestion de la DTA ne sont pas fixées. Il s'agit d'un thème souvent abordé par les élus. Ils souhaitent que cette question soit précisée. Ils veulent notamment qu'une procédure de suivi et de révision soit indiquée pour permettre au document de vivre et de s'ajuster en fonction de l'évolution du territoire.

L'équipe « ROUEN 2005 » précise en outre que la réalisation des projets doit être effective.

D'autres observations stigmatisent le manque d'information sur le financement et sur les modalités de réalisation.

La mise en place d'un comité de suivi de la DTA est demandée.

4.9 thème 9 : la décentralisation

La DTA va aller à l'encontre des projets de décentralisation. Les 2 observations suivantes résument bien les interrogations produites dans le cadre de l'enquête :

- *Syndicat Mixte d'Aménagement et d'Urbanisme de L'Agglomération Caennaise :*

La DTA est en contradiction avec les objectifs de la décentralisation à venir.
Quelle sera l'incidence des transferts aux régions de compétences à venir, et plus particulièrement ports et aéroports ?
Qu'arrivera-t-il en cas de points de vue différents entre Etat et Région ?

- *Conseil général du Calvados :*

Le conseil général estime que la DTA devra tenir compte de la nouvelle répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités locales. Dans de nombreux cas, ce seront les collectivités locales qui détermineront l'aménagement du territoire.

4.10 thème 10 : divers

- Le Mont CANISY

C'est le 2^{ème} thème le plus abordé après celui de la plate-forme logistique de BEUZEVILLE.

Le Mont CANISY doit être protégé de toutes constructions et ne pas être exposé à des glissements de terrains. Il doit être protégé et conservé dans son état actuel.

Il est demandé que l'Etat prenne clairement position et confirme, conformément à la loi « littoral » que l'ensemble du Mont CANISY est un espace remarquable au sens de la dite loi.

Il convient de préciser les modalités d'application de la loi « littoral » sur la base d'une cartographie intelligible et exploitable.

- Le Sud du Pays d'AUGE

Les idées régulièrement avancées ici sont les suivantes :

Intégrer le patrimoine bâti
Développer les productions agricoles de qualité
Réaliser des chartes de paysage
Restaurer le patrimoine bâti
Couvrir le territoire en téléphonie mobile et en haut débit
Rénover l'habitat des bourgs ruraux et du pôle LIVAROT
Mettre en œuvre des PLU pour augmenter l'offre de logement.

- ELBEUF

ELBEUF et de son agglomération sont négligées par le projet de DTA qui ne les mentionne pas dans les agglomérations moyennes. Monsieur le Maire de ST PIERRE LES ELBEUF demande la prise en compte du contournement de l'agglomération et des compléments sur les espaces forestiers.

- FECAMP

FECAMP a elle-aussi le sentiment d'être oubliée par le projet de DTA. La commune réclame la réalisation d'une voie autoroutière, liaison avec la base logistique de BOLBEC..

- Les chambres de dépôt des sédiments

Il ne faut pas créer de nouvelles chambres de dépôt de sédiments. Les ports autonomes avaient pris des engagements de valoriser ces sédiments.

- CAEN marginalisée

La position de CAEN dans la DTA est un sujet de discussion important.

De nombreux auteurs d'observation considèrent que l'agglomération Caennaise ne fait pas partie de l'estuaire de la SEINE. La seule référence valable est celle de la Baie de SEINE et l'estuaire qui la concerne est l'estuaire de l'ORNE. Le périmètre de la DTA aurait dû être limité à l'estuaire de la Touques. La région Caennaise ne devrait pas faire partie de la DTA.

Ils considèrent que l'intégration de CAEN dans le projet de DTA conduit à sa marginalisation en gommant ses particularités et en la privant d'une perspective de développement.

Le projet de DTA est une vision très "Haut Normande" du territoire. Il minore le positionnement de la Région Caennaise comme moteur économique de la Basse-Normandie et ignore son positionnement géographique charnière entre le Bassin Parisien et le Grand Ouest, sur l'axe Nord-Sud, Grande Bretagne – Péninsule Ibérique.

La DTA ne doit pas hypothéquer le statut régional de CAEN.

Peut-on laisser à la DTA et à sa future structure de gestion le soin de décider des synergies et des complémentarités entre les trois agglomérations ?

Les observations de la commune de FIERVILLE et du Syndicat Mixte de l'Agglomération Caennaise sont particulièrement intéressantes. La réponse de la Préfecture de la Région Basse-Normandie au Syndicat mixte d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération Caennaise (29 juillet 03) était jointe aux observations. A toutes fins utiles, cette réponse est résumée ci-après.

Lors du dépôt de la délibération du bureau du Syndicat Mixte d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Agglomération Caennaise, Madame la Présidente du Syndicat a joint un courrier de Monsieur le Préfet de la région Basse-Normandie en date du 29 juillet 2003, en réponse à l'avis fourni par le syndicat en qualité de personne associée.

Analyse succincte du courrier :

Monsieur le Préfet précise qu'aucune modification du projet ne pourra être faite avant l'enquête publique, et fait part de ses observations à propos des éléments qui semblent les plus significatifs.

Statut de l'agglomération Caennaise, capitale régionale :

Il ne convient pas à la DTA, document de planification et d'aménagement du territoire, de définir le statut administratif de la ville de CAEN.

Votre demande d'affirmation du rôle de capitale régionale, non contestable, ne peut donc pas prendre en compte dans le cadre de l'élaboration de la DTA.

Le positionnement de l'agglomération Caennaise :

La DTA a pour objet de définir la vision de l'Etat pour le développement à échéance de 20/25 ans de l'ensemble du territoire englobant l'estuaire de la SEINE.

Cette approche, sous l'angle métropolitain ou du développement portuaire, ne présume en rien des positionnements, subis ou volontaristes de ces agglomérations, dans le contexte du tropisme du bassin Parisien et celui du réseau d'agglomérations du grand Ouest.

Les agglomérations ont vocation à rayonner au delà du périmètre de la DTA.

Le développement du port de CAEN-OUISTREHAM :

Les modalités et les potentialités de développement du port de CAEN-OUISTREHAM ont été intégrées comme atouts du développement du territoire de la DTA.

Le projet de DTA définit les modalités d'application de la loi littoral en fonction des particularités géographiques locales.

A l'amont du pont de Colombelles, les orientations de la DTA ne peuvent rien apporter de plus que les dispositions et documents de planification des collectivités locales définiront.

Les enjeux fondamentaux de préservation des espaces naturels, que l'état entend faire valoir aujourd'hui pour le développement de l'estuaire de l'ORNE, n'offrent pas la possibilité de création d'un port en eaux profondes.

Modalités de gestion et de suivi de la DTA :

Les modalités restent à définir, notamment avec les personnes publiques associées à son élaboration dont vous faite partie.

Le développement économique touristique :

La vocation de la DTA, n'est pas adaptée à cette échelle pour élaborer des dispositions opérantes en termes d'orientations touristiques.

Développement polycentrique :

Les orientations prennent aussi en compte l'armature des villes moyennes identifiées pour leur rôle à l'échelle de ce territoire.

Bien que le pôle urbain de Douvres ait été identifié dans ce cadre, une analyse particulière sera menée pour le pôle urbain de DOUVRES LA DELIVRANCE / LUC SUR MER.

Comme vous le soulignez, il est entendu qu'il revient au futur SCOT de poser les termes du développement de l'agglomération.

En conclusion, même si un texte condensé peut donner lieu à des lectures différentes, il ne m'apparaît pas qu'il y est, sur les sujets fondamentaux qui relèvent du mandat gouvernemental, de divergences de fond entre le texte du projet et le contenu de vos réserves.

- Les élus de l'Estuaire

Le regroupement informel des élus représentant les cinq pays situés de part et d'autre de l'estuaire de la SEINE demandent que le projet de DTA soit complété pour que le document soutienne explicitement :

- la nécessité de canaliser le trafic PL sur les axes autoroutiers,
- le renforcement de l'offre d'enseignement supérieur,
- l'amélioration des modalités de déplacement avec l'augmentation des transports en commun et le raccordement autoroutier de FECAMP et LISIEUX.

- Le pays ROUMOIS

Le Président du Pays ROUMOIS souhaite la communication du projet de DTA et souligne quelques erreurs sur la cartographie. L'auteur du projet de DTA est invité à s'y reporter (observation n° 5 registre BOURGTHEROULDE).

- L'ADSL, la formation, la R&D, l'offre universitaire

De nombreuses observations sur la nécessité de renforcer l'offre dans ces matières ont été produites.

- Les inexactitudes : FECAMP, les forêts, le Mont CANISY, certaines protections

Certains auteurs d'observation ont relevé des inexactitudes ou des manques sur les différentes cartes illustrant le projet de DTA.

Ainsi, la commune d'YVETOT signale l'omission des espaces naturels de la Forêt du Trait, de MAUNY et de ROUMARE.

HAUTE-NORMANDIE NATURE ENVIRONNEMENT note l'omission des espaces protégés en forêt de ROUMARE, du Trait, de MAUNY et des coteaux de la boucle d'ANNEVILLE.

L'auteur de la DTA pourra se reporter à l'observation des comités de Pêche annexée au registre du HAVRE qui signale des erreurs sur la description de l'activité.

- L'absence de dimension culturelle dans la DTA, NORMANVILLE...

Une observation souligne que la DTA ne met pas suffisamment l'accent sur l'utilisation du patrimoine historique et culturel dans le développement touristique de la Région.

- La vallée de l'AUSTREBERTHE

La demande formulée ici vise à assurer la préservation du patrimoine naturel et à utiliser une voie ferrée désaffectée pour des circulations douces.

- Les éoliennes

Les éoliennes ont peu intéressés le public. Une observation demande que l'implantation de ces équipements soient planifiée avec précision.

- HARFLEUR

La commune souffre du trafic lié aux nombreuses infrastructures traversant son territoire. Elle ne souhaite pas voir aggraver sa situation par l'implantation d'une base logistique.

- GONNEVILLE

Le Conseil Syndical de la Résidence du Plein Air à GONNEVILLE soulève un problème de découpage territorial qui sort du cadre de l'enquête.

- La côte de NACRE

Les associations du secteur demandent que soit retenus dans la DTA les deux pôles de OUISTREHAM et de LUC SUR MER - DOUVRES LA DELIVRANCE comme agglomérations moyennes.

- EQUEMAUVILLE et HONFLEUR

La DTA oublie complètement le volet Hospitalisation.

La commune d'EQUEMAUVILLE préconise une politique d'effacement des réseaux aériens avec une aide financière de l'état, pour valoriser les paysages.

HONFLEUR souligne qu'un établissement hospitalier lui paraît indispensable à un emplacement équidistant de HONFLEUR, TROUVILLE, et DEAUVILLE.

- OUISTREHAM

Le conseil municipal émet un avis favorable au projet de DTA sous condition expresse que soient prises en compte une série de modifications visant à affirmer le rôle de la commune sur le plan touristique et permettant son recensement dans les agglomérations de moyenne importance. Le conseil municipal souhaite des changements sur le projet de DTA pour lui permettre la réalisation de son projet de développement.

- Association des usagers d'eau potable de la région de BEUZEVILLE

L'association a déposé un mémorandum. Elle soutient que les projets de développement envisagés sur son secteur dépasse largement les disponibilités en eau. Elle rappelle que la ressource en eau est particulièrement sensible notamment à cause des nombreuses bétaires en amont des captages.

Un particulier souhaite voir le canton de SAINT-GEORGES-DU-VIEVRE dans le département de l'EURE garder son caractère rural.

Fait à BOURGTHEROULDE,

La Commission d'enquête :

Monsieur FLIPO

Monsieur BAYEUL

Monsieur FAURE

Monsieur HUILLE

Monsieur HOUSSIER

Monsieur BLANLUET

Monsieur LE JEMTEL

Le présent rapport comporte 55 pages (pages 2 à 56). Il est suivi de l'avis de la Commission de 46 pages (pages 57 à 102) et complété d'annexes dont la liste figure page 103.

Copie : DDE – Monsieur JJ DELAPLACE CA ST SEVER 76032 ROUEN cedex
Monsieur le Président du Tribunal Administratif de ROUEN

***enquête publique sur le projet de directive territoriale
d'aménagement de l'estuaire de la SEINE***

**ordonnances des TA de ROUEN et CAEN
des 28/04 et 25/06/03**

arrêté inter-préfectoral des 8, 15 et 22/07/03

22/09/03 au 7/11/03

Avis motivé de la Commission d'enquête

L'objet du présent document est que le Commission d'enquête formule séparément du rapport d'enquête un avis motivé sur le projet soumis à l'enquête en indiquant clairement s'il est favorable ou défavorable au projet.

Le présent document comporte en conséquence 2 chapitres :

- 1. l'analyse ou l'avis de la Commission d'enquête sur les observations formulées pendant l'enquête,
- 2. les conclusions motivées de la Commission d'enquête sur le projet présenté.

1. analyse ou avis de la Commission d'enquête sur les observations formulées pendant l'enquête

Les thèmes ou observations du public sont rappelés en petits caractères. Le commentaire de la Commission figure en caractères standards.

1.1 thème 1 : la légalité de la DTA

L'absence du décret listant les communes soumises à la loi « littoral » rend la DTA inopérante. La DTA est juridiquement incompatible avec la loi « littoral » (jugement du Conseil d'Etat du 24 juillet 2000 pour non désignation des communes de l'estuaire).

Cet argument paraît fort. En l'absence du décret évoqué, la DTA recense 7 communes comme « riveraines d'estuaire » (BENOUVILLE dans le CALVADOS et 6 communes dans l'EURE sans les préciser). Elle fait référence page 36 à un décret qui n'existe pas. Le texte laisse d'ailleurs un espace au lieu d'en préciser les références.

La Commission ne peut que regretter une telle absence. La loi « littoral » date du 3/01/86. Le décret en question aurait du être produit depuis longtemps. La DTA devrait être l'occasion d'éclairer les acteurs sur les modalités d'application de cette loi qui ne sont pas simples.

La DTA ne respecte pas la loi « littoral ». Les propositions d'adaptation proposées par la DTA remettent en question les principes de protection édictés par la loi.

La DTA propose une définition des différents espaces cités par la loi « littoral » : les espaces proches du rivage (L146-4), les espaces remarquables du littoral (L146-6), les coupures d'urbanisation (L146-2)...

Elle facilite l'application de la loi « littoral ».

De nombreuses observations sont contre ces précisions. Il s'agit la plupart du temps de positions de principe. Elles n'apportent pas de contradiction précise si ce n'est pour « la mare plate » et la ZIPEC Est.

La DTA prend mal en compte la directive NATURA 2000 et les ZNIEFF.

Il est reproché à la DTA de ne pas prendre en compte tous les zones classées NATURA 2000 et les ZNIEFF. Cette observation est citée sans justification.

Toutes les protections édictées par d'autres documents ou procédures ne figurent pas dans le projet de DTA. De même, tous les inventaires des zones riches sur le plan écologique ne sont pas recensés.

Même remarque que ci-dessus.

La DTA n'est pas compatible avec les PDU de ROUEN et de CAEN.

Cette observation est motivée par le fait que, selon ses auteurs, la DTA fait la part trop belle au trafic routier. Ce point est abordé plus loin, notamment lors de l'analyse du thème traitant des bases logistiques.

La procédure de la DTA est non conforme à la convention d'Aarhus.

La convention AARHUS (Accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement) est entrée en vigueur en France le 6/10/2002. Le processus d'élaboration de la DTA était largement engagé.

La DTA a été une des premières procédures ayant fait l'objet d'un débat public sous l'égide de la CNDP (Commission Nationale de Débat Public). Elle a fait l'objet de consultations auprès des principaux acteurs, puis elle a fait l'objet de la présente enquête publique.

La Commission ne pense pas que l'on puisse reprocher au projet de DTA d'être non conforme à la convention Aarhus.

La DTA n'est pas compatible avec la loi sur le développement durable.

Cette observation est restée générale. Son auteur veut probablement souligner que l'arbitrage proposé par le projet de DTA entre l'économie et la protection de l'environnement ne permet pas d'assurer la préservation des grands équilibres. La Commission pense que seule une commission de suivi pourra statuer sur l'évolution de la situation.

La compatibilité avec les documents d'urbanisme existants est souvent évoquée. De nombreuses observations soulignent que la DTA n'est pas compatible avec la charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la SEINE.

Ces observations ont été formulées par plusieurs associations, particulièrement :ARBRE, Association Brayonne Dynamique, SOS Estuaire, Ecologie pour le HAVRE, HNNE, TOS, GRAPE,...

La charte du PNR peut prévoir des mesures de protection plus drastiques que ce qu'envisage la DTA. Ce point est principalement évoqué pour les chambres de dépôt des sédiments et la protection des paysages. Après avoir observé que les échelles tant pour le temps que pour l'espace n'étaient pas les mêmes (10 ans pour la charte PNR et 25 ans pour la DTA), la Commission relève qu'il n'y a pas d'incohérence entre les 2 documents.

Le Jugement du tribunal administratif de CAEN concernant la zone Est de HONFLEUR n'est pas respecté (jugement du 8/04/03 annulant le POS de HONFLEUR sur la zone NA de la ZIPEC à l'Est du Pont de NORMANDIE).

Le jugement en question fonde sa décision sur le fait que la partie Est de la ZIPEC est une zone relevant du L 146-6 et R 146-1 et que les incidences d'un aménagement des terrains en question ne sont pas examinées dans le rapport de présentation du PLU. Il rejette l'argument selon lequel la vocation des terrains serait conforme au projet de DTA.

La Commission relève que la définition du périmètre de la réserve naturelle établi par le décret ministériel 97-1329 du 30/12/1997 n'a pas inclus ces terrains dans la zone protégée. Ce périmètre a été arrêté après un arbitrage de Monsieur le Préfet de l'époque entre les impératifs économiques et la nécessité de protéger l'environnement. La DTA doit permettre de statuer définitivement sur ce fragile équilibre pour permettre à l'aménageur (le Port Autonome de ROUEN) d'assumer ses responsabilités tant en terme de développement qu'en terme de gestion des espaces sensibles qui lui ont été confiés par la loi de 65.

A DARNETAL, une association indique qu'une plainte a été déposée auprès de la commission européenne et que la DTA n'en tient pas compte.

Dont acte.

L'organisation de l'enquête est critiquée :

- Durée de l'enquête trop courte

La Commission note au contraire que la durée de l'enquête a été particulièrement longue : 47 jours.

- Absence de réunion publique

Une réunion publique n'est pas apparue nécessaire. Les membres de la Commission n'ont pas été débordés par l'affluence du public. Ils ont pu recevoir le public qui s'est présenté et donner toute l'information nécessaire.

- Manque de concertation avec les collectivités (en particulier la communauté de communes Cœur de Caux qui regroupe 17 communes)

Ce reproche provient la plupart du temps des communes ou regroupements de communes de moins de 20 000 habitants qui n'étaient pas associés à la procédure.

La Commission relève que c'est la loi qui fixe ce seuil.

- Difficulté de lecture du dossier

En effet, le dossier est difficile à lire. Il est très dense. Il s'agit d'un sujet de grande importance qui concerne 942 communes, près d'un millions et demi d'habitants et qui engage l'avenir pour 20/25 ans. Davantage de documents graphiques ou photographiques auraient probablement facilité sa lecture. La Commission ne pense pas que cette difficulté vient d'un manque de transparence de l'auteur du projet.

La carte présentant les orientations et les modalités d'application de la loi « littoral » est difficile à lire faute de repères sur le fond de plan. L'inscription des limites communales faciliterait la lecture du document. Un glossaire explicatif des sigles et abréviations permettrait paraît aussi nécessaire.

- Absence de volet sanitaire (incidence sur la santé)

La DTA n'est pas une étude d'impact. Une appréciation sanitaire à une telle échelle serait d'ailleurs peu représentative.

- La mise à disposition sur internet est bien mais a un impact réduit sur le public

Cette mise à disposition a été très appréciée par de nombreux intervenants qui l'ont dit sans l'écrire. La Commission note qu'il s'agit d'un plus incontestable.

La DTA va à l'encontre des politiques des transports nationales et européennes. Elle ne tient pas compte de ce qui est préconisé en matière de prévention de catastrophes naturelles et de pollution de l'eau.

L'auteur critique ici la promotion du trafic routier qui serait faite par la DTA et le manque d'engagement de l'Etat pour la prévention des risques. Ces points sont abordés plus loin.

A noter que les grands aménageurs comme les Ports Autonomes se félicitent de la sécurité juridique que devrait apporter la DTA et prennent acte de la vocation clairement affirmée des espaces. Ils soulignent que c'est un enjeu majeur si l'on veut lever les incertitudes liées aux imprécisions de la loi « littoral ».

La Commission comprend la préoccupation de ces deux grands aménageurs. Elle souhaite que la DTA puisse apporter une sécurité juridique en statuant définitivement sur les questions qui font débats, notamment sur « la mare plate » et sur la zone Est de la ZIPEC.

Le principe de précaution n'a pas été appliqué.

Il s'agit ici d'une critique très générale qui n'est pas motivée.

1.2 thème 2 : la protection de l'environnement

Toutes les protections réglementaires ou territoires soumis à inventaire ne sont pas recensées.

La DTA s'intéresse à une échelle régionale voire même supra-régionale. Elle recense les espaces importants et les protections réglementaires qui représentent de véritables enjeux.

La critique des cartes annexées au projet est très présente. Le Public indique que l'appréciation des limites reste floue et aléatoire surtout lorsqu'il s'agit d'espaces naturels, remarquables et sensibles.

L'échelle des cartes permet une bonne vision générale du territoire. En revanche, l'application précise des limites ne sera en effet pas facile. La Commission rappelle ici que ce n'est pas l'objet de ce type de document qui donne les grandes orientations traduites par des textes et des cartes, les premiers prévalant sur les seconds. Il appartiendra aux documents de rang inférieur (SCOT, PLU, carte communale...) de préciser l'application des principes édictés par la DTA.

La gestion des espaces n'est pas évoquée pour les zones hors NATURA 2000.

La définition des modalités de gestion des espaces ne relève pas de la DTA mais de procédures spécifiques.

La DTA se contente de recenser les dégradations, les mesures réglementaires. Elle n'apporte rien de plus.

La DTA n'a pas à édicter de nouvelles protections réglementaires. Elle affirme les priorités de l'Etat en matière de développement durable, de développement économique et portuaire. Elle propose une organisation pour une gestion globale de l'ensemble du territoire concerné.

Elle s'intéresse aux secteurs à enjeux où elle fixe des limites précises aux différentes affectations des sols, recense les prescriptions existantes les plus importantes et propose des modalités d'application des grandes lois de protection et d'aménagement.

Les nuisances sont évoquées pour l'air, l'eau, les odeurs, les dépôts de produit de dragage, le trafic routier... La DTA n'apporte aucune amélioration.

Sur tous ces points, le public a regretté que la DTA ne se prononce pas.

La Commission rappelle que ce n'est pas le rôle de la DTA qui est un document de planification.

Pour les chambres de dépôt des sédiments, les associations de défense de l'environnement rappellent que les ports autonomes avaient pris des engagements de valoriser ces sédiments. Elles ne doivent plus être autorisées.

Les dragages sont une nécessité pour maintenir le fonctionnement des ports.

Dans le cadre du projet « Port 2000 » certains sédiments provenant des dragages sont valorisés sous forme de remblais utiles à la réalisation du projet.

Mais, d'une façon générale, les possibilités de valorisation des sédiments dépendent des caractéristiques physiques de ces sédiments, de leur éventuelle pollution, des besoins économiques et techniques du marché.

Les ports autonomes ont effectué des études pour rechercher les possibilités de valorisation, notamment dans le cadre du projet « Port 2000 ». L'arrêté préfectoral autorisant les travaux de la deuxième phase du projet « Port 2000 ». demande la réalisation de telles études. Mais, à la connaissance de la Commission d'enquête, il n'y a pas eu d'engagement effectif pris par les Ports Autonomes de valoriser les sédiments provenant des dragages. De toute façon un tel engagement ne peut avoir de sens qu'en fonction des possibilités concrètes et effectives de valorisation.

La DTA n'affirme pas suffisamment l'importance des haies et zones humides.

Comme cela a été dit plus haut, la DTA s'intéresse à des espaces d'enjeux relevant de son échelle de réflexion. Des dispositifs plus adaptés à l'échelle local viendront la compléter : SCOT, PLU...

La coupure des espaces naturels est trop importante.

Il s'agit d'une affirmation non démontrée. La Commission constate à la lecture de la carte sur les orientations et les modalités d'application de la loi « littoral » que ce n'est pas le cas.

La destruction des clos-masure, le mitage du paysage... sont à proscrire. La réalisation de « plans paysage » à l'échelle intercommunale est réclamée.

Ce type de protection est à prescrire à l'échelon local. L'échelle de la DTA ne permet pas de traiter un tel niveau de détail.

Les projets routiers vont à l'encontre des objectifs de la DTA en matière d'environnement.

Sur certains sites, les transports et les pollutions/nuisances qu'ils engendrent, sont ressentis comme une provocation majeure particulièrement à HARFLEUR et à BEUZEVILLE.

La DTA recense les principaux projets routiers. Elle ne peut régler la question de la répartition modale du transport à son échelle.

Conformément aux assurances données par les représentants de l'Etat, certains demandent confirmation que les contraintes qui résulteront de la DTA n'iront pas à l'encontre de la création d'activités économiques, de l'urbanisation maîtrisée et des infrastructures indispensables au développement, dans le respect des sites et paysages.

La Commission a été surprise de trouver une telle remarque d'autant plus qu'elle provient de collectivités ayant été associées à l'élaboration de la DTA. Elles connaissent parfaitement la règle du jeu et les conséquences juridiques d'un tel document.

Pourquoi augmenter l'activité portuaire qui pollue par ses activités d'import et d'export, alors que l'autarcie serait préférable ?

Il n'est pas avéré que le fonctionnement en autarcie n'apporte pas, par lui-même, des pollutions et des nuisances.

Par ailleurs il serait générateur de conditions de vie qui ne serait pas forcément appréciées par le public.

La déforestation du massif du ROUVRAY est soulignée par l'association D.D.D.

Ce massif n'est pas spécifiquement recensé par la DTA. Il relève d'une échelle plus précise. Probablement du SCOT ou du PLU.

Divers :

L'ADQVB demande que la rédaction du paragraphe 2.1 chapitre 3 page 61 soit clarifiée et que les espaces considérés soient mieux identifiés. Elle souhaite ainsi l'ajout de la plaine de CAEN et de la vallée de l'ORNE dans l'énumération des paysages constitutifs de l'identité Normande. L'association souhaite que la partie Ouest de la rivière l'ORNE soit considérée d'un grand intérêt paysager et écologique, et remarque que les espaces de développement portuaire prévu en bordure du canal de CAEN à la Mer sont grevés d'une ZPS NATURA 2000, et que l'extension du "Yard de RANVILLE" est grevé d'une ZNIEFF de type 1. Elle demande que le terminal en partie désaffecté de RANVILLE soit déclassé de zone para-portuaire en zone naturel à reconquérir.

Cette demande si elle était satisfaite viendrait figer le développement portuaire de CAEN-OUSTREHAM.

La DTA propose un développement modéré en liaison avec des espaces déjà urbanisés. Elle reconnaît la valeur écologique des espaces naturels environnants. Elle propose un arbitrage qui paraît équilibré.

Il eut été légitime de consulter de l'agence de bassin SEINE-NORMANDIE.

L'agence a eu la possibilité d'intervenir dans le cadre de l'enquête.

Les zones humides et de marais doivent être impérativement protégées sans aucune construction de quelque sorte.

Il s'agit d'une demande concernant les marais à l'arrière du littoral et des zones humides des vallées. Leur importance écologique est citée dans la DTA. D'éventuelles prescriptions réglementaires de protection pourront être décidées localement lors de l'élaboration des SCOT ou des PLU.

L'association de sauvegarde des marais de VARAVILLE et ses environs formule un avis favorable au projet de DTA avec conditions. Cet avis est détaillé. Le lecteur intéressé ou l'auteur du projet de la DTA sont invités à s'y reporter (registre de TROARN observation n°1).

Elle demande cependant l'application stricte de la loi littoral, notamment la protection du marais, ainsi que la coupure d'urbanistique et la reconnaissance du golf comme espace vert inconstructible.

Le classement en zone protégée des espaces naturels remarquables du littoral près de HONFLEUR, prolongement du bois du Breuil entre la D513, le chemin du Vallon et le chemin des Bruyères est réclamé.

La demande de l'association ARTHE sur la protection du littoral entre HONFLEUR et VILLERVILLE vise à éviter l'urbanisation massive sur les terrains mouvants (zones rouges au titre du PPR).

Il s'agit ici de demandes trop précises qui sortent du cadre de la DTA.

La CCI DE FECAMP demande la mise en valeur des espaces naturels.

La DTA, à son échelle, s'est prononcée pour la mise en valeur de sites stratégiques.

L'ASSOCIATION RURALE BRAYONNE signale l'oubli des sites NATURA 2000 et de la charte paysagère du Pays de BRAY.

La DTA n'a pas une vocation de recensement exhaustif. Elle s'intéresse aux espaces d'enjeux relevant de l'échelle de sa réflexion.

Les projets de zone d'activités à l'Est du Pont de Normandie rive sud et pour « la mare plate » au Nord menacent des sites fragiles.

La question de la « mare plate » et de la ZIPEC sont abordée plus loin.

*Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la SEINE
Rapport et avis de la Commission d'enquête – 13 janvier 2004*

HAUTE-NORMANDIE NATURE ENVIRONNEMENT demande la cessation de l'artificialisation des espaces ruraux et de SEINE-Maritime.

Le développement économique provoque cette artificialisation. Elle semble inéluctable. Il convient en revanche de traiter avec soin ses conséquences.

Le classement en ZNIEFF de la Mare forestière est demandée.

La DTA n'a pas pour objet d'édicter de nouvelles réglementations ou de procéder à de nouveaux inventaires.

Une trentaine personnes ont signé une lettre standard demandant la mise en valeur du patrimoine bâti, une charte paysagère pour le Sud du Pays d'AUGE, la réalisation de « plans de paysage », la promotion des productions agricoles, le développement de la couverture du téléphone portable et d'Internet haut débit, l'offre de terrains à bâtir et la couverture de toutes les Communes du périmètre par des PLU.

La DTA n'a pas pour objet d'édicter de nouvelles prescriptions. Ce type de démarche relève plus d'une initiative locale.

La LIGUE DE PROTECTION DES OISEAUX constate que le projet de DTA ne protège pas les zones humides et favorise leur urbanisation.

La DTA reprend l'arbitrage résultant de l'application du décret ministériel 97-1329 du 30/12/1997 et des procédures correspondant à l'extension de la réserve naturelle de l'estuaire de la SEINE. Cet arbitrage a statué entre la nécessité de préserver les espaces naturels sensibles et la nécessité de réserver des espaces à l'activité économique.

ESTUAIRE SUD considère que les dispositions de la DTA sur la plaine alluviale de HONFLEUR sont inacceptables.

Même commentaire que ci-dessus.

HAUTE-NORMANDIE NATURE ENVIRONNEMENT relève : non-préservation de la zone humide rive Nord, pas de proposition pour améliorer la gestion de la réserve naturelle de l'estuaire de la SEINE, pas de fixation d'objectifs de préservation des sites et paysages, erreurs de cartographie sur certaines forêts.

Même commentaire que ci-dessus pour la préservation des zones humides.

La définition des modalités de gestion des espaces ne relève pas de la DTA mais de procédures spécifiques.

Pour la cartographie, les manques relevés ici sont dus à la logique même du document. La DTA ne propose pas un recensement exhaustif. Elle s'intéresse aux espaces d'enjeux relevant de son échelle.

L'ASSOCIATION REGARD SUR BENOUVILLE demande la protection de l'espace historique de BENOUVILLE et des zones humides autour de PEGASUS Bridge. Il faut y exclure toute activité industrielle.

Le site de BENOUVILLE est déjà protégé au titre de la loi du 2 mai 1930, arrêté du 6 janvier 1972.

Les zonages commerciaux en entrée de ville doivent être proscrits. Le public demande la préservation du patrimoine naturel et des paysages et préconise pour cela diverses mesures.

La loi BARNIER traite cette question.

Pour CAEN OUISTREHAM, l'évolution du port est envisagée sans que les conséquences direct sur l'environnement et la qualité de vie des riverains ne soient examinées.

La crainte exprimée ici est liée au trafic de desserte du port qui traverse le milieu urbain de OUISTREHAM. Cette question devra être examinée lorsque la réflexion se précisera à l'échelle locale.

La vocation de la bande de terrain le long du canal de TANCARVILLE en zone d'activité, au Nord, est contestée. L'auteur de l'observation demande son maintien en zone naturelle.

Cette zone est particulièrement bien adaptée à l'accueil d'activités.

1.3 thème 3 : le développement économique

- l'activité touristique : la préservation des paysages bocagers de l'arrière pays et des zones littorales est indispensable

Le développement de l'activité touristique passe par la préservation des atouts naturels qu'offre la Région. Une partie du public demande que les mesures de protection soient plus présentes dans la DTA pour préserver l'arrière pays et le littoral.

A l'inverse, d'autres observations émanant principalement de collectivités locales des environs demandent que la DTA laisse aux acteurs locaux suffisamment de marges de manœuvre pour permettre une évolution du contexte réglementaire aux opportunités économiques et à la nécessaire adaptation des territoires.

La DTA propose un équilibre entre ces 2 préoccupations.

- Les activités portuaire et industrielle : elles sont freinées par le déséquilibre créé par la protection de l'environnement.

Les acteurs économiques, principalement les ports et les CCI, soutiennent que la DTA favorise trop la préservation des milieux naturels et bride l'activité.

L'ADPH exprime que les restrictions liées à la vocation industrialo-portuaire du port du HAVRE doivent être levées.

La DTA confirme l'arbitrage rendu il y a quelques années sur cette question.

La complémentarité des ports est à promouvoir par la DTA.

Sur le territoire concerné par la directive territoriale d'aménagement de la baie de SEINE, les ports sont constitués d'un ensemble de sites relativement nombreux, diversifiés et répartis sur les cotes, dans la baie de SEINE, et sur les rives de la SEINE :

- des ensembles importants jouxtant les agglomérations du HAVRE, de ROUEN et de CAEN,
- des ports tels que CAEN-OUISTREHAM, FECAMP, HONFLEUR, ANTIFER, SAINT-WANDRILLE,...chacun d'eux ayant ses spécificités,
- des appontements et terminaux répartis sur le cours de la SEINE, la plupart d'entre eux correspondant à des ensembles industriels de taille et de nature très diverses
- des ports de pêche
- des ports de plaisance

Ces différents sites sont gérés dans le cadre d'entités telles que le port autonome du HAVRE, le port autonome de ROUEN, le port de CAEN, chambres de commerce ...etc.,.

Le territoire de chacune de ces entités correspond à une logique géographique et à la disposition des accès utiles à chaque lieu.

De par la nature des activités commerciales et industrielles qu'ils desservent, tous ces sites sont de fait essentiellement complémentaires, indépendamment de leur rattachement à telle ou telle entité administrative.

La diversité des activités de ces sites, la répartition sur le territoire de la DTA, correspond aux contraintes géographiques et nautiques mais aussi aux besoins des activités desservies.

Des actions visant à valoriser des synergies sont déjà mises en oeuvre par ces ports, par exemple en ce qui concerne le développement du transport fluvial.

Il semble en effet souhaitable que, tout en maintenant les spécificités de chaque site et en maintenant la concurrence entre eux lorsqu'elle existe, la valorisation des synergies, la coopération utile à tous soient systématisées, éventuellement par la mise en place d'une structure dont ce serait la mission.

Les associations de défense de l'environnement poursuivent leur critique du projet PORT 2000. Elles souhaitent que le site d'ANTIFER soit utilisé en priorité et soutiennent que PORT 2000 n'est pas indispensable.

La question a été tranchée. « Port » 2000 est en cours de construction.

Elles préféreraient une réhabilitation des friches industrielles plutôt que de nouvelles incursions dans les espaces naturels.

La valorisation des friches industrielles serait facilitée par leur recensement, la connaissance de leur disponibilité, l'actualisation périodique et la diffusion des informations correspondantes

Enfin, l'incidence de PORT 2000 sur l'activité de la Région ne serait pas correctement appréciée en terme de mesures d'accompagnement, notamment en ce qui concerne les infrastructures.

La DTA comporte un volet détaillé sur ce sujet. Elle propose des mesures d'accompagnement avec l'identification de 7 sites pour des bases logistiques et d'une nouvelle desserte ferroviaire.

Le PAR (Port Autonome de ROUEN) a indiqué qu'il était vital que la DTA apporte une sécurité juridique, laisse des réserves foncières pour l'industrie portuaire tenant compte des périmètres de sécurité et permette le rééquilibrage des 2 rives en classant la ZIPEC en zone d'activité immédiatement aménageable sans mesure compensatoire particulière du fait de l'extension des zones consacrées aux espaces naturels.

La DTA s'efforce d'apporter une sécurité juridique en proposant des modalités d'application de la loi « littoral ». Elle ne peut pas affranchir les Ports Autonomes des mesures compensatoires. Ces dernières seront arrêtées dans le cadre des études d'impact qui restent à élaborer lorsque les aménageurs engageront leur projet.

Un rééquilibrage des deux rives n'est pas en lui-même un critère absolu à retenir.

Le PAR signale qu'au cours des 20/25 ans à venir, il devra modifier les ouvrages actuels de calibrage avec le prolongement très probable de quelques kilomètres vers le large des ouvrages submersibles compte tenu du processus géologique de comblement séculaire de l'estuaire. Il demande que la compatibilité de ces travaux avec la DTA soit examinée.

La DTA ne prend pas partie sur ce sujet. Le PAR devra obtenir les autorisations nécessaires au titre de la loi sur l'eau.

Enfin, il a rappelé que la chenalisation progressive de la SEINE depuis 1850 et les grands travaux menés par les ports du HAVRE et de ROUEN ont contribué à réduire les surfaces en eau et les zones humides, mais qu'il n'ont constitué qu'un accélérateur temporel du processus géologique irréversible de comblement de l'estuaire.

Un tel argument n'est pas recevable. Il permettrait de légitimer tous les dommages à l'environnement puisque la durée de vie de la planète est limitée !

Le PAH (Port Autonome du HAVRE) souligne que dans l'estuaire, les zones sous protection environnementale représentent 4000 ha et que les disponibilités pour l'accueil d'activités économiques se limitent actuellement à 900 ha (hors terminaux de Port 2000).

Pour le secteur de la mare plate, il insiste sur la nécessité de sauvegarder ce potentiel de développement économique et demande que les orientations conditionnant l'aménagement de ces espaces à la définition et à la réalisation d'un projet de prolongement du grand canal du HAVRE soient rapportées.

Le PAH souhaite que des orientations se limitent à la production d'études permettant de prendre en compte les impacts sur l'écoulements hydrauliques et d'établir les prescriptions techniques à imposer aux futurs aménagements pour garantir la protection des milieux de la réserve naturelle.

La prolongation du grand canal du HAVRE trouve sa justification dans l'amélioration de la desserte portuaire par le fleuve. L'aménagement partiel et par secteur, au fur et à mesure des besoins d'aménagement, n'est qu'un objectif secondaire qui ne peut pas prendre le pas.

Les deux Ports Autonomes considèrent que la définition de la réserve naturelle correspond à un compromis entre le développement et la préservation de l'environnement. Ils demandent que la DTA confirme cet arbitrage rendu en son temps afin d'apporter la sécurité juridique au dispositif.

C'est bien ce que propose la DTA.

Le point de vue des Ports est soutenu par la COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION HAVRAISE (CODAH), les CCI et différentes associations comme Association rive gauche 2000, Association pour la préservation des intérêts vitaux du port du HAVRE.

La COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION HAVRAISE (CODAH) reprend le même avis que le PAH sur le prolongement du grand canal en demandant que la condition d'ouverture à l'urbanisation soit la réalisation des études préalables et non pas la réalisation des travaux d'extension du grand canal du HAVRE.

Dont acte.

- l'agriculture

Peu d'observations concernant l'agriculture ont été déposées. Elles soulignent que le projet de DTA ne prend pas assez en compte le devenir agricole face à l'environnement et aux problèmes paysagers.

Bien que l'avenir des paysages ruraux soit intimement lié à celui de l'agriculture, la DTA fait une place relativement restreinte aux problèmes agricoles en général .

La Chambre d'Agriculture de SEINE-MARITIME relève que le diagnostic sur l'activité agricole est peu détaillé. Il ne fait pas ressortir les dynamiques de certains secteurs du territoire. Dans les perspectives et enjeux, le document ne mentionne aucune volonté particulière de maintenir l'activité agricole comme une contribution importante à l'économie locale et au maintien des paysages.

Le jugement est ici bien sévère. Ne lit-on pas dans le « diagnostic » incriminé que « l'agriculture contribue à l'économie et à la protection des paysages et que le maintien d'une activité agricole est une condition de la pérennité des paysages ... ».

Il est toutefois exact que le maintien de cette contribution suppose la « maîtrise de l'étalement urbain » et l'équilibre entre les différentes demandes foncières, notions qu'il serait opportun d'intégrer sous forme d'orientations à la DTA .

La nécessité de veiller à l'équilibre entre développement de l'urbanisme et préservation de l'activité agricole devrait être affirmée dans un tel document. La Chambre réclame la mise en œuvre d'une politique foncière opérationnelle et une planification globale des sites réservés à l'activité.

Elle regrette que l'objectif de sauvegarde des paysages et de la biodiversité n'ai pas été assez concerté avec le profession agricole.

Une concertation avec la profession agricole semble en effet non seulement souhaitable mais indispensable, une démarche inverse risquant d'être ressentie comme une contrainte. La profession agricole devrait notamment être associée à la définition de l'activité agricole « viable » qui « doit concourir à la réalisation des objectifs paysagers » de la DTA .

Sur la prévention des risques, elle rappelle qu'elle met en œuvre une politique d'amélioration des pratiques agricoles depuis 10 ans. Les autres causes d'inondation dues à l'urbanisme, aux infrastructures... doivent aussi être traitées.

Les risques (comme les paysages) sont de plus en plus dépendants d'éléments extérieurs à la Région et à l'Agriculture qui a, de longue date, mené des campagnes de formation et d'information à ce sujet .

La Chambre d'Agriculture du CALVADOS est favorable au projet sous réserve que soient prises en compte ses remarques. Elle souhaite l'intervention de la SAFER lors des opérations d'aménagement pour restituer des terrains à l'économie agricole. Elle souligne que les paysages peuvent évoluer. Le principe du maillage est à conserver mais il faut pouvoir disposer de paysages ouverts. Elle demande que la perte de revenus générée par l'implantation de nouvelles haies soit compensée. Elle fait ensuite quelques demandes de détails dans le texte de la DTA (observation n° 105 registre BOURGTHEROULDE).

L'équilibre entre les différentes demandes foncières constitue un principe acceptable, aussi bien que les études d'impact sur l'espace et les structures agricoles devant précéder l'aménagement des zones. L'intervention de la SAFER pourrait ainsi contribuer à la constitution de réserves foncières agricoles .

Le Président de la Commission de tourisme de la Communauté des communes du canton de CORMEILLE rappelle la spécificité de ce canton et souligne la fragilité du système économique agricole. C'est un certain type d'agriculture qui a contribué pour beaucoup à l'établissement du paysage bocager du canton . Il faut pouvoir la préserver.

Cette idée est reprise par d'autres dans l'arrière pays. Le paysage a été forgé par l'agriculture. Il faut soutenir cette activité et lui laisser un espace de liberté pour lui permettre d'évoluer.

Un équilibre doit effectivement être trouvé entre un espace rural, ayant peu évolué mais indispensable au maintien d'une attache identitaire et les besoins d'exploitation mécanisée qui requièrent l'usage de grands espaces ouverts .

Dans le chapitre des politiques d'accompagnement - mettre en valeur les éléments caractéristiques du paysage, la DTA préconise la mise en place d'une politique d'aide pour la régénération des haies et autres éléments du paysage.

Il n'existe aucun paysage agricole qui soit intégralement naturel et cette constatation est valable aussi bien pour le pays de CORMEILLES que pour le pays d'AUGE. Le bocage correspond à un type de production : celui de l'autosatisfaction vivrière et technique (les outils ne permettent pas de cultiver les pentes d'où les vergers de haute tige, le bétail approvisionne en fumure mais ses divagations doivent être contenues par des haies) et de la remise en herbage des labours au XVIIIème siècle pour répondre aux besoins de viande et de fourrage des grandes villes .

A l'inverse, l'évolution des pratiques agricoles, les progrès de la chimie des engrais, l'utilisation des farines alimentaires ont transformé l'exploitant en « industriel de la terre » dont les préoccupations (surface, endettement, machinisme, investissements permanents) s'inscrivent dans une logique nouvelle, même si, sur le territoire de la DTA la majorité des exploitations est encore orientée vers la polyculture-élevage .

Doit-on se donner les moyens de conserver les éléments du patrimoine traditionnel ou le voir disparaître, soit avec les exploitations anciennes, sous forme de friches, soit avec les nouvelles sous forme de campagnes ouvertes sans aucune attache identitaire au patrimoine normand ?

La solution réside sans doute, parallèlement à une répartition équilibrée de l'espace, dans la recherche de nouvelles fonctions : réactivation des industries de transformation des ressources locales, de l'élevage laitier, de l'agriculture « bio », réorganisation des circuits commerciaux sur des marchés nouveaux, le tout en concertation avec le monde agricole .

Dans cette optique « préserver le milieu naturel (du bocage) » apparaît plus, dans la rédaction adoptée par la DTA comme une position de principe que comme un véritable objectif qui devrait, à un niveau plus opérationnel intégrer plus clairement le « soutien aux filières spécifiques du monde agricole propres à préserver le paysage ».

Dans le projet de DTA, la zone comprise entre l'autoroute A131 et le canal de TANCARVILLE, actuellement zone agricole, deviendrait une zone réservée à l'accueil d'activités. Ce point est contesté par plusieurs agriculteurs.

Cette zone est particulièrement bien adaptée à l'accueil d'activités.

- la pêche :

Les comités locaux de pêches de HONFLEUR-COURSEULLE- Le HAVRE contestent l'analyse faite par la DTA.

Le diagnostic présenté est erroné. Il reprend les mêmes erreurs d'analyse que celles faites par la Commission Européenne.

L'auteur de la DTA pourra se reporter à l'observation des comités de Pêche annexée au registre du HAVRE qui signale des erreurs sur la description de l'activité.

Le maintien de la ressource halieutique passe par la préservation des zones nourricières. Les développements prévus en baie de SEINE vont encore les diminuer.

Certains demandent que l'on fasse revivre les lieux de reproduction de la coquille Saint-Jacques.

Les mesures engagées il y a quelques années semblent porter leur fruit.

AQUACAUX déplorent les effets nocifs des boues de dragage sur les fermes marines.

Cette association élève des turbots dans le cadre d'une activité associative. Son propos est une critique "tous azimuts" de l'aménagement de l'estuaire, remettant tout en cause, y compris le « reposoir aux oiseaux ». Il s'agit d'une position excessive que ne retiendra pas la Commission.

La CCI DE FECAMP demande la mise en valeur des espaces nécessaires à la préservation des ressources halieutiques.

La Commission ne peut que se rallier à une telle position de principe. Il faudrait cependant plus de précision pour permettre une prise en compte.

- Les infrastructures

Certains ont indiqué que les péages sur les ponts franchissant la SEINE sont un frein au développement économique de la Région.

Cela reste à démontrer.

Quoiqu'il en soit, le choix du péage aux dépens du recours à l'impôt a été fait lors de l'établissement du financement de l'ouvrage.

- Le développement

Une forte demande s'est exprimée pour que le développement d'activités nouvelles, y compris industrielles dans le pays d'AUGE, soit reconnu comme prioritaire, à côté de la vocation touristique et agricole qui doit bien sûr être prise en compte.

C'est aux acteurs locaux de favoriser les implantations d'activités nouvelles en prenant appui sur les aménagements prévus par l'Etat.

Le souhait d'un rééquilibrage entre littoral et arrière pays rural est demandé ainsi que l'implantation d'éoliennes.

L'implantation des éoliennes est une des priorités de l'Etat réaffirmée dans la DTA (point n°5 des politiques d'accompagnement).

Divers :

Ajouter OUISTREHAM et l'ensemble de la côte de nacre comme pôle touristique structurant en devenir (chapitre 1-5.4.2 page 35 du dossier).

Cette suggestion mérite d'être retenue. Elle correspond bien à la réalité.

Les associations du secteur demandent que soit retenus dans la DTA les deux pôles de OUISTREHAM et de LUC SUR MER - DOUVRES LA DELIVRANCE comme agglomérations moyennes.

Même avis que ci-dessus.

Le principe de développement des bourgs ruraux est plus important que celui des grandes métropoles.

La DTA précise, en son point 8 des politiques d'accompagnement, que « la constitution d'agglomérations et de pays doit se poursuivre » pour les bourgs ruraux.

Le recensement des friches industrielles est demandé dans plusieurs observations.

La valorisation des friches industrielles serait facilitée par leur recensement, la connaissance de leur disponibilité, l'actualisation périodique et la diffusion des informations correspondantes

Les aménagements en faveur des quartiers en difficulté de la ville du HAVRE sont souhaités.

Des orientations en ce sens sont incluses dans le projet de plan de local d'urbanisme élaboré par la ville du HAVRE.

Ce projet fait, au moment de l'élaboration du présent rapport, l'objet d'une enquête publique.

1.4 thème 4 : les infrastructures

Le presque « tout automobile » est encore très présent dans le projet de DTA.

Des projets routiers contestables sont recensés.

Les projets alternatifs ne le sont pas suffisamment.

La plupart des projets autoroutiers et routiers recensés sont déjà lancés. On peut regretter la faible part des autres modes de transport. La DTA en prend acte à travers son recensement de projets.

Les orientations de la DTA en matière d'infrastructures autoroutières consistent essentiellement à compléter et rationaliser l'ensemble d'infrastructures existantes

L'insuffisance des dessertes ferroviaires est soulignée par le public, et spécialement par la FNAUT.

Cette insuffisance ne fait aucun doute. La DTA confère une priorité à ces équipements comme on peut le lire dans les orientations aux chapitres 3 et 4.

En outre la desserte ferroviaire pour le trafic marchandises, indépendamment des caractéristiques de ses infrastructures, souffre d'une image négative : insuffisance de ses services en termes d'adaptation aux besoins des clients.

Les associations de défense de l'environnement souhaitent que la priorité soit donnée aux ouvrages ferroviaires et fluviaux. Elles soulignent que les projets routiers vont à l'encontre des objectifs de la DTA en matière d'environnement. Des observations demandent la remise en service de voies ferrées désaffectées pour assurer des dessertes locales.

La DTA classe bien comme prioritaire les infrastructures ferroviaires et fluviales. Pour la voie fluviale, l'utilisation de la SEINE sera optimisée par la prolongation du grand canal de TANCARVILLE.

Les acteurs économiques demandent que la réalisation des infrastructures routières ne soient pas sacrifiées. Sont principalement cités :

- La liaison autoroutière A28 ROUEN-TOURS
- La liaison autoroutière BARENTIN – YVETOT complétant un réseau existant
- Le prolongement du Grand Canal Maritime
- Les Voies « Vertes » (projet de circulations douces) et « véloroutes » sont aussi préconisées notamment par l'association SABINE
- Le contournement de ROUEN, « Barreau Sud », 6^{ème} franchissement
- La liaison de LISIEUX à l'autoroute
- La liaison de FECAMP à l'autoroute
- La création d'un tunnel pour la liaison ferroviaire « LE HAVRE – LILLEBONNE »
- Le franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine

Comme indiqué plus haut, ces projets sont pour la plupart déjà engagés.

Divers :

Le Conseil Général du CALVADOS demande que la DTA permette au port de CAEN – OUISTREHAM, en coopération avec les autres ports de la Manche, de poursuivre son développement et l'aménagement de ses infrastructures (y compris la plaisance) sans que la zone de protection spéciale (ZPS) y fasse obstacle.

Tout aménagement en zone sensible entraîne nécessairement des mesures de compensation.

Il demande la réalisation sans retard des liaisons autoroutières en construction et en projet, et demande la réalisation de liaisons routières rapides vers PARIS, accès au réseau TGV et amélioration des liaisons CAEN TOURS et CAEN RENNES.

Il demande l'amélioration des liaisons ferroviaires du HAVRE vers le bassin Parisien, la Basse-Normandie et le sud de la France et souhaite une meilleure coordination des plate-formes aéroportuaires de Normandie.

Pour les liaisons routières évoquées, le processus de réalisation est en marche. Pour les liaisons ferroviaires, la DTA les a prises en compte dans ses chapitres 3 et 4 au volet infrastructures de déplacement.

En ce qui concerne les plates-formes aéroportuaires, la DTA s'en remet aux partenaires concernés (voir chapitre 3 et 4 mode aérien).

Le GRAPE, le Réseau Vert, d'autres associations de défense de l'environnement et des personnes isolées ont manifesté leur opposition au doublement du boulevard périphérique de CAEN, incompatible avec le principe de développement durable.

Le doublement par le Sud du périphérique de CAEN est inscrit dans le contrat de plan Etat - Région. Une première partie est en cours de réalisation (déviation RD 562). La liaison A 13 – RN 13 va être prochainement soumise à l'enquête publique.

L'Association pour la défense de la qualité de vie à BENOUVILLE (ADQVB) demande que soit cité explicitement le canal de CAEN à OUISTREHAM, et que la DTA prenne en compte la totalité du port depuis le viaduc de Calix (CAEN) et la mer.

La DTA s'est limitée à une partie du port de CAEN. En amont du pont de COLOMBELLES, les orientations ne peuvent rien apporter de plus que ce que définissent les collectivités territoriales.

La Commune d'EQUEMAUVILLE, la commune d'HONFLEUR et la communauté de communes du pays de HONFLEUR estiment nécessaire l'aménagement de la liaison ferroviaire HONFLEUR PARIS et celle vers LISIEUX et CAEN via PONT L'EVEQUE.

La DTA (orientations chapitres 3 et 4) traite explicitement de ces liaisons ferroviaires. Leur rétablissement ne peut être décidé sans une étude technique et économique qui sort du cadre de la DTA.

*Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la SEINE
Rapport et avis de la Commission d'enquête – 13 janvier 2004*

L'Association ARTHE souhaite l'amélioration de la liaison ferroviaire TROUVILLE PARIS (le pendulaire serait une bonne formule), une déviation de CANAPVILLE, la reprise du cabotage maritime, la réhabilitation du littoral (suppression des hideuses bâtisses de Port DEAUVILLE).

L'amélioration des dessertes ferroviaires (y compris PARIS-DEAUVILLE) fait partie des orientations de la DTA, de même que la déviation autoroutière de CANAPVILLE et le développement du cabotage maritime.

Par contre, la DTA n'apporte pas de mesures coercitives particulières pour les bâtiments qui seraient construits en violation de la réglementation. Ce n'est pas son rôle.

29 communes de l'arrière pays : *BEUVILLIERS, MEZIDON-CANON, THIÉVILLE, VIEUX PONT EN AUGE, SAINT-PIERRE SUR DIVES, SAINT-PIERRE DE MAILLOC, SAINTE-MARGUERITE DES LOGES, SAINT-MICHEL DE LIVET, LECAUDE, SAINTE-FOY DE MONTGOMMERY, PERCY EN AUGE, OUILLY LE VICOMTE, MONTVIETTE, MESNIL-MAUGER, MITTOIS, MÉRY-CORBON, L'OUDON, FERVAQUES, DOZULÉ, CHEFFREVILLE TONNENCOURT, LA BRÉVIÈRE, LES AUTHIEUX PAPON, CROISSEVILLE, MAGNY LE FREULLE, CRÉVECOEUR EN AUGE, BERTHEVILLE SUR DIVE ET BONNEBOSQ*

demandent le renforcement du tissu routier : axe PONT L'ÈVEQUE, LISIEUX, GACE ainsi que la construction d'A 28.

La réalisation de l'axe PONT L'ÈVEQUE – GACE – A 28 est explicitement retenue par la DTA (orientations chapitres 3 et 4).

Elles réclament la création de liaisons routières nouvelles : Vimoutiers, Livarot, St Pierre sur Dives, MEZIDON-CANON et un raccordement avec la RN13, ainsi qu'avec l'A 13 et l'axe CAEN/Falaise/Alençon dans la perspective du projet autoroutier A 88.

La réalisation de ces liaisons nouvelles est demandée pour la création d'une plate-forme logistique à MEZIDON. Ce point est traité en 1.6.

La CCI DE FECAMP est venue affirmer le rôle complémentaire de FECAMP et demande l'amélioration des liaisons routières.

L'amélioration de ce type de desserte relève des maîtres d'ouvrage routiers tels que les départements et les communautés de communes.

Le COMITÉ REFIGNY SUD est hostile au projet de liaison YVETOT-BOURG ACHARD pour cause de nuisances.

Il s'agit d'une remarque qui sort du cadre de l'enquête.

HAUTE-NORMANDIE NATURE ENVIRONNEMENT regrette que le projet de DTA soit si favorable au transport routier : Pas de plan d'accès ferroviaire ou fluvial et augmentation certaine du trafic poids lourd dans l'estuaire. Les aires logistiques vont amener une augmentation du trafic poids lourds dans les communes rurales. L'association est opposée aux bases logistiques dans les zones rurales de St ROMAIN de COLBOSC et MONTIVILLIERS. La liaison YVETOT - BOURG ACHARD lui paraît inutile. Elle indique son opposition au contournement Est de ROUEN.

L'ASSOCIATION CHENE dénonce le manque d'indications sur les projets concernant le transport par voie ferrée ou fluviales. La DTA favorise manifestement le transport routier qui va exploser dans la zone de l'estuaire et autour des pôles logistiques. Ce n'est pas en développant l'infrastructure routière que l'on va améliorer les problèmes de circulation, au contraire.

La DTA propose une organisation permettant d'accompagner « Port 2000 » sur le plan de la logistique. En l'état actuel de la voie fluviale et de la desserte ferroviaire, le recours à la route s'impose.

L'opposition à l'extension du Technopole et à la Rocade Sud de ROUEN est affirmée.

Dont acte.

L'ASSOCIATION CHENE dénonce le manque d'indications sur les projets concernant le transport par voie ferrée ou fluviales. La DTA favorise manifestement le transport routier qui va exploser dans la zone de l'estuaire et autour des pôles logistiques. Ce n'est pas en développant l'infrastructure routière que l'on va améliorer les problèmes de circulation, au contraire.

La DTA propose une organisation permettant d'accompagner « Port 2000 » sur le plan de la logistique. En l'état actuel de la voie fluviale et de la desserte ferroviaire, le recours à la route s'impose.

L'ASSOCIATION REGARD SUR L'AVENIR DE BENOUVILLE demande que le franchissement du canal et de l'ORNE soit prévu au Nord de BENOUVILLE pour éviter l'augmentation du trafic dans BENOUVILLE.

Le franchissement du canal et de l'ORNE est bien situé au Nord de BENOUVILLE comme le précise la carte de la DTA.

La commune de VANDEUVRE approuve le développement des NTCI et propose des aménagements de désenclavement des réseaux routiers. Elle est contre le contournement Sud de CAEN.

Le renforcement des NTCI fait partie des objectifs de la DTA.

Le contournement Sud de CAEN est engagé.

La commune de FRENOUVILLE relève que le barreau A 13 / RN 13 ne figure pas sur le projet de DTA, que la plate-forme logistique est placée au Sud de CAEN sans localisation précise et qu'aucun projet d'aménagement de la RN 13 n'apparaît pour régler les difficultés de circulation.

Le barreau A 13 – RN13 n'est pas explicitement cité. Il fait partie du contournement Sud de CAEN. L'enquête publique le concernant est lancée.

Le site de la plate-forme logistique du Sud de CAEN n'est pas encore précisée. Il doit faire l'objet d'une concertation entre les partenaires concernés.

Il est exact qu'aucun projet d'aménagement de la RN 13 entre LISIEUX et CAEN n'apparaît dans la DTA. Le contournement Sud de CAEN apportera une amélioration.

La DTA ne statue pas sur ce point. Elle laisse la décision aux partenaires locaux.

Le contournement de ROUEN avec le « barreau Sud » est le sixième franchissement de la SEINE sont évoqués par l'association des amis de la forêt du ROUVRAY.

Il s'agit d'une remarque qui sort du cadre de l'enquête.

1.5 thème 5 : la prévention des risques

- les risques naturels : les zones inondables, les coulées de boue... La DTA ne les localise pas.

La localisation des risques naturels est précisée dans les PPR repris par la DTA (page 26 § 41). Les mesures prévues sont présentées pages 87 à 89 dans les § 7.3 à 7.6.

- les risques industriels : 29 SEVESO rive droite... La DTA ne les localise pas précisément.

La localisation des sites « SEVESO » se trouvent dans le dossier, sur une carte en page 27. Il en est aussi question au § 4.2 de cette même page ainsi qu'au § 3.6 de la page 69.

On peut toutefois s'étonner que les risques industriels n'aient pas été plus souvent évoqués dans une région qui compte plus de 80 sites « SEVESO » (la DTA en recense 79 en Haute-Normandie et 9 en Basse-Normandie)..

- les risques maritimes : en attente de décisions internationales pour éviter de subir le sort de la GALICE

D'une façon générale, le public n'a pas été convaincu par la prévention des risques. Que ce soit sur les inondations, les coulées boueuses, les bétouilles et les marnières, la protection des ressources en eau, la gestion des déchets (titano - gypses), les transports de matières dangereuses, la réaction des services d'urgence... il est reproché au document son manque de précision et son manque de directives sur un sujet aussi sensible. L'Etat doit rester le garant de la bonne intégration de la prévention des risques dans les documents de planification urbaine.

Les risques maritimes et portuaires sont bien identifiés (pages 27 et 28 § 4.3). La présentation rappelle les mesures prises tant par la communauté internationale ou européenne que par les dispositions nationales (pages 86 et 87 § 7.2).

Les services de secours sont estimés mal adaptés aux risques. Par contre les plans particuliers POI et PPI semblent être méconnus du grand public.

Le Public n'apparaît pas convaincu vu les derniers événements dramatiques qui sont intervenus en Atlantique et dans la Manche.

La mise en place à HONFLEUR d'un institut européen de gestion dynamique des risques apportera peut-être une amélioration de la situation.

Sur la prévention des risques, la Chambre d'Agriculture de SEINE-MARITIME rappelle qu'elle met en œuvre une politique d'amélioration des pratiques agricoles depuis 10 ans. Les autres causes d'inondation dues à l'urbanisme, aux infrastructures... doivent aussi être traitées.

Les pratiques agricoles ont en effet intégré la prévention des risques.

Les risques d'inondation liés à l'urbanisation doivent aussi être pris en compte à l'échelle des bassins versants dans le cadre des SCOT, des PLU ou encore des SDAGE.

Divers :

L'association ARTHE demande que la DTA s'oppose à l'urbanisation massive sur les terrains mouvants (zones rouges du PPR).

L'urbanisation est interdite en zone rouge des PPR. Il n'est pas nécessaire d'ajouter d'interdiction.

HAUTE-NORMANDIE NATURE ENVIRONNEMENT souligne que la DTA évoque souvent une politique globale de prévention sans mentionner le rôle des organisations professionnelles agricoles.

Dont acte. La DTA n'est pas une démarche exhaustive. Elle s'intéresse à des enjeux stratégiques relevant de son échelle de réflexion. De ce fait, un certain nombre d'acteurs ne sont pas cités.

GROUPE ENVIRONNEMENT demande la protection de la nappe avec interdiction des stockages ou épandages des polluants, la poursuite de l'inventaire des décharges de sols contaminés et la prise de mesures de surveillance.

Des mesures pour la surveillance des sites à risque ont été instaurées. Elles sont en cours. La DTA n'ajoute pas de prescriptions supplémentaires.

Le président du SYDAR (syndicat d'aménagement du Roumois) s'étonne que son organisme n'ait pas été mieux associé à l'élaboration de la DTA et regrette l'absence de la zone d'activité de BOURG ACHARD dans la cartographie .

La loi prévoit l'association des collectivités de plus de 20 000 habitants.

Quant à la cartographie, elle se limite essentiellement aux espaces d'enjeux où la DTA donne des prescriptions ou recommandation.

La FACIR observe que le cours d'eau « la LEZARDE » semble avoir été oublié.

Dont acte. Le cours d'eau n'est probablement pas représentatif à l'échelle de la réflexion générale menée par la DTA.

En ce qui concerne les risques industriels la DTA n'examine pas les risques nucléaires (sites et transports).

Les risques correspondants aux sites et transports nucléaires font l'objet de dispositions prises à l'échelle nationale et internationale, dans un cadre dépassant celui de la DTA. Une mention dans ce sens complétant le projet de DTA permettrait d'éclairer le lecteur.

L'implantation d'une usine de traitement de déchets dans le marais de Saint-Jean de FOLLEVILLE est contestée.

Un tel sujet ne relève pas de la DTA. Il est à traiter à l'échelle intercommunale voire départemental dans le cadre de la gestion du PDEMA (Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés) qui serait en cours d'élaboration.

L'extension de ballastières au voisinage de JUMIEGES est contestée.

Un tel sujet ne relève pas de la DTA. Il est à traiter à l'échelle intercommunale voire départemental dans le cadre de la gestion du PDC (Plan Départemental des Carrières)..

1.6 thème 6 : les bases logistiques

C'est ce thème qui aura mobilisé le plus d'observations.

L'opposition à la création de bases logistiques sur des zones mal desservies par les voies routières et/ou non raccordées au réseau ferré est très présente.

L'Association Pour La Défense Et Le Développement De La Presqu'île De Brotonne affirme son opposition à la création de sites logistiques.

On trouve ici une opposition motivée par la peur du tout automobile. Le Public croit peu au développement multimodal des bases logistiques prévues. Son opposition est motivée par les nuisances que pourrait apporter telle ou telle implantation vis à vis de son environnement humain immédiat.

La DTA affirme pourtant qu'il « s'agit de favoriser l'émergence d'offres multimodales de transports ». Elle localise 7 sites à une échelle telle que le choix final reviendra aux acteurs locaux au travers leur SCOT et leur PLU.

Le conseil général du Calvados approuve le choix de CAEN et LISIEUX comme sites d'accueil de plateformes logistiques. Il confirme son attachement au site ferroviaire de MEZIDON-CANON.

Les partisans de MEZIDON-CANON soulignent la desserte ferroviaire et la disponibilité en terme d'espace. Ils écartent un peu rapidement le manque d'infrastructures routières. Il faudrait créer ou renforcer de nombreuses liaisons routières : VIMOUTIERS, LIVAROT, ST PIERRE SUR DIVES, RN 13, A 13, A 88 soit un minimum de 75 km d'aménagements routiers lourds.

Cela ne paraît pas très réaliste. En revanche, MEZIDON-CANON pourrait intervenir en base arrière de la base logistique de CAEN grâce à une liaison fer existante.

Il est demandé que l'implantation des zones logistiques soit faite au plus près des zones de déchargement et éloignées des habitations.

Le développement des bases logistiques devrait répondre à cette demande.

Les bases logistiques prévues au MESNIL et à BEUZEVILLE sont contestées.

Les observations font apparaître de nombreuse opposition à l'encontre du site du MESNIL, bien que ce site ne soit pas présenté dans le projet de DTA.

Ce site du MESNIL, souhaité par des élus, est largement contesté par les particuliers, surtout en ce qui concerne les dessertes qui y seront associées.

Le site de MEZIDON aurait été oublié.

Les 29 communes précitées expriment une opinion convergente : MEZIDON avec sa desserte ferroviaire doit être retenue en plate-forme multi-modale et qu'en conséquence, il faut développer sa desserte routière.

Ce point a été traité plus haut.

Divers :

CCI de FECAMP demande qu'une base logistique soit prévue dans son secteur.

Ce besoin n'a pas été identifié à l'échelle de la DTA. Cela n'interdit pas aux acteurs locaux de s'engager dans la réalisation d'un pôle d'activité avec un potentiel logistique important si la demande se fait sentir.

HAUTE-NORMANDIE ENVIRONNEMENT alerte l'auteur du projet sur le trafic routier intense qui est à attendre de l'implantation d'aires logistiques sur des communes rurales.

Cet aspect des choses n'aura pas échappé aux auteurs de la DTA. Les bases logistiques sont localisées dans des secteurs correctement desservis par la route et le fer. Sur le plan local, il conviendra de traiter les impacts des différents aménagements nécessaires à l'installation de ces bases.

Monsieur Le Maire de BERNAY demande que la ville soit retenue comme pôle d'accueil d'activités diverses et logistiques.

Ce besoin n'a pas été identifié à l'échelle de la DTA. Cela n'interdit pas aux acteurs locaux de s'engager dans la réalisation d'un pôle d'activité avec un potentiel logistique important si la demande se fait sentir.

Le maire de BERNAY demande la création d'un site logistique car la ville est à proximité d'un échangeur de la future A28. Mais ceci ne semble pas réalisable, les terrains disponibles et plats se situant sur les hauteurs ne sont pas desservis par le ferroviaire. Une petite surface existante pourrait avoir une desserte ferroviaire (Elle existait autrefois mais a été supprimée, la SNCF misant sur l'avenir des TGV qui doivent ralentir au passage des aiguillages d'embranchements). Cependant, cette surface, située en bordure de la ville, offre un espace réduit (la DTA préconise une surface minimum de 50 hectares).

Le président de la CDC de BERNAY signale la création en cours d'une zone d'activités diverses près de l'échangeur tout proche de la future A28.

Dont acte.

A BEUZEVILLE, 192 observations ont été relevées. Confirmant les craintes exprimées par l'association LAISSE BETON, 188 concernent l'expression d'une opposition à l'implantation de zones logistiques dans le canton de BEUZEVILLE.

Leurs motivations s'appuient essentiellement sur le risque de dégradation de la qualité de vie et de l'environnement du fait de l'aggravation des nuisances liées notamment au trafic routier et à l'imperméabilisation des sols.

La contestation de la base logistique prévue à BEUZEVILLE fait le plus souvent référence aux arguments suivants :

- La logistique génère des flux routiers importants, sources de pollution intense et de nuisances pour l'environnement.

Il est indéniable qu'une plate-forme logistique induit une concentration et une circulation accrue de camions. Les voies d'accès de la plate-forme au réseau autoroutier doivent être en conséquence raccourcies au maximum et éviter la traversée des espaces urbanisés.

- La logistique dégrade les milieux naturels et l'environnement et décourage les activités liées au tourisme.

Tout est ici affaire de mesure, de choix du site et d'intégration judicieuse au paysage .

- L'implantation projetée menace la qualité de l'eau potable et induit des risques sérieux de ruissellement et d'inondation .

La Commission recommande que des études exhaustives soient entreprises avant toute implantation et concernant :

-les risques de ruissellement qui pourraient résulter d'une imperméabilisation excessive des sols

-les risques de pollution par infiltration des sources compte tenu du nombre de bétouilles identifiées et des indices toponymiques relevés sur les cartes IGN.

- La logistique est une consommatrice excessive d'espaces agricoles de fort potentiel agricole .

L'équilibre doit être maintenu entre les différentes demandes foncières, en concertation avec les SAFER qui peuvent constituer des réserves de terrains .

- La logistique crée peu d'emplois en proportion de l'espace consommé , et essentiellement des emplois peu qualifiés

L'influence sur la création quantitative d'emploi par les installations de logistique est variable :

-selon qu'il s'agisse d'installations sur de grandes surfaces, intégrant dans une rotation rapide des produits à faible valeur ajoutée, ou, à l'inverse, d'installations sur des surfaces plus restreintes traitant, en rotation lente des produits de forte valeur ajoutée.

-dans le second cas, à surface égale, l'offre d'emploi est plus forte

-dans les deux cas, la logistique, fortement informatisée est devenue un critère déterminant dans la compétition des entreprises. Elle fait appel en proportion croissante à des emplois qualifiés d'informaticiens et de logisticiens ...

Les emplois peu qualifiés pouvant être créés par l'activité logistique correspondent aux besoins d'une partie de la population locale.

1.7 thème 7 : la protection de l'estuaire de la SEINE

Les associations de défense de l'environnement demandent que la gestion des espaces naturels soit confiée au Conservatoire du littoral. Elles considèrent qu'il n'est pas opportun que la maîtrise foncière de la réserve naturelle et des zones protégées soit entre les mains des Ports Autonomes de ROUEN et du HAVRE.

Les ports, et plus particulièrement le port autonome du HAVRE ont réalisé, soit avec leurs moyens propres, soit en faisant appel à des prestataires spécialisés, de nombreuses études concernant les composantes de l'environnement (faune, flore, polluants, géologie etc...). L'ensemble de ces études ont contribué à une meilleure connaissance de l'environnement ce qui pousse à une meilleure prise en compte de cet environnement.

Le port autonome du HAVRE est en relation avec la « Maison de l'Estuaire »

La Commission comprend la préoccupation exprimée ici par les associations de défense de l'environnement. Le Conservatoire du littoral a probablement une culture plus adaptée à la préservation de l'environnement que les grands aménageurs portuaires. S'agissant de d'émancipations de l'Etat qui se sont vues confier des missions précises par la loi, un changement d'affectation des terrains est probablement complexe à engager et sort, sans aucun doute, du cadre de l'enquête publique sur la DTA.

Le public s'interroge sur les modalités actuelles de gestion de la réserve naturelle.

La DTA est un document de planification et non de gestion. Le Public ne pourra trouver les réponses à ces questions sur ce point. Il pourra utilement consulter la « Maison de l'Estuaire ».

La gestion de la réserve naturelle est suivie par :

Le Conseil de l'Estuaire,,
Le Conseil scientifique et technique de l'Estuaire de la Seine,
Le Comité de suivi de l'Estuaire.

L'extension du grand canal du HAVRE est vécue comme une provocation par les défenseurs de l'environnement.

La DTA reprend la délimitation des espaces naturels arrêtés ces dernières années. En particulier, elle présente les limites de la réserve naturelle qui a déjà fait l'objet de procédures, d'études, d'enquête publique, d'arbitrages conduisant à des décisions administratives et réglementaires.

Ce tracé réduit très sensiblement les terrains aménageables du Port Autonome prévus à l'origine. Cependant, le risque d'assèchement des marais et vasières à l'aval de la mare

est réel. La DTA propose d'ouvrir à l'urbanisation ce secteur après la réalisation d'étude définissant les mesures permettant de maintenir l'écoulement des eaux de surface et la construction du grand canal.

La Commission considère qu'il n'y a pas à revenir sur cet arbitrage et prend acte de la condition préalable en matière d'étude qui paraît bien légitime.

Idem pour la prolongation des ouvrages submersibles de quelques kilomètres annoncés par le PAR.

A la connaissance de la Commission aucun projet n'est à l'étude. La DTA ne statue pas sur cette question.

Port 2000 : les mesures compensatoires sont en retard.

Les mesures compensatoires du projet « PORT 2000 » ne sont pas l'objet de l'enquête.

Le débat n'a plus cours. Le projet a été accepté. Il est en cours de réalisation.

Pourquoi ne pas avoir choisi le site d'ANTIFER ?

Le site d'ANTIFER, au pied des falaises, ne permet aucune réalisation réaliste tant pour la desserte fluviale que pour le fer.

Il ne dispose pas des surfaces utiles à la manutention et au transfert des containers. Il est inadapté à la réalisation d'un projet du type « Port 2000 ».

Les eaux de la SEINE sont à traiter en amont.

Dont acte. Cette décision, prise depuis bien longtemps, commence à porter ses fruits.

Le site de la « Mare Plate » comme le site à l'Est du Pont de NORMANDIE sont des espaces remarquables à préserver.

La DTA reprend la délimitation des espaces naturels arrêtés ces dernières années. En particulier, elle présente les limites de la réserve naturelle qui a déjà fait l'objet de procédures, d'études, d'enquête publique, d'arbitrages conduisant à des décisions administratives et réglementaires.

Divers :

La LIGUE POUR LA PROTECTION DES OISEAUX conteste le prolongement du grand canal qui détruit une zone humide vitale pour la réserve naturelle de l'estuaire.

Ce point a déjà été abordé plus haut.

Le GROUPE ENVIRONNEMENT indique que le développement réduit les espaces naturels de l'estuaire. Il faut créer un observatoire de l'estuaire. Les paysages ne sont pas immuables. Il demande la création d'une charte paysagère.

La création d'une charte paysagère relève de la compétence des collectivités locales ayant en charge l'urbanisme et l'environnement. La DTA suggère des orientations qui doivent ensuite être relayées localement.

1.8 thème 8 : le comité de suivi de la DTA, le financement de la DTA

Les modalités de gestion de la DTA ne sont pas fixées. Il s'agit d'un thème souvent abordé par les élus. Ils souhaitent que cette question soit précisée. Ils veulent notamment qu'une procédure de suivi et de révision soit indiquée pour permettre au document de vivre et de s'ajuster en fonction de l'évolution du territoire.

La procédure de modification ou de révision du document n'est précisée ni par la loi ni par le document lui-même. La règle du parallélisme des formes impose de reprendre la procédure d'élaboration.

L'équipe « ROUEN 2005 » précise en outre que la réalisation des projets doit être effective.

D'autres observations stigmatisent le manque d'information sur le financement et sur les modalités de réalisation.

La DTA est un document de planification urbaine. Il ne traite pas de la question du financement. Parmi les projets recensés, certains sont financés (plan Etat – Région, FEDER.. par exemple), d'autres devront trouver un financement.

La mise en place d'un comité de suivi de la DTA est demandée.

Les modalités de suivi de la DTA ne sont pas connues.

Les services de l'Etat, interrogés sur ce point, ont indiqué qu'elles étaient en cours de mise au point.

Un comité de suivi sera mis en place. Il disposera d'un système d'évaluation pour permettre :

- d'assurer un suivi des objectifs définis,
- de permettre une évaluation environnementale des orientations de la DTA conformément aux directives européennes,
- d'assurer un suivi des objectifs et orientations de la DTA dans les documents d'urbanisme et de planification locaux qui doivent lui être compatibles (SCOT, PLU et PDU notamment) ainsi que dans les modalités d'application de la loi « littoral »,
- d'assurer un suivi des politiques d'accompagnement prévues dans la DTA.

Dans tous les cas, c'est avant tout au travers d'un partenariat avec les acteurs locaux que la mise en œuvre des actions proposées pourra être menée à bien.

1.9 thème 9 : la décentralisation

La DTA va aller à l'encontre des projets de décentralisation. Les 2 observations suivantes résument bien les interrogations produites dans le cadre de l'enquête :

- *Syndicat Mixte d'Aménagement et d'Urbanisme de L'Agglomération Caennaise :*

La DTA est en contradiction avec les objectifs de la décentralisation à venir.
Quelle sera l'incidence des transferts aux régions de compétences à venir, et plus particulièrement ports et aéroports ?
Qu'arrivera-t-il en cas de points de vue différents entre Etat et Région ?

- *Conseil général du Calvados :*

Le conseil général estime que la DTA devra tenir compte de la nouvelle répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités locales. Dans de nombreux cas, ce seront les collectivités locales qui détermineront l'aménagement du territoire.

Le projet de loi de décentralisation du Gouvernement ne modifie pas la répartition des compétences en matière d'urbanisme.

Dans certains domaines, l'expression des objectifs d'aménagement du territoire de l'Etat au travers de la DTA peut sembler dépasser ses strictes compétences. La DTA la reprend sous la rubrique « politiques d'accompagnement » qui n'a pas de valeur prescriptive. Cette rubrique pour aboutir devra être élaborée en étroite concertation avec les collectivités locales concernées.

C'est pourquoi dans l'élaboration de la DTA et dans sa mise en œuvre, l'Etat s'est engagé à animer une étroite collaboration avec les collectivités territoriales.

La Commission prend acte de cet engagement.

1.10 thème 10 : divers

- **Le Mont CANISY**

C'est le 2^{ème} thème le plus abordé après celui de la plate-forme logistique de BEUZEVILLE.

Le Mont CANISY doit être protégé de toutes constructions et ne pas être exposé à des glissements de terrains. Il doit être protégé et conservé dans son état actuel.

Il est demandé que l'Etat prenne clairement position et confirme, conformément à la loi « littoral » que l'ensemble du Mont CANISY est un espace remarquable au sens de la dite loi.

Il convient de préciser les modalités d'application de la loi littoral sur la base d'une cartographie intelligible et exploitable.

Ce site est identifié dans la DTA comme espace remarquable. Les limites précises de cet espace seront précisées par les documents d'urbanisme locaux en compatibilité avec la DTA.

- Le Sud du Pays d'AUGE

Les idées régulièrement avancées ici sont les suivantes :

Intégrer le patrimoine bâti
 Développer les productions agricoles de qualité
 Réaliser des chartes de paysage
 Restaurer le patrimoine bâti
 Couvrir le territoire en téléphonie mobile et en haut débit
 Rénover l'habitat des bourgs ruraux et du pôle LIVAROT
 Mettre en œuvre des PLU pour augmenter l'offre de logement.

Il s'agit d'idées figurant dans la DTA soit dans ses orientations, soit dans les politiques d'accompagnement. Leur mise en œuvre reste à engager au niveau local dans les SCOT, PLU ou PDU.

- ELBEUF

ELBEUF et de son agglomération sont négligées par le projet de DTA qui ne les mentionne pas dans les agglomérations moyennes. Monsieur le Maire de ST PIERRE LES ELBEUF demande la prise en compte du contournement de l'agglomération et des compléments sur les espaces forestiers.

La DTA s'intéresse aux espaces d'enjeux et aux actions d'aménagement du territoire à l'échelle de sa réflexion, c'est à dire à une échelle régionale voire supra-régionale.

Elle n'est pas une réflexion exhaustive menée sur l'ensemble du territoire.

Elle ne s'oppose pas aux initiatives locales qui restent possibles.

- FECAMP

FECAMP a elle-aussi le sentiment d'être oublié par le projet de DTA. La commune réclame la réalisation d'une voie autoroutière.

Même réponse que ci-dessus.

La réalisation d'une voie autoroutière ne figure pas dans les projets recensés.

- Les chambres de dépôt des sédiments

Il ne faut pas créer de nouvelles chambres de dépôt de sédiments. Les ports autonomes avaient pris des engagements de valoriser ces sédiments.

La DTA autorise sous condition la création de chambres de dépôt de sédiments. Cette question est traitée plus haut.

- CAEN marginalisée

La position de CAEN dans la DTA est un sujet de discussion important.

*Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la SEINE
Rapport et avis de la Commission d'enquête – 13 janvier 2004*

De nombreux auteurs d'observation considèrent que l'agglomération Caennaise ne fait pas partie de l'estuaire de la SEINE. La seule référence valable est celle de la Baie de SEINE et l'estuaire qui la concerne est l'estuaire de l'ORNE. Le périmètre de la DTA aurait dû être limité à l'estuaire de la Touques. La région Caennaise ne devrait pas faire partie de la DTA.

Ils considèrent que l'intégration de CAEN dans le projet de DTA conduit à sa marginalisation en gommant ses particularités et en la privant d'une perspective de développement.

Le projet de DTA est une vision très "Haut Normande" du territoire. Il minore le positionnement de la Région Caennaise comme moteur économique de la Basse-Normandie et ignore son positionnement géographique charnière entre le Bassin Parisien et le Grand Ouest, sur l'axe Nord-Sud, Grande Bretagne – Péninsule Ibérique.

La DTA ne doit pas hypothéquer le statut régional de CAEN.

Peut-on laisser à la DTA et à sa future structure de gestion le soin de décider des synergies et des complémentarités entre les trois agglomérations ?

Les observations de la commune de FIERVILLE et du Syndicat Mixte de l'Agglomération Caennaise sont particulièrement intéressantes. La réponse de la Préfecture de la Région Basse-Normandie au Syndicat mixte d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération Caennaise (29 juillet 03) était jointe aux observations. A toutes fins utiles, cette réponse est résumée ci-après.

Lors du dépôt de la délibération du bureau du Syndicat Mixte d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Agglomération Caennaise, Madame la Présidente du Syndicat a joint un courrier de Monsieur le Préfet de la région Basse-Normandie en date du 29 juillet 2003, en réponse à l'avis fourni par le syndicat en qualité de personne associée.

Analyse succincte du courrier :

Monsieur le Préfet précise qu'aucune modification du projet ne pourra être faite avant l'enquête publique, et fait part de ses observations à propos des éléments qui semblent les plus significatifs.

Statut de l'agglomération Caennaise, capitale régionale :

Il ne convient pas à la DTA, document de planification et d'aménagement du territoire, de définir le statut administratif de la ville de CAEN.

Votre demande d'affirmation du rôle de capitale régionale, non contestable, ne peut donc pas prendre en compte dans le cadre de l'élaboration de la DTA.

Le positionnement de l'agglomération Caennaise :

La DTA a pour objet de définir la vision de l'Etat pour le développement à échéance de 20/25 ans de l'ensemble du territoire englobant l'estuaire de la SEINE.

Cette approche, sous l'angle métropolitain ou du développement portuaire, ne présume en rien des positionnements, subis ou volontaristes de ces agglomérations, dans le contexte du tropisme du bassin Parisien et celui du réseau d'agglomérations du grand Ouest.

Les agglomérations ont vocation à rayonner au delà du périmètre de la DTA.

Le développement du port de CAEN-OUISTREHAM :

Les modalités et les potentialités de développement du port de CAEN-OUISTREHAM ont été intégrées comme atouts du développement du territoire de la DTA.

Le projet de DTA définit les modalités d'application de la loi littoral en fonction des particularités géographiques locales.

A l'amont du pont de Colombelles, les orientations de la DTA ne peuvent rien apporter de plus que les dispositions et documents de planification des collectivités locales définiront.

Les enjeux fondamentaux de préservation des espaces naturels, que l'état entend faire valoir aujourd'hui pour le développement de l'estuaire de l'ORNE, n'offrent pas la possibilité de création d'un port en eaux profondes.

Modalités de gestion et de suivi de la DTA :

Les modalités restent à définir, notamment avec les personnes publiques associées à son élaboration dont vous faite partie.

Le développement économique touristique :

*Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la SEINE
Rapport et avis de la Commission d'enquête – 13 janvier 2004*

La vocation de la DTA, n'est pas adaptée à cette échelle pour élaborer des dispositions opérantes en termes d'orientations touristiques.

Développement polycentrique :

Les orientations prennent aussi en compte l'armature des villes moyennes identifiées pour leur rôle à l'échelle de ce territoire.

Bien que le pôle urbain de Douvres ait été identifié dans ce cadre, une analyse particulière sera menée pour le pôle urbain de DOUVRES LA DELIVRANCE / LUC SUR MER.

Comme vous le soulignez, il est entendu qu'il revient au futur ScoT de poser les termes du développement de l'agglomération.

En conclusion, même si un texte condensé peut donner lieu à des lectures différentes, il ne m'apparaît pas qu'il y est, sur les sujets fondamentaux qui relèvent du mandat gouvernemental, de divergences de fond entre le texte du projet et le contenu de vos réserves.

Ce thème est très souvent abordé par les élus locaux.

La critique s'est même parfois focalisée sur le titre jugé trop réducteur. Il aurait fallu l'appeler DTA de la Baie de SEINE et non de l'Estuaire de la SEINE, ou DTA de l'estuaire de la SEINE et de l'ORNE. Il y a une approche qui irrite CAEN et la BASSE-NORMANDIE.

Sur le fond, l'Etat, dans ses grandes orientations, souhaite l'émergence d'une métropole regroupant les 3 grandes villes : CAEN, LE HAVRE et ROUEN.

L'association des élus locaux à l'élaboration de la DTA n'a pas permis pour le moment d'intégrer pleinement à la démarche CAEN et sa région.

Il reste un travail important d'association à réaliser.

En ce qui concerne les remarques faites par les élus locaux, la Commission note que de façon générale les points soulevés sont soit déjà intégrés dans la DTA soit hors de l'échelle retenue par la DTA.

Cependant, une opposition forte subsiste : la création d'un port en eaux profondes.

Comme l'a rappelé le courrier de Monsieur le Préfet, les enjeux de préservation des espaces naturels ne permettent pas une telle réalisation.

- Les élus de l'Estuaire

Le regroupement informel des élus représentant les cinq pays situés de part et d'autre de l'estuaire de la SEINE demandent que le projet de DTA soit complété pour que le document soutienne explicitement :

- la nécessité de canaliser le trafic PL sur les axes autoroutiers

Le transports des marchandises est évoqué par la DTA en 1.3 « dessertes portuaires » puis en 3.4 aux « infrastructures de transports ». Les grandes orientations de l'Etat y sont affirmées.

C'est par l'amélioration du niveau de service offert par les infrastructures que passe le développement de leur usage pas les transporteurs.

- le renforcement de l'offre d'enseignement supérieur

Il s'agit d'un thème développé par la DTA en terme d'aménagement du territoire. On le retrouve parmi les actions d'accompagnement.

- l'amélioration des modalités de déplacement avec l'augmentation des transports en commun et le raccordement autoroutier de FECAMP et LISIEUX.

Même remarque que ci-dessus pour ce qui concerne l'amélioration du niveau de service à offrir aux usagers.

Pour les liaisons autoroutières de LISIEUX et FECAMP, les auteurs de la DTA soulignent qu'elles relèvent de maîtrises d'ouvrage locales.

- Le pays ROUMOIS

Le Président du Pays ROUMOIS souhaite la communication du projet de DTA et souligne quelques erreurs sur la cartographie. L'auteur du projet de DTA est invité à s'y reporter (observation n° 5 registre BOURGTHEROULDE).

La DTA s'intéresse aux espaces d'enjeux et aux actions d'aménagement du territoire à l'échelle de sa réflexion, c'est à dire à une échelle régionale voire supra-régionale.

Elle n'est pas une réflexion exhaustive menée sur l'ensemble du territoire ce qui explique pourquoi le Pays ROUMOIS n'est pas détaillé dans le document.

Dans la mesure du possible, la Commission souhaiterait qu'un exemplaire du projet soumis à l'enquête soit transmis au Président du Pays ROUMOIS.

- L'ADSL, la formation, la R&D, l'offre universitaire

De nombreuses observations sur la nécessité de renforcer l'offre dans ces matières ont été produites.

Il s'agit de thèmes développés par la DTA en terme d'aménagement du territoire. On le retrouve parmi les actions d'accompagnement.

- Les inexactitudes : FECAMP, les forêts, le Mont CANISY, certaines protections

Certains auteurs d'observation ont relevé des inexactitudes ou des manques sur les différentes cartes illustrant le projet de DTA.

Ainsi, la commune d'YVETOT signale l'omission des espaces naturels de la Forêt du Trait, de MAUNY et de ROUMARE.

HAUTE-NORMANDIE NATURE ENVIRONNEMENT demande note l'omission des espaces protégés en forêt de ROUMARE, du Trait, de MAUNY et des coteaux de la boucle d'ANNEVILLE.

La DTA s'intéresse aux espaces d'enjeux et aux actions d'aménagement du territoire à l'échelle de sa réflexion, c'est à dire à une échelle régionale voire supra-régionale.

Elle n'est pas une réflexion exhaustive menée sur l'ensemble du territoire ce qui explique probablement l'absence de précision sur les points évoqués ici.

L'auteur de la DTA pourra se reporter à l'observation des comités de Pêche annexée au registre du HAVRE qui signale des erreurs sur la description de l'activité.

L'état des moyens de pêche est à réactualiser.

- L'absence de dimension culturelle dans la DTA, NORMANVILLE...

Une observation souligne que la DTA ne met pas suffisamment l'accent sur l'utilisation du patrimoine historique et culturel dans le développement touristique de la Région.

Cet aspect ne relève pas de la DTA et des enjeux qu'elle traite.

- La vallée de l'AUSTREBERTHE

La demande formulée ici vise à assurer la préservation du patrimoine naturel et à utiliser une voie ferrée désaffectée pour des circulations douces.

La DTA s'intéresse aux espaces d'enjeux et aux actions d'aménagement du territoire à l'échelle de sa réflexion, c'est à dire à une échelle régionale voire supra-régionale. La vallée de l'AUSTREBERTHE relève d'une réflexion plus locale, probablement dans le cadre d'un SCOT. La question de la réutilisation de la voie ferrée désaffectée entre dans les politiques d'accompagnement préconisées.

- Les éoliennes

Les éoliennes ont peu intéressés le public. Une observation demande que l'implantation de ces équipements soient planifiée avec précision.

La DTA évoque l'implantation des éoliennes parmi ses priorités.

Sur le plan réglementaire, des réflexions sont en cours pour permettre un cadre de planification à l'échelle départementale.

- HARFLEUR

La commune souffre du trafic lié aux nombreuses infrastructures traversant son territoire. Elle ne souhaite pas voir aggraver sa situation par l'implantation d'une base logistique.

Ce point ne relève pas de la DTA mais d'une problématique à régler à l'échelon local.

- GONNEVILLE

Le Conseil Syndical de la Résidence du Plein Air à GONNEVILLE soulève un problème de découpage territorial qui sort du cadre de l'enquête.

Ce point ne relève pas de la DTA mais d'une problématique à régler à l'échelon local.

- La côte de NACRE

Les associations du secteur demandent que soit retenus dans la DTA les deux pôles de OUISTREHAM et de LUC SUR MER - DOUVRES LA DELIVRANCE comme agglomérations moyennes.

Cette demande est-elle à l'échelle de la DTA ? Si il fallait satisfaire cette demande, il faudrait réviser l'approche proposée par la DTA et son échelle. Il paraît en effet difficile de rajouter tel ou tel pôle sans traiter toutes les demandes : FECAMP, LISIEUX, ELBEUF...

- EQUEMAUVILLE et HONFLEUR

La DTA oublie complètement le volet Hospitalisation.

La commune d'EQUEMAUVILLE préconise une politique d'effacement des réseaux aériens avec une aide financière de l'état, pour valoriser les paysages.

HONFLEUR souligne qu'un établissement hospitalier lui paraît indispensable à un emplacement équidistant de HONFLEUR, TROUVILLE, et DEAUVILLE.

Les choix en la matière ne relève pas de la compétence de la DTA.

- OUISTREHAM

Le conseil municipal émet un avis favorable au projet de DTA sous condition expresse que soient prises en compte une série de modifications visant à affirmer le rôle de la commune sur le plan touristique et permettant son recensement dans les agglomérations de moyenne importance. Le conseil municipal souhaite des changements sur le projet de DTA pour lui permettre la réalisation de son projet de développement.

La commune demande que le classement ZPS de la Pointe du Siège ne soit pas un obstacle au développement touristique, notamment l'extension du port de plaisance. Elle souhaite pouvoir doubler sa capacité d'accueil en créant un nouveau bassin plutôt que de «développer de la plate-forme de services à terre» (voir page 60) dont les conséquences sur l'environnement seraient probablement aussi fortes.

Sur le plan de l'affirmation de la commune sur le plan touristique et dans l'inventaire des agglomérations de moyenne importance, la Commission relève que ces questions ne sont pas à l'échelle de la DTA. Sur le plan des activités portuaires, la Commission a relevé que le texte de la DTA n'était pas facile à interpréter. Elle invite ses auteurs à la réviser et, dans la mesure du possible, mieux concilier les impératifs de protection avec la demande de la commune.

- Association des usagers d'eau potable de la région de BEUZEVILLE

L'association a déposé un mémorandum. Elle soutient que les projets de développement envisagés sur son secteur dépasse largement les disponibilités en eau. Elle rappelle que la ressource en eau est particulièrement sensible notamment à cause des nombreuses bêtes en amont des captages.

La ressource en eau liée au développement économique n'est pas à l'échelle de la DTA.

2. Conclusions motivées de la Commission d'enquête sur le projet présenté.

2.1 Considérations générales

Les observations du Public

La Commission d'enquête a relevé que l'affluence du Public à l'enquête a été faible au regard de la population concernée par le projet de DTA.

D'une manière générale, elle a constaté que :

- Beaucoup d'observations donnent l'impression que leurs auteurs n'ont pas lu ou mal lu le texte du projet de DTA.
- La DTA est souvent perçue comme un document d'accompagnement du développement du Port du HAVRE.
- En arrière-plan, on devine un malaise politique devant la vision plutôt « haute normande » du projet.
- Deux postures s'affrontent : celle des partisans du statu quo et celle des partisans du développement. La lecture des observations montre qu'il y a souvent antagonisme entre « Ne changeons rien, conservons, en l'améliorant si possible, ce qui existe » et « il faut organiser au mieux le futur pour les 20 années à venir qui verront inéluctablement de profonds changements et pour éviter les erreurs du passé ».
- La démarche proposée par la DTA n'est pas bien comprise. Elle s'intéresse aux enjeux relevant de son échelle de réflexion ce qui n'a pas été perçue par le Public. De nombreuses observations s'attardent sur des points de détail pour lesquels la DTA ne peut jouer aucun rôle. A l'opposé, certaines remarques de caractère très général sont aussi hors sujet.
- Les associations de défense de l'environnement se sont plaintes d'un manque de concertation. Elles ont regretté de ne pas avoir été associées à la procédure d'élaboration et ont eu le sentiment, qu'au fur et à mesure des versions du projet, les préoccupations environnementales avaient perdu du terrain.

Sur les principaux thèmes exprimés pendant l'enquête, la Commission a relevé :

THEME 1 – LA LÉGALITÉ DE LA DTA

Une partie du Public s'est interrogée sur la légalité de la DTA.

La Commission a noté que les DTA sont issues de la loi du 4 février 1995, modifiée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999 et par la loi du 13 décembre 2000, relatives à la solidarité et au renouvellement urbain. L'objet de la DTA est clairement défini par le code de l'Urbanisme.

Le présent projet de DTA a été lancé par l'Etat en association avec les Régions, les départements concernés et les communes de plus de 20 000 habitants. Une large concertation a eu lieu. On peut donc penser que la procédure menée jusqu'ici est régulière. Quelques points peuvent cependant poser problème étant donné la complexité et l'abondance des législations sur ces sujets. En particulier, la Commission souligne :

- 1°) Conformité avec la convention d'AARHUS du 25 juin 1998, ratifiée par la France par le décret n° 2002-1187 du 12 septembre 2002.

Cette convention concerne l'obligation de l'information et de la concertation avec les citoyens ainsi que l'accès à la justice en matière d'environnement. La Commission n'est pas certaine qu'elle soit opposable à la procédure de la DTA vu sa date d'entrée en vigueur dans le droit Français.

Quoiqu'il en soit, la Commission n'a relevé aucune irrégularité.

- 2°) Respect de la loi « littoral ».

La loi « littoral » n'est pas extrêmement précise. Les plans de la DTA sont à une échelle très petite, ce qui amène des observations disant qu'il y a incompatibilité entre DTA et loi « littoral » en certains points. Ce n'est pas l'avis de la Commission qui a noté cependant qu'un complément au document graphique présentant les orientations et les modalités d'application de la loi « littoral » paraît indispensable pour en faciliter la lecture.

L'absence du décret d'application arrêtant la liste des communes des estuaires relevant de la loi « littoral » a souvent été évoquée par le Public. La Commission regrette cette absence. La DTA aurait pu être l'occasion de la régularisation de ce point. La Commission constate que la DTA retient cependant 7 communes qui viennent s'ajouter aux entités du littoral. La couverture du littoral et de ses estuaires semble ainsi complète.

Sur ce point, les explications fournies par les représentants de l'administration lors de la réunion du 17 décembre 2003, n'ont pas été parfaitement explicites.

Les compléments que devaient apporter les auteurs de la DTA suite à cette réunion ne sont pas parvenus à la Commission.

- 3°) Pas de prise en compte par la DTA du jugement du 8 avril 2003 du Tribunal de CAEN, au sujet du classement de la ZIPEC en zone NA au POS de HONFLEUR.

La Commission note que cette décision est postérieure au projet soumis à l'enquête publique. La décision du TA est en appel.

La version définitive de la DTA devra tenir compte de la décision qui sera prise en dernière instance.

THEME 2 – LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

De nombreuses observations ont été faites à ce sujet. Elles expriment plus souvent une crainte du changement qu'une volonté de concilier la préservation durable du cadre de vie et les nécessités du développement.

En général, la DTA est accusée d'oublier des protections réglementaires, de manquer d'ambition en matière de protection de l'environnement ou encore de ne pas s'intéresser aux modes de gestion des espaces naturels.

La Commission a pu constater que beaucoup de ces demandes sont en dehors de la réflexion de la DTA soit parce qu'elles sortent de son champ de compétence soit parce qu'elles s'intéressent à des points trop précis, en dehors de l'échelle sur laquelle se porte sa réflexion.

La Commission estime que la DTA a pris en compte de façon satisfaisante la protection de l'environnement. Elle donne des orientations générales d'aménagement et il appartient aux SCOT et aux PLU d'affiner l'application du droit des sols dans le respect de ces orientations. Par contre, la DTA définit de façon précise les « espaces à enjeux » et l'affectation des différentes zones dans les estuaires de la SEINE et de l'ORNE ainsi que dans le secteur soumis à la loi « littoral » .

Les sujets concernant la « mare plate » et la « ZIPEC Est » sont traités en thème 7.

THEME 3 – DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE **(Tourisme, Industrie, Agriculture)**

Dans les observations déposées, peu de remarques ont trait au tourisme et à l'agriculture. Les professionnels concernés ont indiqué qu'ils se sentaient exclus de la DTA.

Par contre, les Ports autonomes, les CCI, l'Association pour la Défense des Intérêts vitaux du Port du HAVRE, la Communauté d'Agglomération Havraise... se sont rejoints dans leurs observations pour demander la suppression des conditions préalables à l'aménagement des zones d'extension prévues.

La Commission constate que le développement économique est un objectif clairement identifié par la DTA. Il est soutenu par des orientations et des politiques d'accompagnement.

La Commission relève que la DTA s'intéresse surtout à des espaces d'enjeux auxquels elle peut apporter un « plus » en terme d'aménagement du territoire mais que le tourisme et l'activité agricole ne font pas l'objet d'orientations suffisamment opérationnelles.

Les demandes visant à supprimer les conditions suspensives des aménagements portuaires des deux ports autonomes ne paraissent pas recevables. La DTA propose un dispositif relativement bien équilibré qu'il n'est ni opportun ni possible de bouleverser à ce stade de la procédure.

La Commission constate que la DTA n'est pas spécialement contraignante sur les problèmes de développement économique, notamment en matière agricole et touristique mais qu'en revanche elle prend une position ferme et explicite au sujet des problèmes d'équilibre entre le développement portuaire et les zones naturelles.

THEME 4 – INFRASTRUCTURES

L'inquiétude du Public se cristallise sur le trafic en provenance de « Port 2000 ». La DTA est accusée de favoriser le tout automobile au risque de surcharger les routes de poids lourds avec toutes les conséquences dommageables sur l'environnement.

La voie fluviale et de la voie ferroviaire n'y seraient pas assez développées.

La DTA ne peut être taxée de négliger le mode ferroviaire car elle y consacre un important développement (voir p.68 du projet).

Toutefois, bien que devant donner lieu à un important programme d'investissement dont l'extension du réseau sera bénéficiaire, le chemin de fer est handicapé par les lacunes du service et un manque de souplesse difficile à concilier avec les « flux tendus » et le « juste à temps ».

La desserte ferroviaire pour le trafic marchandises, indépendamment des caractéristiques de ses infrastructures, souffre d'une image négative liée à l'insuffisance de ses services en termes d'adaptation aux besoins des clients.

La création et l'amélioration d'infrastructures n'ont d'intérêt que si le développement d'une offre de services satisfaisante, répondant aux besoins de la clientèle, valorise et justifie les investissements techniques.

Quant au mode fluvial, sa place modeste dans la DTA tient au fait qu'il n'existe qu'une possibilité : la SEINE qui n'offre que des opportunités limitées tant que le canal du Nord à grand gabarit n'aura pas été construit.

La Commission comprend cependant l'inquiétude manifestée par le Public. Elle ne voit pas beaucoup de motif d'espérer sur le sujet. Au vu du trafic attendu, le maintien des parts respectives des différents modes de transport semble être un objectif ambitieux !

On peut néanmoins s'étonner des nombreuses demandes de création d'axes nouveaux qui figurent dans les observations des collectivités locales

Pour ce qui concerne le prolongement du grand canal du HAVRE, le projet apparaît à la Commission, comme une amélioration de la desserte fluviale susceptible de permettre un délestage correspondant du trafic routier.

Les autres sujets abordés s'intéressent à des problèmes locaux qui ne sont pas à l'échelle de la DTA.

THEME 5 – LA PRÉVENTION DES RISQUES

Le Public n'a pas été convaincu par ce volet de la DTA. Il attendait des prescriptions ou des contraintes réglementaires plus fortes.

La Commission constate que la DTA n'a pas à se substituer aux autres procédures ou dispositions juridiques existantes telles que les PPR, les dispositifs d'information préventive ou la prise en compte de la prévention des risques dans les documents de planification urbaine locaux (PLU, SCOT...), la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement...

La DTA retient un objectif spécifique sur les risques naturels et industriels ainsi que d'une orientation plus précise pour les risques technologiques.

La Commission relève que la DTA propose une approche globale et innovante fondée sur une approche territoriale et sur le développement d'une capacité collective de recherche.

A l'exception du nucléaire, la Commission considère que la DTA identifie bien les risques possibles, les moyens de les prévenir (c'est le plus important) et de les combattre. Elle se félicite de la création d'un institut européen de gestion des risques à Honfleur.

THEME 6 – LES BASES LOGISTIQUES

C'est le thème qui aura le plus mobilisé le Public qui craint le tout automobile et des nuisances aux pourtours de ces bases.

La DTA a inscrit 7 sites à vocation d'activités fortes consommatrices d'espace.

Le développement de l'activité portuaire nécessite un accompagnement. A proximité des quais de déchargement, l'espace est limité par de fortes contraintes environnementales. Il est réservé aux activités nécessitant la présence des quais.

Les autres activités doivent trouver des sites d'accueil à l'intérieur des terres.

La DTA a effectué un recensement des besoins. Une recherche de sites a été ensuite engagée à partir d'une analyse multi-critères : bonne desserte multimodale, pertinence

économique au regard des grands flux de transit, faibles contraintes environnementales, disponibilité des terrains...

Une vingtaine de sites ont été pressentis. Après expertise technique, 7 ont été retenus.

La Commission a examiné le cas des sites les plus cités et les plus critiqués.

BEUZEVILLE

Un projet de zone d'activité, assorti d'une possibilité d'aménagement de desserte ferroviaire a déjà été examiné sur ce secteur. Le site proposé dans la DTA permettrait de rééquilibrer les retombées économiques de « Port 2000 » sur la rive gauche.

Les études d'impact, notamment en matière géologique et hydraulique, n'ont cependant pas été effectuées et l'implantation du site définitif n'a été déterminée ni dans l'espace ni dans le temps.

Une opposition véhémement des riverains dont l'environnement pourrait être exposé à d'importantes modifications, s'est manifestée.

Au stade actuel de l'élaboration du projet, dont la dimension semble dès maintenant être remise en cause, aucune réalisation ne sera possible sans concertation avec et entre les élus qui restent les décideurs en dernier ressort puisqu'ils disposent de la compétence Aménagement et Urbanisme.

LE MESNIL

Ce site n'est pas proposé par la DTA. Il ne satisfait pas aux exigences multicritères exprimées par la DTA. Il s'agit d'un projet local, souhaité par plusieurs élus, sur lequel la DTA n'a pas à statuer.

MEZIDON

Ce site n'a pas été retenu pour la même raison. Le critère absent est la proximité des grands axes routiers. Un site plus proche de l'agglomération Caennaise et des grandes voies de communication lui a été préféré.

La Commission relève l'intérêt de ce site grâce notamment à son infrastructure ferroviaire. Son utilisation en base arrière de la base logistique de CAEN pourrait être intéressante.

BERNAY

Le site envisagé répond aux critères de terrain plat et de desserte autoroutière mais ne dispose pas de desserte ferroviaire, ce qui l'a exclu de la DTA. Toutefois une initiative locale identifiée dans un SCOT existant et en cohérence avec l'armature urbaine du territoire, une gestion économe de l'espace et le souci de limiter les nuisances, pourrait être admise.

La Commission est en accord avec ces arguments et rejoint la proposition faite par la DTA sur les sites logistiques.

THEME 7 – PROTECTION DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Les associations de défense de l'environnement ont exprimé principalement 3 idées :

- la réserve naturelle devrait être confiée au Conservatoire du littoral plutôt qu'aux Ports Autonomes qui sont des aménageurs

La Commission souscrit à cette idée. Elle note cependant qu'un tel changement d'affectation des sols ne relève pas de la compétence de la DTA. Une mention dans ce sens dans les politiques d'accompagnement permettrait d'engager le mouvement.

- la « mare » plate ne doit pas être aménagée

Le site de la « mare plate » est concerné par l'extension Est des installations industrielles et portuaires. Le projet d'extension du grand canal du HAVRE le traverse. Ce tracé correspond à un arbitrage rendu il y a quelques années entre la nécessité de préserver le milieu naturel et de développer l'activité économique. Il réduit très sensiblement les terrains aménageables du Port Autonome prévus à l'origine.

Cependant, le risque d'assèchement des marais et vasières à l'aval de la mare est réel. La DTA propose d'ouvrir à l'urbanisation ce secteur après la réalisation d'étude définissant les mesures permettant de maintenir l'écoulement des eaux de surface et la construction du grand canal.

La Commission considère qu'il n'y a pas à revenir sur cet arbitrage et prend acte de la condition préalable en matière d'étude qui paraît bien légitime.

- la zone de la ZIPEC à l'Est du pont de Normandie ne doit pas être aménagée

La partie à l'Est du Pont de Normandie rive gauche de la SEINE fait débat. Elle est classée en ZNIEFF de type 1. Elle a fait l'objet d'études démontrant sa richesse écologique et elle est partie intégrante d'un grand espace du littoral.

Lors de la création de la réserve naturelle, elle n'a pas été incluse dans la zone préservée, probablement à l'occasion de l'arbitrage évoqué plus haut.

La Commission considère qu'il n'y a pas lieu de revenir sur l'arbitrage de l'époque à moins que la justice administrative ne confirme la décision prise en première instance (jugement du 8 avril 2003 du Tribunal de CAEN, au sujet du classement de la ZIPEC en zone NA au POS de HONFLEUR).

Elle relève toutefois que l'impact paysager et touristique associés à l'intérêt écologique auraient milité en faveur d'une protection de cette zone.

THEME 8 – COMITÉ DE SUIVI DE LA DTA

La Commission rejoint les avis exprimés sur le sujet.

Un comité de suivi lui paraît indispensable tant pour l'évaluation des actions visant à atteindre les objectifs ou mettant en œuvre les orientations que pour poursuivre la concertation avec les collectivités locales, les chambres consulaires, les principaux acteurs économiques...

Le projet soumis à l'enquête devrait être complété sur ce point en précisant la composition du comité, ses moyens, ses objectifs, son organisation matérielle...

La présence des associations de défense de l'environnement dans cette instance paraît indispensable.

La Commission demande en outre que les modalités de révision de la DTA et de mise à jour soient précisées.

THEME 9 – LA DÉCENTRALISATION

Les craintes exprimées par les élus locaux craignant une remise en cause de la loi de décentralisation en cours d'élaboration ne paraissent pas fondées.

La Commission constate en effet que le projet du Gouvernement ne modifie pas la répartition des compétences en matière d'urbanisme. Cependant, le partage des compétences en matière d'infrastructures par exemple laisse présager des conflits futurs.

THEMES DIVERS

Dans ces thèmes, le Public a principalement exprimé des préoccupations locales. Elles ont été analysées dans le corps du rapport.

La Commission a relevé que, dans la plupart des cas, il s'agissait de considération ne relevant pas de l'échelle régionale ou supra-régionale que s'est fixée la DTA.

Le document soumis à l'enquête

La Commission a analysé le dossier soumis à l'enquête : la DTA proprement dite et les avis des Personnes Publiques associées.

Ces documents sont résumés au chapitre 3 du rapport d'enquête.

Le texte de la DTA est très dense. Il est parfois difficile à lire. C'est par exemple le cas pour ce qui concerne les aménagements de l'ORNE, son port aval, le service à terre... (voir page 60) où, après plusieurs lectures, les orientations restent difficiles à discerner avec précision.

De même, au niveau de la cartographie, les documents sont difficiles à lire. Le cas de la carte « orientations et modalités d'application de la loi « littoral » » est particulièrement criant. En l'absence d'indication sur le fond de plan, le lecteur ne peut se repérer.

Sur le fond, la démarche adoptée est limpide.

Après un diagnostic dont la qualité a été reconnue, la DTA fixe ses objectifs, ses orientations puis elle définit ses politiques d'accompagnement.

Elle se risque parfois à faire des prescriptions précises qu'il conviendra de bien valider dans la version définitive compte tenu du caractère réglementaire du document.

2.2 Avis motivé de la Commission

Considérant le projet de DTA soumis à l'enquête publique,

Considérant les avis des Personnes Publiques associées,

Considérant les avis du Public exprimés pendant l'enquête,

Et après avoir analysé les différents thèmes exprimés,

La Commission d'enquête considère que le projet de DTA atteint, dans son ensemble, les buts recherchés en matière d'aménagement du territoire et de planification stratégique.

La mise en application de cette DTA permettrait de donner des repères communs à tous les acteurs, donc de rationaliser et coordonner les aménagements.

Cette DTA est de nature à permettre, en particulier, le rapprochement et l'exploitation des synergies entre toutes les entités géographiques des territoires concernés.

- En conséquence, la Commission d'enquête donne un **avis favorable au projet de DTA de l'estuaire de la SEINE**, cet avis étant assorti de recommandations :

La Commission d'enquête recommande aux auteurs de la DTA de :

- 1) modifier le nom de la DTA pour y intégrer le volet Bas-Normand (DTA des estuaires de la SEINE et de l'ORNE par exemple).
- 2) assurer la compatibilité de la DTA avec la réglementation existante, particulièrement avec la loi littoral (la parution du décret explicitant les communes des estuaires est souhaitable).

Et vérifier la rédaction des prescriptions précises directement opposables aux tiers et aux documents d'urbanisme subsidiaires.

- 3) faciliter la compréhension du document final et le rendre plus lisible en complétant les documents graphiques, en explicitant les sigles et les abréviations, en ajoutant un glossaire explicatif et en rectifiant les inexactitudes signalées.
- 4) préciser les modalités de fonctionnement du comité de suivi et d'actualisation du document.
- 5) renforcer les prescriptions et orientations visant à augmenter les parts modales du fleuve et du fer avec des objectifs de qualité de service notamment pour le service ferroviaire du fret.

- 6) suggérer dans les politiques d'accompagnement le changement d'affectation de la réserve naturelle de l'estuaire au profit du Conservatoire du Littoral.
- 7) mettre en place des outils opérationnels permettant d'atteindre les objectifs : recensement des friches industrielles, structure pour promouvoir la synergie de l'ensemble des infrastructures portuaires toute en respectant leurs spécificités, structure de soutien des filières agricoles et des activités de loisirs respectueuses de l'environnement et des paysages....
- 8) indiquer clairement la possibilité d'extension du bassin de plaisance de OUISTREHAM en supprimant le texte qui propose une extension sous forme de plate-forme à terre (chapitre orientation page 60).
- 9) Compléter le document graphique concernant le port de CAEN en y incorporant toute la partie amont du port (bassin d'HEROUVILLE, nouveau bassin et bassin SAINT PIERRE).

Fait à BOURGTHEROULDE,

La Commission d'enquête :

Monsieur FLIPO

Monsieur BAYEUL

Monsieur FAURE

Monsieur HUILLE

Monsieur HOUSSIER

Monsieur BLANLUET

Monsieur LE JEMTEL

Les présentes conclusions comportent 46 pages (pages 57 à 102). Elles sont précédées d'un rapport de 55 pages (pages 2 à 56) et complétées d'annexes dont la liste figure page 103.

Copie : DDE – Monsieur JJ DELAPLACE CA ST SEVER 76032 ROUEN cedex
Monsieur le Président du Tribunal Administratif de ROUEN

***enquête publique sur le projet de directive territoriale
d'aménagement de l'estuaire de la SEINE***

**ordonnances des TA de ROUEN et CAEN
des 28/04 et 25/06/03**

arrêté inter-préfectoral des 8, 15 et 22/07/03

22/09/03 au 7/11/03

Rapport et avis de la Commission d'enquête

Liste des annexes

- les registres d'enquête
- les courriers transmis à la Commission en cours d'enquête (ils sont annexés aux registres et / ou joints au présent rapport)
- les ordonnances de Messieurs les Présidents des Tribunaux Administratifs de ROUEN et de CAEN
- l'arrêté inter-préfectoral prescrivant l'enquête
- l'exposition organisée pendant l'enquête
- les références des différentes pièces transmises à la Commission par le Maître d'Ouvrage
- les références des insertions faites dans la presse
- les autres mesures de publicité