



PREFECTURE DE REGION DE HAUTE-NORMANDIE  
PREFECTURE DE REGION DE BASSE-NORMANDIE

# Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine

approuvée par décret en Conseil d'Etat du 10 juillet 2006,  
paru au Journal Officiel du 12 juillet 2006

## Qu'est-ce qu'une DTA ?

Les Directives Territoriales d'Aménagement (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 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains.

Les DTA ont pour objet, conformément à l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme, 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,
- 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,
- préciser, si besoin, les modalités d'application de la loi Littoral, adaptées aux particularités géographiques locales.

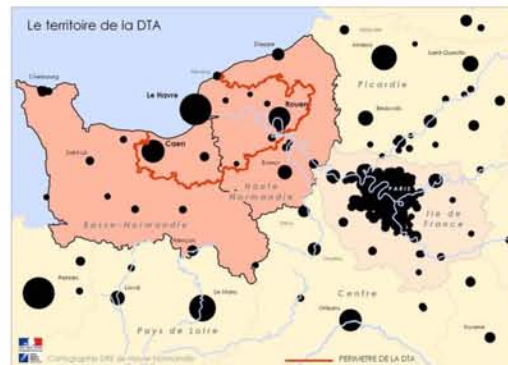
Lancée à l'initiative et sous la responsabilité de l'Etat, l'élaboration du projet de DTA de l'estuaire de la Seine a été conduite, conformément à la loi, en association avec les Régions de Haute et Basse-Normandie, les départements de Seine-Maritime, de l'Eure et du Calvados, les communes de plus de 20 000 habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme. En outre, une large concertation, initiée par le préfet de région coordonnateur, a permis de faire participer à l'élaboration de la DTA les principaux acteurs de l'aménagement du territoire.

L'application de la DTA produit des effets juridiques importants : les documents d'urbanismes locaux (Schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme, cartes communales) doivent être compatibles avec les orientations de la DTA. Par ailleurs, les modalités d'application de la loi Littoral sont directement opposables aux demandes d'autorisation d'occupation et d'utilisation du sol, en l'absence de plan local d'urbanisme ou de carte communale.

# La Directive Territoriale d'Aménagement : Une vision renouvelée du développement de l'estuaire de la Seine

**Façade maritime du bassin parisien**, le territoire de la DTA de l'estuaire de la Seine regroupe 942 communes relevant de trois départements (Calvados, Eure, Seine-Maritime) et de deux régions (Haute et Basse-Normandie).

Le projet de DTA est composé de quatre parties : **un diagnostic du territoire (1)** identifie les enjeux qui fondent **les objectifs (2)** que l'Etat se propose de faire partager aux collectivités ; en résultent **des orientations (3)** à portée nominative et **des politiques d'accompagnement (4)** de portée propositionnelle.



## **Première partie : Le diagnostic**

### **□ Un territoire important pour l'économie nationale...**

La DTA accueille 1 550 000 habitants représentant 2,6% de la population française, sur 1,25% du territoire. Sa contribution au Produit Intérieur Brut français (PIB) est de 2,5% : le territoire de la DTA pèse donc 1/40<sup>ème</sup> du total humain et économique de la France.

### **...mais qui n'en tire pas pleinement toutes les retombées.**

La valeur du PIB si on la rapporte au nombre d'habitants, est par exemple inférieure d'environ 20% à 30% à celle des territoires comparables de la rangée nord-ouest de l'Europe (notamment ceux du Bénélux).

### **□ Un espace portuaire majeur...**

La baie de Seine, avec les ports de Cherbourg, Caen, Le Havre, Rouen, Fécamp et Dieppe constitue un véritable complexe portuaire stratégique pour la France, totalisant près de 100 millions de tonnes/an de marchandises traitées, dont 1,6 millions de conteneurs (équivalents vingt pieds) et environ 3,6 millions de passagers transmanche (chiffres 2000).

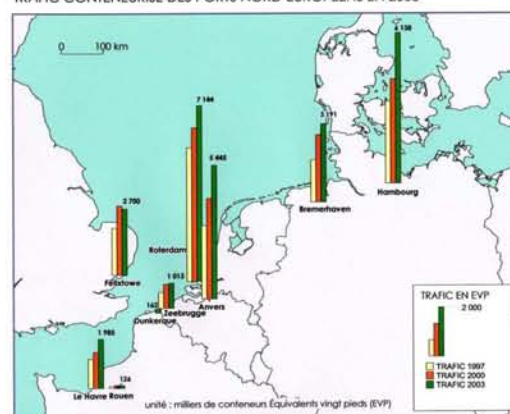
Le trafic marchandise des 3 grands ports du périmètre de la DTA (Le Havre, Rouen et Caen) représente ainsi 27,50% de l'ensemble du trafic des ports maritimes français. S'agissant des seuls conteneurs, ce pourcentage avoisine les 60%, avec des augmentations spectaculaires de +50% en 10 ans.

**... mais une position concurrentielle fragile...** Comparés aux trafics des ports de l'ensemble de la rangée nord-ouest européenne, les ports de la DTA représentent près de 15% de l'ensemble. Cependant les ports normands sont soumis à une forte concurrence : Le port du Havre a ainsi vu sa position relative faiblir entre 1988 et 2000 où sa part de marché est passée de 8,1% à 6,5% de l'ensemble des trafics conteneurs de la rangée nord-ouest, même si sa situation se renforce ces dernières années.

**... due en partie aux difficultés à élargir son aire d'influence.** La réalisation du projet Port 2000 au Havre (création d'un nouveau port rapide permettant d'accueillir les plus grands navires porte-conteneurs du monde, d'un coût avoisinant le milliard d'euros) devrait assurer la reconquête des trafics pour autant que la desserte terrestre puisse assurer l'irrigation des marchés visés à des conditions compétitives.

Or, les insuffisances (capacité et compétitivité) de la desserte ferroviaire, sont un handicap certain compte tenu des difficultés rencontrées par le fret ferroviaire sur les liaisons vers la région parisienne confrontée au développement du trafic voyageurs, et aux difficultés de contournement pour les destinations au-delà de cette même région parisienne. L'amélioration de la desserte fluviale et sa meilleure exploitation commerciale constituent aussi un enjeu important, étant rappelé que le port de Rouen est le plus fluvial des ports maritimes français.

TRAFIC CONTENEURISÉ DES PORTS NORD-EUROPEËNS EN 2003





## Première partie : Le diagnostic (Suite)

### □ Un espace fortement industrialisé

La présence de ces grands ports a permis l'installation d'une puissante industrie pétrochimique (1/3 de la capacité de raffinage nationale...) et chimique : 20 000 emplois industriels seraient ainsi liés à la présence des ports. Les politiques de décentralisation industrielle des années 60 et 70 ont renforcé la présence de grands établissements industriels notamment dans les secteurs de la construction automobile. Ces établissements industriels sont aujourd'hui regroupés pour l'essentiel dans quelques très grandes plates-formes notamment dans la basse vallée de la Seine qui constituent un véritable capital collectif permettant des gains de productivité, la mise en place de filières intégrées, le développement de sous-traitants de taille européenne et la maîtrise des chaînes logistiques.

Encore faut-il que ces sites puissent bénéficier d'une sécurité et de capacités d'extension pérennisées, tant vis-à-vis des développements de l'habitat (maîtrise des risques technologiques) que de la préservation de l'environnement naturel.

### □ Une économie agricole puissante...

L'agriculture occupe une part dominante du territoire de la DTA (environ 70%) et présente une grande diversité de productions qui ont suscité le développement d'une industrie agroalimentaire puissante 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 malgré la réduction du nombre d'actifs,
- l'aménagement des espaces notamment 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.

### ... et une économie du tourisme qui doit s'organiser

Le Calvados bénéficie d'une très forte attractivité touristique pour les franciliens avec ses plages, ses paysages, ses stations balnéaires et son patrimoine historique à moins de 2 heures de Paris. Cette pression s'exerce sur le littoral mais aussi à l'intérieur des terres (Pays d'Auge...) et il est devenu indispensable d'organiser plus globalement le développement et la préservation des caractères identitaires de ces territoires.

La situation en Haute-Normandie est sensiblement différente avec un tourisme beaucoup plus faible et qui doit pour se développer construire une offre en logement de meilleure qualité globalement sur le territoire mais aussi dans les stations qui ont tendance à vieillir.

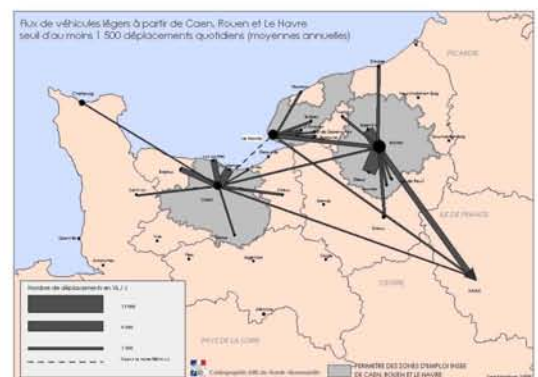
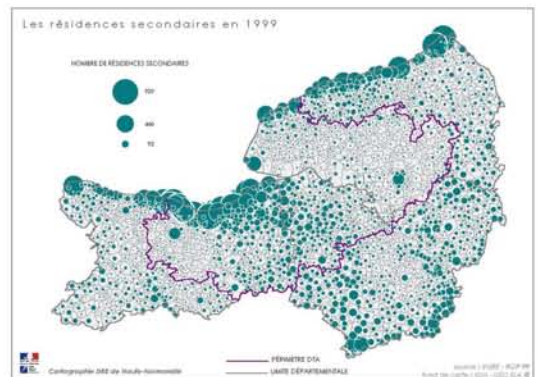
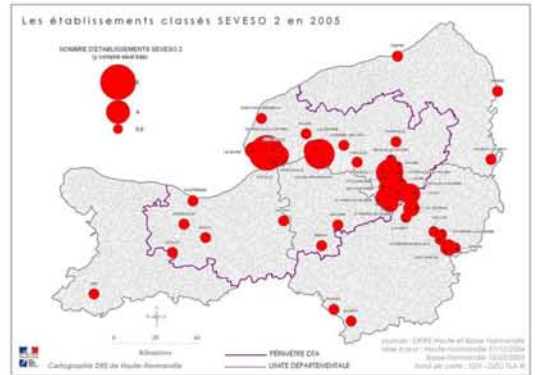
### □ Des espaces naturels de grande qualité... qui ont beaucoup régressé

Le territoire de la DTA est riche d'écosystèmes nombreux et diversifiés, notamment dans les vallées de la Seine, de la Risle, de la Dives, de la Touques..., dans les estuaires de la Seine et de l'Orne, dans les espaces maritimes et le littoral. Ce sont aussi pour les plus importants (vallées et estuaires de la Seine et de l'Orne) des lieux qui ont accueilli la croissance économique avec les ports, leurs zones industrialo-portuaires et les développements urbains associés.

La préservation de la diversité biologique passe par l'identification des espaces les plus stratégiques et leur protection /valorisation.

### □ Un espace métropolitain... en attente de confirmation

Les trois grandes agglomérations de Caen, Rouen et du Havre constituent l'ensemble urbain le plus important du bassin parisien en dehors de l'Île-de-France. Mais ce poids doit être relativisé au regard de la faiblesse de la démographie (en Haute-Normandie) et des dynamiques de métropolisation (faiblesses des fonctions supérieures dues en partie à la proximité parisienne, niveaux des échanges et des coopérations entre les trois pôles encore trop limités, reconquête des centres urbains à poursuivre...) renforcées par l'insuffisance des services de transport vers Paris et l'aéroport de Roissy. Les villes moyennes, relais du développement métropolitain, ne rayonnent pas non plus suffisamment sur le territoire qui les accueille, hormis le pôle de Deauville-Trouville.



## **Deuxième partie : Les objectifs**

---

### **1. Renforcer l'ensemble portuaire dans le respect du patrimoine écologique des estuaires**

**Poursuivre la politique d'équipement des ports** en harmonie avec les mesures de protection, de gestion et de mise en valeur des espaces naturels et des ressources halieutiques :

- **au Havre** : réalisation du projet « Port 2000 » et poursuite de la politique d'équipement pour les autres trafics.
- **à Rouen** : amélioration des infrastructures de transport sur le site de Rouen, développement du transport maritime de courte distance et de la logistique industrielle et portuaire à Port-Jérôme, développement de créneaux commerciaux complémentaires de ceux du Havre sur le site de Honfleur.
- **à Caen-Ouistreham** : modernisation des installations à Caen et accroissement des capacités à Ouistreham.

**Développer la synergie entre les ports** grâce à des actions communes concernant la gestion et l'entretien des accès nautiques, la prévention des risques liés au trafic maritime, l'approche commerciale envers les chargeurs, l'harmonisation de l'offre globale Transmanche et la coordination d'actions de promotion auprès des croisiéristes.

**Améliorer la desserte portuaire**, et donc les niveaux de service, par les modes ferré et fluvial, clef de la progression de leur compétitivité en même temps que la contribution significative au rééquilibrage modal.

**Intensifier les activités logistiques sur les deux rives de la Seine** avec une dynamisation et une diversification de l'offre de services logistiques, 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.

### **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, avec la poursuite du programme de recherche sur les milieux estuariens et l'adoption d'une nouvelle approche fondée sur une gestion environnementale plus globale de l'estuaire.

**Mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers** caractéristiques de la Normandie ce qui requiert 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** par une réduction du risque à la source, la mise en oeuvre de dispositifs de sécurité et la maîtrise de l'urbanisation. La diversité des risques présents sur ce territoire est à l'origine d'une grande complexité nécessitant une politique innovante de gestion globale : au niveau local, en développant une vision d'ensemble des risques présents sur un territoire ; à l'échelle interrégionale en favorisant une capacité collective de recherche, d'ingénierie, de management public et privé du risque et d'animation d'un débat public, ce qu'incarne particulièrement la création d'un Institut européen des risques à Honfleur.

**Mieux exploiter le potentiel énergétique éolien**, dans le respect des paysages.

### **3. Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire**

**Renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois grandes agglomérations** fonctionnant en réseau afin de constituer un pôle normand de fonctions tertiaires d'entraînement. À cet effet, 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 être améliorées.

**Conforter l'armature des agglomérations moyennes.** À ce titre, il convient de renforcer leur accessibilité (réseaux de transport classiques et réseau d'acheminement des informations), de favoriser un développement urbain plus concentré sur ces agglomérations moyennes, et d'implanter des structures d'animation parallèlement à la mise en place de formules incitatives d'accueil des entreprises.

**Organiser le développement dans les secteurs littoraux et proches du littoral** : la protection-valorisation des espaces, des paysages et des milieux doit s'accompagner de la maîtrise de l'urbanisation du littoral proprement dit, de l'organisation du développement des espaces de l'arrière-pays proche du littoral calvadosien et de l'amélioration des conditions d'accueil touristique.

**Ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain dans les trois grandes aires urbaines** grâce à l'amplification de la dynamique de renouvellement urbain déjà amorcée, à l'organisation d'un développement polycentrique et à la maîtrise des déplacements internes aux aires urbaines.

**Améliorer les échanges et les déplacements des personnes** à triple échelle : entre le territoire de la D.T.A. et les territoires environnants, à l'intérieur du territoire de la D.T.A., en particulier entre les trois grandes agglomérations qui le structurent, et au sein même des aires urbaines.



## Troisième partie : Les orientations

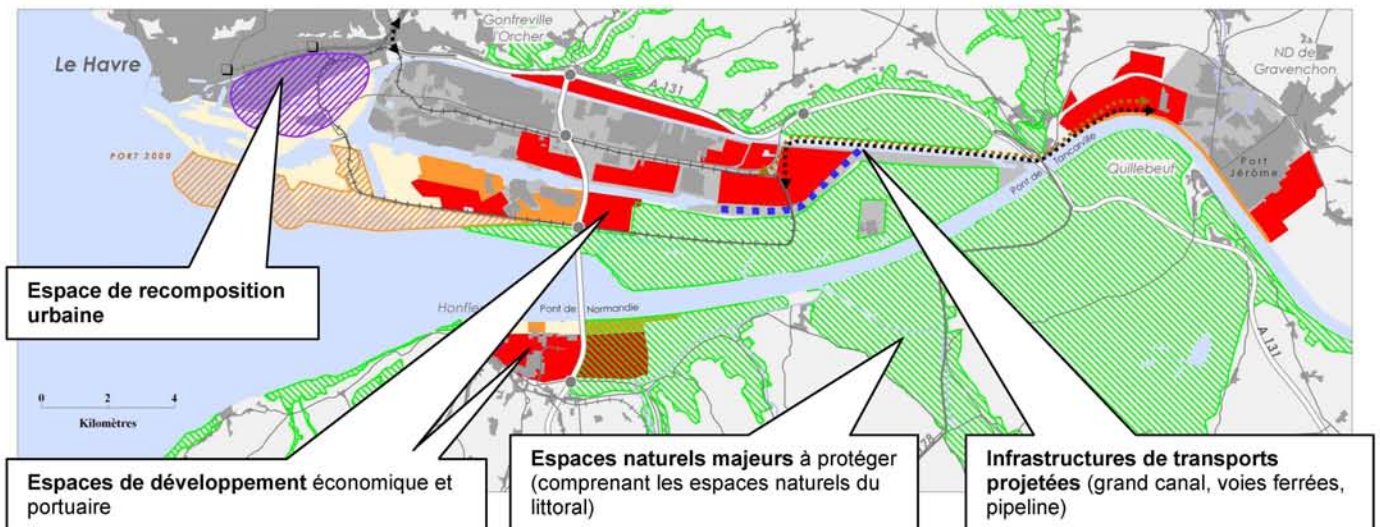
Les orientations de la D.T.A. regroupent l'ensemble de ce qui s'impose aux différents documents d'urbanisme locaux -schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme, cartes communales - et, s'agissant des seules modalités d'application de la loi Littoral, aux autorisations d'occupation du sol.

Trois types d'orientations s'imposent :

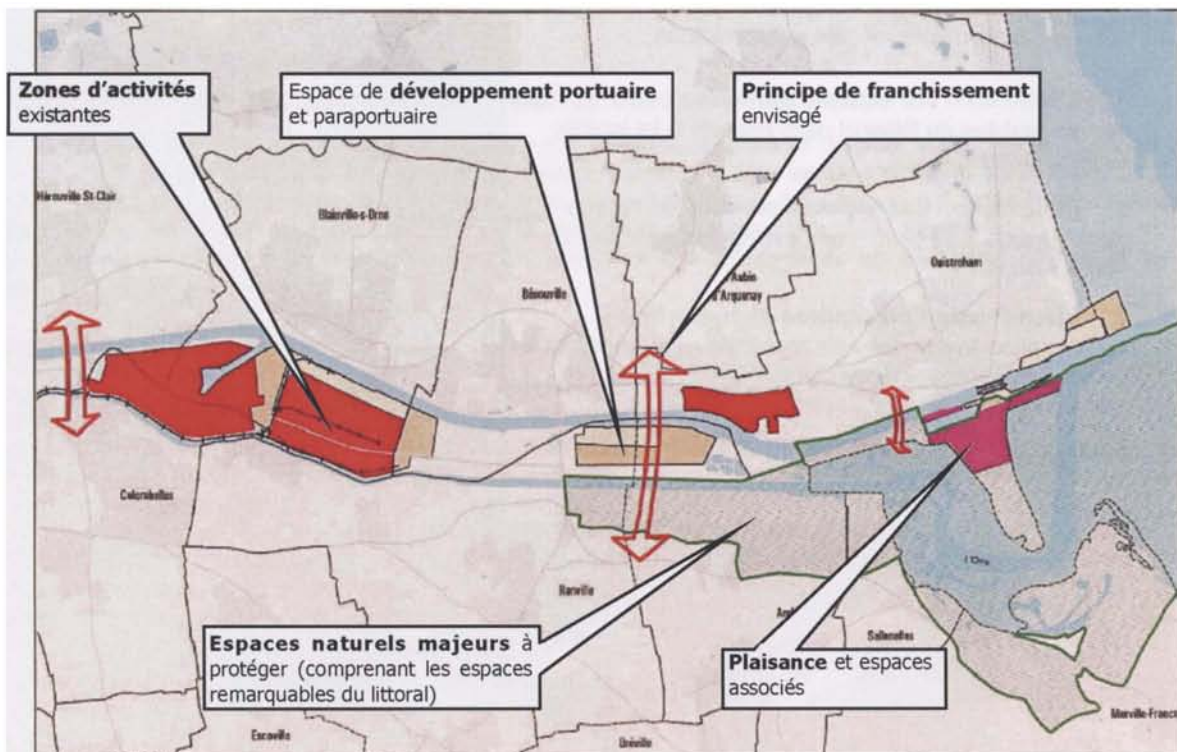
### 1. Les orientations relatives aux espaces stratégiques

Les orientations concernent en premier lieu, les espaces du territoire de la D.T.A. où l'exigence d'un équilibre entre développement, protection et aménagement du territoire, est la plus forte à savoir les deux estuaires normands. Il s'agit de délimiter les secteurs urbanisables et les secteurs naturels à protéger et de définir les grands principes d'aménagement. Ils font l'objet de deux cartes, visualisant ces orientations :

#### ... l'une sur l'estuaire de la Seine



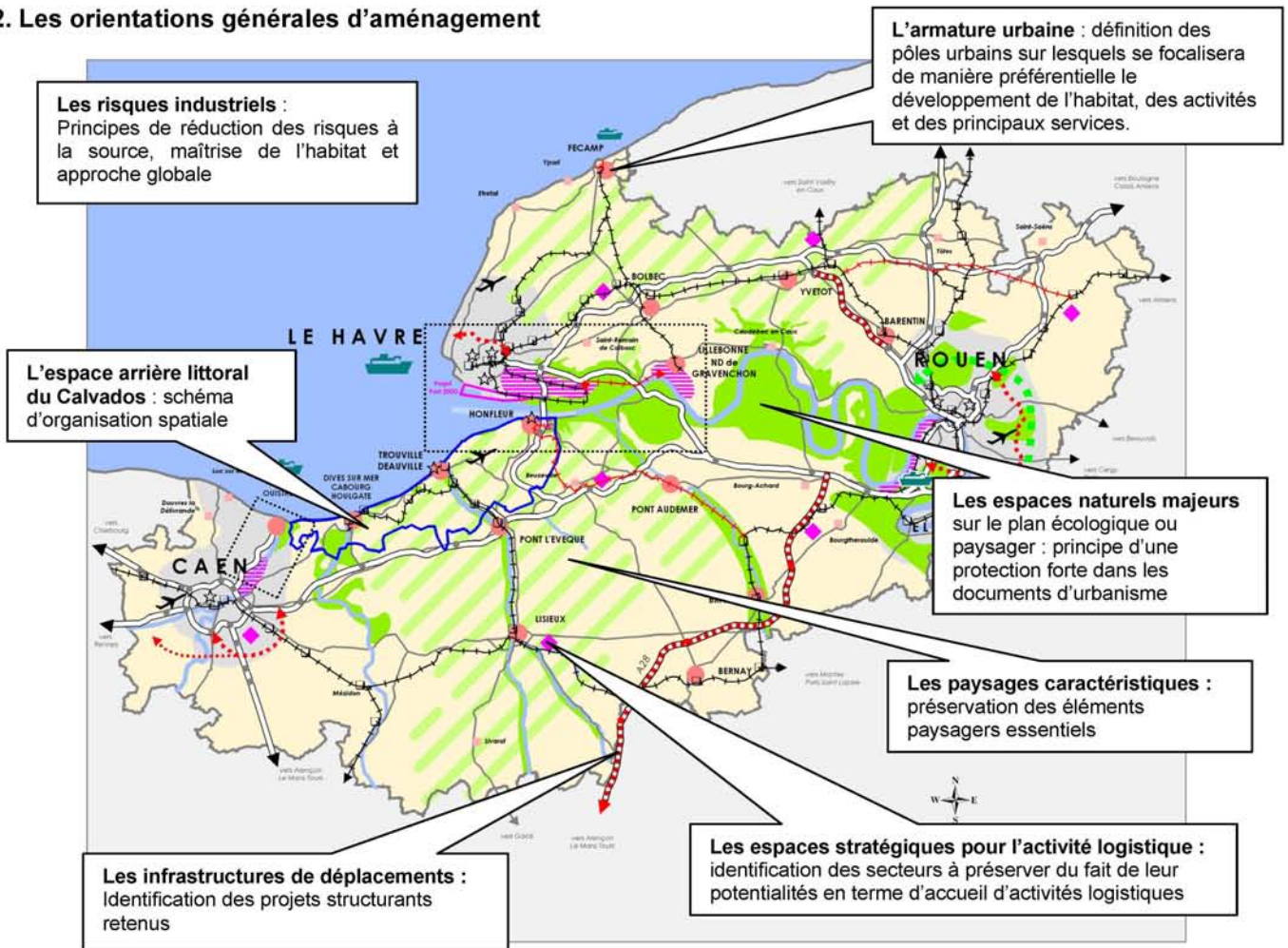
#### ... l'autre sur l'estuaire de l'Orne





## Troisième partie : Les orientations (suite)

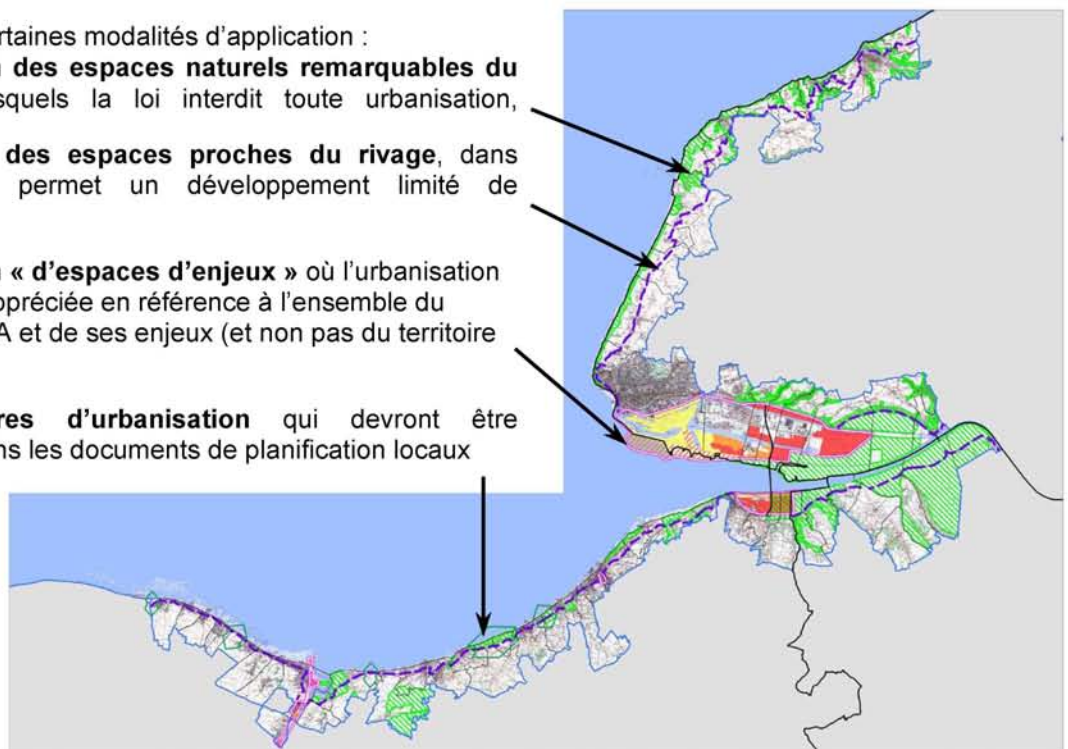
### 2. Les orientations générales d'aménagement



### 3. Les modalités d'application de la loi littoral

La DTA en précise certaines modalités d'application :

- **Identification des espaces naturels remarquables du littoral** dans lesquels la loi interdit toute urbanisation,
- **Délimitation des espaces proches du rivage**, dans lesquels la loi permet un développement limité de l'urbanisation,
- **Identification « d'espaces d'enjeu »** 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),
- **Les coupures d'urbanisation** qui devront être sauvegardées dans les documents de planification locaux



## **Quatrième partie : 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.

### **1. Organiser la coopération entre les ports**

- Mutualisation des fonctions rares (expertise juridique, environnementale, veille prospective...),
- Développement d'actions communes (transport, promotion croisières...),
- Gestion mieux coordonnée de l'aménagement des domaines portuaires,
- Création progressive d'une identité commune plus ouverte aux acteurs territoriaux.

### **2. Développer l'activité logistique**

- Dynamiser et diversifier l'offre de services 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. Améliorer le fonctionnement naturel et écologique de l'estuaire de la Seine, grâce à la mise en place du plan de gestion globale de l'estuaire de la Seine qui s'attachera notamment :**

- au suivi du chantier Port 2000, à ses retombées économiques et ses impacts écologiques,
- aux démarches de gestion et de rénovation environnementales de l'estuaire,
- au travail de connaissance scientifique de l'estuaire (programmes « Seine Aval » et « Marel »),
- aux questions de sécurité industrielle et maritime,
- au développement touristique.

### **4. Promouvoir le développement durable des activités de la pêche**

- 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 œuvre 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).

### **5. Développer un programme éolien**

L'identification de sites potentiels d'implantation d'éoliennes et l'organisation d'une consultation des populations doivent aboutir à la définition d'un programme cadre de développement de l'énergie éolienne.

### **6. Mettre en valeur les éléments caractéristiques des paysages ruraux normands**

- Réalisation de « plans de paysages » à 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 ou de contrats d'agriculture durable (CAD), 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.
- Renforcement de la politique de mise en valeur touristique de ces territoires en s'appuyant sur leur patrimoine paysager.



## 7. Prévenir les risques

- 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.
- Outre les dispositions existantes aux plans international et national, la prévention des **risques maritimes** passe au niveau local, par l'examen des éventuelles améliorations à apporter au dispositif «Baie de Seine trafic» et par le maintien d'un très bon niveau d'assistance aux navires (pilotage, remorquage, lamanage).
- La prise en compte des **risques d'inondation** est aujourd'hui assurée par l'ensemble des acteurs concernés dans le cadre d'une politique globale de prévention cohérente par bassin versant qu'il s'agit de mener à terme.
- Les **risques liés aux coulées boueuses** exigent que soit encouragé le retour en herbe, que soient maintenues ou restaurées les conditions d'écoulement normal sur les terrains imperméabilisés, que la protection des biens et des personnes soit appréhendée au niveau d'un schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), et que ne soient programmés des travaux d'aménagement qu'après évaluation des bénéfices au regard des impacts générés.
- Face aux **risques liés aux effondrements et marnières**, la D.T.A. préconise la mise en place et l'exploitation d'une base de données recensant, à l'échelle départementale, les indices répertoriés et localisés, de manière à ce qu'ils soient pris en compte dans les actes d'urbanisme par l'établissement de périmètres de protection.
- **L'érosion du trait de côte** nécessite une approche d'ensemble s'attachant en particulier à l'amélioration de la connaissance des facteurs et des risques d'érosion, et à la remise à niveau de nombre d'ouvrages de protection existants, à la protection des personnes et des biens ; la gestion intégrée des zones côtières sera encouragée.
- La mise en place d'un **Institut européen de gestion dynamique des risques** à Honfleur : lieu de veille et de capitalisation des savoirs, il développe plus particulièrement les questions de «l'accessibilité des risques», l'approche des dispositifs de gestion globale des risques et d'élaboration des scénarios de crise, et enfin la gestion de la communication et de l'information de crise. Il a pour vocation première de mobiliser et fédérer les potentiels de recherche français et européens déjà existants (site de Cherbourg, technopôle de Valmaris, centre national de prévention et protection de Vernon...).

## 8. Renforcer la coopération entre les collectivités territoriales

La mise en oeuvre des objectifs de la D.T.A. implique une coopération approfondie entre collectivités, permettant de construire des projets cohérents et de les contractualiser. La constitution des agglomérations et des pays doit se poursuivre dans cette perspective.

Par ailleurs, les trois agglomérations principales et les collectivités territoriales régionales et départementales sont invitées à s'associer dans le cadre de la démarche de projet métropolitain, afin d'organiser au mieux les synergies et rapprochements entre grands équipements et services concourant à l'affirmation de la métropole du Nord-Ouest de la France.

## 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 qu'il s'agit de conforter par une interconnexion optimum entre réseaux permettant une bonne couverture du territoire ; par le maintien d'une compétence de pointe en matière de recherche ; par une meilleure diffusion des applications de haut niveau vers les entreprises ; par une meilleure connaissance du secteur économique des NTIC, et par des actions de formation permettant d'anticiper les évolutions liées à l'utilisation des NTIC par les acteurs.

## 10. Organiser l'urbanisation

- 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 logements assurant la mixité de l'habitat en zone urbaine.
- Organiser l'offre de logements dans les autres espaces de la D.T.A. :
  - sur l'espace rural, l'Etat souhaite promouvoir la programmation de logements locatifs sociaux fondée 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 aux besoins de logement des actifs notamment saisonniers et des populations à faible revenu, l'Etat propose l'élaboration d'un programme local de l'habitat (PLH) sur la façade littorale du Calvados.

## 11. Conduire une politique foncière

Au titre de la D.T.A., l'Etablissement Public Foncier de Normandie (EPFN) est appelé à se mobiliser pour mettre en oeuvre une offre foncière de qualité, dédiée aux implantations logistiques, et pour traduire le renouvellement urbain dans les trois grands pôles urbains, les villes moyennes et sur les sites du littoral où les coûts fonciers sont élevés.

Une action foncière s'appuyant sur les SAFER pourrait aussi être mise au service de la sauvegarde des paysages dans le Pays d'Auge et le Lieuvin.