

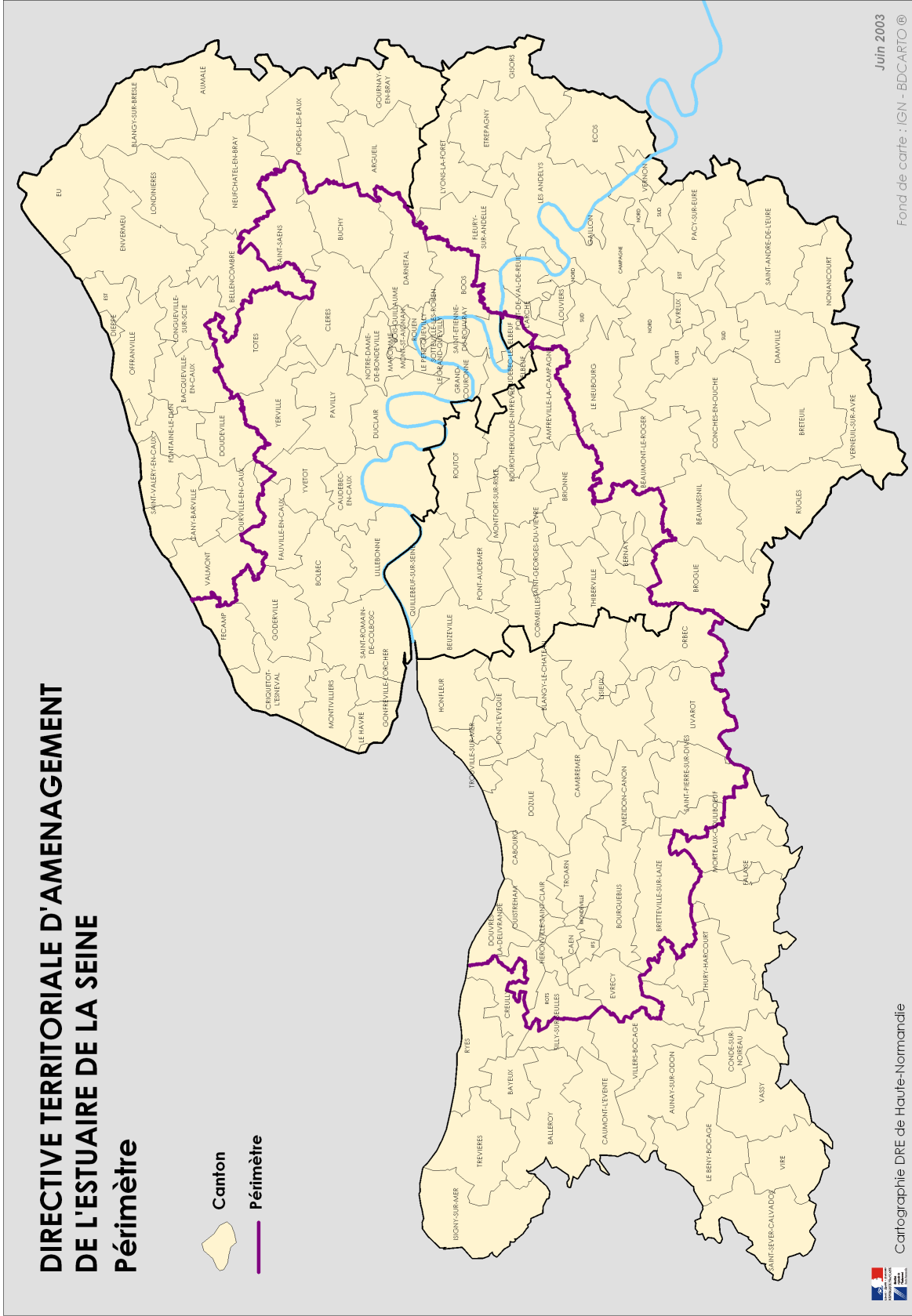
PRÉFECTURES DES RÉGIONS
DE HAUTE-NORMANDIE ET DE BASSE-NORMANDIE



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

Approuvée par décret
en conseil d'État du 10 juillet 2006
publiée au JO du 12 juillet 2006

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE Périmètre



Cartographie DRE de Haute-Normandie
 Juin 2003
 Fond de carte : IGN - BDCARTO ®

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 7 |
| CHAPITRE 1 – DIAGNOSTIC – IDENTIFICATION DES ENJEUX..... | 11 |
| 1 – LE TERRITOIRE DE LA D.T.A..... | 13 |
| 1.1. GÉOGRAPHIE PHYSIQUE..... | 13 |
| 1.2. GÉOGRAPHIE ADMINISTRATIVE | 13 |
| 1.3. GÉOGRAPHIE HUMAINE ET URBAINE | 13 |
| 2 – L’ÉTAT DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE..... | 14 |
| 2.1. UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE FAVORABLE, QUI POURRAIT ÊTRE MIEUX EXPLOITÉE..... | 14 |
| 2.2. L’ÉCONOMIE PORTUAIRE, INDUSTRIELLE ET LOGISTIQUE | 15 |
| 2.3. L’ÉCONOMIE DU TOURISME ET DES LOISIRS: UN POIDS ÉCONOMIQUE IMPORTANT INÉGALEMENT RÉPARTI..... | 22 |
| 2.4. ESPACES ET PRODUCTIONS AGRICOLES : DES FORCES ET DES FAIBLESSES..... | 24 |
| 3 – L’ÉTAT DE L’ENVIRONNEMENT | 27 |
| 3.1 MILIEUX ET RESSOURCES NATURELLES..... | 27 |
| 3.2. ÉCOSYSTÈMES ET DIVERSITÉ BIOLOGIQUE : DES ÉVOLUTIONS DÉFAVORABLES QUI PEUVENT ENCORE ÊTRE INVERSÉES | 30 |
| 3.3. DES PAYSAGES RICHES ET DIVERSIFIÉS MAIS MENACÉS | 32 |
| 4 – LES RISQUES LIÉS À L’ACTIVITÉ HUMAINE | 34 |
| 4.1. UNE CONJONCTION DE RISQUES NATURELS | 34 |
| 4.2. DES RISQUES INDUSTRIELS TRÈS PRÉSENTS, PRINCIPALEMENT DANS LA VALLÉE DE LA SEINE | 35 |
| 4.3. DES RISQUES LIÉS AU TRAFIC MARITIME ET PORTUAIRE QUI DEMEURENT, MALGRÉ LES DISPOSITIFS EXISTANTS | 36 |
| 4.4. PERSPECTIVES ET ENJEUX | 37 |
| 5 – L’ÉTAT DE L’AMÉNAGEMENT ET DE L’ARMATURE URBAINE | 38 |
| 5.1. UN DYNAMISME DÉMOGRAPHIQUE MÉDIOCRE ET CONTRASTÉ..... | 38 |
| 5.2. LES TROIS MÉTROPOLIS CAEN, LE HAVRE, ROUEN : UN RÉSEAU URBAIN EN ATTENTE DE CONFIRMATION | 39 |
| 5.3. AMÉNAGEMENT ET RENOUVELLEMENT URBAINS ENTRE ÉTALEMENT URBAIN ET FRICHES URBAINES..... | 43 |
| 5.4. LES AGGLOMÉRATIONS MOYENNES INSUFFISAMMENT DÉVELOPPÉES | 45 |
| 5.5. LE FONCIER DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES : UNE OFFRE FONCIÈRE ABONDANTE SAUF POUR LA LOGISTIQUE | 46 |
| 6 – LE LITTORAL ET SES PARTICULARITÉS GÉOGRAPHIQUES | 48 |
| 6.1. LA MER À DEUX HEURES DE PARIS : UNE FRÉQUENTATION BALNÉAIRE CONTRASTÉE | 48 |
| 6.2. DES SITES ET PAYSAGES DE GRANDE QUALITÉ | 49 |
| SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC | 51 |
| CHAPITRE 2 – LES OBJECTIFS DE LA D.T.A..... | 53 |
| PRÉAMBULE..... | 54 |

| | |
|---|-----------|
| OBJECTIF 1 : | 56 |
| RENFORCER L'ENSEMBLE PORTUAIRE NORMAND DANS LE RESPECT DU PATRIMOINE ÉCOLOGIQUE DES ESTUAIRES | 56 |
| 1.1. POURSUIVRE LA POLITIQUE D'ÉQUIPEMENT DES PORTS | 56 |
| 1.2. DÉVELOPPER LA SYNERGIE ENTRE LES PORTS | 57 |
| 1.3. AMÉLIORER LA DESSERTE PORTUAIRE | 58 |
| 1.4. INTENSIFIER LES ACTIVITÉS LOGISTIQUES SUR LES DEUX RIVES DE LA SEINE | 58 |
| OBJECTIF 2 : | 59 |
| PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE NATUREL ET LES PAYSAGES, PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES | 59 |
| 2.1. PRÉSERVER LES INFRASTRUCTURES NATURELLES ET LES RESSOURCES HALIEUTIQUES DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE..... | 59 |
| 2.2. METTRE EN VALEUR LES GRANDS ENSEMBLES NATURELS ET PAYSAGERS CARACTÉRISTIQUES DE LA NORMANDIE | 60 |
| 2.3. PRÉVENIR LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES | 61 |
| 2.4. MIEUX EXPLOITER LE POTENTIEL ÉNERGÉTIQUE ÉOLIEN DANS LE RESPECT DES PAYSAGES | 61 |
| OBJECTIF 3 : | 63 |
| RENFORCER LES DYNAMIQUES DE DÉVELOPPEMENT DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIRE | 63 |
| 3.1. RENFORCER LES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES DANS LES TROIS GRANDES AGGLOMÉRATIONS..... | 63 |
| 3.2. CONFORTER L'ARMATURE DES AGGLOMÉRATIONS MOYENNES | 63 |
| 3.3. ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT ET MÉNAGER L'ESPACE DANS LES SECTEURS LITTORAUX ET PROCHES DU LITTORAL | 64 |
| 3.4. MÉNAGER L'ESPACE EN PROMOUVANT DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT TOURNÉES VERS LE RENOUVELLEMENT URBAIN | 65 |
| 3.5. AMÉLIORER LES ÉCHANGES ET LES DÉPLACEMENTS DE PERSONNES | 65 |
| CHAPITRE 3 – LES ORIENTATIONS DE LA D.T.A. | 67 |
| 1 – ORIENTATIONS RELATIVES AUX ESPACES STRATÉGIQUES | 69 |
| 1.1. L'ESTUAIRE AVAL DE LA SEINE..... | 69 |
| 1.2. LA VALLÉE DE L'ORNE À L'AVAL DE CAEN ET SON ESTUAIRE | 73 |
| 2 – ORIENTATIONS RELATIVES AUX ESPACES NATURELS ET PAYSAGERS | 76 |
| 2.1. LES ESPACES NATURELS MAJEURS | 76 |
| 2.2. LES PAYSAGES CARACTÉRISTIQUES DES PAYS NORMANDS : PAYS DE CAUX, PAYS D'AUGE ET LIEUVIN. | 78 |
| 3 – ORIENTATIONS RELATIVES À L'ARMATURE URBAINE ET À L'AMÉNAGEMENT | 80 |
| 3.1. LES GRANDES AGGLOMÉRATIONS..... | 80 |
| 3.2. LES AGGLOMÉRATIONS MOYENNES..... | 81 |
| 3.3. LES ESPACES STRATÉGIQUES POUR L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE..... | 82 |
| 3.4. LES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENTS | 83 |
| 3.5. LES RISQUES INDUSTRIELS..... | 85 |

| | |
|--|------------|
| 4 – ORIENTATIONS RELATIVES AU LITTORAL ET À SON PROCHE ARRIÈRE-PAYS ET MODALITÉS D’APPLICATION DE LA LOI LITTORAL | 88 |
| 4.1. INTRODUCTION..... | 88 |
| 4.2. LES ORIENTATIONS GENERALES POUR LE LITTORAL ET SON PROCHE ARRIERE PAYS..... | 89 |
| 4.3. LES MODALITES D’APPLICATION DE LA LOI LITTORAL..... | 90 |
| CHAPITRE 4 – POLITIQUES D’ACCOMPAGNEMENT..... | 95 |
| 1 – ORGANISER LA COOPÉRATION ENTRE LES PORTS..... | 96 |
| 2 – DÉVELOPPER L’ACTIVITÉ LOGISTIQUE..... | 97 |
| 3 – AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT NATUREL ET ÉCOLOGIQUE DE L’ESTUAIRE DE LA SEINE | 98 |
| 3.1. MISE EN PLACE DU PLAN DE GESTION GLOBALE DE L’ESTUAIRE | 98 |
| 3.2. TÂCHES PRIORITAIRES RELEVANT DU PLAN DE GESTION GLOBALE | 99 |
| 4 – PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES ACTIVITÉS DE LA PÊCHE..... | 99 |
| 5 – DÉVELOPPER UN PROGRAMME ÉOLIEN | 101 |
| 6 – METTRE EN VALEUR LES ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES DES PAYSAGES RURAUX NORMANDS | 101 |
| 7 – PRÉVENIR LES RISQUES | 102 |
| 7.1. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES | 102 |
| 7.2. LES RISQUES LIÉS AU TRAFIC MARITIME | 102 |
| 7.3. LES RISQUES D’INONDATION..... | 104 |
| 7.4. LES RISQUES LIÉS AUX COULÉES BOEUSES..... | 104 |
| 7.5. LES RISQUES LIÉS AUX EFFONDREMENTS ET MARNIÈRES | 105 |
| 7.6. L’ÉROSION DU TRAIT DE CÔTE | 105 |
| 7.7. LA MISE EN PLACE D’UN INSTITUT EUROPÉEN DE GESTION DYNAMIQUE DES RISQUES A HONFLEUR | 106 |
| 8 – RENFORCER LA COOPÉRATION ENTRE COLLECTIVITÉS TERRITORIALES | 107 |
| 9 – DÉVELOPPER LES NOUVELLES TECHNIQUES DE L’INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION | 107 |
| 10 – ORGANISER L’URBANISATION..... | 108 |
| 10.1. DYNAMISER L’OFFRE DE LOGEMENTS DANS LES ESPACES CONSTITUANT L’ARMATURE URBAINE | 108 |
| 10.2. ORGANISER L’OFFRE DE LOGEMENTS DANS LES AUTRES ESPACES DE LA D.T.A. | 109 |
| 11 – CONDUIRE UNE POLITIQUE FONCIÈRE | 109 |
| CARTES D’ORIENTATIONS..... | 113 |

AVERTISSEMENT :

Le territoire concerné par la Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine, comprend le territoire de l'estuaire de la Seine et de la Baie de Seine en sa partie tiers est.

INTRODUCTION

La Directive Territoriale d'Aménagement (D.T.A.) de l'estuaire de la Seine fait partie des sept premiers exercices de ce type engagés en France depuis la création de cet outil d'urbanisme par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire n°95-115 du 4 février 1995, modifiée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire n°99-533 du 25 juin 1999 et la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains n°2000-1208 du 13 décembre 2000.

Conformément à l'article L 111-1-1 du code de l'urbanisme, la D.T.A., élaborée à l'initiative et sous la responsabilité de l'État, fixe :

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

1 – HISTORIQUE DE L'ÉLABORATION DE LA D.T.A.

C'est par lettre du 23 juillet 1996, que les ministres de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire et le secrétaire d'État au Logement ont donné mission au préfet de région Haute-Normandie, coordonnateur pour les deux régions concernées, d'engager la phase d'études préalables à l'élaboration d'une D.T.A. sur l'estuaire de la Seine, en étroite collaboration avec le préfet de région Basse-Normandie.

Cette première phase s'est conclue par la remise d'un rapport des études préalables le 28 octobre 1998.

Sur la base de ce rapport, les ministres ont donné mandat au préfet de région, coordonnateur, par lettre du 24 juin 1999, d'élaborer la D.T.A. de l'estuaire de la Seine avec les objectifs suivants :

- concrétiser l'ouverture internationale de l'estuaire et de la baie de Seine, en confortant les fonctions portuaires et logistiques de proximité, desservant les ports par les infrastructures de transport, optimisant l'offre foncière en matière d'activités et organisant les structures d'accompagnement ;
- préserver et mettre en valeur les milieux naturels et ruraux, le littoral et les paysages, en pérennisant le système estuarien, en tenant compte des enjeux du littoral et en préservant le patrimoine rural et paysager ;
- accompagner l'organisation d'un ensemble métropolitain sur Caen, Rouen, Le Havre, en confortant l'ensemble métropolitain en matière de fonctions stratégiques, en améliorant les échanges, en maîtrisant l'étalement urbain et en réaménageant les centres-villes, et en favorisant un développement équilibré de part et d'autre de l'estuaire s'appuyant sur le réseau des villes petites et moyennes qui conservent sur les territoires ruraux un rôle important de polarisation et d'animation du territoire.

Le mandat, modifié le 3 mai 2002, a aussi arrêté le périmètre de la D.T.A., qui s'articule sur les agglomérations de Caen, Le Havre et Rouen et comprend :

- à l'ouest, l'aire du futur schéma de cohérence territoriale de l'agglomération caennaise,

- au sud, l'ensemble du Pays d'Auge et les bassins d'emploi de Lisieux et Bernay ;
- à l'est, l'aire des schémas directeurs de Rouen-Elbeuf et du Roumois ;
- au nord, les agglomérations de Fécamp, Yvetot et les cantons de Yerville, Tôtes, Clères, Saint-Saëns et Buchy.

Au-delà de l'association des personnes publiques associées à l'élaboration de la D.T.A., telle que prévue à l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme, le préfet de région Haute-Normandie a mis en place des modalités de concertation et d'information spécifiques au travers :

- d'un comité de suivi de la D.T.A. regroupant des représentants respectivement des Conseils régionaux de Haute et Basse-Normandie, des Conseils généraux de Seine-Maritime, de l'Eure et du Calvados, des trois grandes agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre et des communes centres ;
- de trois groupes de travail, réunis en 1999-2000, présidés par des élus et rassemblant des experts locaux et nationaux, chargés d'enrichir les trois grandes thématiques du mandat ;
- d'une lettre d'information « d'une rive à l'autre. », lettre de la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine — largement diffusée.

2 – L'ORGANISATION DU RAPPORT DE D.T.A.

Le présent rapport de D.T.A. est composé de quatre chapitres :

- **Le diagnostic du territoire et l'identification des enjeux (chapitre 1)** constituent une analyse synthétique de la situation existante, des évolutions passées et prévisibles sur le territoire de la D.T.A. Ils présentent, de façon la plus actualisée possible – résultats du recensement de 1999 et du profil environnemental du territoire par exemple –, et sous une forme concise, un argumentaire fondant les dispositions de la D.T.A.
- **Le chapitre 2 identifie les objectifs** que l'État souhaite poursuivre dans l'aménagement du territoire de l'estuaire de la Seine à un horizon de 20/25 ans. Ces objectifs vont se traduire soit sous forme « d'orientations » à caractère prescriptif qui s'imposeront aux documents d'urbanisme locaux (chapitre 3), soit sous forme de « politiques d'accompagnement » à caractère contractuel qui seront proposées aux collectivités territoriales et aux autres partenaires institutionnels (chapitre 4).
- **Le chapitre 3 explicite les orientations générales** que l'État entend voir prises en compte par les documents d'urbanisme de rang inférieur tels que les schémas de cohérence territoriale (SCOT), les plans locaux d'urbanisme (PLU), les cartes communales voire les actes d'occupation du sol pour les aspects relatifs à l'application de la loi littoral.
- Enfin, un **chapitre 4 propose la mise en place de politiques d'accompagnement**. Il s'agit là d'actions à construire, le plus souvent partenariales, permettant d'atteindre ensemble les objectifs fixés.

3 – PRÉCISIONS RELATIVES AU STATUT ET AU RÔLE DE LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT

□ D.T.A. et projet de territoire

Différente d'un projet de territoire, qui résulte de la conjonction et de la cohérence des différentes actions des collectivités publiques, la D.T.A. est l'expression des enjeux de l'État sur le territoire en ce qui

concerne les infrastructures majeures, les équipements importants dans le champ des grandes fonctions collectives ainsi que les grands équilibres entre développement et protection de l'environnement.

Ces orientations, qui répondent aux termes du mandat, ont été toutefois élaborées en étroite concertation avec les personnes publiques associées à chaque grande étape : diagnostic, objectifs, orientations, loi littoral et politiques d'accompagnement.

☐ D.T.A. et programmation

La D.T.A. est un document d'aménagement et d'urbanisme et non un document de programmation. En conséquence, les orientations de la D.T.A. engagent les collectivités locales dans l'élaboration de leurs documents d'urbanisme qui doivent être compatibles avec les dispositions de la DTA.

En revanche, la D.T.A. n'entraîne aucune obligation et aucun engagement budgétaires, que ce soit pour les collectivités territoriales ou pour l'Etat. Elle constitue néanmoins un cadre de référence, en particulier pour l'Etat dans son association à l'élaboration des documents d'urbanisme locaux mais aussi dans sa politique contractuelle.

☐ D.T.A. et sélectivité

La D.T.A. exprime les enjeux de l'État sur un territoire donné et plus particulièrement sur la base du mandat transmis au préfet coordonnateur. La D.T.A. n'a donc pas vocation à traiter l'intégralité des questions qui se posent sur un territoire, mais à identifier et à souligner les sujets de la compétence de l'État qui justifient que soient clairement identifiés les enjeux, les objectifs et les orientations susceptibles d'en découler. La D.T.A. ne saurait être exhaustive et ne peut notamment pas recenser toutes les opérations que les différentes collectivités publiques, dont l'Etat, réaliseront ou soutiendront.

4 – SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE ET ÉVALUATION DE LA DTA

La présente DTA fera l'objet d'un suivi et d'une évaluation dans le temps au regard des objectifs suivants :

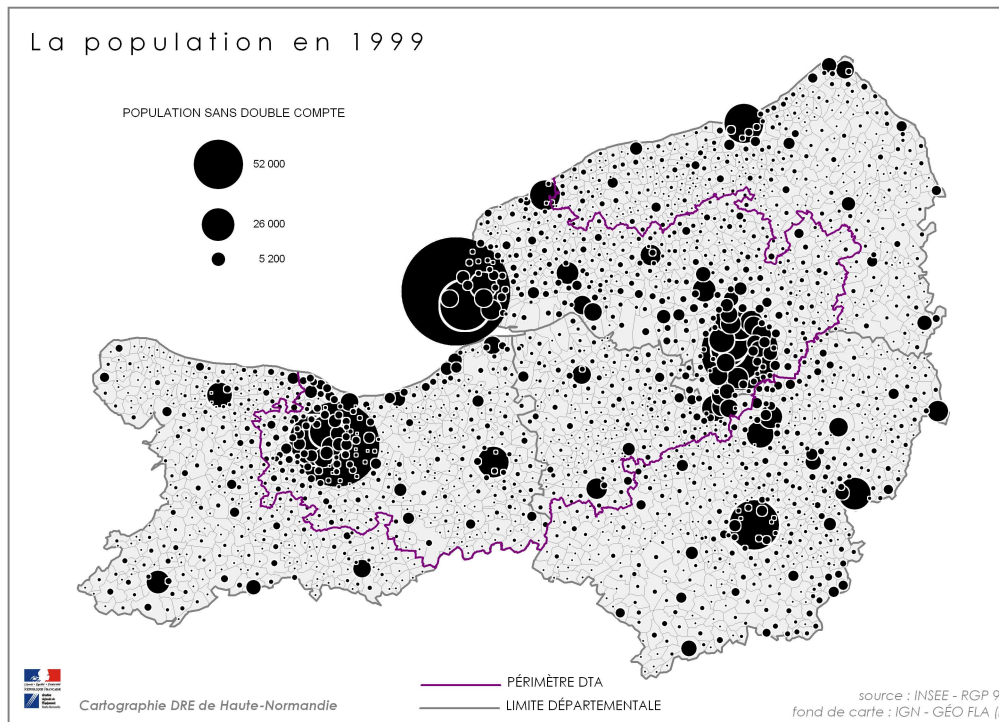
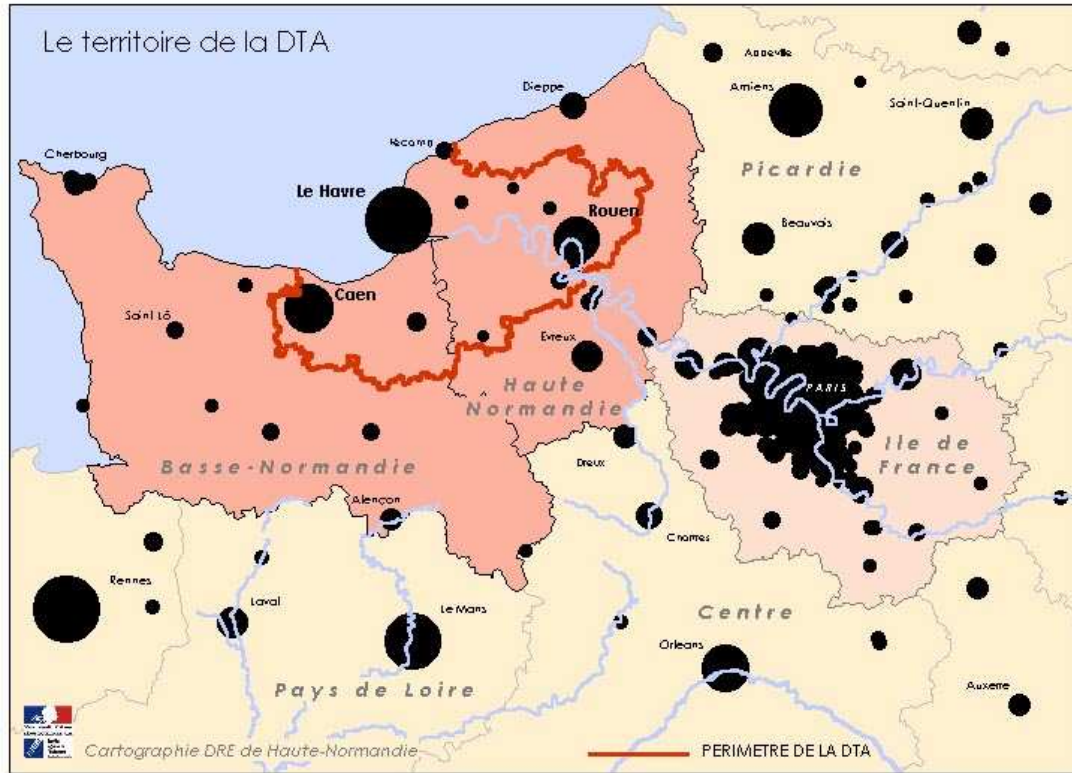
- s'assurer de la prise en compte des orientations de la DTA (chapitre 3) au travers du lien de compatibilité par les documents d'urbanisme de rang inférieur tels que les schémas de cohérence territoriale (SCOT), les plans locaux d'urbanisme (PLU), les cartes communales, voire les actes d'occupation du sol pour les aspects relatifs à l'application de la loi littoral,
- assurer, conformément à la directive européenne sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, au travers de dispositifs d'observation et d'indicateurs adaptés, un suivi des incidences sur l'environnement des principaux objectifs et orientations de la DTA (chapitres 2 et 3)
- assurer le suivi et la mise en œuvre des politiques d'accompagnement (chapitre 4) à portée non prescriptive.

Un dispositif de suivi associe des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et des partenaires concernés.

**CHAPITRE 1 –
DIAGNOSTIC – IDENTIFICATION DES ENJEUX**

CHAPITRE 1 – DIAGNOSTIC – IDENTIFICATION DES ENJEUX

CHAPITRE 1 –
DIAGNOSTIC – IDENTIFICATION DES ENJEUX



1 – LE TERRITOIRE DE LA D.T.A.

Le territoire de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine couvre environ 700 000ha – soit l'équivalent d'un grand département – de part et d'autre de la vallée de la Seine.

1.1. GÉOGRAPHIE PHYSIQUE

Ce territoire est le lieu de rencontre de plusieurs grands types géographiques symboliques chacun de l'image de la Normandie et caractérisés par autant de grands paysages spécifiques et de types d'agricultures différenciés :

- Au centre, apparaît la ligne de force du Val de Seine où alternent zones humides particulièrement présentes dans l'estuaire, coteaux en général abrupts correspondant aux découpes nettes des plateaux calcaires mais aussi paysages et espaces industriels et urbains,
- Au nord se situent les plateaux calcaires du Pays de Caux,
- Au sud-ouest se rencontrent les pays calcaires du Lieuvin et du Roumois, puis les vallées profondes du Pays d'Auge entaillant les plateaux dans un paysage de bocages et de vergers,
- L'extrémité ouest du territoire de la D.T.A. est occupée par la riche plaine agricole de Caen à forte dominante céréalière.
- Sur environ 90 km, le territoire s'ouvre sur la mer la plus fréquentée du globe. Le littoral reflète la diversité géomorphologique terrestre en faisant se succéder la côte à falaises du Pays de Caux au nord du Havre, l'estuaire lui-même avec ses eaux saumâtres et la flore et la faune spécifiques associées et la côte basse sableuse depuis Villerville jusqu'à l'embouchure de l'Orne au droit de Caen alternant avec les falaises des Vaches Noires et celles de la côte de Grâce.

1.2. GÉOGRAPHIE ADMINISTRATIVE

Le territoire de la D.T.A. comprend 942 communes qui relèvent de trois départements :

- Calvados : 359 communes concernées sur un total de 705
- Eure : 206 communes concernées sur un total de 676
- Seine-Maritime : 377 communes concernées sur un total de 745.

Le territoire de la D.T.A. concerne deux régions administratives puisque le Calvados relève de la région Basse-Normandie et les départements de l'Eure et de Seine-Maritime constituent la région Haute-Normandie.

1.3. GÉOGRAPHIE HUMAINE ET URBAINE

1 550 000 personnes résident au sein de ce territoire (recensement de 1999), ainsi réparties selon les départements concernés :

- Calvados : 425 000 habitants
- Eure : 125 000 habitants
- Seine-Maritime : 1 005 000 habitants

Une partie significative de cette population vit en milieu urbain : près d'un million d'habitants, soit les deux tiers :

- 840 000 dans les trois agglomérations de Caen (199 000 habitants), Le Havre (249 000 habitants) et Rouen (390 000 habitants).
- 150 000 dans les nombreuses agglomérations de taille moyenne.

2 – L'ÉTAT DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

2.1. UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE FAVORABLE, QUI POURRAIT ÊTRE MIEUX EXPLOITÉE

Entre l'Ile-de-France, première région économique d'Europe, et la Manche, la mer la plus fréquentée du globe, la vallée de la Seine a constitué de tout temps un axe de passage le long duquel se sont implantées villes, industries et installations portuaires de premier plan.

Le territoire de la Directive Territoriale d'Aménagement – D.T.A. – concentre sur 1,25 % du territoire français métropolitain 2,6 % de la population comme du produit intérieur brut – P.I.B. – et même 3,5 % de la base d'imposition à la taxe professionnelle – B.I.T.P. –, bon indicateur de l'économie marchande et de son intensité capitaliste¹.

La densité en hommes et en activités y est le double de celle qui caractérise la France métropolitaine et supérieure d'environ 50 % aux moyennes correspondantes de l'Europe des 15. Le territoire de la D.T.A. est bien un territoire qui compte.

Cependant, ces chiffres peuvent et doivent être nuancés, et ce à un double titre.

La valeur du P.I.B. par habitant est inférieure d'environ 20 % à 30 % à ce qu'elle est dans des territoires comparables, en l'occurrence les régions portuaires et maritimes de la rangée nord-ouest européenne

Les valeurs du revenu des ménages sont – à l'échelle française – sensiblement moins bonnes que celles relatives à la production (P.I.B. et B.I.T.P.). C'est que les chiffres du P.I.B. incluent le montant de la fiscalité indirecte pétrolière qui n'engendre pas un flux de revenus de même importance pour les ménages de la basse vallée de la Seine.

Les deux régions normandes se classent respectivement en 8^{ème} (Haute-Normandie) et 17^{ème} (Basse-Normandie) positions pour le PIB par habitant², elles se retrouvent sensiblement plus bas dans le classement s'agissant des revenus par habitant² (sans la TIPP) : aux 11^{ème} et 18^{ème} rangs. Un classement tout aussi défavorable s'appliquerait également à la hiérarchie régionale de la qualification des populations actives.

Il apparaît ainsi, au travers de ces comparaisons de revenus et de qualification, que le territoire de la D.T.A., si important pour l'économie nationale, ne profite pas à plein de toutes les retombées possibles de la force de son économie manufacturière et portuaire. L'enjeu d'une plus forte mise en valeur des sources locales de richesses est donc bien présent.

Cette problématique et cet enjeu sont déclinés selon les composantes principales de l'économie du territoire de la D.T.A.:

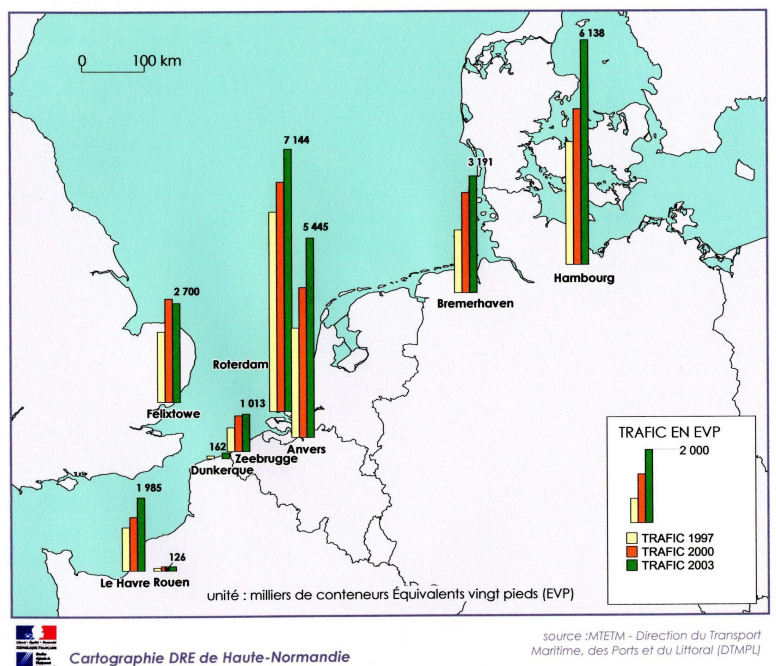
- l'économie portuaire, industrielle et logistique,
- l'économie du tourisme et des loisirs.

¹ Les immobilisations sont la composante très majoritaire de la base d'imposition à la taxe professionnelle.

2.2. L'ÉCONOMIE PORTUAIRE, INDUSTRIELLE ET LOGISTIQUE

2.2.1. L'ÉCONOMIE PORTUAIRE : UN RÔLE TRÈS IMPORTANT MAIS DES MARGES DE PROGRESSION

TRAFIC CONTENEURISÉ DES PORTS NORD-EUROPÉENS EN 2003



DONNEES DE TRAFIC PORTUAIRE (DONNEES 2004)

| | GRANDS PORTS DU TERRITOIRE DE LA DTA | | | | AUTRES PORTS NORMANDS | |
|----------------------------|---|------------|-----------|-------------|-----------------------|-----------|
| | LE HAVRE | ROUEN | CAEN | TOTAL | CHERBOURG | DIEPPE |
| Marchandises (tonnes) | 76 766 979 | 20 196 676 | 3 403 844 | 100 367 499 | 3 896 337 | 1 367 592 |
| dont pétrole brut (tonnes) | 37 023 088 | 40 229 | nr | 37 063 317 | 0 | 0 |
| dont charbon (tonnes) | 21 195 991 | 542 834 | 29 854 | 21 768 679 | 0 | 0 |
| dont céréales (tonnes) | 0 | 5 282 496 | 339 629 | 5 622 125 | 0 | 0 |
| dont diverses (tonnes) | 24 017 846 | 3 128 221 | 62 270 | 27 208 337 | 3 292 035 | 1 034 039 |
| conteneurs (EVP) | 2 131 833 | 139 202 | nr | 2 271 035 | 4 809 | 2 106 |
| passagers (en nombre) | 373 337 | 26 852 | 1 057 105 | 1 457 294 | 1 332 135 | 358 228 |

**CHAPITRE 1 –
DIAGNOSTIC – IDENTIFICATION DES ENJEUX**

| TRAFIC PORTS | ANNEE 1998 | ANNEE 2000 | conteneurs | | |
|-------------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| | | | ANNEE 2002 | ANNEE 2003 | ANNEE 2004 |
| | | | EVP (x 1000) | EVP (x 1000) | EVP (x 1000) |
| ROTTERDAM | 3 290 | 6 230 | 6 506 | 7 144 | 8 281 |
| HAMBOURG | 1 620 | 4 250 | 5 374 | 6 138 | 7 003 |
| ANVERS | 1 470 | 4 080 | 4 777 | 5 445 | 6 064 |
| BREME/BREMERHAVEN | 1 121 | 2 740 | 2 999 | 3 191 | 3 469 |
| LE HAVRE | 790 | 1 465 | 1 720 | 1 985 | 2 132 |
| ZEEBRUGGE | 240 | 975 | 959 | 1 013 | 1 197 |
| MARSEILLE | | | 809 | 833 | 913 |
| LONDRES | | | 528 | 579 | 657 |
| DUNKERQUE | | | 161 | 162 | 200 |
| ROUEN | | | 144 | 126 | 139 |
| NANTES | | | 110 | 119 | 124 |
| BORDEAUX | | | 48 | 46 | 51 |

A/ La situation actuelle

L'ensemble portuaire de la baie de Seine représente un ensemble de terminaux spécialisés, d'installations nautiques et d'entreprises de services aux navires, marchandises et passagers de tout premier ordre aux niveaux national et européen. À ce titre, le complexe portuaire de l'estuaire et de la baie de Seine constitue une **activité stratégique** pour l'économie nationale.

Les données de trafic illustrent cette importance (voir tableau ci-contre)

Le trafic marchandises des trois grands ports du territoire de la D.T.A. **représente près de 27.50% de l'ensemble du trafic des ports maritimes français.**

S'agissant des seuls conteneurs, le pourcentage double, pour avoisiner 60 %. Or, le trafic des marchandises mises en conteneurs est à la fois celui qui augmente le plus du fait de la « globalisation » des échanges et celui qui est générateur de la plus forte valeur ajoutée susceptible d'être captée localement.

Ce n'est pas tellement l'aspect technique — la mise en conteneur— qui compte, mais la dynamique plus générale de la mondialisation des échanges commerciaux, les produits manufacturés étant souvent conteneurisés alors que les matières premières sont majoritairement transportées en vrac.

Cela confère une importance particulière au port du Havre, déjà actuellement premier port français en la matière, mais aussi à celui de Cherbourg, qui entend se développer sur ce domaine – avec le projet dit Fastship –, tout en soulignant la place importante qu'occupe le port de Rouen pour les trafics conteneurs sur les axes Nord-Sud et les marchandises diverses en conventionnel et breakbulk.

Or, les positions concurrentielles des ports principaux de l'estuaire de la Seine sont bonnes mais inférieures à ce qu'elles pourraient être.

Si on compare « Le Havre + Rouen + Caen + Dieppe tous trafics » avec les ports de l'ensemble de la rangée nord-ouest européenne¹, leur part avoisine 15 %, soit le 1/7ème de l'ensemble, alors que le poids

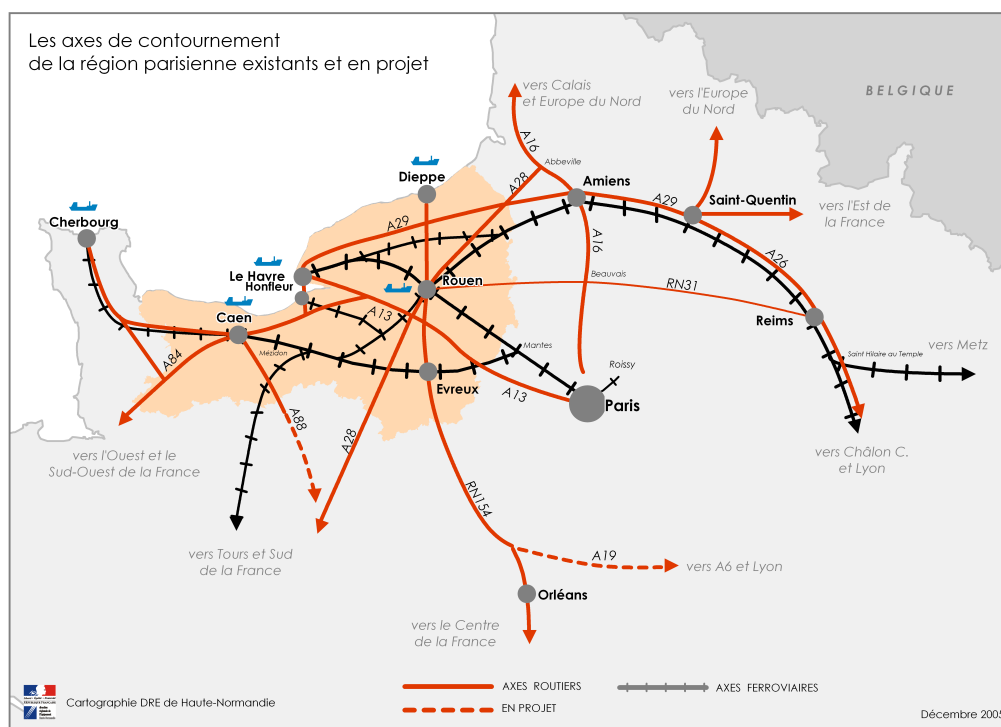
¹ Depuis l'estuaire de la Seine jusqu'à celui de l'Elbe en Allemagne en ne comptant pas les ports britanniques.

CHAPITRE 1 – DIAGNOSTIC – IDENTIFICATION DES ENJEUX

économique des seules régions proches géographiquement – Île-de-France, les deux régions normandes et la Picardie – représente 30 % du poids économique de l'ensemble constitué par ces régions, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne rhénane, l'Alsace et la Lorraine : 1/7^{ème} du trafic pour presque 1/3 du poids économique !

Les ports normands ne captent pas le trafic que la richesse et le poids de leur arrière-pays proche pourraient les amener à traiter. Les ports d'Anvers et de Rotterdam sont, de fait, les premiers ports « français » si on considère les points terminaux (ou initiaux) de desserte.

Des marges de progression existent aussi en matière de trafic de conteneurs où, de 1988 à 2000, la position relative du premier port européen, celui de Rotterdam, s'est affaiblie tout en restant à un niveau très élevé, alors que les parts de marché des ports belges et allemands ont augmenté fortement tandis que le port du Havre a vu sa position relative s'affaiblir d'abord (1990-1995), puis quelque peu se renforcer ces dernières années. (voir tableau ci-contre).



S'agissant du trafic TransManche, les ports de la Basse Seine se situent sur un segment de marché « Manche Ouest » (de Dieppe au Nord-Bretagne), bien distinct du marché du segment « Manche Est » (de Boulogne-sur-Mer à Dunkerque, y compris le tunnel sous la Manche). Les parts de marché de Caen, Cherbourg et Le Havre sont équivalentes. Ils travaillent vers des destinations anglaises et irlandaises variées et avec des compagnies différentes.

B/ Perspectives et enjeux

L'ensemble portuaire constitué par les ports du Havre, de Rouen et de Caen pourra plus encore contribuer au renforcement des économies locales, au dynamisme régional, tant au nord qu'au sud de la Seine, et à l'amélioration de la compétitivité portuaire nationale si cinq conditions sont réunies :

**CHAPITRE 1 –
DIAGNOSTIC – IDENTIFICATION DES ENJEUX**

- Améliorer encore le niveau de service, la fiabilité et la compétitivité de l'ensemble de la chaîne portuaire, dans la poursuite des progrès déjà réalisés (réforme de la manutention portuaire de 1992...).
- Assurer le développement de l'outil technique portuaire à l'horizon 2005, ce qui correspond bien notamment au projet Port 2000 au Havre, mais aussi au développement d'autres terminaux à conteneurs comme par exemple à Grand-Couronne/Moulineaux, dans l'agglomération rouennaise. Grâce au chantier Port 2000, évalué à près d'un milliard d'euros d'investissements publics et privés en cinq ans, l'offre technique havraise, pour le trafic de conteneurs, sera d'une qualité équivalente à celle du port de Rotterdam. Dans sa configuration maximale, Port 2000 permettra le triplement voire un peu plus, du trafic actuel de conteneurs ; d'importants armateurs se sont déjà portés candidats pour exploiter les installations correspondantes.
- Améliorer fortement leur desserte multimodale, en particulier ferroviaire. La compétitivité de chaque place portuaire résulte notamment du coût complet de transport de « porte à porte » (du fournisseur au client). Le coût de la partie terrestre du parcours peut être bien supérieur au coût du transport proprement maritime. Ce coût terrestre, essentiellement pour les longues distances, dépend de la qualité des dessertes, notamment ferroviaires. Or le trafic ferroviaire emprunte aujourd'hui la grande ceinture de Paris, totalement dédiée au fret, et le trafic voyageurs est appelé à se développer en région parisienne: il est impératif à la fois d'assurer le maintien et l'écoulement compétitif du fret sur la grande ceinture et de développer des itinéraires de grand contournement de l'Île-de-France, notamment pour les trafics vers l'est de la France, l'Allemagne et l'Europe centrale. Les insuffisances (capacité et compétitivité) de la desserte ferroviaire des ports normands sont un handicap grave à leur compétitivité, non seulement pour les trafics mis en conteneurs mais aussi pour l'ensemble des grands trafics de vrac agroalimentaires et industriels. La question de l'amélioration de la desserte fluviale et sa meilleure exploitation commerciale sont également un enjeu majeur, étant rappelé que Rouen est de longue date le plus fluvial des ports maritimes français.

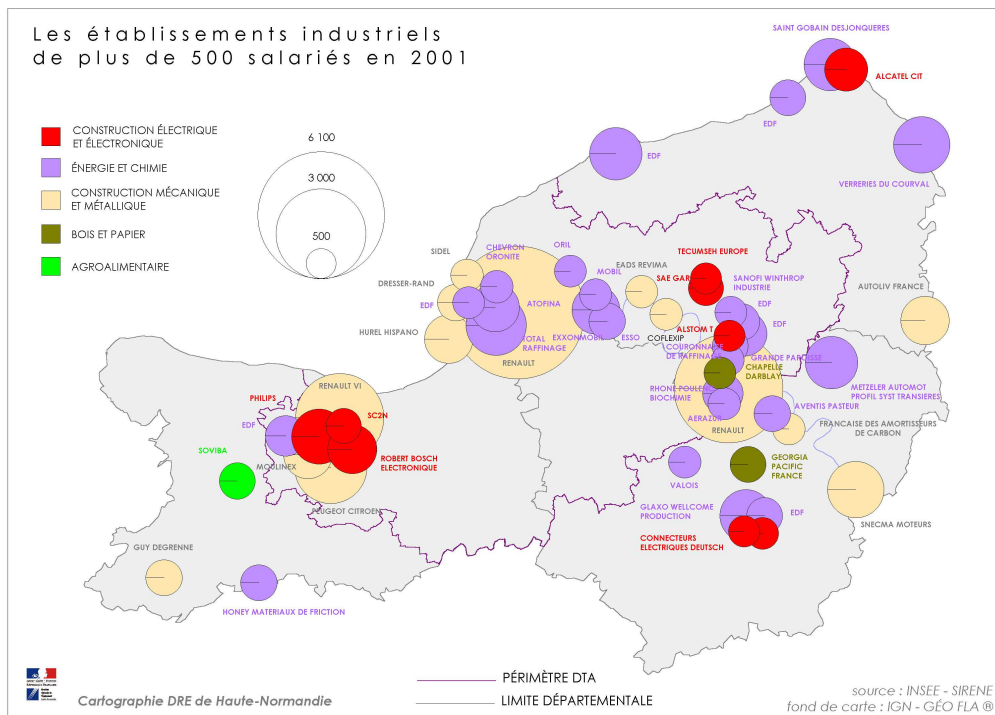
Le projet d'écluse fluviale prévu par le CIADT du 18.12.2003 permettra d'élever la desserte fluviale à un niveau de performances comparable à celui des autres modes.

- Développer les synergies à l'intérieur du complexe portuaire de la Basse Seine en instaurant un pilotage stratégique à l'échelle du complexe portuaire visant à gommer les effets d'une concurrence interne excessive, mieux mutualiser les moyens et instaurer une dynamique commerciale commune.
- Mieux traiter et transformer sur place les marchandises pour créer localement plus d'emplois et de richesses, d'où l'importance de l'enjeu logistique.

La croissance de l'économie portuaire créera un certain nombre d'emplois directs malgré les impératifs de productivité, mais suscitera aussi et surtout un potentiel de développement logistique au service de l'économie régionale et du rôle stratégique que la France entend jouer dans les échanges internationaux.

La contribution de l'ensemble portuaire au développement des économies locales passe notamment par la possibilité de renforcement de l'activité transmanche. Les enjeux du trafic TransManche sont multiples :

- d'abord au service de l'économie touristique et des échanges régionaux ;
- ensuite, en tant qu'outil au service des politiques de transfert modal : en captant une partie des poids lourds provenant de la péninsule ibérique, les ports normands contribuent à un important transfert de la route vers la mer ; cette politique doit être encouragée ;
- enfin, parce que, compétitifs sur le TransManche, les ports normands – et notamment les sites de Caen, du Havre et de Honfleur – occupent de facto une position stratégique pour le développement du transport maritime à courte distance (T.M.C.D.) ou « mer-routage » que les pouvoirs publics appellent de leurs vœux.



C/ L'économie de la pêche

Dans le ressort géographique de la D.T.A., la pêche est pratiquée à partir des ports de Ouistreham, Trouville-sur-Mer, Honfleur, Le Havre et Fécamp.

S'il a rompu avec son passé de grande pêche, le port de Fécamp arme encore trois chalutiers de pêche industrielle, mais s'est largement reconverti à la pêche artisanale, avec 43 unités.

L'activité de pêche est plus encore artisanale dans les quatre autres ports qui – avec au total 137 unités – ont plutôt des navires plus âgés et de taille plus modeste. Les structures professionnelles y sont par ailleurs quasiment absentes ; l'activité y est très dépendante des ressources immédiatement littorales.

Si les activités de pêche ne représentent qu'une faible part de l'emploi dans la zone de la D.T.A. (400 emplois embarqués dans les ports de l'estuaire, 250 emplois embarqués à Fécamp et autant d'emplois induits), elles n'en ont pas moins un caractère structurant de l'activité des ports concernés et, tant pour l'animation de ces ports que pour l'approvisionnement des circuits locaux (poissonniers, restaurateurs) en produits de grande fraîcheur et de haut de gamme (soles, coquilles St Jacques, crevettes, homards...), elles contribuent indiscutablement à l'attractivité touristique du littoral.

Les **perspectives** de l'économie de la pêche sont, ici comme sur les autres littoraux, liées aux évolutions possibles de la politique communautaire de la pêche, dossier actuellement en discussion à l'échelle européenne.

2.2.2. L'INDUSTRIE : UN ACQUIS IMPORTANT ET DES CONTRASTES FORTS

Elle est un des piliers de l'économie du territoire de la D.T.A. Ses perspectives d'évolution sont contrastées, comme l'ont été les évolutions récentes.

A/ La situation actuelle

Fortement implantée dans la basse vallée de la Seine et dans l'agglomération caennaise, l'industrie est représentée par de très grands établissements.

Cette caractéristique a une double origine. D'une part, la présence de grands ports maritimes a permis l'installation d'une puissante industrie pétrochimique — plus du tiers de la capacité de raffinage nationale — et de chimie des produits dérivés ; plus généralement, on estimait en 1998 que les activités industrielles liées aux ports représentaient 9 000 emplois au Havre, 5 000 à Port Jérôme, et 6 000 à Rouen, soit près d'une fois et demie le total des emplois portuaires proprement dits. D'autre part, les politiques de décentralisation industrielle des décennies 60 et 70 ont conduit dans les bassins d'emploi, tant de Rouen que du Havre et de Caen, à l'implantation d'établissements de grande taille, notamment dans les secteurs de la construction automobile (Rouen/Cléon, Le Havre/Sandouville et Caen/Mondeville).

Ainsi peut-on dénombrer près d'une trentaine d'établissements industriels comptant plus de 500 salariés dans l'ensemble du territoire de la D.T.A. Certains d'entre eux, comme les établissements de montage de véhicules (automobiles et camions), emploient plusieurs milliers de salariés chacun. Les établissements pétrochimiques sont très capitalistiques, représentant des contributions en valeur ajoutée très importantes, supérieures à leur contribution directe à l'emploi¹.

Ces grandes plates-formes industrielles constituent un véritable capital collectif :

- de par le haut niveau d'équipements collectifs et les moyens mis en œuvre pour la gestion publique des risques industriels ;
- de par les atouts qu'elles créent dans les filières industrielles correspondantes ;
- parce que, de ce fait, ces plates-formes constituent désormais, au niveau européen, d'intéressantes opportunités permettant l'implantation d'activités ou de processus industriels dans le cadre d'une politique d'aménagement cohérente.

Plus de 25 de ces grands établissements industriels se concentrent sur le couloir de la Basse Seine depuis Le Havre jusqu'à Rouen, en passant par Port-Jérôme.

B/ Perspectives et enjeux

Les reconversions et délocalisations industrielles ont eu tendance dans le passé récent à l'emporter nettement sur les implantations nouvelles ou investissements de confortation des établissements déjà installés.

Mais elles ne doivent pas masquer la vitalité de ces grands sites industriels, qui se caractérise notamment par un haut niveau d'investissement et par des retombées indirectes importantes pour le tissu économique régional.

La sous-traitance, le regroupement par filières, la maîtrise des chaînes logistiques sont autant d'atouts pour le territoire de la DTA.

Mais ces perspectives quant au devenir industriel seront d'autant meilleures que sera assurée la sécurité juridique des installations existantes ou d'éventuelles nouvelles implantations. Cette sécurité juridique est à assurer non seulement vis-à-vis des risques industriels mais également vis-à-vis de la pérennité du statut juridique consacrant la vocation des espaces destinés à l'industrie, l'urbanisation ou la protection de l'environnement.

¹ Leur contribution indirecte étant par contre très élevée du fait de l'importance de la valeur ajoutée.

2.2.3. L'ÉCONOMIE LOGISTIQUE : UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

A/ La situation actuelle

L'économie logistique est bien plus qu'une activité de transport : elle ajoute des services aux marchandises, et crée donc de la valeur ajoutée : groupage, dégroupage, stockage spécialisé (froid par exemple), contrôle qualité/quantité, transformation finale des produits, préparation de commandes, facturation, etc.

B/ Perspectives et enjeux

On constate aujourd'hui les grandes tendances suivantes :

- Un fort développement de la logistique internationale largement organisée dans les grandes places portuaires, notamment dans celles de la façade maritime de l'Europe du nord-ouest,
- Un développement concomitant de la logistique de distribution finale organisée autour des grandes métropoles,
- Une part accrue de la fonction logistique dans la production industrielle, porteuse de nouveaux débouchés,
- Une spécialisation des fonctions immobilières : séparation de la fonction d'investisseur gestionnaire, de celle de logisticien à proprement parler.

La faiblesse relative des taux d'emploi dans les agglomérations-centres, à Rouen, au Havre et à un degré moindre à Caen, de leur structure en catégorie socioprofessionnelle qui comporte une fraction importante d'actifs peu qualifiés, conduit à chercher à fixer sur place la plus grande part possible d'activités logistiques à venir, tant les enjeux en termes d'équilibre social et urbain sont grands.

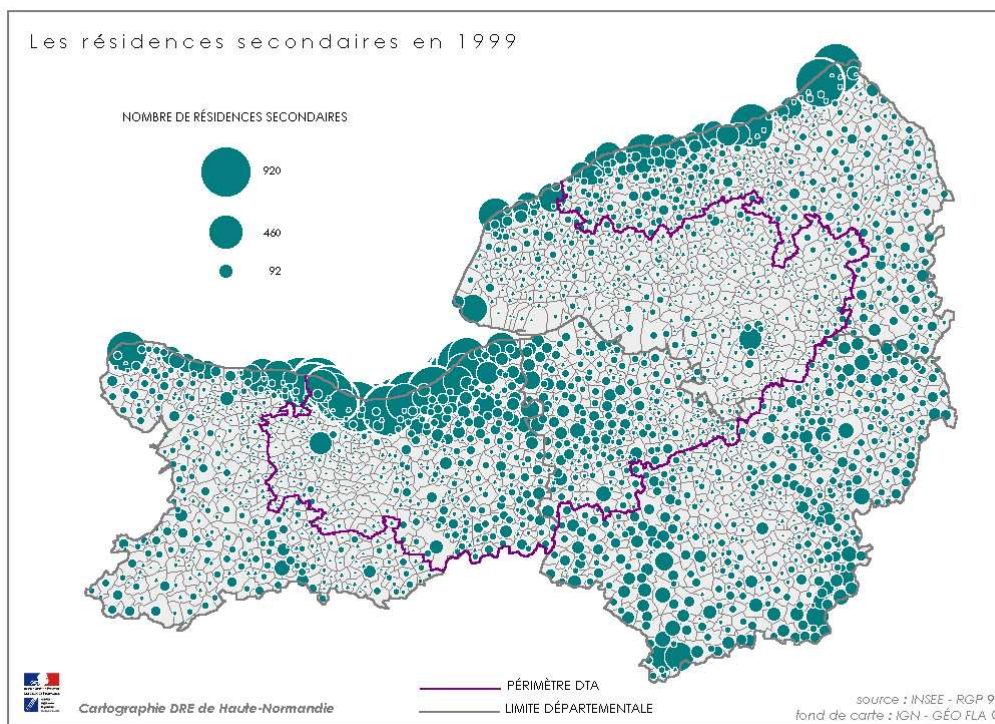
Pour une meilleure productivité, les implantations logistiques liées au développement portuaire gagnent à s'implanter à proximité des installations portuaires pour profiter au mieux des services portuaires et douaniers et des infrastructures multimodales de transport, ainsi que des économies d'échelle.

C'est pourquoi, on doit s'efforcer de construire une offre suffisante d'espaces dédiés à la logistique sur les sites industrialo-portuaires du Havre, de Port-Jérôme, de Rouen et de Caen.

Cependant ces zones industrialo-portuaires se situant désormais sur des espaces limités et la logistique étant une activité fortement consommatrice de terrain, le développement d'une offre foncière complémentaire, bénéficiant d'une bonne desserte terrestre si possible multimodale, en dehors des zones industrialo-portuaires existantes doit aussi être prévu.

Le Havre en particulier et les ports normands en général ne sont pas encore parvenus à exploiter leurs avantages comparatifs dans le domaine de la logistique à grande échelle. Il s'agit d'un axe important de développement très créateur d'emplois certes, mais aussi consommateur d'espace.

2.3. L'ÉCONOMIE DU TOURISME ET DES LOISIRS: UN POIDS ÉCONOMIQUE IMPORTANT INÉGALEMENT RÉPARTI



2.3.1. LA SITUATION ACTUELLE

Les deux régions normandes représentent, à l'échelle nationale, la huitième région d'accueil et la quatrième pour le court séjour.

L'économie touristique de la Normandie génère un chiffre d'affaires de 3.960 milliards d'euros (6.4 % des emplois régionaux en 2004, soit 69 800 emplois directs et indirects) et 2.413 millions d'euros de taxes de séjour.

Le territoire de la D.T.A. présente des atouts par la qualité de son patrimoine :

- naturel : paysages du pays d'Auge, de l'estuaire de la Seine, du parc naturel régional des boucles de la Seine normande...
- littoral avec les côtes de Grâce, Fleurie et de Nacre, les stations de Deauville-Trouville, Cabourg-Houlgate et Honfleur, la côte d'Albâtre avec les stations du Havre, d'Étretat et Fécamp...
- historique et culturel : plages du débarquement, mémorial de Caen, circuit des abbayes, tourisme de pèlerinage à Lisieux, patrimoine architectural et urbain de Caen, Rouen, Le Havre, Fécamp...

On observe néanmoins un problème de vieillissement des stations et de leurs équipements, et d'insuffisance de l'hébergement en qualité et en quantité en Haute-Normandie.

Par ailleurs, le tourisme actuel, en Normandie, se concentre très largement dans le Calvados.

L'offre de résidences secondaires est en effet particulièrement forte entre Honfleur et Ouistreham, où l'on en recense environ 60 000 ; elles représentent, s'agissant de l'arrondissement de Lisieux :

- plus de 60 % du total des logements pour les communes littorales,
- plus de 30 % du parc de logements pour les communes de l'arrière-pays littoral¹.

Ainsi, cette seule portion de territoire, limitée à quelques dizaines de km², regroupe environ 3 % du total national des résidences secondaires.

Les activités de tourisme et de loisirs peuvent revêtir d'autres formes :

- **Les croisières** : marché en expansion en Normandie, prenant appui sur les ports de Rouen, Caen, Le Havre et Honfleur qui ont accueilli plus de 90 escales de paquebots de croisière maritime en 2005, sans compter les escales fluviales qui se développent le long de la Seine.
- **La plaisance** : avec environ 5000 « anneaux » en ports de plaisance, ainsi qu'une flottille très importante de petites unités, ne requérant que des infrastructures légères à terre, disséminées le long de la côte.
- **Le tourisme urbain et d'affaires** : fondé principalement sur la mise en valeur touristique des villes d'art et d'histoire – Caen, Lisieux, Fécamp, Le Havre et Rouen – et sur le positionnement international de Deauville-Trouville.
- **Le tourisme de pleine nature** : en plein essor en prenant appui sur le fort potentiel de l'arrière-pays : le parc naturel des boucles de la Seine Normande, des espaces naturels remarquables, des paysages ruraux de qualité et un patrimoine architectural exceptionnel, répartis sur l'ensemble de la région.

2.3.2. PERSPECTIVES ET ENJEUX

L'économie des tourisms et des loisirs est appelée à se développer. Il faut y voir la conjonction de l'augmentation du temps libre, de la richesse des ménages, du vieillissement de la population et de l'attraction naturelle du littoral.

Il est d'ailleurs bien possible que demain conforte et amplifie ce qui s'observe déjà aujourd'hui : la transformation d'une attirance occasionnelle – courts séjours, vacances d'été – en attirance permanente avec la mutation des résidences secondaires en résidences principales ou parfois la double résidence parisienne et normande.

La multiplication de très nombreuses résidences dans les communes du littoral et aussi de l'arrière-pays littoral induit une forte occupation de l'espace et doit être maîtrisée.

Le développement de l'activité liée à la plaisance présente un enjeu au regard des capacités et des potentialités de développement offertes sur le littoral qui bénéficie en la matière d'atouts importants : capacité des infrastructures d'accueil, et proximité du bassin parisien.

Deauville-Trouville constitue une place de première importance pour l'aménagement comme pour l'économie de l'estuaire de la Seine. Il faut s'appuyer sur ce pôle de notoriété internationale pour développer une offre complémentaire sur l'ensemble du littoral, notamment avec les stations de l'estuaire de la Dives (Dives, Cabourg, Houlgate), d'Honfleur, du Havre, d'Etretat et de Fécamp où la marge de progression est encore importante.

A contrario, l'importance de la fonction touristique nécessite de préserver les identités paysagères, qu'elles soient rurales ou urbaines.

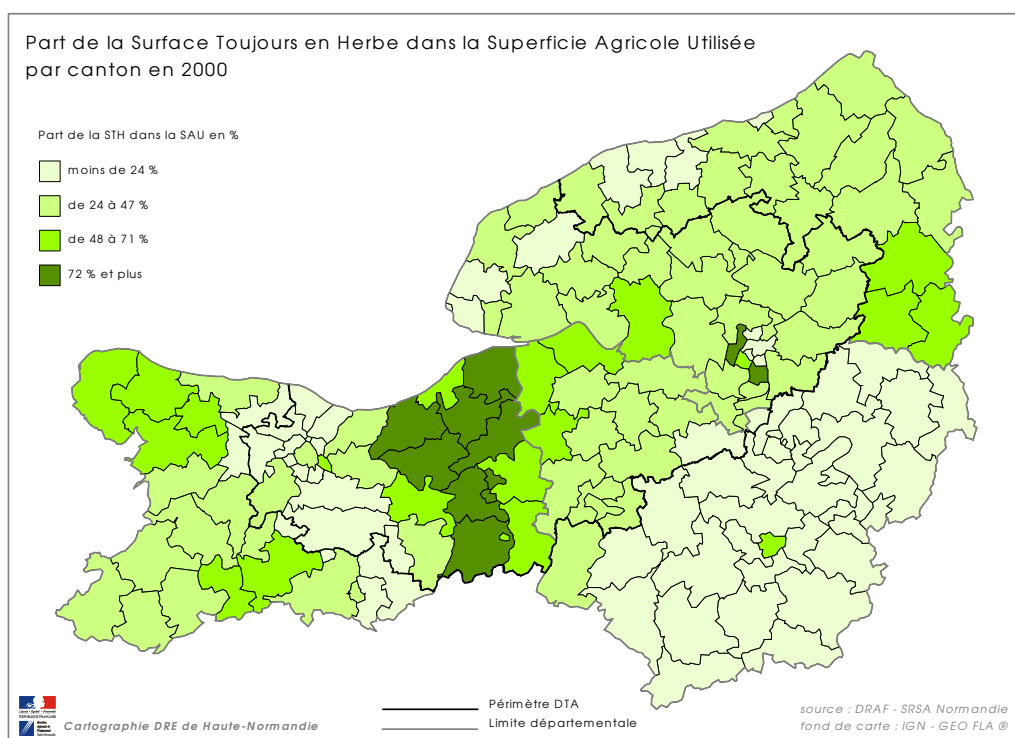
¹ Moins de 15 km de la côte. Source Atlas de l'estuaire de la Seine. Publication des Universités de Rouen et du Havre ; 1996.

2.4. ESPACES ET PRODUCTIONS AGRICOLES : DES FORCES ET DES FAIBLESSES

2.4.1. LA SITUATION ACTUELLE

- Les **espaces agricoles occupent une part très dominante** de l'espace des trois départements concernés par la DTA : la surface agricole utilisée (SAU) y représente 71% du territoire (54% en moyenne nationale).

Les surfaces toujours en herbe couvrent 38% de la surface agricole utilisée des trois départements, et jusqu'à 52% pour le seul département du Calvados. Ce constat s'atténue à l'échelle du seul territoire concerné par la Directive Territoriale d'Aménagement mais reste vrai.



- Le périmètre de la DTA comprend les régions agricoles de la Plaine de Caen, du Pays d'Auge, du Lieuvin, du Roumois, de la Vallée de la Seine et du sud du Pays de Caux. Ces régions qui ont chacune leur spécificité, connaissent, toutes, une activité agricole importante : céréalière dans la Plaine de Caen, le Roumois et le Pays de Caux, principalement d'élevage d'abord laitier puis pour la viande bovine dans le Pays d'Auge et le Lieuvin ; un peu d'élevage complète l'activité céréalière dans le Roumois et le Pays de Caux.

La situation de la Vallée de la Seine est particulière, marquée par l'élevage extensif dans toutes les zones de prairies inondables, avec une présence de cultures (maïs) dans les zones les moins hydromorphes.

Les productions de grandes cultures, notamment dans la Plaine de Caen et le Pays de Caux, ont une importance économique majeure (céréales, betteraves sucrières, pommes de terre de consommation, lin en particulier).

Les zones d'élevage s'appuient prioritairement sur la production laitière avec un complément viande bovine non négligeable et indispensable à l'équilibre économique des entreprises.

Certaines productions en découlant ont une notoriété considérable (fromages d'appellation d'origine contrôlée –AOC–, pommes, lin, pommes de terre de consommation, sucre...).

Il faut noter la place encore faible qu'occupe l'agriculture biologique (1,2% de la SAU contre 1,3% en France) et qui se concentre essentiellement en Basse-Normandie (84% des agriculteurs biologistes normands).

- ❑ L'importance et la diversité des productions agricoles ont suscité le développement d'une industrie agroalimentaire diversifiée et contribuent à alimenter en trafic les ports, en particulier celui de Rouen. Les industries agroalimentaires rassemblent 35 % des 100 000 emplois de l'agriculture en 2000.

En Basse-Normandie, les trois quarts du chiffre d'affaires net proviennent des secteurs « lait et viande » où dominent les produits peu transformés et/ou à faible valeur ajoutée. En conséquence, la valeur ajoutée par emploi dans cette région (37 590 euros) est largement inférieure à la moyenne nationale (53 240 euros) mais de même niveau qu'en Bretagne (33 000 euros).

En Haute-Normandie, c'est le secteur « produits alimentaires divers » qui s'attribue la première place en s'appuyant davantage sur les produits importés en provenance des ports : la valeur ajoutée par emploi y est beaucoup plus importante (54 930 euros).

- ❑ On compte en 2000 28 414 chefs d'exploitation dans les trois départements normands de la DTA dont 49% travaillent à temps complet sur leur exploitation. C'est une population qui s'est rajeunie : 47% des exploitants normands ont moins de 50 ans (53% au niveau national). Cependant ce phénomène devrait se ralentir du fait du faible nombre d'installations et du ralentissement des départs en retraite.
- ❑ La taille moyenne des exploitations des trois départements, concernés par la DTA, 42 ha, est supérieure à la moyenne nationale.
- ❑ L'évolution de la taille des exploitations normandes se caractérise par l'accroissement des exploitations de plus de 50 ha qui occupent plus de 80% de la SAU, au détriment des exploitations moyennes (20 / 50 ha) qui perdent près de 50% de leur nombre et ne représentent plus que 15% de la SAU. Enfin les petites exploitations se maintiennent en nombre (52% du total) mais perdent en SAU (elles ne représentent plus que 7% du total de la SAU) (cf tableau ci-contre)
- ❑ Les espaces arrière-littoraux du Pays d'Auge et de la vallée de la Dives connaissent un léger recul de l'activité agricole au profit d'autres modes d'occupation du sol. On constate aussi un mouvement de regroupement d'exploitations. Ces évolutions ne peuvent être assimilées au phénomène de déprise agricole qui menace de désertification rurale certaines autres zones du territoire français.
- ❑ Les **espaces forestiers** sont concentrés dans la vallée de la Seine (forêts de la Londe, du Rouvray, de Roumare, formant une couronne boisée autour de l'agglomération de Rouen, et les forêts de Mauny, Maulévrier et plus encore de Brotonne dans les boucles aval de la Seine) mais aussi dans l'arrière-pays littoral de Trouville-Deauville (forêt de Saint-Gatien) et au droit du cours de la Risle moyenne (forêt de Montfort).
Le patrimoine forestier normand a été touché par la tempête de décembre 1999 et deux ans après, les travaux de remise en état des sols et de replantation sont en cours. Ces forêts sont majoritairement domaniales.

Le Havre, agglomération récente de 350 000 H ne bénéficie pas des espaces boisés qui seraient nécessaires à l'équilibre urbain.
- ❑ La place **des haies bocagères** a connu une période de diminution constante du fait de plusieurs facteurs : perte de valeur du bois de haie, statut du fermage, mécanisation, remembrement, maladie de l'orme. Entre 1997 et 2000, les deux régions normandes ont perdu près de 300 hectares de haies ; elle s'en comptent aujourd'hui. En 2000, elle n'en comptait plus que 28 300 hectares, dont 88 % en Basse-Normandie.

Depuis lors, la place des haies bocagères s'est stabilisée du fait de la mécanisation de l'entretien, de la prise de conscience et des politiques en faveur de leur maintien.

2.4.2. PERSPECTIVES ET ENJEUX

L'agriculture contribue à l'économie mais aussi à la protection des espaces et des paysages. Le maintien d'une activité agricole est une condition importante de la pérennité des paysages (risques de « fermeture des paysages » par retour à l'état naturel, et a contrario, risque de disparition du bocage du fait du mitage par les constructions) et de l'entretien du patrimoine naturel.

Or, l'activité agricole n'a qu'une faible valeur face à la pression foncière qui s'exerce le long du littoral et autour des pôles urbains, ce qui amplifie ses difficultés structurelles (parcellisation et surcoûts d'exploitation, comportements spéculatifs, etc.).

Le développement de l'activité d'élevage au 19^{ème} siècle et pendant la première moitié du 20^{ème} siècle avait permis de maîtriser l'érosion et de réduire les risques d'inondation des sols fragiles du Pays de Caux grâce au développement de la prairie naturelle. Le recul du troupeau bovin et de la prairie remet en cause cet équilibre.

3 – L'ÉTAT DE L'ENVIRONNEMENT

Les éléments de diagnostic et l'identification des enjeux qui en résultent se présentent comme suit :

- Qualité des milieux et ressources naturelles : sol, eau, air,
- Ecosystèmes et biodiversité,
- Qualité des paysages.

3.1 MILIEUX ET RESSOURCES NATURELLES

Le diagnostic considère successivement les sols, les eaux, l'air, les ressources halieutiques, les matériaux de construction, les ressources éoliennes et l'énergie.

3.1.1. DES SOLS DE GRANDE VALEUR AGRONOMIQUE MAIS QUI SE DÉGRADENT

Les sols de l'aire de la D.T.A. ont en général une bonne, voire une excellente, qualité agronomique, qu'ils soient de soubassement calcaire avec couverture limoneuse dans le Pays de Caux et la plaine de Caen ou à dominante sablo-limoneuse dans les Pays de bocage d'Auge et du Lieuvin.

Cependant la modification de leur couverture végétale, liée à la réduction des surfaces en herbe à la fois sur le Pays de Caux, en Plaine de Caen et en milieu bocager, à la baisse des teneurs en matière organique et à la diminution de l'épaisseur du limon, au tassement dû aux engins lourds les rend progressivement plus vulnérables aux phénomènes de ruissellement et d'érosion hydrique, d'où des coulées boueuses.

La dégradation des eaux de surface qui en résulte, a de surcroît des effets sur la qualité des eaux souterraines.

3.1.2. UNE RESSOURCE EN EAU ABONDANTE MAIS DE MÉDIOCRE QUALITÉ

La ressource en eau est abondante, mais sa qualité est médiocre, en particulier s'agissant de la Seine, de ses affluents rive droite et de l'estuaire.

□ Les ressources en eau proviennent :

- d'une part, de la nappe de la Craie, immense réservoir répondant à l'essentiel des besoins de la Haute-Normandie et d'une partie de la région Île-de-France ;
- d'autre part, de l'aquifère de l'arc Bayeux-Caen-Argentan contribuant à l'alimentation en eau potable et industrielle de plus de 250 000 habitants en Basse-Normandie.

□ La qualité de ces ressources en eau se dégrade sous l'influence de plusieurs facteurs :

- La géologie est peu favorable avec l'importance des circulations rapides dans la craie fissurée qui, troublant l'eau, la rend impropre à la consommation.
- L'évolution des pratiques culturales entraînant la diminution des surfaces toujours en herbe et la suppression des talus et des mares a accentué les phénomènes de ruissellement des eaux pluviales et de turbidité.
- L'organisation souvent très éclatée de la production d'eau potable (exemple : 176 unités de gestion-exploitation en Seine-Maritime) rend difficile la protection de très nombreux points de captage.
- Le formidable développement de l'urbanisation de la région Île-de-France, en amont du cours normand de la Seine, et dans une moindre mesure de l'industrialisation du couloir de la basse Seine conjugué aux trois précédents facteurs explique en très grande partie que la Seine soit encore le

fleuve le plus pollué de France avec une qualité identifiée soit en hors classe, soit en classe 3, catégories les moins satisfaisantes de la grille d'appréciation de la qualité des eaux. Les améliorations de la situation en Haute-Normandie – comme par exemple la réduction de 63 % des rejets toxiques entre 1993 et 1996 ou bien la réalisation de la nouvelle station de traitement des eaux usées de l'agglomération rouennaise – sont contrebalancées par l'augmentation des flux de contaminants arrivant de l'amont du périmètre de la D.T.A.

3.1.3. UNE QUALITÉ DE L'AIR INÉGALE

La qualité de l'air est bonne dans le Calvados et le Pays de Caux. À l'inverse, dans le couloir fluvial de la Seine, du Havre à Rouen, du fait de l'importance et de la densité des activités industrielles et de transport, cette qualité est mauvaise ; elle a toutefois évolué favorablement, du moins jusqu'à récemment¹.

□ **Une mauvaise qualité** : qu'elles soient rapportées à l'habitant ou à la surface, les émissions de polluants placent presque systématiquement la Haute-Normandie, et en particulier les agglomérations du Havre et de Rouen, dans les positions les plus défavorables comparativement à la moyenne des villes françaises. Ceci est particulièrement vrai pour les émissions les plus liées à l'industrie : dioxyde de soufre et oxydes d'azote.

Par contre, les émissions des polluants plus spécifiquement liés aux transports — le CO notamment — se situent dans la moyenne nationale.

□ **Une évolution favorable** : toutes les mesures vont dans le bon sens : les émissions ont diminué considérablement notamment du fait des efforts des industriels. Cependant, l'essentiel des progrès a été accompli de 1976 à 1986 (production d'électricité à partir du nucléaire, résultats des politiques de maîtrise de l'énergie). Depuis, les gains sont devenus beaucoup plus difficiles du fait notamment de la place croissante prise par le secteur des transports dans les émissions de polluants. Les plans de déplacements urbains, récemment adoptés, sont de nature à contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air.

Mais il est vrai aussi que les valeurs limites édictées par l'union européenne ou l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) deviennent progressivement plus exigeantes. Dès lors, au regard de l'état le plus récent des normes en la matière, la situation reste à améliorer :

- dioxyde d'azote : la valeur guide constituant les objectifs de qualité de l'air de la directive européenne et de l'OMS est dépassée chaque année au moins une fois sur plus de la moitié des stations du réseau d'observation.
- oxydes de soufre : le réseau d'observation Air Normand ne note pas d'évolution nette des concentrations susceptibles de faire franchir la valeur dite d'alerte.
- Ozone : ce polluant est beaucoup plus complexe tant pour la mesure que pour les politiques palliatives car très dépendant d'une pollution de fond en provenance de la région parisienne. En tout cas, tant le niveau d'information des personnes sensibles que le niveau — plus bas — de protection de la santé, sont dépassés plusieurs fois par an sur l'ensemble des stations d'observation de la Basse Seine.

3.1.4. LES RESSOURCES DE LA PECHE

L'état des ressources de la pêche du littoral normand est très contrasté² :

- déséquilibre entre les renouvellements annuels et les prélèvements, en particulier pour la coquille Saint-Jacques, première ressource de la pêche artisanale locale, la sole, la pie, le cabillaud et le merlan ;
- quasi équilibre pour le maquereau et le hareng, et incertitude pour la seiche, le bar et la sardine.

¹ Le récent plan régional haut-normand pour la qualité de l'air – P.R.Q.A. – a été publié en juin 2000.

² Évaluations actualisées en provenance du Conseil international pour l'exploitation de la mer (C.I.E.M.).

3.1.5. LES RESSOURCES EN MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Le territoire de la D.T.A. produit des matériaux de construction notamment grâce aux ressources alluvionnaires de la Seine. Cette production alimente le marché local mais aussi la région parisienne.

Le schéma interrégional d'approvisionnement en matériaux de construction, élaboré à l'horizon 2015 dans le cadre du contrat de plan du bassin parisien 1994-1999, met en évidence les constats suivants :

- un risque de pénurie à terme, compte tenu de l'ampleur des besoins à l'échelle du bassin parisien et des diverses contraintes grevant la ressource,
- un déséquilibre important entre les régions consommatrices (Ile-de-France notamment) et les régions productrices,
- une mobilisation difficile de la ressource qui se heurte à des problèmes d'environnement et d'acceptation par les populations concernées.

Considérations particulières sur les granulats marins : les granulats marins constituent une ressource abondante dans le lit de la Manche. Cette ressource ne peut être exploitée sans considérer les autres activités concurrentes, au premier plan la pêche, mais aussi la circulation maritime, ainsi que les nécessités de protection du milieu naturel.

3.1.6. LES RESSOURCES ÉOLIENNES ET L'ÉNERGIE

La part des énergies renouvelables(hydroélectricité, énergie éolienne) dans la production électrique totale des deux régions normandes est très faible(de l'ordre de 0,1% en 1999) ; alors que les deux régions produisent environ 17% de l'électricité nationale, leur poids tombe à 0,2% si on ne considère que les deux sources d'énergie mentionnées ci-dessus. L'explication réside dans la modestie de la ressource mobilisable en hydroélectricité ;seule la ressource éolienne est susceptible d'accroître significativement les pourcentages qui viennent d'être mentionnés. Le territoire de la DTA dispose d'atouts en ce sens : un fort potentiel éolien, une facilité de raccordement à un réseau électrique dense.

3.1.7. PERSPECTIVES ET ENJEUX ESSENTIELS POUR LES RESSOURCES NATURELLES

La protection des ressources naturelles contre les dégradations qui affectent leur qualité est une dimension importante des politiques publiques dans le territoire de la D.T.A. Cette problématique générale se décline selon cinq volets :

- ❑ **La protection des sols** détériorés par l'érosion hydrique et la protection de la qualité de l'eau menacée tant par les coulées boueuses que par la pollution des eaux superficielles concernent une grande partie du territoire de la D.T.A. et amènent aussi à considérer les rejets en amont de l'agglomération rouennaise.
- ❑ **L'amélioration de la qualité de l'air** concerne beaucoup plus spécifiquement le territoire compris entre Le Havre et Rouen.
- ❑ **La protection des ressources de la pêche** passe d'abord par l'amélioration de la qualité de la ressource en eau et par la préservation des nourriceries (zones de reproduction et de développement des différentes espèces animales marines) ; elle doit comporter aussi une réflexion sur l'encadrement des pratiques de pêche elles-mêmes.
- ❑ Les principaux enjeux portant sur **les matériaux de construction** sont pris en compte dans les schémas départementaux des carrières. La DTA peut retenir deux enjeux complémentaires : l'utilisation de la voie d'eau comme mode de transport des matériaux, l'utilisation des matériaux de substitution locaux, notamment les granulats marins.

□ En ce qui concerne **les ressources énergétiques**, le gisement éolien reste largement à exploiter. Mais l'implantation d'éoliennes doit prendre en compte les contraintes de paysage et de nuisances sonores pour obtenir l'adhésion des populations.

3.2. ÉCOSYSTÈMES ET DIVERSITÉ BIOLOGIQUE : DES ÉVOLUTIONS DÉFAVORABLES QUI PEUVENT ENCORE ÊTRE INVERSÉES

3.2.1. LA SITUATION ACTUELLE

La diversité biologique a beaucoup régressé ces dernières décennies, du fait tant de l'urbanisation et de l'industrialisation intenses des vallées, en particulier celle de la Seine, que de l'intensification agricole s'accompagnant de l'assèchement de nombreuses zones humides, de la régression des prairies permanentes et de l'altération du bocage. Enfin ont tenu un rôle également important dans cette régression la « chenalisation » de la Seine et certains des travaux portuaires qui ont détruit une part significative de la vie directement liée au fleuve ; le phénomène naturel que constitue le comblement de l'estuaire de la Seine par les sédiments a été accéléré par ces travaux.

Cette analyse rapide montre que le maintien global de la diversité biologique passe à la fois par la préservation des espaces remarquables du point de vue de cette diversité, mais aussi par la gestion de ce qu'on pourrait appeler a contrario la nature ordinaire.

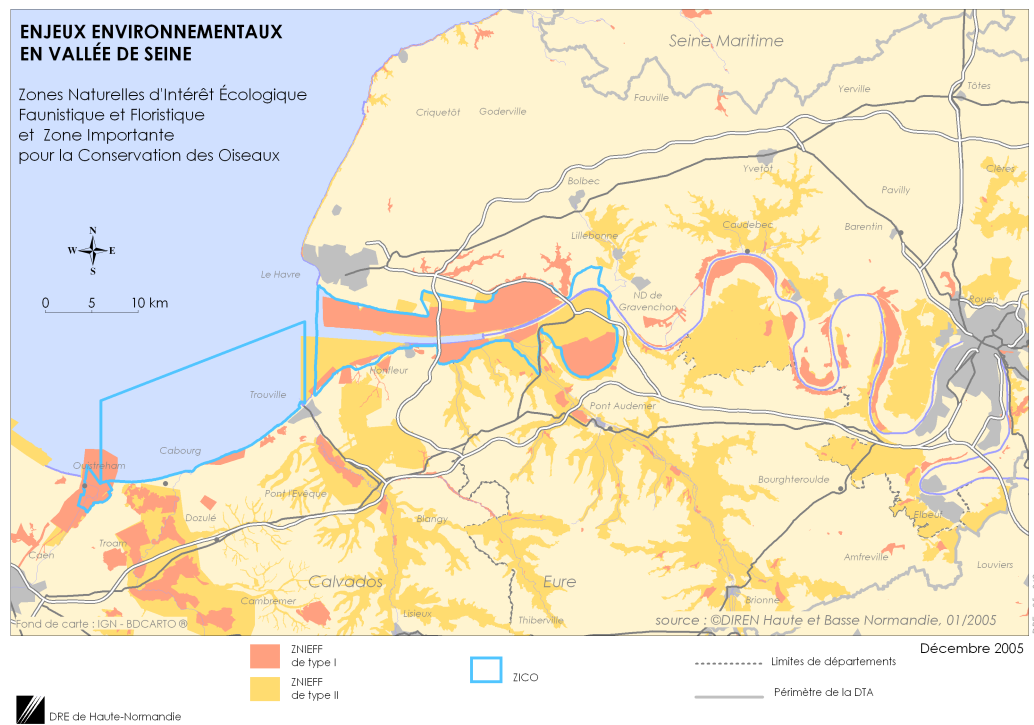
À partir de l'ensemble des nombreux travaux réalisés dans ce domaine, il est possible d'identifier les espaces stratégiques pour la diversité biologique :

- L'ensemble du Val de Seine à partir du barrage de Poses, ainsi que ses zones humides associées, avec notamment la Risle maritime, le marais Vernier et la plaine alluviale.
- Les espaces maritimes liés à l'estuaire de la Seine, en particulier au droit de Honfleur jusqu'à l'embouchure de la Touques.
- Les zones humides de la Touques, de la Dives et de l'estuaire de l'Orne et les marais arrière littoraux (Pennedepie, Blonville-sur-Mer, Colleville-Montgomery).
- Les falaises et platiers du littoral cauchois.
- Les rivières, en particulier la Risle et la Touques, pour leur importante population de poissons migrateurs.

L'ensemble que constituent la vallée et l'estuaire de la Seine, l'espace maritime associé, ainsi que les rivières tributaire (Risle) et adjacente (Touques), joue un rôle particulièrement important à l'échelle internationale. C'est en effet une voie de passage privilégiée pour les oiseaux migrateurs: 272 espèces d'oiseaux fréquentent la Basse Seine, soit près de 80 % des espèces présentes en France ; de même, l'importance de l'estuaire de la Seine est unanimement reconnue pour son rôle dans la reproduction et la croissance de nombreuses espèces animales marines.

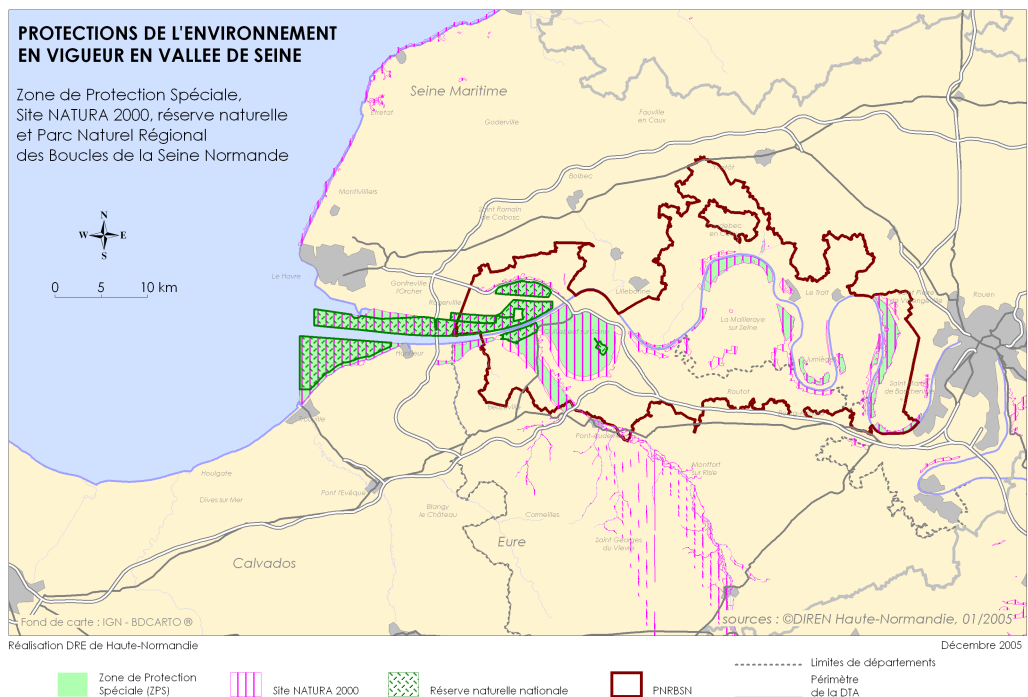
C'est pourquoi, dans **l'estuaire de la Seine** a été mise en place — en 1998 — une réserve naturelle, suite à une démarche conventionnelle entre le Ministère chargé de l'environnement et les deux établissements publics portuaires du Havre et de Rouen. Sa surface initiale était de 3 768 ha ; elle a été portée à plus de 8 000 ha.

3.2.2. PERSPECTIVES ET ENJEUX



La préservation de la diversité biologique passe par :

- l'identification précise et la protection des espaces stratégiques,
- l'examen de la question des pratiques agricoles, avec :
 - la sauvegarde des surfaces toujours en herbe et des prairies,
 - le maintien ou la restauration des zones et milieux interstitiels de qualité (mares, haies, fossés...) et des éléments qui participent au maintien des grandes structures paysagères (trame bocagère, clos-masures...).



3.3. DES PAYSAGES RICHES ET DIVERSIFIÉS MAIS MENACÉS

3.3.1. LA SITUATION ACTUELLE

Le territoire de la D.T.A., et en particulier l'estuaire de la Seine au sens large — du Pays d'Auge au Pays de Caux et de Rouen au Havre —, est une mosaïque de pays et de paysages :

| PAYS | PAYSAGES... |
|--------------------|--|
| Le Pays de Caux | ... de la géométrie, plateau calcaire entaillé de vallons à la découpe nette, clos-masures |
| Le Pays d'Auge | ... de la rondeur et du bosselé, maillage de prairies permanentes bordées de haies |
| Le Val de Seine | ... de boucles encadrées par des coteaux pentus boisés ou dénudés et accompagnées de terrasses alluvionnaires en pente douce |
| Roumois et Lieuvin | ... de transition entre les vastes plateaux agricoles de l'Eure et le bocage du Pays d'Auge |
| Plaine de Caen | ... de l'horizontalité, celle de la plaine ayant donné lieu à agriculture intensive, limitation relativement efficace à la progression désordonnée de l'urbanisation |

Ces paysages constituent au moins autant un héritage menacé qu'une réalité vivante et dynamique.

- Leur agencement est hérité d'une organisation de la société aujourd'hui disparue dans laquelle se côtoyaient la société rurale avec un certain mode de mise en valeur agricole et des centres urbains.

- L'évolution des pratiques agricoles a bouleversé les structures fondamentales des paysages : élargissement du maillage du parcellaire, transformation des prairies en labours, réduction des éléments identitaires tels que les structures bocagères, les vergers de hautes tiges sur prairie, le patrimoine bâti rural, tandis que les sièges des exploitations se structurent de plus en plus autour de bâtiments de physionomie industrielle.

3.3.2. PERSPECTIVES ET ENJEUX

Les paysages les plus remarquables ne sont pas pris en considération à hauteur des enjeux qu'ils représentent. Il en va ainsi particulièrement du Val de Seine, du Pays d'Auge et, à moindre échelle, du Lieuvin et du Pays de Caux.

Malgré leur caractère identitaire marqué et leur remarquable génie propre, ils résistent difficilement aux mutations socio-économiques.

Il est nécessaire de définir les objectifs ainsi que les voies et moyens d'un programme d'actions paysagères permettant d'enclencher une dynamique inverse : celle non seulement de la protection mais de la mise en valeur des paysages de l'estuaire de la Seine.

Les paysages stratégiques pour la qualité et l'attractivité du territoire de la D.T.A. s'inscrivent dans des grands ensembles paysagers majeurs :

- **L'axe de la Seine**, comprenant le fleuve, les zones humides, les coteaux calcaires adjacents, l'estuaire dans sa totalité et les principales rivières tributaires. Au sein de cet ensemble ressortent particulièrement :
 - **Le marais Vernier et la basse vallée de la Risle.**
 - **Les abords du pont de Normandie**, sur les rives nord et sud.
 - **Les espaces compris entre le canal de Tancarville et le pied des coteaux** afin de ménager, au regard du paysage, l'entrée de l'agglomération havraise.
 - **Le rebord du plateau du Pays de Caux au droit de l'agglomération havraise** au niveau de Gonfreville-l'Orcher, dernier rebord du plateau non urbanisé de l'agglomération.
 - **Les principaux espaces naturels du parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande.**
 - **L'espace central de la vallée du Commerce** entre les agglomérations de Lillebonne à l'aval et Bolbec à l'amont.
- **Les littoraux haut et bas normands** au sein desquels se distinguent notamment :
 - **La bande littorale au nord du Havre**, jusqu'à Fécamp.
 - **Les espaces littoraux naturels ou agricoles sur les côtes de Grâce et Fleurie**, avec en particulier les falaises et crêtes surplombant le rivage (falaises des Vaches Noires, mont Canisy et corniche de Honfleur) et les zones de marais (notamment les marais de Blonville-sur-Mer, de Pennedepie et de la Dives).
- **Le Pays d'Auge** et dans une moindre mesure **le Lieuvin**, typiques de la Normandie, identifiés et caractérisés par leur architecture et leurs paysages bocagers.
- **Le Pays de Caux** avec ses clos-masures.
- **Les massifs forestiers** constituant la couronne boisée de l'agglomération rouennaise et contribuant à ce titre à la qualité du cadre de vie de la plus importante agglomération du territoire de la D.T.A.

4 – LES RISQUES LIÉS À L'ACTIVITÉ HUMAINE

Le territoire de la D.T.A. de l'estuaire de la Seine, et singulièrement sa partie la plus dense, sont particulièrement concernés par les risques : risques industriels, risques liés aux différents modes de transport, et notamment au trafic maritime et aux opérations portuaires, risques naturels, risques sanitaires.

4.1. UNE CONJONCTION DE RISQUES NATURELS

À ce titre, on examine successivement les risques d'inondation, de coulées boueuses, ceux liés aux marnières et les risques d'éboulements de falaises.

❑ Les risques d'inondation

Le risque d'inondation par débordement des cours d'eau, même s'il est dans l'ensemble moindre dans le territoire de l'estuaire de la Seine que dans d'autres régions, est bien réel notamment pour les vallées de l'Orne, de la Dives, de la Touques et de la Risle, la région de Honfleur, celle de Rouen et plus particulièrement encore dans l'aire urbaine de Caen, très marquée par les crues de 1995 et 2001. Ces épisodes ont favorisé une prise de conscience qui a permis de réaliser une cartographie détaillée du risque d'inondation par débordement et d'engager d'importants travaux.

Le risque d'inondation existe aussi par la remontée des nappes phréatiques. 2001 a été une année critique de ce point de vue. Ce risque pose la question plus large des modes de gestion des espaces naturels et agricoles, de leur couverture végétale, de l'imperméabilisation avec élimination des eaux pluviales par infiltration qui peut localement accroître le phénomène.

❑ Les risques de coulées boueuses

Les inondations par ruissellement ont pris, depuis quelques années, une ampleur de plus en plus marquée, provoquant, du fait du développement de l'urbanisation, des dégâts croissants.

Les coulées boueuses, manifestation de l'érosion hydrique des sols limoneux déjà évoquée ci-dessus au titre de la dégradation des sols, sont particulièrement marquées dans les vallées des affluents nord de la Seine : le Cailly, l'Austreberthe et le Commerce.

Le risque pour les personnes et les biens est d'autant plus fort que l'urbanisation s'est beaucoup implantée, ces dernières décennies, dans les exutoires de bassins versants ou sur les axes de passage d'eau, c'est-à-dire en zones de vulnérabilité maximale.

La mise en culture croissante des plateaux (Pays de Caux en particulier), l'imperméabilisation accrue des sols, notamment des fonds de vallée, la suppression de nombreux fossés riverains des routes, sont autant de facteurs aggravant la dangerosité des ruissellements.

Ainsi, entre 1983 et 1997, le département de la Seine-Maritime a fait l'objet de 1030 déclarations de catastrophe naturelle ayant concerné 484 communes. Cette situation, bien que moins marquée, concerne également le nord du Pays d'Auge et la plaine de Caen.

❑ Les risques liés aux marnières et effondrements

De nombreuses marnières et cavités souterraines existent dans le Pays de Caux, le Roumois, le Lieuvin et la partie nord du Pays d'Auge. Il s'agit d'un risque diffus dont la connaissance demande des moyens importants.

Dès lors, la prévention des risques correspondants sera plus efficacement prise en compte dans le cadre des actes d'urbanisme liés au droit des sols, par l'établissement de périmètres de protection autour d'indices avérés de marnières.

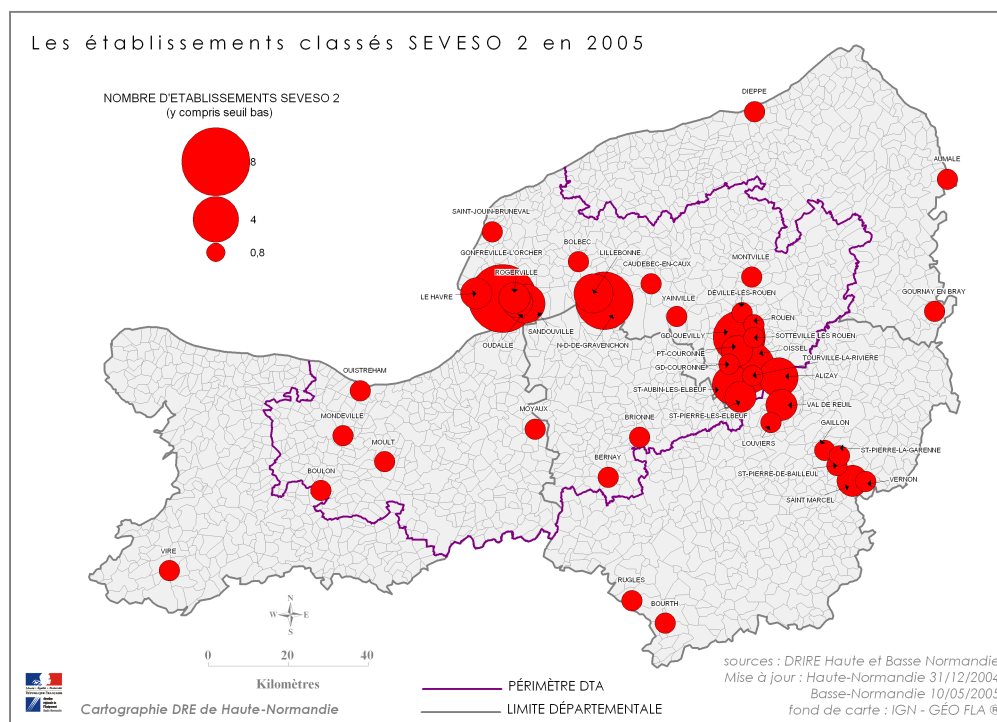
❑ Les risques liés aux éboulements de falaises

Une grande partie du littoral normand (falaises du pays de Caux et du littoral du Calvados) est soumise à un processus d'érosion marine plus ou moins marqué. Les phénomènes de glissement sont aggravés par la géologie locale, la pluviométrie et les problèmes d'écoulement des nappes.

De nombreux ouvrages de protection ont permis de ralentir la vitesse de l'érosion. Mais leur état d'entretien actuel, en général médiocre voire déplorable, met en cause leur efficacité. Leur fonctionnement doit être analysé non pas à échelle locale, mais à celle de l'ensemble du trait de côte.

Enfin, l'évolution des fonds marins et ses conséquences indirectes (régimes de courant, propagation des houles) doivent être mieux prises en compte quant à leur impact sur les phénomènes d'érosion, comme sur ceux de dépôts de matériaux vaseux sur les plages.

4.2. DES RISQUES INDUSTRIELS TRÈS PRÉSENTS, PRINCIPALEMENT DANS LA VALLÉE DE LA SEINE



La région Haute-Normandie rassemble 73 établissements industriels à hauts risques relevant de la directive européenne dite SEVESO II ; la Basse-Normandie quant à elle en compte 14.

Une très grande majorité de ces établissements est concentrée dans la Basse-Seine : 17 dans l'agglomération rouennaise¹, 6 à Port-Jérôme (Notre-Dame-de-Gravenchon) et 12 dans l'agglomération

¹ Y compris sur la commune d'Alizay dans l'Eure.

havraise essentiellement sur la commune de Gonfreville-l'Orcher, dans la zone industrialo-portuaire du Havre.

Le seul couloir de la Basse-Seine contient 50 établissements SEVESO II.

Bien entendu, les risques industriels correspondants sont pris en compte dans le cadre réglementaire national. Les trois grandes plates-formes de Rouen, Port-Jérôme et Le Havre font chacune l'objet d'un plan particulier d'intervention d'ensemble.

Néanmoins, à l'occasion d'incidents qui ont pu se produire localement ou de graves accidents qui se sont produits ailleurs, la conscience s'est fait jour, progressivement, de la spécificité de la Basse Seine en termes d'exposition aux risques de toutes natures, et des marges de progrès possibles dans l'organisation collective des moyens de gestion comme de l'aménagement du territoire. Les niveaux d'équipement, les procédures d'information, de sensibilisation des populations, d'alerte, d'intervention et les moyens sanitaires doivent être conçus et gérés pour tenir compte de la spécificité, de la complexité et du caractère critique des situations.

4.3. DES RISQUES LIÉS AU TRAFIC MARITIME ET PORTUAIRE QUI DEMEURENT, MALGRÉ LES DISPOSITIFS EXISTANTS

Le risque maritime dans la zone couverte par la D.T.A. est lié au transport de marchandises dangereuses ou polluantes et à la densité de la circulation maritime qui s'effectue dans des zones plus ou moins étroites. La conjonction de ces facteurs de risque se retrouve :

- dans le rail de circulation en Manche qu'empruntent quotidiennement environ 250 navires de commerce. Le risque pour la baie de Seine doit cependant être relativisé eu égard aux progrès accomplis dans la surveillance et le contrôle du trafic, à la distance des côtes (la côte du Calvados est à 80 km environ de la limite sud du rail) et au fait que les vents comme les courants dominants portent à l'est/nord-est.
- en baie de Seine elle-même où la densité de circulation reste forte puisque le complexe constitué par les trois ports de Rouen, Le Havre, Caen génère environ 70 mouvements de navires par jour et que les trafics de ces ports sont constitués pour une part importante de marchandises dangereuses. En outre, la baie de Seine sert occasionnellement de refuge en cas de mauvais temps ou d'avarie. L'augmentation du trafic de conteneurs attendue de la création de Port 2000 n'entraînera pas nécessairement une forte évolution du nombre de mouvements de navires, du fait de l'augmentation de la capacité des porte-conteneurs de nouvelle génération.

L'existence depuis 1995 du dispositif de contrôle de la navigation aux approches des trois ports, « Baie de Seine Trafic », a permis une gestion efficace du trafic mais ne saurait évidemment éliminer tout risque. On notera :

- que les distances de la côte sont évidemment plus faibles que dans les cas précédents et que, selon l'heure de marée, les courants peuvent ramener à terre une éventuelle pollution ;
- que dans le cas de Rouen, la navigation s'effectue dans un chenal étroit et long où la manœuvrabilité des navires se trouve réduite, mais bénéficie de l'expérience des pilotes de Seine.

Enfin – et ce problème n'est évidemment pas spécifique de ces ports –, tous les navires accueillis ne présentent pas la même fiabilité.

Au-delà du trafic maritime, il est des risques liés aux opérations portuaires elles-mêmes. Lieux de stockage et de transbordement de quantités importantes de matières dangereuses ou polluantes, les ports sont facteurs de risque pour leur environnement humain et naturel. À cet égard, les problématiques sont analogues à celles rencontrées pour les risques industriels.

4.4. PERSPECTIVES ET ENJEUX

S'agissant des risques naturels, les coulées boueuses sont particulièrement préoccupantes : leur prévention concerne les espaces et territoires directement menacés mais aussi l'amont des bassins versants, ce qui peut amener à intervenir sur la gestion des sols et les pratiques agricoles.

Les risques d'éboulements de falaises devront être pris en compte, notamment dans l'aménagement des zones proches du littoral.

S'agissant des risques industriels, la directive européenne SEVESO II rappelle que « à long terme, les politiques d'aménagement garantissent des distances appropriées entre ce type d'établissements et les zones habitées ».

La préservation de l'outil industriel et son développement passent par la prévention du risque industriel. Si les moyens juridiques existent pour les installations nouvelles, c'est dans la réduction du risque à la source, la mise en œuvre de dispositifs de sécurité et la maîtrise de l'urbanisation que réside la solution pour les établissements existants.

Par ailleurs, la diversité même des risques quant à leur nature et aux espaces concernés, ainsi que leur intensité, en particulier dans la vallée de la Seine, nécessitent de confronter en permanence les approches techniques, réglementaires, économiques et sociologiques de cette question et de mener une large concertation avec la population. Ceci conduit à envisager une prise en compte transversale et globale des risques sur les parties du territoire qui y sont soumises, en complément des réflexions par type d'activités et de risques

5 – L'ÉTAT DE L'AMÉNAGEMENT ET DE L'ARMATURE URBAINE

5.1. UN DYNAMISME DÉMOGRAPHIQUE MÉDIOCRE ET CONTRASTÉ

5.1.1. LA SITUATION ACTUELLE

EVOLUTIONS DEMOGRAPHIQUES DES COMPOSANTES TERRITORIALES DE LA D.T.A. ET DES TERRITOIRES ENVIRONNANTS (taux d'évolution annuel moyen, 1982-1999)

| COMPOSANTES TERRITORIALES | D.T.A. | HORS D.T.A. |
|---|--------|-------------|
| HAUTE-NORMANDIE | | |
| ✓ Zones d'emploi de Rouen ; Le Havre, Fécamp, Lillebonne, Pont-Audemer, Bernay (Seine-Maritime, Eure) | 0.3 | |
| ✓ Reste de la Seine-Maritime : zone d'emploi de Dieppe | | 0.2 |
| ✓ Reste de l'Eure : zones d'emploi d'Evreux, Gisors, Vernon et Verneuil-sur-Avre | | 0.9 |
| BASSE-NORMANDIE (PARTIE) | | |
| ✓ Zone d'emploi de Lisieux + aire urbaine de Caen | 0.7 | |
| ✓ Reste du département du Calvados | | 0.05 |
| MOYENNE | 0.4 | 0.5 |

Depuis maintenant plus d'une vingtaine d'années, le dynamisme démographique du territoire de la D.T.A. de l'estuaire de la Seine est plutôt faible : le taux annuel moyen d'évolution sur la période 1982-1999 est de + 0,40 %, soit une valeur légèrement inférieure à la moyenne nationale égale à + 0,45 %.

Ce dynamisme démographique faible masque de forts **contrastes** entre les composantes territoriales de la D.T.A. (cf. tableau ci-contre) :

- À l'extérieur de la D.T.A., l'Eure centrale (Évreux) et de l'est (Vernon, Gisors), soumise à la pression de l'Ile-de-France, se développe trois fois plus vite que le reste de la Haute-Normandie et deux fois plus vite que le territoire de la D.T.A.
- Au sein même de la D.T.A., la partie bas-normande (zone d'emploi de Lisieux + aires urbaines de Caen et Honfleur) se développe environ 2,5 fois plus vite que la partie haut-normande.
- La partie centrale de la D.T.A., soit l'ensemble de la vallée de la Seine de Rouen au Havre, se caractérise par une démographie sensiblement moins dynamique que celle de son territoire amont immédiat (reste de l'Eure) et de son flanc ouest (côte Fleurie et aire urbaine de Caen).

Ces disparités peuvent s'expliquer comme suit :

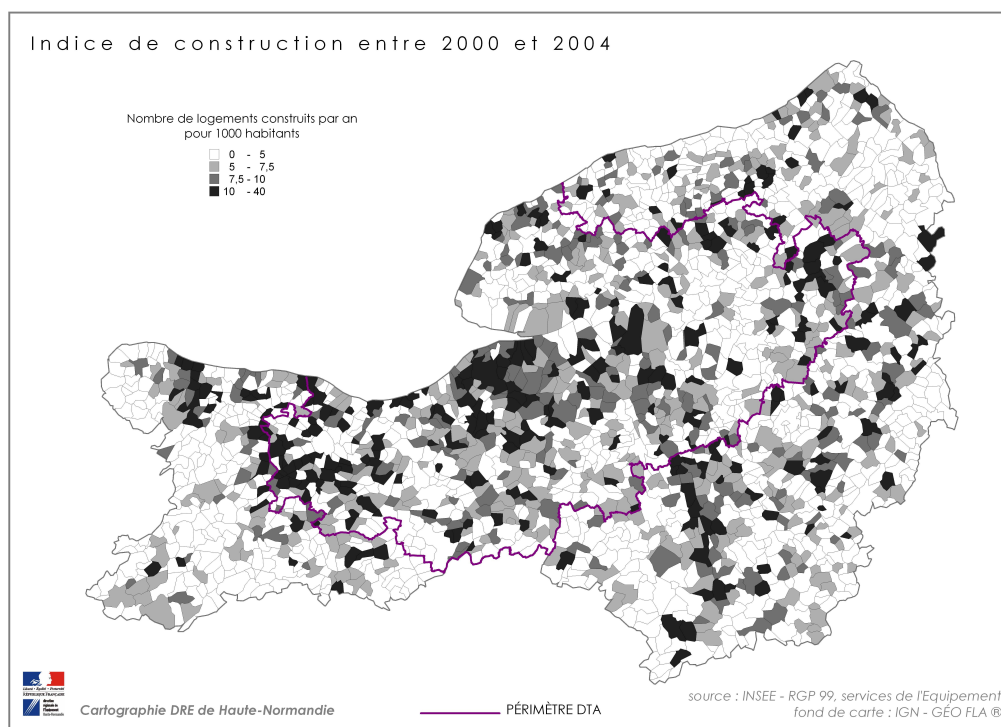
- Le territoire de l'aire urbaine de Caen et surtout le littoral de l'arrondissement de Lisieux exercent une attraction forte vis-à-vis de populations en provenance notamment de la région parisienne. Cette attraction s'exerce d'abord par de courts séjours, puis des séjours plus longs¹ pour souvent se transformer en immigration résidentielle l'âge de la (pré)retraite venu.

On constate par ailleurs une attraction forte des territoires situés à proximité du Pont de Normandie.

- L'attractivité vis-à-vis des hommes est nettement moindre dans les aires urbaines de Rouen et du Havre. Ceci se traduit notamment par l'émigration des jeunes du fait des difficultés économiques. Le solde migratoire, ainsi toujours largement négatif, se double par ailleurs d'une baisse du solde naturel, fruit du vieillissement progressif de la population, même si celle-ci reste relativement jeune comme en atteste un taux de natalité qui demeure élevé.

¹ Cf. l'importance du parc de résidences secondaires précédemment signalée.

Ce contraste entre ces deux grands territoires de la D.T.A. se remarque aussi en matière de construction neuve. Dans un contexte de faible production (indice de construction de 4,4 logements par an pour 1000 habitants dans la D.T.A. contre 5,2 pour la France entière entre 1990 et 1999), le secteur calvadosien se démarque très nettement, combinant le développement du pôle caennais et la construction de résidences secondaires sur le pays d'Auge.



5.1.2. PERSPECTIVES

En matière de perspectives démographiques, selon les deux sources les plus communément admises¹, relativement convergentes², le taux de croissance annuel moyen de la population serait, dans l'aire de la D.T.A., de l'ordre de +0,30 %, soit pour demain comme pour hier un taux très voisin du taux moyen national : +0,35 %.

Ces projections – qui évidemment ne se veulent pas des prévisions – se basent notamment sur l'hypothèse d'un maintien d'une attractivité globale modeste du territoire de la DTA vis-à-vis des hommes et des entreprises.

À l'horizon 2020, la population supplémentaire de ce territoire peut ainsi être estimée à 100 000 habitants, soit +6,5 % de la population de 1999.

5.2. LES TROIS MÉTROPOLIS CAEN, LE HAVRE, ROUEN : UN RÉSEAU URBAIN EN

¹ Les projections OMPHALE de l'INSEE, réalisées en 1995 et les projections réalisées en 1999 par l'INED et l'INSEE dans le cadre d'une commande de la DATAR et prenant en compte les résultats du recensement général de la population de 1999.

² Ce qui n'a rien de surprenant s'agissant de démographie où la grande majorité de la population de 2020 existe déjà à la date de la projection 1999.

ATTENTE DE CONFIRMATION

5.2.1. SITUATION ACTUELLE

A/ Des fonctions métropolitaines supérieures¹ quelque peu à la traîne

L'ensemble agrégé des trois grandes aires urbaines normandes – soit 850 000 habitants – compte, en 1999, un peu moins de 28 000 des emplois dits « métropolitains », soit un chiffre inférieur à celui d'aires urbaines comparables par la population ou la situation géographique comme Bordeaux (750 000 habitants, 33 000 emplois métropolitains), Grenoble-Annecy-Chambéry (630 000 habitants, 39 000 emplois métropolitains). La comparaison est intéressante avec Nantes et Saint-Nazaire : le nombre d'emplois métropolitains est le même (28 000), mais l'aire urbaine ligérienne est nettement moins peuplée (650 000 habitants), ce qui rend compte d'une intensité ou densité « métropolitaine » supérieure en bord de Loire.

Dans le domaine des emplois métropolitains, les trois grandes aires urbaines normandes ont une position forte pour les fonctions transport-logistique et moyenne pour les fonctions publiques : (enseignement supérieur et santé).

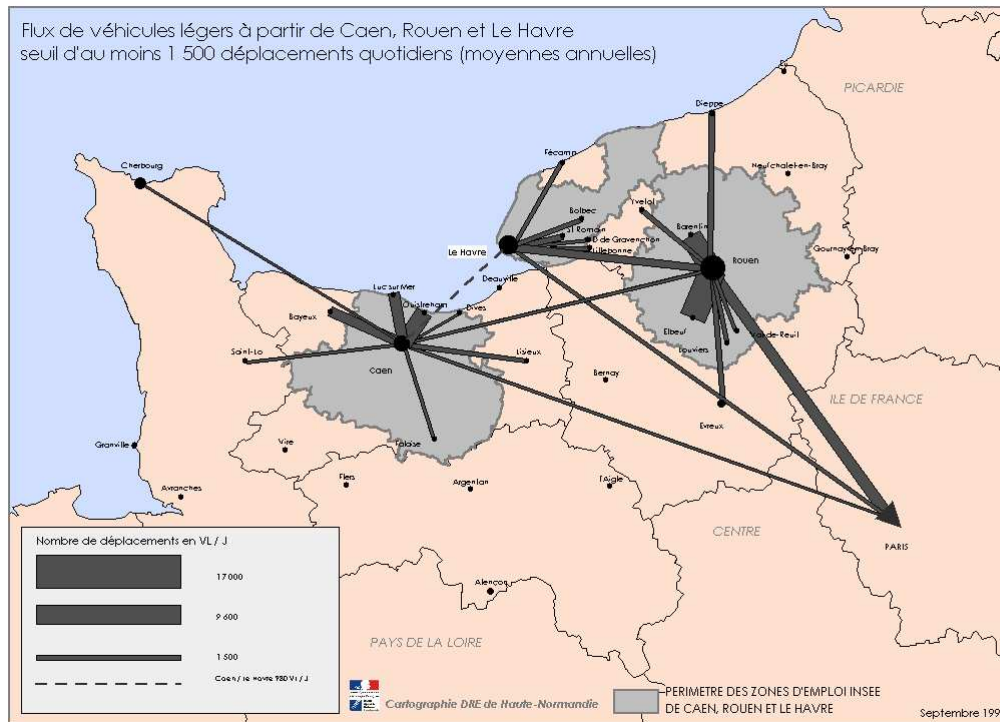
Certes, les trois métropoles, partenaires dans le cadre du pôle universitaire normand, sont dotées d'universités, d'écoles d'ingénieurs et de commerce et d'IUT à plusieurs départements. Mais le cumul de leurs effectifs étudiants ne représente que 4% du total national, alors que le poids démographique des deux régions normandes atteint 5,4%. Le Havre notamment présente une faiblesse particulière, se traduisant par un ratio nombre d'étudiants pour 100 habitants parmi les plus faibles des agglomérations françaises de taille comparable (3,8 contre 8,8 à Rouen et 14,8 à Caen) ; cette faiblesse handicape le développement économique et démographique de l'agglomération havraise et de ses territoires proches.

En matière de recherche, en plus du GANIL, de la Maison des Sciences Humaines et de CYCERON, six pôles scientifiques structurants sont localisés à Caen : imagerie biomédicale métabolique et fonctionnelle, biologie et transfert vers les agro-industries, matériaux, pôle biomédical et épidémiologie, imagerie et technologie de l'information et de la communication, maîtrise d'ambiance. En Haute-Normandie, six pôles structurants sont localisés à Rouen et au Havre : chimie biologie santé, centre national de recherche technologique (CNRT) « combustion moteurs », maîtrise des risques industriels, transport logistique, modélisation numérique, sciences humaines et sociales. Par ailleurs, les deux Régions normandes ont développé des réseaux qui s'inscrivent dans la logique du pôle universitaire normand : PUNCH'ORGA(chimie organique), matériaux polymères plasturgie, LARC (neurosciences), Seine aval 2. Des structures de transfert de technologie sont associées à ces pôles.

S'agissant des autres domaines, en particulier industries de la communication et administration-gestion des entreprises, les trois agglomérations sont sous-dotées. La proximité parisienne, notamment du quartier de la Défense, explique pour partie cette faiblesse.

¹ Sont qualifiées de fonctions métropolitaines supérieures celles qui demandent une haute qualification, qui confèrent un certain pouvoir ou celles qui attirent d'autres emplois ou de nouvelles populations. Au nombre de 11 (Art, banque-assurance, commerce, commercial dans l'industrie, gestion, information, informatique, recherche, services aux entreprises, télécommunications, transports), elles illustrent le rayonnement des grandes villes. Ph. JULIEN in INSEE Première n°300 ; février 1994 et n°840, mars 2002.

B/ Une région urbaine... en devenir



INDICATEURS COMPARES DE NIVEAU DE SERVICE DE LA GRANDE ACCESSIBILITE

| | Distance à PARIS (en km) | Liaisons ferrées depuis PARIS | | | Liaisons ferrées depuis ROISSY/CHARLES DE GAULLE | | | Trafic aérien : passagers en 2000**** | Trafic aérien : passagers en 2004**** |
|------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-------------------|--|------------------------------|-------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| | | Temps de parcours moyen (minutes) | Nombre de dessertes par jour | Niveau de service | Temps de parcours moyen (minutes) | Nombre de dessertes par jour | Niveau de service | | |
| CAEN | 250 | 120 | 13 | 61 | 220** | 13* | 73 | 100 000 | 102 000 |
| LE HAVRE | 220 | 120 | 11 | 52 | 220** | 11* | 61 | 110 000*** | 52 000 |
| ROUEN | 120 | 70 | 23 | 186 | 170** | 23* | 166 | 40 000 | |
| Moyenne des 3 agglomérations | 197 | | | 100 | | | 100 | | |
| LILLE | 200 | 60 | 26 | 245 | 55 | 21 | 469 | 990 000 | 836 400 |
| NANTES | 400 | 130 | 21 | 92 | 130 | 4 | 143 | 1 900 000 | 1 864 300 |
| BORDEAUX | 600 | 190 | 20 | 60 | 250 | 5 | 109 | 3 000 000 | 2 896 700 |
| LYON | 500 | 120 | 50 | 236 | 120 | 11 | 370 | 5 900 000 | 6 124 800 |

* Par définition, mêmes valeurs que pour les liaisons ferrées depuis Paris.

** Le temps de transfert Charles-de-Gaulle/Gare Saint-Lazare via le RER B et la liaison Eole est estimé à 100 minutes.

*** Le trafic de l'aéroport du Havre a brusquement chuté en 2001 à hauteur de 60 000 passagers du fait de la fermeture des lignes vers Amsterdam et Bruxelles.

**** L'aéroport de Deauville St Gatiens (environ 100 000 passagers) ne figure pas dans ce tableau dans la mesure où il n'est pas directement « affecté » à la desserte de l'une des trois agglomérations dont il est question dans ce chapitre.

L'indicateur de niveau de service compare chacune des villes à la situation moyenne des trois grandes agglomérations du territoire de la DTA, prise comme référence avec un indicateur fixé à 100. Il est proportionnel au nombre de dessertes par jour et inversement proportionnel au temps de parcours (par exemple, la liaison Paris-Caen a un indicateur qui est le quart de celui de Paris-Lille car le temps de parcours est le double et le nombre de dessertes la moitié). Pour les liaisons de Roissy vers Nantes, Bordeaux et Lyon, sont combinées les liaisons directes et celles passant par les gares parisiennes.

Plus l'indicateur est élevé, meilleur est le niveau de service.

Le poids démographique et en emplois métropolitains des trois agglomérations de Caen, Le Havre et Rouen, est moyen ; les distances et les temps de transport sont importants. Dès lors, les flux d'affaires, de déplacements, d'échanges ne sont pas à l'échelle de ce qu'ils seraient dans un ensemble constituant une grande région urbaine proche d'un million d'habitants¹.

En effet, les trois métropoles ne fonctionnent pas encore comme une entité unique :

- Chacune dispose d'un aéroport, dont aucun ne s'impose à l'ensemble,
- Les flux domicile-travail entre elles sont relativement faibles ; en particulier, Caen échange peu avec Le Havre et Rouen,
- Les infrastructures routières du triangle Caen / Le Havre / Rouen sont bonnes, mais le niveau de prix des péages est considéré comme élevé pour les usagers se déplaçant fréquemment².
- Les liaisons en transport collectif sont médiocres, même si de récentes initiatives régionales les ont améliorées : 85 minutes de trajet 3 fois par jour entre Caen et Le Havre ; 90 minutes de trajet 5 fois par jour entre Caen et Rouen.

Si les échanges entre Le Havre et Rouen tendent à se développer et si des champs de coopération effective s'imaginent entre les deux métropoles de Seine-Maritime, la métropole caennaise fonctionne encore très largement de façon autonome par rapport aux deux villes de la Basse Seine ; elle a par ailleurs d'importantes relations avec le grand ouest de la France.

¹ On retrouve ici les analyses du professeur F. Damette in La France en villes ; La Documentation Française. Novembre 1994.

² Soit un contraste fort avec des situations existant par exemple dans des agglomérations comme Lille, Nantes-Saint-Nazaire, Metz-Nancy, Mulhouse-Bâle où la gratuité des liaisons autoroutières prévaut.

Le pont de Normandie n'est pas encore le lien qu'il devrait être entre les deux régions normandes. En outre, les échanges avec Paris dépassent largement les mouvements entre grandes métropoles régionales.

C/ Caen, Le Havre et Rouen médiocrement reliées à la région parisienne et aux grandes places nationales et internationales

L'ensemble des trois métropoles normandes souffre d'un handicap relatif au regard de métropoles d'une taille comparable. Ce diagnostic se fonde sur des indicateurs qui mesurent le niveau de service des liaisons ferroviaires en combinant temps de parcours et fréquence de la desserte.

Depuis Paris, cet indicateur est très dégradé par rapport à celui de Lille et de Lyon et médiocre par rapport à celui de Nantes pourtant deux fois plus éloignée.

Depuis Roissy / Charles de Gaulle, une des trois grandes plates-formes aériennes européennes (avec Francfort et Londres), ce même indicateur de niveau de service est (très) dégradé par rapport à ceux caractérisant Lille et Lyon. Il est certes moins éloigné de ceux caractérisant Nantes et Bordeaux, mais ces deux agglomérations bénéficient de liaisons aériennes directes vers un certain nombre de villes européennes.

Les agglomérations normandes ne peuvent quant à elles compenser le handicap d'une médiocre desserte ferroviaire par des liaisons aériennes avec l'Europe. Au contraire, dans un contexte global de libéralisation et local de concurrence entre quatre aéroports normands de petite taille, les dessertes aériennes transversales assurées par les aéroports normands (vers Amsterdam, Bruxelles...) ont des difficultés de plus en plus importantes pour subsister.

Enfin, l'organisation en étoile du réseau ferroviaire français rend le passage par la capitale souvent incontournable lorsque l'on souhaite se rendre en chemin de fer dans la plupart des autres régions françaises et européennes. Ce passage s'avère alors très pénalisant du fait du changement de gares. Les rares liaisons ferroviaires évitant Paris (vers Amiens/Lille ou Le Mans/Tours) ne présentent actuellement pas un niveau de service suffisant pour être attractives.

5.2.2. PERSPECTIVES ET ENJEUX

Pour le territoire de la D.T.A. et les deux régions normandes en général, l'enjeu est de renforcer et d'intensifier l'économie de Caen, Le Havre et Rouen. Cet enjeu se décompose en deux volets :

- pallier le désavantage de l'enclavement régional s'agissant des transports ferroviaires et aériens ;
- inciter dans les trois agglomérations au développement d'emplois métropolitains, notamment ceux relevant du secteur privé.

5.3. AMÉNAGEMENT ET RENOUVELLEMENT URBAINS ENTRE ÉTALEMENT URBAIN ET FRICHES URBAINES

5.3.1 LA SITUATION ACTUELLE

Sous l'effet de la croissance des aires urbaines des agglomérations, les communes périurbaines couvrent en 1999 la plus grande partie du territoire de la DTA.

Si l'on compare cette progression 1990/1999 avec la période 1975/1990, on constate :

- que la périurbanisation mesurée à travers le gain de population des couronnes périurbaines¹ et des franges périurbaines² se poursuit à un rythme sensiblement ralenti par rapport aux décennies 1970 et 1980. Caen notamment connaît actuellement un étalement urbain plus réduit que la moyenne des agglomérations françaises,
- que simultanément, les communes-centres de Rouen et Caen ont regagné de la population, ce qui contraste avec Le Havre qui cependant a ralenti sa perte,
- qu'en revanche, les communes de banlieue proche, et notamment celles qui ont un parc de logement social important, voient leur attractivité diminuer sensiblement. Cela concerne tant celles de la rive gauche de l'agglomération de Rouen qu' Hérouvillle-Saint-Clair dans l'agglomération caennaise et les communes à tradition industrielle de la proximité est du Havre.

Depuis 2000, dans un contexte général de croissance de la construction, liée essentiellement à la baisse de la taille des ménages, sur le territoire de la DTA, la pression périurbaine est stable, mais l'étalement de l'urbanisation s'exerce de plus en plus loin des centres des agglomérations.

N'est-ce pas alors aussi la conséquence d'un défaut d'attractivité des tissus urbains centraux ? Ces dernières années, les réalisations concourant à l'attractivité urbaine ont été significatives et concernent les communes-centres et leurs périphéries immédiates :

- La réalisation de transports collectifs en site propre à Rouen (Métrobus, TEOR) et à Caen (TVR) et la réorganisation de la desserte ferroviaire Le Havre-Rolleville.
- De nouvelles implantations universitaires en centre-ville à Rouen et au Havre.
- La reconquête des docks Vauban au Havre, l'opération quartier Pasteur à Rouen.

Néanmoins, dans ces villes-centres marquées par la présente forte et ancienne des activités portuaires et industrielles, beaucoup reste à faire. La concentration des nouvelles installations portuaires sur des sites éloignés entraîne un délaissement des anciennes installations. Les espaces intermédiaires entre ville et port sont alors marqués par une image industrielle déclinante qui cadre peu avec les objectifs d'attractivité des villes.

L'attractivité urbaine des trois grandes agglomérations normandes souffre aussi de l'absence de contournement routier complet, comme à Rouen où les trafics de transit Nord-Sud et les trafics d'échanges avec le port se mélangent aux trafics de desserte locale.

La situation est moins tendue au Havre où néanmoins l'absence de prolongement de la rocade nord pénalise la desserte des grands équipements (aéroport) et impose des nuisances aux quartiers d'habitat social.

Seule l'agglomération de Caen bénéficie d'un périphérique complet mais la croissance des déplacements urbains ainsi que celle des trafics de transit sur A13 imposent à terme de doubler cette infrastructure prioritairement au Sud.

5.3.2. PERSPECTIVES ET ENJEUX

□ Tant les collectivités concernées que les chartes de place portuaire mettent l'accent sur la nécessité de la reconquête urbaine des espaces d'interface ville/port :

À Caen, l'objectif est l'intégration dans la ville du site portuaire désaffecté à l'amont du viaduc de Calix.

- Au Havre, cette problématique concerne l'ensemble des quartiers sud avec l'opération dite des Docks Vauban, et plus largement le périmètre du PIC (programme d'initiative communautaire) URBAN.

¹ Couronnes périurbaines : communes relevant de l'aire des Schémas Directeurs mais hors unités urbaines agglomérées.

² Franges périurbaines : communes hors périmètres de Schémas Directeurs.

- À Rouen, ce qui a commencé d'être réalisé dans les quartiers ouest à partir du site de la Préfecture et de la nouvelle localisation universitaire devrait se poursuivre sur les deux rives de la Seine, notamment autour du 6^{ème} franchissement routier en cours de réalisation.
- La maîtrise des déplacements motorisés est également à l'ordre du jour :

Sur Rouen, qui a approuvé son 1^{er} plan de déplacements urbains (PDU) en 2001, l'un des enjeux importants est de gagner des parts de marché au profit des transports collectifs sur les liaisons centre-périphérie qui représentent 30% des déplacements motorisés internes à l'agglomération.

Au Havre, le PDU a été approuvé en 2003.

À Caen, il conviendrait désormais, au-delà de l'actuel PDU, d'élargir les réflexions relatives aux déplacements à l'échelle de l'aire urbaine. Il s'agit également de placer ces réflexions dans une dimension prospective à moyen terme. Il conviendrait notamment:

- De préciser quelles sont les perspectives de développement à moyen et long termes du réseau de transport en commun structurant (rail, TVR) et de déterminer en conséquence les dispositions conservatoires à prendre pour réserver l'avenir.
- De structurer les partenariats et de renforcer la synergie entre autorités organisatrices de transport d'une part et opérateurs de transports d'autre part pour conforter l'offre multimodale dont la qualité détermine le succès des projets d'équipement (TVR, nouvelles haltes ferroviaires, liaison cadencée, etc...).
- Enfin, comme dans nombre de métropoles régionales qui ont subi les effets sociaux et urbains de la crise économique et de la désindustrialisation des 30 dernières années, les enjeux de cohésion sociale et territoriale à Caen, au Havre et à Rouen sont essentiels.

Les actions engagées depuis quinze ans dans le cadre de la politique de la ville ont sans doute permis d'éviter un basculement complet de certains quartiers.

Cependant, l'ambition de les intégrer complètement à la ville n'est pas atteinte et la tendance à la ségrégation socio-spatiale s'est poursuivie sous l'effet notamment :

- d'un marché de l'emploi de plus en plus orienté vers les actifs qualifiés,
- de la dépréciation de l'habitat collectif des années 60,
- de la tendance au développement périurbain et à l'habitat individuel.

Pour autant, l'amplification des moyens et surtout le recours à de nouvelles formes d'action collective, passant notamment par une véritable régulation des marchés locaux de l'habitat à l'échelle des aires urbaines et par une prise en charge solidaire par l'ensemble de l'agglomération, peuvent infléchir ces processus.

5.4. LES AGGLOMÉRATIONS MOYENNES INSUFFISAMMENT DÉVELOPPÉES

5.4.1. LA SITUATION ACTUELLE

De nombreux travaux d'économie et géographie régionales ont montré que les villes moyennes ont des trajectoires de développement très liées à leurs régions d'appartenance. Elles sont des relais depuis les grandes villes mais ne peuvent pas en général constituer des pôles autonomes de développement.

La croissance ralentie depuis vingt ans du territoire de la D.T.A., et notamment la relative faiblesse de la métropolisation de Caen et de Rouen et plus encore du Havre, explique la croissance plus faible encore des villes moyennes.

Si on considère les douze unités urbaines¹ de plus de 5 000 habitants constituant, en dessous de Caen, Le Havre et Rouen, l'armature urbaine du territoire de la D.T.A., on observe que le taux de croissance démographique annuel moyen entre 1982 et 1999 a été faible, inférieur à 0,3 %. Seules ressortent les unités urbaines du littoral du Calvados : légèrement Deauville-Trouville et Dives-Cabourg (+0,5 %) et très fortement Ouistreham (+2,2 %).

Dans l'ensemble, les agglomérations moyennes du territoire de la D.T.A. jouent leur rôle de places de services envers les territoires environnants. Par contre, elles ne peuvent pas jouer le rôle de relais de développement tant que les trois grandes agglomérations ne le jouent, elles-mêmes, pas plus nettement.

Il est une exception à ce diagnostic : celle que constitue Deauville-Trouville. La grande station de la côte Fleurie est dotée d'un ensemble exceptionnel d'équipements, de services et d'événements dont le rayonnement est beaucoup plus que local : national et international.

L'inventaire communal révèle d'ailleurs bien cet apparent paradoxe : les villes de Deauville-Trouville, comparées à Lisieux ou Pont-Audemer, rayonnent beaucoup moins à cette échelle locale qui est celle des villes moyennes ; par contre, leur rayonnement national et international amène à les considérer comme dotées d'un rang hiérarchique spécifique dans l'armature urbaine du territoire de la D.T.A.

5.4.2. PERSPECTIVES ET ENJEUX

- Les agglomérations moyennes de la D.T.A doivent jouer un rôle de relais de développement en complément de Caen, Rouen et plus encore Le Havre.
- Le positionnement international de Deauville-Trouville doit être soutenu, notamment au sein de la filière du tourisme d'affaires. Il faut aussi prendre en considération les potentialités de Ouistreham-Côte de Nacre, Cabourg-Dives-Houlgate, de Honfleur et de la pointe de Caux avec notamment Fécamp et Etretat comme pôles touristiques structurants en devenir.

5.5. LE FONCIER DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES : UNE OFFRE FONCIÈRE ABONDANTE SAUF POUR LA LOGISTIQUE

L'offre foncière potentiellement disponible (zones existantes non entièrement occupées et zones prévues dans les documents d'urbanisme) paraît importante. En perspective, il semble exister une adéquation d'ensemble entre le volume global de l'offre et les besoins, et ce d'autant que la dématérialisation de l'économie et la montée des activités tertiaires contribuent à freiner l'augmentation des besoins en surface.

Mais le nouveau contexte en matière de périmètre de sécurité et de réglementation autour des installations classées va diminuer la ressource foncière disponible, plus ou moins fortement selon l'évolution à terme des différents périmètres de sécurité.

La perspective de développement de l'économie logistique va, par contre, susciter l'apparition de besoins supplémentaires ; d'autant qu'il s'agit d'une activité très consommatrice d'espace et génératrice de flux routiers importants au plan local.

Les enjeux de massification et de productivité d'une part, de maîtrise des pollutions et de bonne organisation des flux de transport d'autre part conduisent à privilégier les implantations logistiques sur des grandes plates-formes équipées en conséquence, bien raccordées aux infrastructures de transport terrestre, et éviter une trop grande dispersion de ces équipements sur le territoire. De ce point de vue, il faut noter la rareté des sites possédant les caractéristiques nécessaires à l'implantation de grandes plates-formes logistiques sur le territoire de la D.T.A.

¹ Définition RGP 1999 : Bolbec, Fécamp, Lillebonne et Yvetot en Seine-Maritime ; Brionne, Bernay et Pont-Audemer dans l'Eure ; Dives-Cabourg, Honfleur, Lisieux, Ouistreham et Deauville-Trouville dans le Calvados.

Par contre, les disponibilités foncières des zones industrialo-portuaires du Havre et de Port-Jérôme devraient rester préférentiellement affectées à des activités qui ont un intérêt fort à se localiser au plus près des installations portuaires : pétrochimie, énergie, grande logistique internationale, etc.

6 – LE LITTORAL ET SES PARTICULARITÉS GÉOGRAPHIQUES

L'espace littoral concerne les communes de la D.T.A. soumises à la loi littoral.

Le littoral ainsi défini compte 323 000 habitants et environ 190 000 logements.

Ce littoral de la D.T.A. est composé d'un ensemble d'espaces diversifiés dans leur nature, dans leur utilisation et dans leurs composantes paysagères. Il occupe toutefois, en tant qu'entité une place spécifique dans le territoire de l'estuaire de la Seine en raison de ses particularités paysagères, socio-économiques et culturelles.

6.1. LA MER À DEUX HEURES DE PARIS : UNE FRÉQUENTATION BALNÉAIRE CONTRASTÉE

La côte normande est, avec la côte picarde, la côte la plus proche de Paris et cette proximité a fortement influencé les modalités d'aménagement du littoral. Cette influence s'est cependant diversement manifestée selon les secteurs côtiers en fonction de :

- La qualité des accès, ferrés ou routiers.
- La qualité des paysages et des sites naturels,
- La géographie des territoires littoraux, notamment par leur nature sableuse ou rocheuse, ou de falaises, avec pour conséquence une aptitude plus ou moins grande à accueillir le développement de stations et d'activités balnéaires.

Comme sur l'ensemble du territoire national, l'évolution simultanée des modes de déplacement et des modes de vie, avec le raccourcissement de la durée de travail, a fait évoluer la fréquentation touristique de la côte normande vers les séjours de courte durée. Ce phénomène général se trouve renforcé pour le littoral normand du fait de la proximité de la région parisienne. Ainsi, dans bien des sites de la côte, la fréquentation des plages est presque aussi importante durant les week-ends printaniers qu'au milieu du mois d'août.

La fréquentation culmine toutefois lors des week-ends d'été, lorsque se retrouvent simultanément les vacanciers, les usagers du week-end qui se rendent à leur résidence secondaire, et ceux des villes avoisinantes qui viennent passer la journée à la plage.

Cette situation géographique de la côte à « deux heures de Paris » a contribué à conférer au littoral normand un caractère assez fortement anthropisé. Celui-ci se traduit prioritairement dans une urbanisation importante sous forme de stations balnéaires, avec leurs belles villas et leurs casinos qui s'animent chaque week-end : en premier lieu Deauville, de renommée internationale, mais également, le long du littoral bas-normand, une vingtaine d'autres stations qui s'égrènent sur la Côte Fleurie et sur la Côte de Nacre, tandis que le long du littoral haut-normand, la Côte d'Albâtre accueille des stations plus distantes et en nombre plus réduit, depuis Etretat jusqu'au Tréport, au-delà de la limite est de la D.T.A.

Ce qui ressort alors le plus nettement est le contraste entre les littoraux bas-normand et haut-normand de la DTA :

- Les communes littorales du Calvados sont celles qui subissent la plus forte influence touristique-balnéaire de la part de la région parisienne. Près de 90 % des résidences secondaires comprises dans les communes littorales de la D.T.A. sont situées sur la Côte Fleurie et sur la Côte de Nacre.
- les communes littorales de la Seine-Maritime sont de ce point de vue d'une attractivité moindre en raison notamment de la difficulté d'accès au rivage due aux imposantes falaises de calcaire et aux rares valleuses et du fait que, sur les plages, les galets remplacent le sable du Calvados.

Cette différence d'attractivité touristique n'est pas sans conséquence sur les structures urbaines et les modes d'occupation de l'espace :

- **Sur la Côte de Nacre et sur la partie ouest de la Côte Fleurie**, l'urbanisation est presque continue le long du littoral avec quelques coupures d'urbanisation qui demeurent. Dans cette région, sous l'influence caennaise, la croissance est forte et l'urbanisation a tendance à se développer en épaisseur dans des espaces arrière littoraux, même assez éloignés du rivage.
- **Sur la partie est de la Côte Fleurie**, l'urbanisation importante le long du littoral est interrompue par de vastes espaces naturels. Ceux-ci, les Vaches Noires et les Roches Noires par exemple, outre leur propre valeur patrimoniale, empêchent le développement d'une urbanisation trop linéaire le long de la mer.
- **Sur la Côte d'Albâtre**, l'urbanisation est beaucoup moins dense et se situe en retrait des falaises, le long de la route littorale, sauf auprès des quelques accès à la mer.

Par ailleurs, l'attractivité touristique alliée au développement des villes a pour effet de renforcer la pression résidentielle au bord de la mer mais aussi sur les espaces de l'arrière-pays du littoral.

Ceux-ci correspondent à des espaces qui, bien qu'en retrait du littoral, en subissent l'attractivité sans relever de l'application de la loi littoral, dès lors que les communes concernées ne jouxtent pas le rivage.

Bien que plusieurs secteurs du territoire de la D.T.A. soient concernés par la pression de l'urbanisation, il s'agit essentiellement de l'arrière-pays des côtes Fleurie et de Grâce jusqu'à l'autoroute A13, où les enjeux communs avec l'espace littoral, en termes de déplacements et d'habitat, sont les plus accentués :

- En termes de déplacements, car les problèmes de congestion de la circulation entre le littoral et l'arrière-pays ainsi que ceux qui se posent en termes de transports en commun et alternatifs sont évidents ;
- En termes d'habitat, notamment en raison du déficit de l'offre de logements pour les actifs qui travaillent sur le littoral et qui sont amenés à résider en arrière-pays.

Dans cet arrière-pays du littoral, la pression du développement est accentuée par le fait que le littoral lui-même ne permet pas, ou plus, pour des raisons de risques naturels, de disponibilité ou de valeur foncières, d'accueillir les besoins du développement urbain.

6.2. DES SITES ET PAYSAGES DE GRANDE QUALITÉ

Le littoral de la D.T.A. est un territoire composite et varié dont le caractère remarquable ne peut être appréhendé en un ensemble unique. Les différents secteurs qui le composent ont chacun leurs particularités en termes de paysages et de milieux. Ce sont ces éléments qui leur confèrent leur valeur patrimoniale :

- **Sur le littoral du Pays de Caux**, c'est le paysage de falaises qui domine et confère à cette région côtière son caractère de grand site naturel accentué par la faible urbanisation des espaces. Ponctuant le linéaire côtier, les valleuses constituent le second élément fort. Elles présentent un double visage, à la fois urbanisé et naturel :
 - urbanisé car elles ont été les lieux privilégiés, voire les seuls dans certains secteurs, de l'implantation des villes et des villages en bord de mer ;
 - naturel car leur relief encaissé et leur caractère boisé constituent presque un écrin pour l'urbanisation, allant même jusqu'à la cacher dans les perspectives de vues lointaines depuis le plateau.

❑ **Sur le littoral du Pays d’Auge**, la côte est assez escarpée et les villes alternent avec de grands sites naturels, les falaises des « Roches Noires » et celles des « Vaches Noires » en particulier.

Au contraire des falaises du Pays de Caux, qui constituent presque partout le trait de côte, celles du Pays d’Auge sont plus souvent éloignées du rivage. Cette situation a contribué à la formation de zones humides enfermées entre le pied des falaises et le cordon dunaire du trait de côte. Ces espaces de grande richesse écologique, la zone humide de Pennedepie par exemple, figurent parmi les éléments les plus remarquables du littoral du Pays d’Auge.

Les villes balnéaires de la Côte Fleurie constituent en elles-mêmes un des éléments caractéristiques de cette partie du littoral. Le caractère particulier des stations balnéaires normandes est dû à un ensemble de facteurs parmi lesquels :

- l’architecture de beaucoup de constructions, datant du second empire ou du début de ce siècle et/ou de style anglo-normand ;
- les rapports de la ville à la mer qui ont laissé la place à des espaces libres entre l’urbain et le rivage ;
- une relative anthropisation des plages qui trouve son expression avec les cabines de plages et les planchers, ou « planches », posés sur le sable.

❑ **Sur le littoral du Nord de Caen**, à l’ouest de Cabourg et sur la Côte de Nacre, l’urbanisation s’est développée de manière assez linéaire le long de la mer. Il ne subsiste que quelques rares coupures.

L’estuaire de l’Orne en constitue la principale, tant par l’interruption qu’il crée dans l’urbanisation littorale que dans les parcours routiers le long de la côte qui obligent l’usager à contourner l’estuaire pour le franchir au niveau de Bénouville. Cet estuaire, et plus précisément la partie est du fleuve, sont d’un grand intérêt paysager et écologique.

❑ **L’estuaire même de la Seine**. La principale particularité de l’estuaire de la Seine réside dans le contraste brutal entre des espaces naturels et des espaces très urbanisés et industrialisés qui se juxtaposent sans transition. C’est ainsi que l’espace estuarien est à la fois :

- d’un grand intérêt par la qualité de ses paysages et par la richesse de ses milieux ;
- stratégique pour l’économie nationale, par sa vocation portuaire, industrialio-portuaire et industrielle.

L’estuaire de la Seine constitue un milieu exceptionnel dont l’intérêt écologique est de première importance avec des biotopes diversifiés d’une grande richesse qui abritent des espèces floristiques et faunistiques rares.

- Les alluvions sableuses forment un ensemble dunaire unique sur le littoral haut normand et participent à l’équilibre écologique de l’ensemble estuarien. Les vasières, outre qu’elles constituent un lieu de haute productivité biologique, assurent une fonction épurative pour le fleuve par les piègeages de polluants dans les sédiments et le pouvoir épurateur de certains végétaux ;
- Les roselières, les vasières et les prairies humides participent à la richesse écologique et biologique de l’estuaire ;
- Les eaux saumâtres de l’estuaire, ainsi que le système alluvionnaire, génèrent une production importante de matières nutritives propice à la reproduction et au développement des poissons juvéniles, des crustacés et du benthos.

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Les pages qui précèdent sont ici synthétisées en treize paragraphes.

❑ La très bonne position géographique et nautique, comme l'importance des installations et le dynamisme des entreprises des ports de l'estuaire et de la baie de Seine sont des atouts essentiels pour l'économie nationale. Néanmoins, les positions concurrentielles des ports normands, au sein de l'Europe du nord-ouest, ne sont pas celles qu'elles pourraient et devraient être, et ce notamment pour trois raisons :

- leur arrière-pays le plus proche (Bassin Parisien et ouest français) est moins dense que celui des ports du Bénélux, d'où la nécessité de l'élargir en s'appuyant sur une meilleure desserte ferroviaire et fluviale,
- la compétitivité de la chaîne portuaire d'ensemble doit être améliorée ;
- la complémentarité entre les différents ports et les acteurs qui les animent est insuffisante.

❑ L'industrie, assise largement sur des établissements de grande taille, est très puissante, plus d'ailleurs par sa contribution en valeurs (ajoutée, du capital, des apports fiscaux) que par son poids en emplois. Elle est en bonne part concentrée dans quelques grandes plates-formes industrielles représentant tout à la fois un capital collectif précieux, des potentialités de développement futur et des enjeux forts de gestion des risques.

❑ L'activité portuaire et l'industrie sont aussi le support d'activités en fort développement relevant de la filière logistique. Les activités logistiques sont appelées à s'implanter particulièrement autour des grandes installations portuaires. Cependant, la demande logistique dépasse l'offre de terrains dans ces seuls secteurs, d'autant qu'il s'agit d'une activité très consommatrice d'espace. Il faut donc rechercher des implantations logistiques sur de grandes plates-formes bien desservies par les différents modes de transport terrestre et réparties sur l'ensemble du territoire de la DTA.

❑ Un autre relais de développement porteur d'emplois est constitué par le secteur du tourisme et des loisirs prenant des formes très différenciées, depuis les résidences secondaires jusqu'à la plaisance et les croisières. Son développement est une contribution à l'emploi mais aussi à l'enrichissement de l'image des régions normandes ; en même temps, sa valorisation oblige à une très attentive prise en considération du cadre naturel, paysager et urbain du territoire de la D.T.A.

❑ La croissance économique largement portuaire et industrielle qui a marqué pendant des décennies l'estuaire de la Seine a conduit à une dégradation préoccupante de l'environnement. Cette dégradation est particulièrement marquée là où les conflits développement/environnement ont été les plus intenses, à savoir l'estuaire de la Seine. Pourtant, les infrastructures environnementales qui subsistent constituent un patrimoine de première importance pour la reproduction des ressources halieutiques, l'accueil d'oiseaux migrateurs, le développement d'espèces d'intérêt national et international sur le plan faunistique et floristique.

❑ Au-delà du territoire estuarien lui-même, le diagnostic a mis en avant la dégradation du grand patrimoine naturel et paysager — bocages, zones humides, Val de Seine —

❑ Outre le fait qu'elle constitue une ressource économique importante pour le territoire, les enjeux du maintien de l'activité agricole dans des conditions économiques viables sont importants :

- enjeux liés au maintien d'une vie sociale et économique sur l'ensemble du territoire rural malgré le vieillissement de la population et la réduction du nombre d'actifs concernés
- enjeux liés à l'aménagement des espaces , au regard de la gestion des risques naturels, et des paysages.

- risques de déstructuration et de « dénaturation » du tissu des exploitations agricoles du fait de fortes pressions foncières.
- Les ressources naturelles justifient un diagnostic contrasté. Les sols sont en général d'excellente qualité agronomique, mais leur couverture végétale est en diminution sensible, ce qui contribue aux phénomènes de ruissellement et d'érosion hydrique. La ressource en eau est plutôt abondante mais la qualité va se dégradant, du fait de l'évolution des pratiques culturales et d'une organisation trop éclatée de la gestion de la ressource. L'air était historiquement de mauvaise qualité, en particulier dans le couloir de la Basse Seine. Les indicateurs de la qualité ont cependant évolué dans le bon sens depuis une quinzaine d'années, quoique les progrès semblent aujourd'hui plus difficiles à accentuer. Le potentiel énergétique éolien est sous-exploité.
- La spécialisation industrielle et portuaire de la basse Seine a conduit à une forte concentration des risques maritimes, portuaires, industriels et technologiques : notamment, le seul territoire du périmètre de la DTA entre l'amont de Rouen et le Havre compte 50 établissements classés SEVESO II. S'ajoutent les risques naturels, en particulier les coulées boueuses. La juxtaposition de ces multiples risques de nature et d'effets très différents pose la question d'une approche globale et transversale pour une meilleure prévention.
- Le potentiel de dynamique de métropolisation que représentent Caen, Le Havre et Rouen pourrait être plus et mieux valorisé. En particulier, les fonctions tertiaires d'entraînement apparaissent insuffisamment développées relativement à la taille de ces agglomérations et à leur vocation commune de devenir la métropole du nord ouest de la France et une grande porte d'échanges pour le négoce et la logistique à l'échelle internationale. Les trois grandes agglomérations normandes sont doublement victimes de services de transport insuffisamment performants : vis-à-vis de l'agglomération parisienne et de Roissy / Charles de Gaulle ; entre elles, en particulier entre Caen et les deux agglomérations de la Haute-Normandie.
- Les nombreuses agglomérations moyennes du territoire de la D.T.A. sont un atout précieux pour assurer l'accès aux services collectifs – administration générale, santé, éducation, commerces, culture-sports-loisirs –. Mais leur rôle comme relais de développement vers les territoires et pays qui les environnent est insuffisant, conséquence du manque de dynamique de métropolisation des trois grandes agglomérations normandes.
- L'offre foncière en zones d'activités économiques de grande taille et bien implantées auprès des installations portuaires est moins abondante qu'on ne le croit généralement et doit rester compétitive par rapport à celle des autres ports français et européens. Elle est aujourd'hui insuffisante pour répondre aux besoins que suscitera le développement de la grande logistique internationale.
- Le littoral et son proche arrière-pays sont le lieu d'enjeux variés et potentiellement contradictoires : des sites et des paysages naturels et urbains de grande qualité ; une activité portuaire et industrielle intense dans l'estuaire même de la Seine ; une fréquentation touristique importante ; liée à cette dernière, une forte pression urbaine, sous la forme de résidences secondaires, qui crée notamment des problèmes de fonctionnement urbain (déplacements, offre de logements pour les résidents permanents et pour les travailleurs saisonniers), dans la partie bas-normande du territoire de la DTA.

CHAPITRE 2 – LES OBJECTIFS DE LA D.T.A.

PRÉAMBULE

A/ DU SCHÉMA DE LA BASSE SEINE D'HIER À LA D.T.A. D'AUJOURD'HUI

Plus de 30 ans après l'approbation du Schéma d'Aménagement de la Basse Seine¹ qui mettait l'accent sur le développement industrialo-portuaire, la mise en place de structures d'accueil attractives pour les activités délocalisées depuis l'Ile-de-France et la création d'une ville nouvelle au Vaudreuil, une vision nationale renouvelée sur le territoire est nécessaire.

Renouvelée parce que les circonstances ont changé, au moins à un triple titre :

- Les dynamiques industrielles, portuaires et urbaines se sont relativement « découplées » :
 - Les grandes plates-formes industrielles sont arrivées à maturité depuis plus de 20 ans. Elles sont désormais plus des outils structurants pour l'économie nationale et régionale que pourvoyeuses d'emplois directs.
 - Les nouvelles opportunités pour l'activité portuaire sont dorénavant générées par les échanges de produits finis mis en conteneurs, et le gigantisme des navires porte-conteneurs des années 2000 a remplacé celui des vraquiers et des pétroliers des années 70. En perspective, on peut aussi tabler sur une croissance des échanges par cabotage à l'aide de petits navires mixtes ou feeders.
 - Les économies urbaines qui, pendant les 30 glorieuses se sont construites sur l'emploi industriel et portuaire, sont maintenant des économies fondées sur la communication, la culture et les compétences humaines.

- Les grands enjeux environnementaux et la fonctionnalité des espaces naturels qu'il convient de considérer comme des infrastructures, globalement absents des préoccupations de cette époque, sont aujourd'hui mieux compris et mobilisent l'esprit public, d'où :
 - une exigence de sauvegarde d'espaces présentant des caractéristiques environnementales fortes ;
 - la nécessité d'harmoniser le développement urbain et économique avec la préservation du patrimoine naturel ;
 - la volonté d'instaurer une véritable gestion globale et dynamique de l'environnement à l'échelle de l'estuaire.

- La prise de conscience collective des nouveaux niveaux de solidarité s'est renforcée :
 - solidarité en termes d'enjeux de croissance économique : promouvoir le développement de l'ensemble du territoire de la D.T.A. ;
 - solidarité résultant d'une exposition commune aux risques industriels, maritimes et portuaires, qui dépassent les limites administratives habituelles ;
 - solidarité « culturelle » et de projet entre les trois grandes métropoles régionales.

¹ En conseil ministériel restreint, le 9 décembre 1969.

B/ LES LIGNES DE FORCE D'UNE VISION RENOUVELÉE

Elles s'organisent autour de trois volontés :

□ Développer les avantages comparatifs dont jouit le territoire interrégional : portuaire, industriel, logistique et maritime

- Poursuivre l'effort d'équipement et accompagner l'évolution de l'appareil portuaire en développant les **activités associées** de services, de logistique et de loisirs (croisière, plaisance).
- Permettre l'adaptation et les mutations de l'appareil industriel régional.
- Favoriser la **compétitivité** des places portuaires normandes et permettre l'**élargissement de leur arrière-pays** par la mise en place de meilleures liaisons ferrées, routières et fluviales.
- Inciter à un meilleur fonctionnement d'ensemble des ports de la baie de Seine en **renforçant la coopération interportuaire**.

□ Garantir le maintien du patrimoine naturel et du potentiel agricole pour les générations futures et mieux prévenir les risques de toutes natures

- Maintenir la diversité biologique et les écosystèmes de l'estuaire de la Seine.
- Mettre en valeur les **paysages constitutifs de l'identité normande** : Pays de Caux, Val de Seine, Pays d'Auge, Lieuvin, littoraux de falaises et de plages en Baie de Seine.
- Passer d'une approche segmentée à une **approche globale** de la gestion des risques prenant en compte **toutes les composantes** (y compris sociologiques) et les interactions entre les différentes « familles » de risques.

□ Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire

- **Intensifier le développement des trois métropoles régionales.**
- **Renforcer l'armature des villes moyennes**, indispensables relais pour la redistribution des retombées de la croissance sur l'ensemble du territoire.
- Mettre en place les conditions du développement pour l'ensemble du territoire en assurant une **bonne accessibilité aux réseaux matériels** (passagers et marchandises) **et immatériels** (information) et la mise en œuvre **d'une politique publique volontariste pour le développement des filières logistiques régionales.**
- **Assurer un rééquilibrage économique** au bénéfice de la rive gauche de la Seine et de son arrière-pays.
- **Développer plus encore le secteur économique du tourisme et des loisirs** en mettant en valeur le patrimoine naturel, paysager et urbain du territoire de la DTA et en tirant parti des potentialités offertes par la proximité du littoral.

LES OBJECTIFS DE LA D.T.A.

Au regard du diagnostic, l'État met en avant trois objectifs qui sont exposés et déclinés dans les pages qui suivent.

OBJECTIF 1 : RENFORCER L'ENSEMBLE PORTUAIRE NORMAND DANS LE RESPECT DU PATRIMOINE ÉCOLOGIQUE DES ESTUAIRES

Ce premier grand objectif se décline en quatre lignes d'actions stratégiques :

- Poursuivre la politique d'équipement des ports.
- Développer la synergie entre les ports.
- Améliorer la desserte portuaire.
- Intensifier l'activité logistique sur les deux rives de la Seine.

1.1. POURSUIVRE LA POLITIQUE D'ÉQUIPEMENT DES PORTS

□ **Le port du Havre** : Il se développe sur deux sites : Le Havre proprement dit et Antifer à 20 km au Nord, spécialisé dans le trafic pétrolier.

En permettant la réalisation de nouveaux terminaux à conteneurs à l'extérieur de l'enceinte portuaire actuelle, le **projet « Port 2000 »** contribuera à pallier les désavantages du port du Havre, tenant à un trop faible niveau de massification des trafics dû à des infrastructures de dessertes terrestres insuffisantes, et surtout à des terminaux à conteneurs saturés et géographiquement dispersés.

Mais le projet « Port 2000 » se développe, pour partie, dans des espaces très sensibles et très fragiles. Il constitue donc également l'occasion de lancer un vaste programme visant à préserver et à restaurer les infrastructures naturelles et les fonctions écologiques essentielles de l'Estuaire et de la Baie de la Seine.

En outre, le port du Havre doit être en mesure de **poursuivre, à l'intérieur de l'enceinte portuaire actuelle, et le cas échéant dans le prolongement du grand canal maritime, sa politique d'équipement** pour les autres trafics (vracs solides et liquides, rouliers, etc.), ainsi que l'implantation de nouvelles industries « les pieds dans l'eau ».

□ **Le port de Rouen** : Il comprend quatre sites d'importances contrastées, tous desservis par la Seine : Rouen-amont, Port Jérôme, Honfleur et de manière plus marginale le site de Saint Wandrille/Le Trait.

Site de Rouen amont :

Sa position à l'intérieur des terres à 120 km de Paris permet à ce site portuaire d'acheminer les produits (vracs énergétiques, agro-alimentaires, marchandises diverses...) au plus proche des lieux de production et de consommation, minimisant ainsi le transport terrestre. Le maintien et **l'amélioration des infrastructures de transport**, notamment ferroviaires vers et à travers la région parisienne, sont nécessaires pour pérenniser ce rôle essentiel. De même, le maintien des conditions d'accès nautiques et leur adaptation aux évolutions du trafic maritime doivent être pris en compte dans le respect des contraintes environnementales.

Site de Port Jérôme

Ce site industriel et portuaire constitue un complexe pétrochimique de niveau européen à fort potentiel de développement grâce à d'importantes réserves foncières et une très bonne accessibilité multimodale. Des perspectives de développement dans le domaine du transport maritime à courte distance et de la logistique industrielle et portuaire s'offrent à lui.

Site de Honfleur

L'activité portuaire et industrielle induite par les quais en Seine joue un rôle déterminant dans les équilibres urbains et sociaux de Honfleur. Ce site qui bénéficie des qualités nautiques du chenal de Rouen, a vocation à poursuivre son développement sur les créneaux commerciaux et complémentaires des grands sites portuaires voisins, et peut jouer un rôle intéressant dans les développements du transport maritime à courte distance.

Le port intérieur, quant à lui, doit voir son activité maintenue, ce qui nécessite notamment qu'on lutte contre son envasement.

□ **Le port de Caen-Ouistreham.** Il comporte deux sites : Caen-amont et Ouistreham.

Le port de Caen-Ouistreham est un équipement structurant pour l'économie touristique et agricole de la Basse-Normandie. Le développement du port passe par la **modernisation de ses installations « amont »**, par l'**accroissement des capacités de son port « aval » (Ouistreham)**, et notamment l'extension en mer de ses terre-pleins. Fort de sa position actuelle sur le trafic transmanche, ce port doit jouer un rôle de premier plan pour le développement du cabotage.

□ **Le port de Fécamp** est positionné sur quelques segments de marché de marchandises en vrac ; le développement qu'il connaît depuis plusieurs années mérite d'être soutenu.

Fait donc partie intégrante de cet objectif la détermination des conditions, spatiales notamment, d'une compatibilité durable entre les développements portuaires et logistiques d'une part et d'autre part les mesures de protection, de gestion et de mise en valeur des espaces naturels et des ressources halieutiques.

Les actions concourant à la réalisation de cet objectif sont précisées au chapitre 3 « Orientations », section 1 et, s'agissant des impacts potentiels sur l'activité de la pêche, au chapitre 4 « Politiques d'accompagnement », section 4.

1.2. DÉVELOPPER LA SYNERGIE ENTRE LES PORTS

La nécessité pour les ports normands de travailler de plus en plus en réseau doit se traduire par l'engagement d'actions communes à mener, selon les cas, à l'échelle de la basse Seine ou à celle de l'ensemble de la baie de Seine :

- **gestion et entretien des accès nautiques**, déjà largement développés par le récent renforcement et la centralisation des moyens de dragage par grande façade maritime au niveau national (GIE – Dragages Ports),
- **meilleure prévention des risques liés au trafic maritime**,
- **actions conjointes** dans le domaine des dessertes et auprès des opérateurs de transports ferroviaires ou fluviaux, pour faire masse des trafics de chaque port et mieux desservir l'hinterland,
- **harmonisation de l'offre globale transmanche** pour améliorer la position concurrentielle des ports normands par rapport aux ports de la mer du Nord
- actions à **dominante promotionnelle** auprès des **organismes de croisières**,

Dans le chapitre 4 « Politiques d'accompagnement », section 1, sont précisées les actions contribuant à la réalisation de cet objectif.

1.3. AMÉLIORER LA DESSERTE PORTUAIRE

Comparés à la plupart des ports de la rangée nord ouest européenne, Le Havre, Rouen et Caen souffrent de la faiblesse des niveaux de services pour les modes ferré et fluvial, notamment pour les liaisons qui doivent traverser la région parisienne, par exemple vers l'est de la France, l'Allemagne et l'Europe centrale, vers le sud-est de la France et l'Italie ou vers le sud-ouest de la France et l'Espagne.

Le rééquilibrage des différents modes de transport terrestre, orientation majeure de la politique de l'État pour les années à venir, est une occasion d'améliorer la compétitivité des ports normands.

L'objectif est de permettre aux ports normands de s'affirmer comme porte d'entrée-sortie des trafics de marchandises de l'Europe du nord-ouest, notamment grâce à l'émergence d'un eurocorridor ouest-est.

Dans le chapitre 3 « Orientations de la D.T.A. », les actions correspondantes sont précisées en section 3.4.

1.4. INTENSIFIER LES ACTIVITÉS LOGISTIQUES SUR LES DEUX RIVES DE LA SEINE

La façade normande du Bassin Parisien doit appuyer une partie de son développement sur l'exploitation du potentiel logistique dont sa géographie et la croissance de ses installations portuaires l'ont et vont plus encore la doter. Toutes choses égales par ailleurs, il doit en aller du territoire de la D.T.A. de l'estuaire de la Seine comme il en va de la « Randstad » néerlandaise et de la région d'Anvers et Gand.

Cela requiert une action coordonnée de l'ensemble des collectivités et partenaires concernés selon quatre axes :

- Dynamiser et diversifier l'offre de services logistiques.
- Disposer d'une offre foncière de qualité pour permettre l'implantation d'activités logistiques.
- Mettre en œuvre des actions de formation afin que les entreprises disposent d'un personnel qualifié.
- Conforter la filière logistique par une politique ciblée en matière de recherche, de transfert de technologie et d'animation de la filière.

« Dans le chapitre 3 « orientations », en section 3.3., sont identifiés des sites stratégiques (sites de grande surface d'un seul tenant desservis de manière multimodale) qu'il convient de préserver pour qu'ils puissent accueillir des activités logistiques, sachant que leur aménagement relève prioritairement des collectivités territoriales ou des établissements publics (CCI notamment) concernés.

Dans le chapitre 4 « Politiques d'accompagnement », section 2, sont précisés les autres axes.

OBJECTIF 2 : PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE NATUREL ET LES PAYSAGES, PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES

Ce deuxième grand objectif se décline en quatre lignes d'action :

- Préserver les infrastructures naturelles et les ressources halieutiques de l'estuaire de la Seine.
- Mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie.
- Prévenir les risques naturels et technologiques.
- Mieux exploiter le potentiel énergétique éolien dans le respect des paysages.

2.1. PRÉSERVER LES INFRASTRUCTURES NATURELLES ET LES RESSOURCES HALIEUTIQUES DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Dès le milieu des années 90, l'État et les deux Conseils Régionaux prenaient conscience de la nécessité de développer un programme scientifique ambitieux sur l'estuaire, programme destiné à améliorer le niveau de connaissance général des milieux et des lois qui régissent son fonctionnement éminemment complexe.

Le programme Seine Aval 1 a été, de ce point de vue, un succès et a débouché sur une deuxième phase, le programme Seine Aval 2. C'est notamment dans le cadre de ce programme permanent d'études et de recherche qu'il convient d'apprécier les perspectives d'évolution spontanée des milieux estuariens et d'analyser les impacts des activités et des nouveaux équipements.

Le suivi des « nourriceries » de l'estuaire par l'IFREMER depuis 1997 a également permis une connaissance fine du fonctionnement halieutique de l'estuaire et de son rôle dans la reproduction des diverses espèces animales marines. D'autres études à thèmes, toxicologiques, halieutiques, ont permis de se faire une idée relativement précise du potentiel de la zone.

L'État entend que soient menées à bien, de manière concomitante et coordonnée, l'opération Port 2000 et la réhabilitation des fonctionnalités naturelles de l'estuaire de la Seine.

Il convient donc de pérenniser le programme de recherche sur les milieux estuariens et d'adopter une approche nouvelle fondée sur une gestion plus globale de l'estuaire.

Les éléments constitutifs essentiels de la réhabilitation des milieux estuariens sont :

- Le maintien pour l'essentiel des vasières intertidales en termes de surface, de qualité et d'accessibilité aux espèces, en particulier dans la partie nord de l'estuaire, la plus concernée par l'opération « Port 2000 ».
- La préservation des zones humides situées entre le pont de Tancarville et celui de Normandie qui implique des modes de mise en valeur adaptés, l'amélioration de la qualité des eaux qui requiert une concertation plus étroite avec les administrations et collectivités territoriales responsables de l'ensemble du bassin versant, notamment en Ile-de-France.
- L'évolution des activités de dragage générées par les dragages d'entretien des chenaux estuariens de Rouen (env. 4 Mm³/an) et du Havre, du nouveau chenal de Port 2000 (env. 2,4 Mm³/an), et des bassins du port départemental de Honfleur (env. 0,1 Mm³/an). L'attention se portera sur l'enlèvement, les lieux de dépôt et la prise en compte des différentes qualités des matières draguées, les possibilités de valorisation de ces matériaux et de

réduction des dragages à la source. Une excellente coordination sera nécessaire entre les ports en liaison avec l'Etat qui finance les dragages d'entretien des accès nautiques.

Les éléments essentiels d'une restauration de la ressource halieutique, de sa gestion raisonnée et de la revitalisation de l'activité de pêche passent en partie par les points précédents, mais aussi par:

- une approche statistique fine de l'activité et des apports,
- un aménagement concerté plus poussé des pêcheries et en particulier une augmentation de la sélectivité des techniques et leur diversification,
- sans doute également une amélioration de la première mise en marché des produits : l'augmentation de la valeur ajoutée unitaire de ces derniers permet indirectement d'améliorer la gestion de la ressource,
- une formation des hommes plus soucieuse de la promotion de la filière et de la gestion raisonnée de la ressource,
- un renouvellement de la flottille favorisant des outils plus sûrs et plus économes en énergie,
- une attention particulière aux problèmes que posent l'exploitation et l'extraction des granulats marins vis-à-vis de la ressource halieutique et de l'activité de pêche.

L'estuaire de la Seine a vocation à devenir exemplaire pour la conciliation entre développement économique et développement écologique ; exemplaire aux niveaux régional, national et international.

Les actions concourant à la démonstration de cette exemplarité sont précisées respectivement :

- Au chapitre 3 « Orientations », section 1, s'agissant de la délimitation des espaces respectivement à haute valeur écologique et haute valeur économique ; et section 4.2.1 pour les secteurs stratégiques des estuaires.
- Au chapitre 4 « Politiques d'accompagnement », section 3, s'agissant des modalités du plan de gestion globale de l'estuaire de la Seine, et section 4 quant au développement durable des ressources halieutiques.

2.2. METTRE EN VALEUR LES GRANDS ENSEMBLES NATURELS ET PAYSAGERS CARACTÉRISTIQUES DE LA NORMANDIE

Façonnées au fil de l'histoire par les sociétés rurales, les caractéristiques paysagères bien typées tant du Pays d'Auge, du Lieuvin que des boucles de Seine et du Pays de Caux participent de la notoriété et de l'attractivité du secteur. Elles sont l'un des atouts importants du développement économique et urbain ainsi que de l'économie touristique de l'arrière-pays. Elles dépendent pour une large part de l'activité agricole qui occupe le territoire.

Par ailleurs, la préservation des paysages contribuera fortement à mieux prévenir les phénomènes d'inondations et d'érosion des sols, ainsi qu'à préserver la ressource en eau et plus globalement la richesse écologique du territoire.

La préservation, voire la restauration, de ces éléments caractéristiques du paysage – patrimoines végétal (haies, bosquets, prairies, pommiers) et bâti – constituent donc une dimension importante des objectifs de la D.T.A.

À sa réalisation devront concourir :

- le maintien d'une activité agricole viable qui participe très largement au maintien et à l'entretien des paysages,
- la prise en compte de l'intégration paysagère dans les politiques de développement

économique et urbain.

La stratégie à mettre en œuvre comprend :

- des mesures prescriptives, développées au chapitre 3 « orientations » en sous-section 2.1. pour ce qui concerne les paysages des espaces naturels majeurs des boucles de Seine et en sous-section 2.2. pour ce qui concerne le pays d'Auge, le Lieuvin et le pays de Caux ,
- des mesures permettant de participer à l'entretien et à la gestion du patrimoine végétal, développées en section 6 du chapitre 4 « politiques d'accompagnement ».

2.3. PRÉVENIR LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Le territoire de la D.T.A. est, plus que d'autres, exposé aux risques : ils vont du risque industriel au risque de trafic maritime, en passant par les risques hydrologiques, les risques d'effondrements (marnières, éboulements des falaises ...) ou des risques dus à l'érosion du trait de côte et d'inondation par la mer.

La prise en compte des risques passe par la réduction du risque à la source, la mise en œuvre de dispositifs de sécurité et la maîtrise de l'urbanisation.

Par ailleurs, la diversité des risques entraîne une complexité dans la gestion des procédures et démarches de prévention, de gestion et d'intervention.

L'approche traditionnelle des risques (approche technique, par type de risque), si elle reste nécessaire, n'est pas toujours suffisante. Une meilleure prévention des risques passe par une politique nouvelle de gestion globale, fondée sur :

- une approche territoriale prenant en considération l'ensemble des risques présents sur telle ou telle partie du territoire, alliant les cultures technique, sociologique et économique et tenant compte de la probabilité des différents scénarios d'accident imaginables et des conséquences de chacun de ces scénarios,
- le développement, à échelle interrégionale, d'une capacité collective de recherche, d'ingénierie opérationnelle, de management public et privé du risque et d'animation d'un débat public entre acteurs institutionnels, experts, opérateurs économiques et population.
La création d'un Institut européen de gestion dynamique des risques à Honfleur, en partenariat entre les Régions et l'Etat, incarne cette approche innovante.

Dans le chapitre 3 « Orientations » sous-section 3.5. sont identifiés les espaces concernés par l'orientation relative aux risques technologiques.

Dans le chapitre 4 « Politiques d'accompagnement », section 7, sont détaillés les aspects de mise en œuvre de ce volet de l'objectif 2.

2.4. MIEUX EXPLOITER LE POTENTIEL ÉNERGÉTIQUE ÉOLIEN DANS LE RESPECT DES PAYSAGES

Les régions normandes fortes productrices d'énergie électrique notamment nucléaire se doivent de participer à l'objectif de diversification des ressources énoncé dans le schéma de service collectif de l'énergie, notamment grâce à l'éolien. Les impacts environnementaux et la sensibilité des populations locales vis-à-vis de l'implantation d'éoliennes doivent être soigneusement pris en compte.

Le schéma de service de l'énergie prévoit que les commissions régionales de l'aménagement du territoire (CRADT) seront chargées d'élaborer et mettre en œuvre le volet régional du schéma.

Le chapitre 4 « politiques d'accompagnement », section 5, propose une méthode de travail pour mettre en œuvre cet objectif.

OBJECTIF 3 : RENFORCER LES DYNAMIQUES DE DÉVELOPPEMENT DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIRE

Ce troisième grand objectif se déploie selon cinq lignes d'action :

- Renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois grandes agglomérations.
- Conforter l'armature des agglomérations moyennes.
- Organiser le développement dans les secteurs littoraux et proches du littoral.
- Ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain.
- Améliorer les échanges et les déplacements de personnes.

3.1. RENFORCER LES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES DANS LES TROIS GRANDES AGGLOMÉRATIONS

L'État entend contribuer à édifier, en coopération avec toutes les parties concernées et en particulier les collectivités territoriales un pôle normand de fonctions tertiaires d'entraînement aidant ainsi la constitution de la métropole du nord ouest du Bassin Parisien. Ce pôle, dans l'ensemble que forment les trois agglomérations, fondera son développement sur les spécificités de chacune d'entre elles, et ce dans le cadre d'un fonctionnement en réseau.

Dans ce cadre, trois actions prioritaires sont retenues :

- Soutenir le pôle universitaire normand, prioritairement dans les domaines qui peuvent constituer un pôle d'excellence autour de l'économie maritime, sans pour autant négliger les domaines où les trois universités ont déjà montré leur savoir-faire comme la chimie fine orientée vers le médicament ou l'énergie et les moteurs.
- Définir les mesures d'incitation favorisant l'implantation de fonctions tertiaires d'entraînement notamment de celles de ces fonctions qui relèvent du secteur privé.
- Améliorer les dessertes terrestres dont la médiocrité handicape actuellement les grandes agglomérations normandes.

Les mesures correspondantes sont précisées au chapitre 4 « Politiques d'accompagnement », section 8.

Par ailleurs, dans le chapitre 3 « Orientations », section 3.1., le caractère prioritaire de l'action publique, s'agissant des services tertiaires d'entraînement, est reconnu pour les trois agglomérations en question.

3.2. CONFORTER L'ARMATURE DES AGGLOMÉRATIONS MOYENNES

Le développement à la fois plus ambitieux et plus harmonieux de l'ensemble du territoire de la D.T.A. requiert un rôle plus actif et plus ouvert sur leur territoire pour les agglomérations correspondantes:

- **Lisieux** (dotée de deux départements d'IUT et de deux sections de techniciens supérieurs) et **Pont-l'Évêque** vis-à-vis du Pays d'Auge ;
- **Ouistreham** vis à vis du nord de l'agglomération caennaise et de la Côte de Nacre

- **Deauville-Trouville et Cabourg-Houlgate** vis-à-vis du littoral bas-normand et de son proche arrière-pays ;
- **Honfleur** , au débouché du pont de Normandie ;
- **Bernay** (avec une section de techniciens supérieurs), **Pont-Audemer** et **Brionne** vis-à-vis du Lieuvin ;
- **Yvetot et Fécamp** (avec au total trois sections de techniciens supérieurs) vis-à-vis du Pays de Caux ;
- **Bolbec et Lillebonne** (avec une section de techniciens supérieurs) vis-à-vis du Pays de Caux et de la vallée du Commerce.

Cette diffusion plus harmonieuse du développement suppose la satisfaction de plusieurs conditions :

- un développement plus vif des trois grandes agglomérations normandes, dans l'esprit de ce qui est écrit au paragraphe précédent, et une complémentarité du développement plus qu'une concurrence interne ;
- une très bonne accessibilité, tant par les réseaux classiques, routiers et ferroviaires, que par les réseaux de transport des informations (accès au haut débit, boucles locales radio ou ADSL), les réseaux à hauts débits permettant d'offrir sur l'ensemble du territoire, un éventail complet de services de communication modernes et performants ;
- un développement urbain plus concentré sur les agglomérations moyennes qui peuvent être fragilisées par une trop grande dispersion sur le territoire des zones d'activités économiques et des zones résidentielles et parfois par le défaut de renouvellement de l'offre résidentielle des communes-centres ;
- l'implantation de structures d'animation et de développement et la mise en place de formules incitatives d'accueil des entreprises (immobilier, services, etc.).

La mise en œuvre de cet objectif s'appuie sur :

- au chapitre 3 « Orientations », sous-section 3.2, la reconnaissance de l'armature urbaine avec le rôle spécifique dévolu aux villes moyennes ;
- au chapitre 4 « Politiques d'accompagnement », section 9, ce qui relève des pouvoirs publics s'agissant notamment du développement et de la diffusion de l'utilisation des technologies de l'information et de la communication.

3.3. ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT ET MÉNAGER L'ESPACE DANS LES SECTEURS LITTORAUX ET PROCHES DU LITTORAL

Le développement équilibré et durable qui doit conforter le positionnement particulier du littoral ne peut être conçu sans promouvoir simultanément des politiques de valorisation et de gestion des espaces. Quatre lignes d'action doivent concourir à la mise en œuvre de cet objectif :

- la protection ou la préservation des espaces, des paysages et des milieux qui fondent la qualité du littoral et qui lui confèrent sa valeur patrimoniale, naturelle et culturelle ;
- le maintien et le développement de la fonction touristique et balnéaire du littoral en y améliorant les conditions d'accueil et en y valorisant ce qui fonde cette qualité ;
- la maîtrise de l'urbanisation du littoral proprement dit et l'organisation du développement des espaces de l'arrière-pays proche du littoral calvadosien qui prend en compte l'attractivité grandissante du littoral ;

- le maintien et le développement des activités en confortant la place fondamentale de l'estuaire dans l'organisation économique du territoire, non seulement à l'échelle régionale mais aussi, et avant tout, à l'échelle nationale.

La mise en œuvre de cet objectif s'appuie sur les orientations exposées au chapitre 3 « Orientations de la D.T.A. », en particulier en section 4 pour les orientations concernant le littoral et les modalités d'application de la loi littoral.

3.4. MÉNAGER L'ESPACE EN PROMOUVANT DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT TOURNÉES VERS LE RENOUVELLEMENT URBAIN

La D.T.A. entend organiser le développement des trois grandes aires urbaines selon les principes suivants :

- **confirmer et amplifier la dynamique de renouvellement urbain déjà à l'œuvre** dans les agglomérations : restructuration des grands quartiers d'habitat social, valorisation des friches urbaines (industrielles, portuaires, ferroviaires, etc.) et reconquête des espaces intermédiaires villes-ports ;
- **organiser un développement polycentrique** en confortant les équilibres habitat emploi des pôles périphériques, en construisant de nouvelles centralités urbaines dans les espaces à fort potentiel de développement et en corrigeant les effets d'une trop grande spécialité fonctionnelle des espaces en développement ;
- **maîtriser les déplacements internes aux aires urbaines** en coordonnant les politiques de développement urbain et de déplacements. Il convient d'implanter les activités économiques et les centres commerciaux et de loisir en fonction des besoins de déplacement qu'ils génèrent, ainsi que de privilégier un développement urbain mieux couplé avec celui du réseau des infrastructures de transport en commun.

La mise en œuvre de cet objectif s'appuiera :

- d'une part, sur des orientations – chapitre 3 « Orientations », sous-section 3.1. – relatives aux trois grandes agglomérations ;
- d'autre part, sur des recommandations – au chapitre 4 « Politiques d'accompagnement », en sections 10 et 11 –.

3.5. AMÉLIORER LES ÉCHANGES ET LES DÉPLACEMENTS DE PERSONNES

Un aménagement efficace, équilibré et durable du territoire de la D.T.A. exige l'amélioration des liaisons et des échanges à une triple échelle :

- celle des liaisons entre le territoire de la D.T.A. et les territoires environnants ;
- celle des liaisons internes au territoire de la D.T.A., en particulier entre les trois grandes agglomérations qui le structurent ;
- celle des déplacements au sein des aires urbaines.

Sont visés une meilleure qualité des relations tous modes mais aussi un meilleur équilibre entre les modes afin :

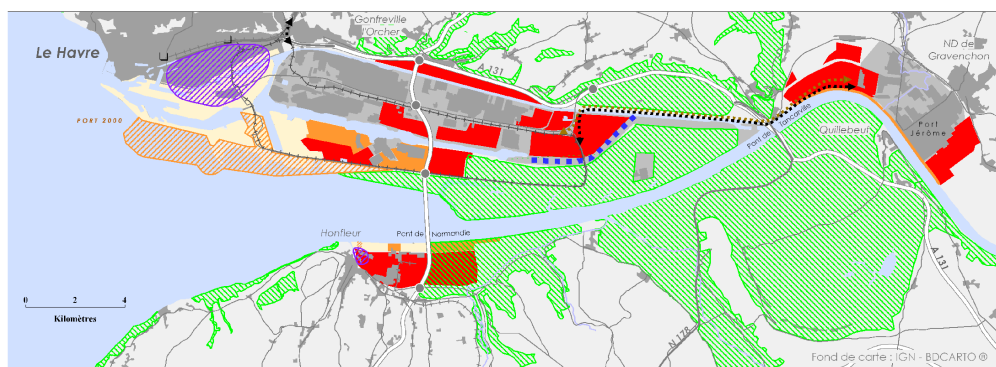
- d'améliorer les conditions du développement économique ;
- d'augmenter le niveau de service pour réduire les inégalités sociales et spatiales ;
- de mieux protéger l'environnement (bruit et gaz à effet de serre) en donnant une plus grande place au transport ferroviaire de voyageurs.

**CHAPITRE 2 –
LES OBJECTIFS DE LA D.T.A.**

L'ensemble des actions concourant à la réalisation de ce double objectif d'amélioration des échanges aux différentes échelles et de nouvelle répartition modale sont énoncées au chapitre 3 « Orientations de la D.T.A. » en sous-section 3.4.

CHAPITRE 3 – LES ORIENTATIONS DE LA D.T.A.

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE
L'ESTUAIRE AVAL DE LA SEINE : Orientations d'aménagement et de protection



| ESPACES URBANISÉS | ESPACES NATURELS À PROTÉGER | ESPACES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE | INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTANTES | INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PROJETS (tracés à préciser) |
|--|---|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ESPACE URBAIN ET RÉSERVÉ À L'EXTENSION D'ACTIVITÉS SUR PLACE ACTIVITÉS PORTUAIRES ESPACE D'ÉCOMPOSITION URBAIN (indiqué sur la carte générale) | <ul style="list-style-type: none"> ESPACES NATURELS MAJEURS COMPRENANT LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES DU LITTORAL EXTENSION POSSIBLE DE LA ZONE PORTUAIRE ET D'ACTIVITÉS SUR L'ESTUAIRE À LA DISPOSITION DU CONSEIL D'ÉTAT SUR LE POUVOIR EN CAS D'ADOPCIÓN CONCORDANTE AVEC LE C.A.A. DE HAUTE-NORMANDIE LE 15 MARS 2004 (ARTICLE 5) ESPACES NATURELS MAJEURS COMPRENANT LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES DU LITTORAL DANS L'ATTENTE DE CETTE DÉCISION. | <ul style="list-style-type: none"> ACTIVITÉS PORTUAIRES ET PARAPORTUAIRES (EXTENSION D'ICI LE PORT 2000) GRANDS ESPACES RÉSERVÉS À L'ACCÈS D'ACTIVITÉS | <ul style="list-style-type: none"> AUTOROUTES ET EC-HANGES ROUTES NATIONALES ALRES ROUTES RÉSEAU FERRE ET CARS DE VOYAGEURS INFRASTRUCTURES NAVIGABLES (Seine, canal de Tancarville, grand canal du Havre) | <ul style="list-style-type: none"> PROLONGEMENT DU GRAND CANAL DU HAVRE LIASONS FERREES À CRÉER LIASON PIPELINE À CRÉER |

Cartographie DRE de Haute-Normandie - Mars 2004

100 Ha ou 1 km²

(Pour plus de détails voir carte grand format hors texte)

PRÉAMBULE

Le chapitre 3 regroupe 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.

Ces éléments d'opposabilité constituent le contenu tout à la fois obligatoire et prescriptif de toute D.T.A.¹. Ils regroupent les éléments visés à l'article L 111-1-1 du code de l'urbanisme, à savoir :

- les objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages ;
- les orientations fondamentales de l'État quant à l'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ;
- les précisions des modalités d'application des dispositions particulières aux zones de littoral (et de montagne).

La D.T.A. de l'estuaire de la Seine agrège cet ensemble sous le nom d'*Orientations* ; elles sont associées à des cartes qui seront citées dans la rédaction du chapitre 3.

L'application du principe de compatibilité. des documents locaux d'urbanisme avec les orientations de la D.T.A nécessite une lecture combinée du présent chapitre et des documents cartographiques.

Les *orientations* se répartissent en quatre sous-ensembles :

- orientations relatives aux espaces stratégiques,
- orientations relatives aux espaces naturels et paysagers,
- orientations relatives à l'armature urbaine et à l'aménagement,
- orientations relatives au littoral et modalités d'application de la loi littoral.

1 – ORIENTATIONS RELATIVES AUX ESPACES STRATÉGIQUES

1.1. L'ESTUAIRE AVAL DE LA SEINE

□ Caractéristiques des espaces concernés

La présente orientation concerne la seule plaine alluviale, c'est-à-dire l'ensemble géographique où les conflits potentiels entre, d'une part, fonctions portuaires, industrielles et logistiques, activités agricoles et halieutiques, présence humaine du fait des zones urbaines traditionnelles et des activités professionnelles et, d'autre part, protection-valorisation des fonctionnalités écologiques sont à leur maximum d'intensité. Le territoire correspondant est délimité à l'est par Port-Jérôme, à l'ouest par la ligne reliant le cap de la Hève à Villerville, au nord par l'A131 et au sud par la ligne joignant Villerville aux limites sud du marais Vernier. Il fait l'objet de la carte jointe intitulée « l'estuaire aval de la Seine : orientations d'aménagement et de protection ».

¹ À la différence des politiques d'accompagnement regroupées au chapitre 4.

□ Identification des espaces considérés

Au sein de ce territoire sont reconnues trois grandes catégories d'espaces :

- **Les espaces déjà construits et occupés** : espaces urbains, portuaires et industriels (ils figurent en gris et en jaune clair sur la carte). Ils comprennent des espaces interstitiels non construits, qu'il s'agisse d'espaces grevés de servitudes ou de réserves foncières destinées à une extension d'activités sur place.

Les grands enjeux en termes d'aménagement de ces espaces sont :

- tirer le meilleur parti des équipements structurants (portuaires et industriels) pour y permettre le développement des activités et leurs nécessaires mutations ;
 - organiser la cohabitation fonctionnelle, qu'il s'agisse du cadre de vie (interface ville-port et industrie), mais surtout de la maîtrise de l'exposition au risque des résidents ou des actifs travaillant dans ces espaces ;
 - assurer la reconversion des espaces qui pourraient être progressivement délaissés du fait du déplacement des activités portuaires traditionnelles vers les nouveaux terminaux et nouvelles plates-formes logistiques.
- **Les espaces naturels permettant de pérenniser et de renforcer les équilibres fonctionnels** et patrimoniaux correspondant aux espaces naturels majeurs tels que définis à l'orientation 2.1 (en vert foncé sur la carte) et classés par ailleurs en espaces naturels remarquables au titre de la loi littoral (cf section 4), et au coteau formant belvédère au-dessus de Honfleur.
 - Les **espaces réservés au développement économique** pouvant être affectés soit aux extensions portuaires et aux activités para-portuaires, soit à l'accueil d'activités industrielles, logistiques ou tertiaires (respectivement en orange et en rouge sur la carte selon les orientations qui les régissent : cf. infra).

Les grands enjeux en termes d'aménagement sont :

- valoriser au mieux la fonction de ces espaces qui sont hautement stratégiques pour le développement économique de la basse Seine, du bassin parisien et du territoire national : s'agissant d'une ressource rare, sa mobilisation doit se faire dans le cadre d'une politique d'aménagement globale à échelle du grand estuaire (cf. infra) ;
- organiser une cohabitation efficace entre activités industrielles et activités logistiques pour optimiser la ressource foncière ;
- intégrer, lors de leur ouverture à l'urbanisation, dans un véritable projet de recomposition et d'intégration urbaine les espaces parcellisés déjà construits situés à l'ouest du pont de Normandie sur la plaine alluviale de Honfleur destinés notamment à des activités à vocation technologique.

Sont aussi reportés sur la carte au 1/100 000ème les tracés, qui restent à préciser, des infrastructures majeures qui seront nécessaires au développement des activités portuaires et industrielles :

- le nouvel avant port du Havre (Port 2000) et les nouveaux terminaux portuaires associés,
- le prolongement du grand canal du Havre,
- les liaisons ferrées à créer,
- les liaisons d'oléoducs à créer en complément des liaisons existantes entre Port-Jérôme et Le Havre.

Ne sont pas représentées sur la carte les infrastructures nécessitées par la desserte rapprochée des nouvelles installations portuaires prévues, pas plus que les autres équipements portuaires envisagés.

□ L'orientation

On distingue ci-dessous l'orientation selon qu'il s'agit des espaces urbanisés, des espaces naturels majeurs ou des espaces de développement économique.

A / Orientation relative aux espaces urbanisés :

Dans ces espaces, il y a lieu de tenir compte des risques industriels présents, en appliquant l'orientation définie en sous-section 3.5.

B/ Orientation relative aux espaces naturels majeurs :

Au-delà de ce qui est stipulé à l'orientation 2.1. ci-après et qui vaut dans la plaine alluviale comme ailleurs, une précision est nécessaire s'agissant du secteur d'activités économiques existant enclavé dans la réserve naturelle en rive nord de la Seine.

Si ces activités cessent leur exploitation, les terrains d'assiette correspondants seront intégrés aux espaces d'intérêt naturel et paysager majeur après dépollution des sites correspondants.

Par ailleurs, le coteau formant belvédère au-dessus de Honfleur mérite qu'en soit conservées les caractéristiques paysagères. Les éléments caractéristiques de ce paysage particulier devront être protégés.

C/ Orientation relative aux espaces réservés au développement :

On distingue ci-dessous les espaces dédiés respectivement aux activités et installations portuaires, aux activités industrialo-portuaires et logistiques et à la recomposition urbaine.

C1/ Les espaces pour le développement des activités portuaires et para-portuaires (jaune et orange et orange hachuré sur la carte)

Dans la partie nord de l'estuaire de la Seine, il s'agit des espaces destinés à améliorer le positionnement concurrentiel du port du Havre et de la façade maritime française sur la Manche. Cet objectif d'intérêt local, régional et national requiert notamment la réalisation d'un nouvel avant port destiné à accueillir les nouveaux terminaux portuaires et la poursuite du programme d'équipements à l'amont des écluses, le long du grand canal maritime.

Dans la partie sud, le programme d'équipements portuaires et d'installations para-portuaires associées (c'est-à-dire d'activités d'entreposage, de manutention, etc. qui doivent être organisées à proximité immédiate des quais) est appelé à se poursuivre le long du fleuve, en priorité à l'ouest du pont de Normandie dans un souci d'économie d'espace. Toutefois, la réalisation de nouveaux équipements à l'Est du pont reste permise si les terrains à l'ouest ne répondent pas de manière satisfaisante aux besoins (sous réserve de la décision du Conseil d'Etat sur le pourvoi en cassation concernant l'arrêt de la CAA de Nantes du 1^{er} mars 2005. Dans l'attente de cette décision, le secteur est qualifié en « espaces naturels majeurs comprenant les espaces naturels remarquables du littoral » et fait l'objet d'une représentation particulière (jaune, orange et vert hachuré) sur la carte.

C2/ Les espaces destinés à l'accueil des activités industrialo-portuaires et logistiques (en rouge sur la carte) concernent :

- rive droite, les activités industrialo-portuaires en lien avec les filières présentes, ou tirant parti des grands équipements ou des services portuaires actuels ou futurs, en particulier Port 2000 et le prolongement du grand canal du Havre. Toutefois, la bande de terrain comprise entre le

canal de Tancarville et l'autoroute A131 pourra accueillir tous types d'activités ; leur implantation devra s'inscrire dans le cadre d'un projet urbain et paysager destiné à mettre en valeur l'entrée de l'agglomération havraise et la perception de la zone industrialo-portuaire, et tenant compte des tissus urbains proches et des caractéristiques environnementales du site ;

- le développement des fonctions logistiques qui ont vocation à tirer parti, rive droite et rive gauche, de la proximité des terminaux portuaires et des sites industriels, ainsi que de l'effet d'échelle ;
- rive gauche, des programmes mixtes d'activités économiques, combinant fonctions tertiaires, filières liées au port de Honfleur, et fonctions logistiques créées par le complexe portuaire et industriel, dans le cadre d'un projet urbain et paysager destiné à conférer une forte attractivité à ces espaces.

Dans ces espaces de développement économique, le développement des activités se fera en fonction des dispositions de la loi littoral inscrites dans l'article L 146.4 du code de l'urbanisme, c'est-à-dire soit en continuité de celles déjà installées, soit en ensembles nouveaux intégrés à l'environnement. Ce principe pourra toutefois être adapté pour des raisons tenant à l'organisation de l'implantation des activités suivant leur nature, la prise en compte des risques industriels ou la nécessité de trouver des terrains de grande dimension.

Les aménagements correspondant à ce développement économique devront être réalisés dans le souci de garantir une bonne inscription dans un environnement naturel et paysager de qualité, perceptible depuis les reliefs du nord et du sud de la plaine alluviale comme depuis le parcours du pont de Normandie.

Par ailleurs, il est probable que les développements industriels et logistiques à attendre, sur les deux rives, de la réalisation de l'objectif 1 se déploieront sur un grand laps de temps. Dans ce contexte, la directive territoriale stipule que, dans un souci de gestion économe des terrains disponibles, ces espaces doivent être urbanisés en deux phases, si ceci permet de répondre de manière satisfaisante aux besoins rencontrés : en rive gauche, la première et la deuxième phases sont respectivement à l'ouest et à l'est du pont de Normandie, le développement à l'est du pont de Normandie est subordonné à la décision du Conseil d'Etat sur le pourvoi en cassation concernant l'arrêt de la CAA de Nantes du 1^{er} mars 2005. Dans l'attente de cette décision, le secteur est qualifié en « espaces naturels majeurs comprenant les espaces naturels remarquables du littoral » et fait l'objet d'une représentation particulière (jaune, orange et vert hachuré) sur la carte. En rive droite, la première phase se situe à l'ouest de la ligne formée par l'extrémité actuelle du grand canal du Havre et la route de l'ancien pont du Hode. Les terrains urbanisables en seconde phase doivent, en attente de leur ouverture à l'aménagement, faire l'objet d'une gestion environnementale adaptée à leur caractère spécifique, sans pour autant obérer un changement ultérieur d'affectation.

Pour ce qui concerne plus particulièrement la plaine alluviale du Havre, les espaces remarquables du littoral comportent une zone dépressionnaire humide dont l'alimentation hydraulique se fait notamment par des écoulements qui traversent le prolongement du grand canal du Havre et les zones urbanisables au nord ; par ailleurs cette zone humide, d'une sensibilité environnementale particulière, se prolonge sur une partie des espaces réservés à l'accueil d'activités à l'est de la voie ferrée.

Il en résulte que :

- l'aménagement des espaces de développement économique situés entre la limite de la réserve naturelle, la route industrielle et le canal de Tancarville est conditionné par la réalisation préalable d'études permettant de :
 - prendre en compte les impacts sur les écoulements hydrauliques et par voie de conséquence sur la protection et la gestion des milieux de la réserve naturelle contiguë, et d'établir les prescriptions techniques à imposer aux futurs aménagements ;
 - définir le tracé du prolongement du grand canal du Havre et les mesures environnementales associées à ce projet et au développement économique induit, le tout

étant traduit dans un projet d'intérêt général (PIG). Ce tracé constituera alors la nouvelle limite entre les espaces remarquables du littoral (au sud et à l'est) et les espaces à urbaniser (au nord et à l'ouest),

- par exception aux conditions ci-dessus, la partie de la zone de sensibilité environnementale particulière susvisée qui se situera à l'est de la voie ferrée et au nord et à l'ouest du prolongement du grand canal du Havre ne pourra être urbanisée qu'après réalisation de ce dernier.

C3/ Les espaces de recomposition urbaine.

Dans les espaces situés en interface des tissus urbains et des zones portuaires, il s'agit d'organiser la recomposition urbaine nécessaire à la requalification et à l'extension des quartiers et pôles urbains bénéficiant de l'attractivité et de la présence des ports, de leurs bassins et du patrimoine portuaire ; compte tenu de leur localisation, ces espaces sont destinés à accueillir un ensemble diversifié de fonctions : habitat, équipements publics ou privés, activités économiques.

Ces espaces sont localisés sur la carte des orientations d'aménagement et de protection de l'estuaire aval de la Seine par des rayures mauves.

1.2. LA VALLÉE DE L'ORNE À L'AVAL DE CAEN ET SON ESTUAIRE

□ Caractéristiques des espaces concernés

La basse vallée de l'Orne de Caen à son estuaire doit faire l'objet d'une recomposition globale des espaces portuaires et para-portuaires tout en préservant le maintien et la gestion des espaces naturels, et en permettant le traitement des interfaces portuaires et la mise en œuvre d'une opération d'aménagement de l'espace historique du pont de Bénouville.

Une telle recomposition de ce territoire s'analyse au travers de plusieurs séquences, depuis l'amont vers l'aval:

- dans l'agglomération caennaise intra muros, c'est-à-dire à l'amont du bassin d'Hérouville, un certain nombre d'installations portuaires ou industrielles qui occupent un espace à recomposer ;
- le site industrialo-portuaire de Blainville, qui comporte notamment le terminal portuaire polyvalent où sont traités aujourd'hui la grande majorité des trafics « amont » ;
- le terminal en partie désaffecté de Ranville, enclavé dans un important espace naturel et rural ;
- le port aval, où les fonctions portuaires, urbaines et les espaces naturels de l'estuaire sont fortement imbriqués.

Orientations

- Le **port intra muros** constitue une enclave dans l'agglomération caennaise d'environ 70 ha. Les activités portuaires traditionnelles à l'amont du bassin d'Hérouville sont appelées à y disparaître à court terme, pour, en tant que de besoin, se redéployer à l'aval. Il s'agira notamment d'organiser la fermeture du terminal et des installations charbonniers, dont l'activité est aujourd'hui incompatible avec les enjeux de recomposition urbaine de ce secteur.

La recomposition de cet espace urbain est soumise à deux types de contraintes fortes :

- la présence d'un dépôt pétrolier qui crée un risque industriel important vis-à-vis de son environnement urbain et vis-à-vis du viaduc routier de Calix,

- le risque d'inondation ; les travaux en cours de réalisation ont pour objectif de réduire de manière conséquente les effets des crues.

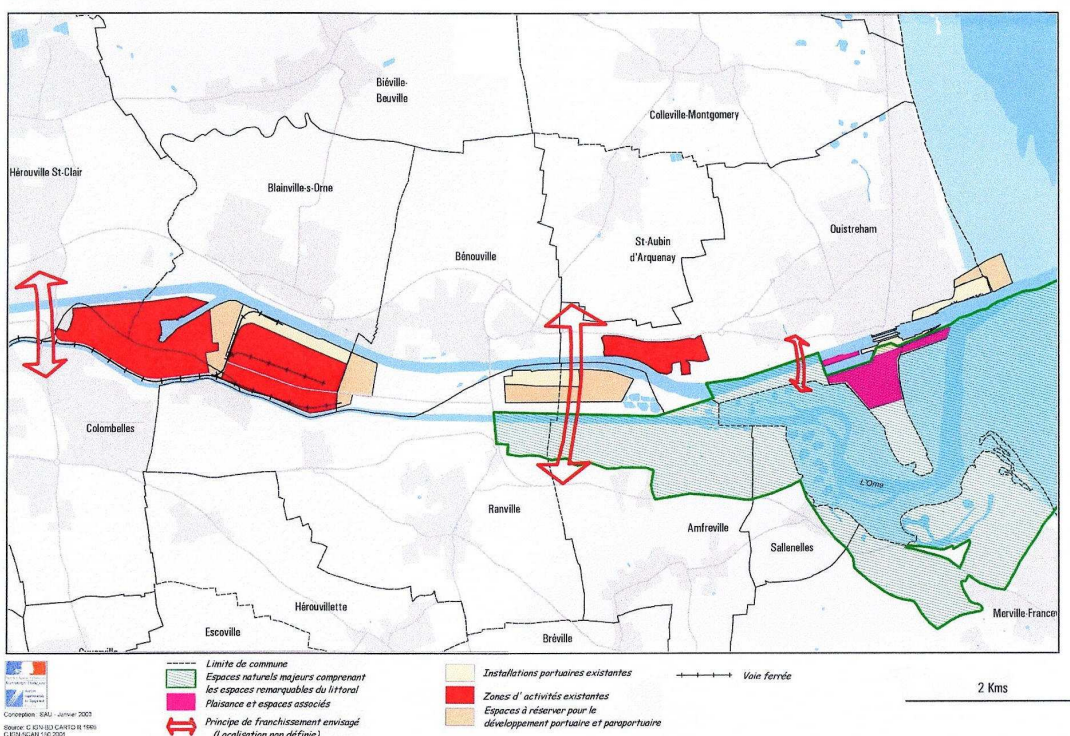
Ces différents éléments (cessation progressive d'activités portuaires et industrielles traditionnelles, forte exposition à des risques de diverses natures) militent pour que la recomposition urbaine de ce secteur soit conduite dans le cadre d'un projet global, sous une stricte maîtrise publique des emprises foncières et du processus d'aménagement.

Le projet urbain à cet endroit devra tirer au maximum parti du caractère central de cet espace, ce qui passe notamment par une accessibilité optimisée pour les différents modes de transport urbain.

- Du **site industrialo-portuaire au port aval** sont reportés sur la carte intitulée «PORT-CAEN-OUISTREHAM PARTIE AVAL, orientations d'aménagement de la basse vallée de l'Orne» :
 - les espaces qui sont actuellement occupés par les activités portuaires ou industrielles ;
 - les espaces réservés au développement de ces activités, notamment ceux qui sont destinés à l'extension de capacité du terminal polyvalent de Blainville et ceux destinés au développement d'activités industrialo-portuaires à Ranville ;
 - les espaces naturels ou agricoles dont la vocation devra être confortée par des moyens de gestion appropriés.

PORT CAEN-OUISTREHAM PARTIE AVAL

Orientations d'aménagement de la basse vallée de l'Orne



(Pour plus de détails voir carte grand format hors texte)

En outre, il conviendra de clarifier et de mettre en oeuvre au droit du pont de Bénouville des dispositions relatives à l'aménagement paysager et à la gestion des espaces dans l'environnement immédiat du pont mobile et du site historique.

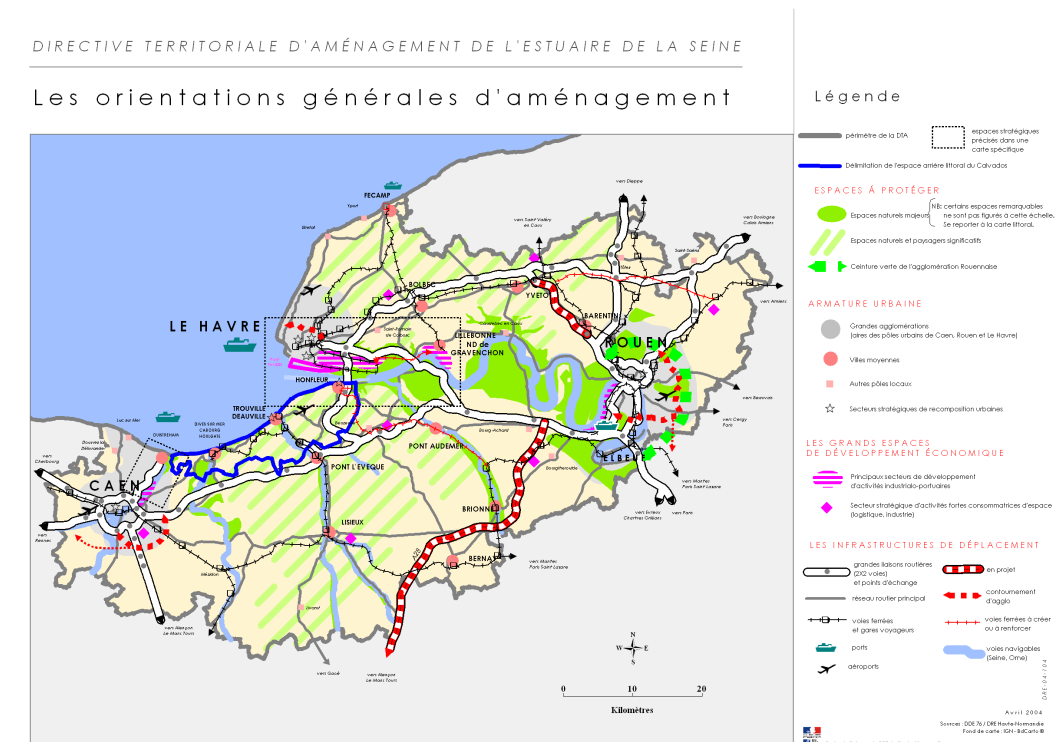
L'accessibilité depuis les grands réseaux (route, fer, réseau de transport de l'information) devra être améliorée.

Enfin de nouveaux franchissements de l'Orne sont nécessaires à terme, qu'il s'agisse de remplacer tel ou tel ouvrage mobile, ou de réaliser un nouvel axe de transit au nord de l'agglomération caennaise.

- **Compte tenu des enjeux particuliers concernant le port aval**, son avenir exige plus spécifiquement la mise en œuvre des points suivants :
 - **le terminal aval** : l'extension du terminal aval doit permettre de faire face aux enjeux du développement du transmanche et du transport maritime à courte distance. Le dessin du terre-plein étendu sera choisi pour réduire son effet sur le transit des sédiments, et assurer la meilleure insertion possible dans l'espace urbain et les espaces de loisirs ;
 - **l'avant-port** : le choix est fait de privilégier le développement des capacités d'accueil de la plaisance à l'amont plus qu'à l'aval. C'est pourquoi les extensions envisagées de l'actuel avant port doivent avant tout permettre de régler les conflits d'usage (pêche, plaisance, tourisme,...) et de faciliter le franchissement des écluses pour la plaisance ;
 - **l'extension des capacités d'accueil de la plaisance à l'amont** (dans la perspective d'un doublement de capacité) doit s'envisager dans le cadre de l'extension du bassin de plaisance et d'un projet de plate-forme de service à terre, pour développer la valeur ajoutée locale. Toutes dispositions devront être prises au préalable pour évaluer l'impact de ce projet sur le fonctionnement des espaces naturels, et déterminer les mesures compensatoires et de gestion à envisager ;
 - **le projet urbain** devra articuler toutes ces fonctions, en assurant à la fois la résolution des difficultés fonctionnelles (circulation notamment) et les transitions urbaines construites entre rive droite et rive gauche du canal et à l'interface de l'accès au terminal.
 - comme le montre la carte des orientations d'aménagement de la basse vallée de l'Orne, ce programme s'inscrit à l'intérieur de l'espace naturel majeur constitué par la zone de protection spéciale (ZPS) ; il devra tenir compte des contraintes correspondantes, notamment en intégrant les mesures utiles à la compensation des impacts sur l'environnement.

2 – ORIENTATIONS RELATIVES AUX ESPACES NATURELS ET PAYSAGERS

L'objectif 2 vise notamment à préserver et mettre en valeur, sur l'ensemble du territoire de la D.T.A., le patrimoine paysager et environnemental pour garantir l'attractivité du territoire et assurer le bon fonctionnement des grands écosystèmes.



(Pour plus de détails voir carte grand format hors texte)

2.1. LES ESPACES NATURELS MAJEURS

□ Caractéristiques des espaces concernés

La présente orientation traite spécifiquement des **espaces naturels majeurs**, ceux dont la contribution à la diversité biologique est très élevée. Il s'agit :

- d'abord des lits fluviaux et de leurs zones humides associées, occupées généralement par des roselières, tourbières, marais, prairies humides et zones naturelles d'expansion des crues,
- ensuite des très grands éléments de paysages structurants associés aux lits fluviaux, en particulier les rebords des coteaux calcaires de la Seine, généralement couronnés de forêts.

□ Identification des espaces considérés

Les espaces naturels considérés au titre de la présente orientation sont ceux qu'a identifiés le diagnostic – sous-sections 3.3.1. et 3.3.2. – :

- l'ensemble des parties naturelles du Val de Seine sur la totalité de son parcours avec ses zones humides associées comprenant notamment le Marais Vernier, la Risle maritime ;
- les lits fluviaux et les berges naturelles de la Risle, de la Touques et de l'Orne, y compris leurs estuaires et zones humides associées ;

- le lit fluvial, les berges naturelles et les marais de la Dives, y compris son estuaire. Cet espace correspond à la zone inondable par la Dives ;
- les espaces naturels du parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande ;
- les rebords du plateau calcaire dominant le Val de Seine et leurs couronnes forestières, particulièrement au droit de l'aire urbaine rouennaise.

Ces espaces sont localisés sur la carte des orientations générales d'aménagement à l'intérieur des secteurs représentés en vert foncé.

□ L'orientation

Les espaces naturels majeurs font l'objet d'une protection forte garantissant leurs fonctions écologiques et leurs qualités paysagères. Ils englobent les espaces naturels remarquables du littoral.

En dehors de ces derniers espaces qui ne peuvent faire l'objet d'une urbanisation, afin de préserver la qualité des paysages des espaces naturels majeurs, la construction sera préférentiellement localisée à l'intérieur de l'urbanisation existante ; à défaut, elle devra se faire par extension d'ampleur limitée en continuité de l'urbanisation existante.

En dehors de ces cas, les seules constructions admises seront les bâtiments nécessaires soit aux activités agricoles, soit à la valorisation touristique des espaces correspondants, ainsi que les constructions incompatibles avec le voisinage des espaces urbanisés. Pourra également être autorisée la reconversion du patrimoine existant à des fins résidentielles, touristiques, artisanales ou de service, éventuellement accompagnée d'extensions d'ampleur limitée et bien insérées dans l'environnement.

Le tracé des grandes infrastructures de transport et d'énergie devra éviter de traverser des espaces naturels majeurs, sauf si les études relatives à ces infrastructures démontrent la nécessité contraire. Dans ce cas, les modalités spécifiques d'adaptation des ouvrages correspondants devront être définies pour minimiser les impacts environnementaux et paysagers.

L'ouverture et l'exploitation de carrières autorisées dans le cadre des schémas départementaux seront possibles dans ces espaces, ainsi que les éventuelles plates-formes de stockage et de transbordement de matériaux en bord de Seine nécessaires à leur exploitation, sous réserve de la prise en compte des contraintes environnementales. Ces plates-formes devront rester de surface limitée; leur devenir à l'issue de l'exploitation de(s) la carrière(s) desservie(s) devra être déterminé avant réalisation par une démarche similaire à celle appliquée aux carrières elles-mêmes.

La réutilisation d'anciennes ballastières pour le stockage des sédiments de dragage ainsi que la réutilisation ou le réaménagement d'anciennes chambres de dépôt à terre sont aussi possibles dans les espaces naturels majeurs à condition que ces opérations ne mettent pas substantiellement en cause, ne serait-ce que localement, les fonctions écologiques et les qualités paysagères qui caractérisent ces espaces.

En tout état de cause, ces opérations devront respecter, sur son territoire, les dispositions de la charte et du plan du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande.

2.2. LES PAYSAGES CARACTÉRISTIQUES DES PAYS NORMANDS : PAYS DE CAUX, PAYS D'AUGE ET LIEUVIN.

□ Caractéristiques des espaces concernés

Le **Pays de Caux** se caractérise par un paysage ouvert d'agriculture intensive, marqué par les clos-masures¹ ; le **Pays d'Auge** et le **Lieuvin**, par un paysage fermé au relief prononcé et par un maillage de prairies permanentes ceinturées de haies.

Dans le Pays de Caux, la préservation des **clos-masures** peut suffire à maintenir la qualité d'un grand paysage du fait d'une puissante agriculture intensive qui écarte la perspective de friches ou d'urbanisation pouvant en altérer les composantes.

Le **Lieuvin et le Pays d'Auge** par contre connaissent une forte pression d'urbanisation qui se confronte à une agriculture en mutation et ce dans un contexte d'urbanisation traditionnellement éparse. Le phénomène de mitage tend en conséquence à s'accroître.

□ Identification des espaces considérés

La D.T.A. affirme la nécessité de **sauvegarder les éléments paysagers caractéristiques** de ces pays : clos-masures en Pays de Caux et trame bocagère en Lieuvin et Pays d'Auge. La D.T.A. ne les localise pas individuellement ; par contre, elle fait référence à leur présence fréquente et significative par une trame rayée verte sur la carte des orientations générales d'aménagement dans les espaces correspondant au Pays de Caux, au Pays d'Auge et au Lieuvin.

□ L'orientation

Les structures paysagères caractéristiques de ces espaces doivent être préservées :

- dans le pays d'Auge et dans le Lieuvin, il s'agit de la trame bocagère ;
- dans le pays de Caux, il s'agit des haies d'arbres entourant les bâtiments d'habitation et d'exploitation agricoles, constituant des « clos-masures ».

Dans ces deux cas, seules sont visées les haies constituées d'essences locales.

En cas d'urbanisation nouvelle, d'aménagement foncier agricole ou d'infrastructures de transport, le projet de paysagement tirera le meilleur parti des éléments à conserver et proposera les compléments nécessaires à une bonne intégration paysagère.

Par ailleurs, concernant le pays d'Auge et le Lieuvin, on cherchera à concentrer le plus possible le développement économique et résidentiel autour des bourgs et des pôles urbains, à sauvegarder le patrimoine immobilier traditionnel, notamment en permettant la transformation de son usage.

On visera également le maintien dans des conditions économiques acceptables d'une activité agricole durable, car celle-ci conditionne l'entretien du patrimoine naturel, la protection des paysages et, dans une certaine mesure, la mise en œuvre de moyens de gestion efficaces pour juguler les phénomènes de ruissellement.

Cette préoccupation doit être au cœur des différentes stratégies d'aménagement et de protection (documents d'urbanisme, plans de prévention). Elle imposera :

¹ « Clos-masures" : prairies plantées de pommiers où sont disposés les bâtiments d'habitation et d'exploitation agricoles, et entourées par un talus planté d'une ou de deux rangées d'arbres.

- l'élaboration, dans un premier temps, d'un véritable état des lieux de l'agriculture et de scénarios d'évolution (mutations, démographie, cartographie des exploitations dans les zones à enjeu urbain et résidentiel à moyen terme) ;
- la prise en compte dans les documents d'urbanisme de l'enjeu de classement pérenne des zones rurales et de protection des conditions d'exploitation ;
- La mise en œuvre des plans de prévention des risques (PPR) à l'échelle de territoires cohérents

Elle s'appuiera aussi sur des politiques partenariales (cf chapitre 4) à mettre en place telles que :

- la mise en œuvre d'une action foncière opérationnelle, basée sur une stratégie explicite et partagée, en s'appuyant sur les SAFER ;
- la mise en place à la suite des plans de prévention des risques (PPR), des moyens financiers d'accompagnement.

3 – ORIENTATIONS RELATIVES À L'ARMATURE URBAINE ET À L'AMÉNAGEMENT

3.1. LES GRANDES AGGLOMÉRATIONS

□ Identification des espaces considérés

Les grandes agglomérations sont le moteur principal du développement : dans le territoire de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine, il s'agit de celles de **Caen, Le Havre et Rouen**, définies par le périmètre de leur schéma directeur ou de leur futur schéma de cohérence territorial.

□ L'orientation

Les trois agglomérations de Caen, Le Havre et Rouen sont reconnues comme pôles métropolitains du nord-ouest du Bassin Parisien et identifiées sur la carte « Orientations fondamentales d'aménagement » par la surface grise correspondant à celle des Schémas Directeurs approuvés au 1/1/2001.

Les agglomérations de Caen, Le Havre et Rouen ont vocation :

- à accueillir les fonctions tertiaires d'entraînement publiques et privées que l'État et l'ensemble des partenaires concernés inciteront à s'y implanter ;
- à être le lieu d'implantation des équipements de dimension régionale dans les domaines de l'enseignement et de la recherche dans le cadre du Pôle Universitaire Normand, de la santé-action sociale et de la culture-sports-loisirs, conformément aux orientations des schémas de services correspondants.

La complémentarité et la synergie des équipements et des services seront recherchées entre ces trois grandes agglomérations, notamment à l'occasion de leur création ou de leur extension, pour constituer à terme une véritable offre métropolitaine de rang européen.

L'enjeu de constituer dans l'espace de la D.T.A. une métropole du Nord-Ouest de la France de taille européenne, nécessite que le niveau de service des transports de voyageurs soit amélioré, notamment en ce qui concerne les temps d'accès et les fréquences de desserte entre les trois grandes agglomérations ; à ce titre, les différentes autorités organisatrices de transport concernées devront se coordonner pour ajuster au mieux l'offre de transport.

Au cœur de chacune de ces agglomérations est reconnue l'importance de secteurs de restructuration et de renouvellement urbain : grands quartiers d'habitat social, secteurs d'interfaces ville / port, espaces autour des gares voyageurs, existante à Caen, à créer (deuxième gare) à Rouen. Les opérations d'aménagement correspondantes contribueront au renouvellement urbain, et de ce fait à une gestion économe de l'espace, et seront menées dans le souci de garantir la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale de l'habitat. De tels secteurs concernent notamment :

- à Caen : les espaces de projet du Grand Projet de Ville, ainsi que les espaces autour de la gare et ceux de la presqu'île ;
- au Havre : les espaces compris dans l'interface entre la ville et le port sur lesquels a été lancée en 2001 une démarche PIC (programme d'initiative communautaire) URBAN, ainsi que les quartiers du Grand Projet de Ville ;
- à Rouen : les quartiers ouest de la ville, sur les deux rives de la Seine, à l'interface entre les tissus urbains et les espaces portuaires, et les quartiers du Grand Projet de Ville. Par ailleurs, le développement des transports ferroviaires de voyageurs, la perspective de réalisation de la

liaison rapide Normandie-vallée de Seine, la saturation de l'actuelle gare voyageurs rive droite rendent nécessaire la création d'une nouvelle gare voyageurs. Il faudra envisager d'accompagner cette opération d'un ambitieux programme de restructuration urbaine, pouvant notamment inclure la réalisation d'un quartier d'affaires. Il appartient à RFF, à la SNCF et aux collectivités territoriales de rechercher le meilleur emplacement de cette opération.

Les politiques de développement des agglomérations viseront à :

- conforter les pôles urbains (actions de renouvellement urbain, accessibilité des zones d'emplois et des équipements ...)
- tirer un parti optimal des axes structurants des transports collectifs ;
- privilégier à leur périphérie un modèle de développement polycentrique ;
- conforter et mettre en relation les espaces forestiers de la ceinture verte de l'agglomération rouennaise.

3.2. LES AGGLOMÉRATIONS MOYENNES

Le développement à la fois plus ambitieux et plus harmonieux de l'ensemble du territoire de la D.T.A. requiert un rôle plus actif pour les agglomérations moyennes.

□ Identification des espaces considérés

Les agglomérations moyennes telles que définies et reconnues par la D.T.A. sont les suivantes : **Bolbec, Fécamp, Lillebonne-Notre-Dame-de-Gravenchon, Yvetot et Barentin** en Seine-Maritime ; **Brionne, Bernay et Pont-Audemer** dans l'Eure ; **Dives-Cabourg-Houlgate, Honfleur, Pont-l'Evêque, Lisieux, Ouistreham-Côte de Nacre et Deauville-Trouville** dans le Calvados. Elles sont identifiées sur la carte « Orientations générales d'aménagement » par un pictogramme rose.

□ L'orientation

Les agglomérations moyennes du territoire de la Directive Territoriale d'Aménagement sont reconnues comme pôles relais et de diffusion du développement au sein des pays respectifs qu'elles contribuent à desservir et animer.

À leur échelle, les agglomérations moyennes seront le lieu privilégié du développement urbain tant résidentiel qu'économique et ont vocation à polariser en leur sein les services publics et privés appelés à desservir leur environnement géographique.

Les agglomérations moyennes du littoral ont une vocation spécifique à accueillir les équipements et services d'accueil nécessaires au développement du tourisme et des loisirs, tant sur le littoral que vis-à-vis des espaces de l'arrière-pays.

Les schémas régionaux et départementaux relatifs aux infrastructures de transport, aux équipements collectifs et aux services tiennent compte de l'armature urbaine identifiée ci-dessus pour l'évaluation des besoins, la définition des infrastructures et leur niveau de service.

En matière de transport de voyageurs, notamment ferroviaire, il conviendra d'augmenter progressivement le niveau de service offert entre les agglomérations moyennes et les grandes aires urbaines, en améliorant l'infrastructure et les services à chaque fois que cela s'avère indispensable à un transfert modal significatif.

3.3. LES ESPACES STRATÉGIQUES POUR L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE

□ Caractéristiques des espaces considérés

La logistique internationale a vocation à se développer dans les grandes zones industrialo-portuaires de Caen, Le Havre / Honfleur / Port Jérôme et Rouen.

La logistique de distribution doit trouver sa place en périphérie des trois grands pôles urbains de Caen, Rouen, Le Havre.

Pour permettre le développement de la logistique terrestre interrégionale ou internationale que doivent susciter l'importance des flux de marchandises qui transitent par la Basse-Seine, ainsi que l'implantation des activités manufacturières de grande taille, il convient en complément d'identifier et de sauvegarder quelques sites de grande ampleur.

De tels sites doivent satisfaire des exigences fortes : vastes surfaces planes, contraintes environnementales modérées, bonne desserte routière et possibilité d'une connexion ferroviaire. Ils peuvent être qualifiés de stratégiques et, à ce titre, doivent être préservés de toute utilisation qui pourrait s'avérer incompatible avec leur vocation future qui est d'accueillir de façon très majoritaire soit des activités logistiques soit des activités manufacturières de grande taille.

□ Identification des espaces concernés

Les sites stratégiques concernés sont repérés par un losange rouge sur la carte des orientations générales d'aménagement. Il s'agit des espaces suivants :

- au sud-est de l'agglomération de Caen sur A13 ou sur le périphérique sud ;
- entre Beuzeville et Pont-Audemer afin de tirer parti du nœud autoroutier entre A29 Sud et A13 et de la proximité de la voie ferrée desservant Honfleur ;
- à proximité de l'échangeur de Bolbec sur l'A29 et de la voie ferrée Le Havre-Rouen-Paris, au nord ou au sud de cette dernière, en articulation avec la zone de Bolbec / Saint Jean, prévue au schéma directeur de la vallée du commerce ;
- au nord-ouest d'Yvetot, sur l'A29, bénéficiant d'un embranchement ferré existant ;
- au nord-est de Rouen dans le secteur de Vieux Manoir, sur l'A28 et à proximité de la voie ferrée Rouen-Amiens ;
- au sud-ouest de Rouen à proximité de la voie ferrée Rouen – Caen et du futur axe A28 sud ;
- dans le secteur de Lisieux, à proximité de la voie ferrée Paris-Caen et de l'axe routier A13-Lisieux-A28, dans le cadre du renforcement de ce dernier.

Avant de passer à une phase opérationnelle, ces sites potentiels devront faire l'objet d'études préalables destinées en particulier à identifier les conséquences sur l'environnement de l'accueil d'activités logistiques, notamment en termes d'artificialisation des sols, de périurbanisation et de développement des flux de transport routier.

□ L'orientation

Les documents de planification de rang inférieur préciseront la localisation de ces zones et leurs principes de desserte, notamment ferroviaire, avec le souci de minimiser les nuisances produites par les trafics induits.

Les documents d'urbanisme devront sauvegarder leur faisabilité pour le long terme en prescrivant des orientations sur la vocation de ces espaces qui soient compatibles avec la

réalisation de telles zones et de leur desserte.

La superficie de chacune de ces zones ne sera pas inférieure à 50 hectares, sauf impossibilité liées aux contraintes locales.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la possibilité de prévoir d'autres zones d'activité polyvalentes intercommunales identifiées dans les SCoT existants ou à venir telles celles du Mont Jarret à Rouen ou le site du Mesnil au Havre, à vocation en tout ou partie de logistique et de transport, en cohérence avec l'armature urbaine du territoire, une gestion économe de l'espace et le souci de limiter les nuisances. Elles ne font pas non plus obstacle à la création d'éventuelles plates-formes de transport multimodales.

3.4. LES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENTS

□ Principe d'identification des infrastructures considérées

S'agissant des infrastructures de transport, les objectifs de la D.T.A. sont :

- **améliorer les dessertes terrestres des ports du complexe portuaire normand**, désavantagé à cet égard par rapport à ses concurrents belges et néerlandais ;
- **concourir au rééquilibrage entre modes de transport en conférant une nette priorité aux ouvrages ferroviaires** permettant d'offrir un niveau de service nettement amélioré tant aux marchandises qu'aux personnes, à la double échelle interne au territoire de la D.T.A. et externe en particulier avec l'Île-de-France ;
- **répondre à la croissance des trafics dans la vallée de la Seine**, en envisageant des solutions pour le long terme, privilégiant des modes alternatifs à la route. Les choix seront arrêtés à l'issue d'un débat public prenant en compte les différentes problématiques urbaines et interurbaines ;
- **contribuer à la fluidité des échanges** entre les diverses composantes du territoire de la D.T.A..

Dans ce cadre, la D.T.A. détermine les actions à entreprendre en se fondant sur les schémas nationaux de services collectifs de transports de personnes et de marchandises et, en complément, sur les objectifs qu'elle a définis.

□ Les infrastructures de transport identifiées

Sur les documents graphiques – la carte « Orientations générales d'aménagement » et les cartes « zoom » relatives respectivement à la plaine alluviale de l'estuaire de la Seine et à la basse vallée de l'Orne à l'aval de Caen – sont reportés :

- d'une part, l'existant : aéroports, ports de commerce, voies ferrées, voies navigables et infrastructures routières principales ;
- d'autre part, les principes de localisation des infrastructures majeures de transport des marchandises et des voyageurs à réaliser, s'agissant de celles d'entre elles dont le tracé se trouvera en tout ou partie dans le territoire de la D.T.A ; dans quelques cas, seul le principe de créer ou de renforcer une liaison est indiqué, sans que sa localisation soit explicitée.

— Mode ferroviaire

- L'aménagement d'itinéraires alternatifs pour le fret ferroviaire permettant le contournement de l'Île-de-France notamment pour les liaisons vers l'est de la France, l'Allemagne et l'Europe centrale ou vers le sud-ouest de la France et l'Espagne : lignes Le Havre+Rouen – Amiens – Reims vers Metz, Strasbourg et Sopron d'une part, Dijon, Lyon et Milan d'autre part, Rouen – Le Mans – Tours et Cherbourg – Caen – Le Mans – Tours, étant précisé que la réalisation

d'aménagements de capacité sur la grande ceinture ferroviaire en Île-de-France, pour l'écoulement des trafics de fret, et la mise en place des procédures d'arbitrage et de gestion des priorités entre les différentes circulations ferroviaires (fret, grandes lignes, services régionaux) constituent une nécessité absolue.

- La création d'une liaison entre la zone industrialo-portuaire du Havre et Port-Jérôme, la question du branchement de cette voie nouvelle sur la ligne le Havre-Paris restant ouverte à ce stade.
- L'aménagement des dessertes terminales des ports : mise en site propre des voies portuaires du port de Rouen, remise à niveau de la desserte terminale de Honfleur en relation avec les développements économiques à venir, aménagement de l'évitement ferroviaire de Soquence au Havre.
- Le renforcement de la capacité et des performances des liaisons ferroviaires entre Paris et les deux régions normandes, tant pour le fret que pour les voyageurs. Pour ces derniers, on privilégiera des liaisons sans rupture de charge, entre le pôle de Roissy et le réseau TGV d'une part, les principales villes normandes d'autre part, par la mise en œuvre du projet de liaison rapide Normandie-vallée de Seine.
- L'amélioration de la liaison Rouen / Caen (transit et cadencement): des études à mener détermineront les investissements à réaliser pour améliorer le niveau de service ; elles évalueront notamment l'opportunité de sections de voies nouvelles par exemple entre Montfort-sur-Risle et Lisieux.
- La poursuite jusqu'à Cabourg de la liaison ferroviaire Paris / Deauville.
- L'étude et la réalisation de dessertes ferroviaires périurbaines sur les trois grandes agglomérations : liaison Barentin – Saint-Aubin-Lès-Elbeuf sur l'agglomération de Rouen-Elbeuf, liaison Le Havre – Rolleville vers Fécamp sur l'agglomération havraise, liaison cadencée Lisieux – Caen – Bayeux – Saint-Lô.
- L'étude, la réalisation et la remise en activité des dessertes ferroviaires de Honfleur à partir de Pont-l'Evêque et de Pont-Audemer, dont les enjeux se situent au niveau :
 - des déplacements domicile travail entre les pôles d'emplois de Honfleur, de Beuzeville, de Pont-Audemer et de Pont-l'Evêque ;
 - de l'accessibilité touristique grande ligne à Honfleur par débranchement de la ligne Paris Lisieux Deauville ;
 - de l'amélioration de l'accessibilité terminale au site touristique de Honfleur.

— **Mode fluvial**

- L'amélioration de l'axe fluvial constitué par la Seine, y compris les installations de transbordement.
- La réalisation dans le cadre du projet Port 2000 du terminal fluvial et de l'écluse entre la darse de l'Océan et le bassin de Port 2000.
- Le prolongement du grand canal du Havre jusqu'au canal de Tancarville.

— **Mode portuaire**

- La réalisation des chantiers de transport combiné prévus à l'arrière des quais de Port 2000.

— **Mode routier**

- Contournements d'agglomérations:
 - à Caen : principe de localisation au sud ;
 - à Rouen, à l'est de l'agglomération, selon un tracé proposé à la concertation, ainsi que le bouclage de la rocade nord par la traversée de la vallée du Cailly. Par ailleurs, un barreau

reliant le contournement est et l'autoroute A13-RN154 est à envisager pour assurer la desserte des zones en développement au sud-est de l'agglomération rouennaise ;

- la rocade Nord du Havre, selon un tracé proposé à la concertation, jusqu'à l'aéroport d'Octeville ;
 - à plus long terme, sera étudiée l'opportunité d'un grand contournement Ouest de Rouen faisant jonction entre l'autoroute A28 sud et l'autoroute A150, tel qu'inscrit dans la décision du CIADT Transport du 18 décembre 2003.
- L'amélioration de la desserte terminale des ports du territoire de la D.T.A., notamment du boulevard maritime à Rouen et du boulevard Jules Durand au Havre.
- L'amélioration de la qualité des liaisons routières assurant la cohérence régionale :
 - Entre Rouen et Le Havre (A150 / RN15), avec notamment l'achèvement de l'autoroute A 150 entre Rouen et A 29,
 - Entre Rouen et Alençon avec la réalisation du projet autoroutier A 28
 - Entre Rouen et Orléans avec l'aménagement en route express à 2x2 voies de la RN 154,
 - Entre Caen, Falaise et Alençon avec la réalisation du projet autoroutier A 88.

De manière générale, le réseau routier principal, tel qu'il figure sur la carte des orientations fondamentales d'aménagement, pourra faire l'objet d'aménagements lourds, destinés à l'adapter à la croissance du trafic, à améliorer les conditions de sécurité et assurer une meilleure desserte du territoire. C'est le cas notamment des axes Pont-l'Evêque-Lisieux-Gacé-A28, Beuzeville-Bernay, Yvetôt - Bourg Achard (y compris ses raccordements au réseau autoroutier), Fécamp - A29, Caen-Flers, sous maîtrise d'ouvrage locale, ou de la déviation de Canapville.

— *Mode aérien*

Il convient de déterminer les conditions d'optimisation de la desserte de l'ensemble du territoire de la D.T.A.. Deux grandes stratégies sont possibles :

- continuer à utiliser les quatre aéroports actuels. Il devient alors indispensable d'organiser la coopération entre eux, coordonnant les politiques et harmonisant les dessertes, et permettant ainsi de conforter et de diversifier ces dernières ;
- regrouper les services sur un petit nombre d'aéroports, voire sur une plate-forme unique.

Ces deux options font l'objet d'un examen conjoint, dans le cadre d'une démarche menée par les partenaires concernés, et prenant notamment en compte les stratégies des opérateurs.

3.5. LES RISQUES INDUSTRIELS

□ Caractéristiques des espaces concernés

Le territoire de la D.T.A. est très exposé aux risques de toutes natures. Parmi ceux-ci, les risques technologiques sont particulièrement présents, notamment dans les grandes zones industrialo-portuaires (Rouen, Port-Jérôme, Le Havre) qui accueillent de nombreuses entreprises à risques majeurs, implantées dans ou à proximité du tissu urbain des agglomérations.

□ L'orientation

La prise en compte du risque industriel dans le cas d'installations existantes passe par la réduction

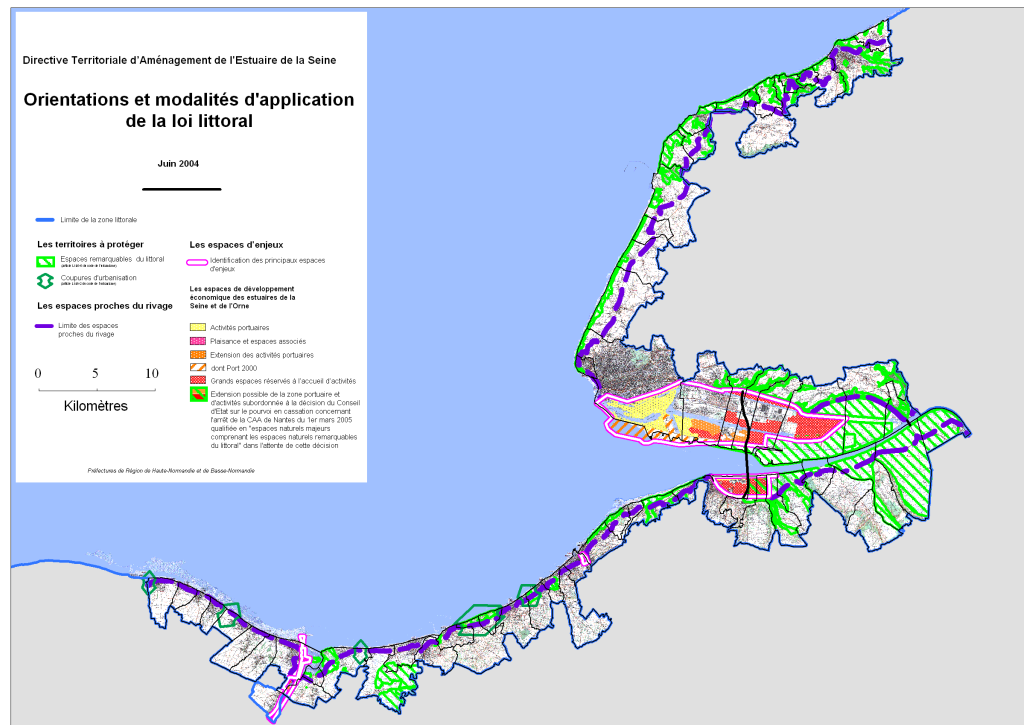
du risque à la source, la mise en œuvre de dispositifs de sécurité et la maîtrise de l'urbanisation.

Dans les espaces urbanisés, il faut organiser la cohabitation de l'habitat et des activités: qu'il s'agisse des enjeux de recomposition des zones d'interface entre l'urbain, le portuaire et l'industrie, des enjeux de mutation ou de recomposition sur elles-mêmes des plates-formes portuaires et industrielles, ou qu'il s'agisse d'ouvrir à l'urbanisation des espaces nouveaux dans des secteurs exposés aux risques liés aux activités industrielles ou portuaires, les modalités de l'aménagement doivent s'appuyer sur une approche globale de l'exposition aux risques des populations concernées, qu'elles y résident, qu'elles y travaillent, ou s'y déplacent.

Au-delà des différentes réglementations nationales et européennes, la complexité et l'imbrication dans les tissus portuaires et urbains des activités à risques et de la chaîne logistique multimodale justifient la mise en œuvre de dispositions particulières. Une gestion globale des risques par les documents d'urbanisme locaux doit prendre en compte non seulement les activités industrielles, mais aussi celles liées au transport et à la logistique, y compris les activités portuaires, ainsi que les risques engendrés par le transbordement de matières dangereuses.

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

- prendre les mesures permettant d'optimiser la sécurité des activités industrielles à risques et de leurs logistiques, et de minimiser les risques à la source, en agissant notamment sur les capacités de stockage et la chaîne de transport (pré-acheminement et post-acheminement) ;
- s'assurer de la capacité à réagir de l'ensemble des dispositifs de gestion des situations de crise, tant en termes d'équipements (services d'urgences et services hospitaliers en capacités et en compétences suffisantes) qu'en termes d'organisation (dispositifs d'alerte, capacité des populations à réagir ...).



(Pour plus de détails voir carte grand format hors texte)

4 – ORIENTATIONS RELATIVES AU LITTORAL ET À SON PROCHE ARRIÈRE-PAYS ET MODALITÉS D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL

4.1. INTRODUCTION

Le littoral constitue « une entité géographique particulière qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur ».

La loi du 3 janvier 1986, dite « loi littoral », organise cette politique dans le souci d'une vision globale du littoral fondée sur le respect de sa richesse et sur la prise en compte de ses potentialités.

L'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral ne sont pas exclusifs les uns des autres. Au contraire, ce sont des objectifs qui doivent être poursuivis simultanément. Cette politique d'intérêt général implique « une coordination des actions de l'Etat et des collectivités locales ».

Il s'agit de trouver le juste équilibre entre :

- le maintien et la protection des sites, des paysages et des milieux du littoral, zone de transition entre le milieu terrestre et le milieu maritime, où les équilibres sont assez sensibles et trop souvent menacés ;
- la prise en compte et la valorisation des atouts du littoral en tirant parti des potentialités qu'il recèle.

L'intérêt capital que représente la valorisation économique du littoral, en particulier pour ce qui concerne les activités portuaires, a été affirmé par la loi littoral, dans son article premier, comme un de ses quatre objets fondamentaux.

L'estuaire de la Seine est un espace stratégique pour les activités portuaires et para-portuaires dont les enjeux sont tout autant d'échelle locale que nationale ou internationale.

C'est également un espace d'un haut intérêt pour la richesse de ses milieux et pour la qualité de ses paysages.

Par ailleurs, les enjeux pour l'aménagement et la protection du littoral normand ne s'arrêtent pas toujours aux limites géographiques des communes qui jouxtent la mer. Certains territoires situés en arrière-pays du littoral ont des enjeux communs avec celui-ci en termes de gestion économe de l'espace, d'organisation urbaine et de préservation des sites et des paysages. C'est la raison pour laquelle des orientations relatives aux espaces de l'arrière-pays du littoral sont édictées.

Ainsi, le présent chapitre comprend deux parties :

- des orientations générales pour l'aménagement et la protection du littoral relatives aux secteurs stratégiques des estuaires d'une part, à l'arrière-pays proche du littoral d'autre part ;
- des modalités d'application de la loi littoral qui concernent les espaces remarquables du littoral (article L.146-6 du code de l'urbanisme), les coupures d'urbanisation (article L.146-2 dernier alinéa du code de l'urbanisme), l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage (article L.146-4-II du code de l'urbanisme).

La carte hors texte intitulée «le littoral » constitue l'expression graphique et géographique de ces orientations et de ces modalités d'application de la loi littoral. Elle complète et précise graphiquement le document écrit.

Au-delà de la relation générale de compatibilité entre les orientations de la D.T.A. et les documents d'urbanisme locaux, les modalités d'application de la « loi littoral » sont **directement opposables aux personnes et aux opérations** mentionnées à l'article L.146-1 du code de l'urbanisme, indépendamment de l'existence ou non desdits documents.

4.2. LES ORIENTATIONS GENERALES POUR LE LITTORAL ET SON PROCHE ARRIERE PAYS

4.2.1. LES SECTEURS STRATÉGIQUES DES ESTUAIRES

L'estuaire de la Seine et celui de l'Orne sont des secteurs stratégiques pour le développement économique et pour la protection de l'environnement, ces deux problématiques devant être simultanément prises en compte pour aboutir à un projet global et cohérent.

Au sein de ces secteurs stratégiques des estuaires, certains territoires constituent des enjeux prioritaires pour le maintien et pour le développement des activités portuaires et industrialo-portuaires. Ils sont dénommés « **secteurs à enjeux** » sur la carte « littoral » et sont délimités par un double trait rose. Il s'agit des espaces réservés au développement d'activités économiques, y compris la plaisance, qui sont définis dans les orientations des sous-sections 1.1 et 1.2 relatives respectivement à l'estuaire aval de la Seine et à la vallée de l'Orne à l'aval de Caen et son estuaire.

Une partie de ces secteurs d'enjeu est située dans des espaces proches du rivage. L'orientation stipulée en sous-section 4.3.3. relative aux modalités d'application de la loi littoral pour ce qui concerne l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage lui est donc applicable.

4.2.2. LES ESPACES DE L'ARRIÈRE-PAYS LITTORAL

Compte tenu de la pression urbaine générée notamment par le développement touristique sur le littoral et son proche arrière-pays, dans la partie bas-normande du territoire de la DTA, il est nécessaire qu'un projet global pour l'organisation du développement et la gestion économe des espaces soit pensé sur le très long terme et sur l'ensemble de ces territoires. Ce projet global qui, prioritairement, devra être développé dans le cadre des travaux du ou des SCOT concernés, pourra porter sur cinq thèmes majeurs :

- Les déplacements. Il s'agira de prendre en compte l'ensemble des modes de transport (route, rail, transports alternatifs), et de mettre en place une politique des déplacements pour donner aux territoires concernés les moyens d'une planification urbaine raisonnée, qui coordonne développement urbain et amélioration de l'offre de transport.
- Cette politique de déplacement doit également avoir pour objectif une plus grande maîtrise de la circulation automobile et une meilleure organisation des stationnements de « ruptures de charge » pour gérer l'accès aux centres urbains et au littoral. Il s'agira en outre d'organiser l'implantation des activités pour limiter l'impact des flux qu'elles génèrent sur le réseau.
- L'habitat. Il conviendra en particulier de développer les capacités d'hébergement des actifs employés sur ces territoires, dans une optique d'équilibre emploi-habitat, et de meilleure proximité de leur lieu de travail au bénéfice, notamment, de la réduction des déplacements.
- L'environnement et les paysages.
- Les activités agricoles.

Pour ces deux derniers thèmes, le projet global tiendra compte de l'orientation 2.2.

Sur l'ensemble de ce territoire de l'arrière-pays du littoral, l'extension de l'urbanisation pour l'habitat ou l'activité, à l'exception des constructions liées à l'activité agricole ou à la valorisation touristique de ce territoire et des constructions incompatibles avec le voisinage des espaces urbanisés, ne sera autorisée qu'en continuité avec le tissu aggloméré et les villages existants ou en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement naturel et paysager.

4.3. LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL

Remarque liminaire : la carte littoral détermine trois types d'espaces. Les espaces remarquables et les espaces proches du rivage y sont définis avec une relative précision mais les documents locaux d'urbanisme devront affiner encore leurs périmètres en tant que de besoin. En ce qui concerne les coupures d'urbanisation, la D.T.A. en fixe le principe de localisation et non leur délimitation ; il appartiendra aux documents d'urbanisme locaux, principalement les PLU, de définir précisément leurs limites.

4.3.1. LES ESPACES REMARQUABLES DU LITTORAL

▣ Les espaces concernés

Les espaces concernés par la protection édictée à l'article L.146-6 du code de l'urbanisme :

- doivent présenter un intérêt majeur : « ... un site ou un paysage remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral, ... sont nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentent un intérêt écologique. » ;
- sont énumérés de manière limitative à l'article R.146-1 du code de l'urbanisme.

Les espaces terrestres **remarquables** du littoral de la D.T.A., à préserver au titre de l'article L.146-6 du code de l'urbanisme, sont indiqués sur la « carte littoral » par des hachures vertes.

Ils correspondent à une ou à plusieurs des catégories d'espaces fixées à l'article R.146-1.

Ce sont notamment :

- la bande littorale du Pays de Caux (falaises, milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces végétales et animales, partie naturelle de site) ;
- les falaises qui dominent la Seine en rive Nord du fleuve ;
- les falaises et le platier rocheux des Roches Noires et les falaises des Vaches Noires (falaises, milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales, formation géologique) ;
- la grève de Pennedepie (marais et zone humide, milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales, formation géologique, partie naturelle de site) ;
- les vallées et les valleuses (espaces boisés proches du rivage de la mer, milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales) ;
- des espaces boisés proches du rivage : le bois des Quarante Acres à Yport, le bois des Loges, le bois de Grestain à Fatouville, le bois de Boclon à Fécamp et à St Léonard, le bois du Breuil à Honfleur... ;
- le marais du Hode et les marais de la Dives ;

- certaines parties naturelles des estuaires de la Seine et de l'Orne. Il s'agit en particulier des espaces d'alluvions sablonneuses qui participent à l'équilibre écologique des ensembles estuariens ainsi que des zones humides et des milieux temporairement immergés.

□ Les dispositions applicables

Ces dispositions, résultant du code de l'urbanisme, sont rappelées ci-contre.

4.3.2. LES COUPURES D'URBANISATION

□ Les espaces concernés

Les coupures d'urbanisation prévues à l'article L.146-2 dernier alinéa du code de l'urbanisme ont pour fonction d'éviter la banalisation des espaces urbains qui se développeraient de manière linéaire et continue tout le long de la côte.

C'est pourquoi les coupures d'urbanisation à préserver qui sont indiquées sur la carte « littoral » par des flèches de couleur verte sont perpendiculaires au rivage. Partant de celui-ci, ces coupures peuvent se prolonger au-delà des espaces proches du rivage, permettant ainsi de préserver des espaces libres de dimension significative qui prolongent les espaces naturels de l'arrière-pays jusqu'à la mer.

De plus, la préservation de ces espaces n'exclut pas la possibilité dans les SCOT et dans les PLU de prévoir d'autres coupures de dimension plus restreinte, qui correspondraient davantage à des espaces d'aération des tissus urbains qu'à des coupures structurantes pour l'urbanisation littorale.

□ Les espaces identifiés

Les modes d'urbanisation sont très différents selon les différents secteurs du littoral, avec :

- celui du Pays de Caux où les espaces urbanisés sont séparés les uns des autres et sont principalement concentrés dans les valleuses ;
- celui de la côte du Calvados où l'urbanisation s'est développée de manière très linéaire.

Les prescriptions de la D.T.A. sur ces espaces, comme en matière de préservation de coupures d'urbanisation, sont adaptées aux problématiques de chacune de ces grandes entités géographiques :

- Sur le littoral du Pays de Caux, le principe général consiste à préserver les espaces naturels qui séparent les villes et les villages les uns des autres. Compte tenu de l'importance des espaces naturels existants, les modalités d'application de l'article L.146-2 relatif aux coupures d'urbanisation ne nécessitent pas que des coupures soient identifiées au titre de la D.T.A..
- C'est à l'échelle des documents d'urbanisme locaux que ce principe de non linéarité de l'urbanisation doit être préservé et mis en œuvre.
- Sur le littoral du Calvados, en particulier sur la Côte Fleurie et sur la Côte de Nacre, le principe général consiste à préserver les espaces naturels qui demeurent au sein de l'urbanisation linéaire.

□ Les dispositions applicables

Les coupures d'urbanisation doivent figurer en espaces naturels ou agricoles dans les documents d'urbanisme locaux.

Sous réserve de prescriptions plus restrictives résultant du classement de ces coupures dans d'autres catégories de protection, ne sont admis dans les coupures d'urbanisation que :

- l'adaptation, la réfection et l'extension mesurée des constructions existantes ainsi que leur changement de destination s'il est lié à la vocation de ces espaces ;
- les équipements publics d'infrastructures d'intérêt général dont la localisation répond à une nécessité technique impérative ;
- les constructions, les aménagements et les installations nécessaires :
 - au maintien ou à la mise en culture des terres ;
 - au fonctionnement des activités sportives et de loisirs existantes ;
- les constructions, aménagements et installations légers nécessaires à la réalisation de parcs et de jardins publics et aux activités de loisirs de plein air.

4.3.3. L'EXTENSION LIMITÉE DE L'URBANISATION DANS LES ESPACES PROCHES DU RIVAGE

Les dispositions de l'article L. 146-4 II du code de l'urbanisme précisent que l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage doit être limitée.

Les modalités d'application de ces dispositions adaptées aux particularités géographiques locales concernent d'une part la délimitation des espaces proches du rivage et, d'autre part, les conditions d'application de la notion « d'extension limitée de l'urbanisation » dans ces espaces.

□ Les espaces proches du rivage

La limite des espaces proches du rivage est indiquée par un trait pointillé violet sur la carte des orientations et des modalités d'application de la loi littoral.

Cette délimitation dépend de la nature et des particularités géographiques des différentes entités qui composent le littoral.

- Sur le littoral de la Côte de Nacre et à l'Ouest de la Côte Fleurie où l'urbanisation est quasi-continue le long de la côte et où le relief est plat, la délimitation des espaces proches du rivage se fonde davantage sur les relations visuelles et de proximité que sur de simples critères de distance. En outre, dans ces espaces, la route qui longe le littoral et qui supporte une importante circulation constitue un obstacle important dans les relations de proximité avec le rivage de la mer.
- Sur la partie Est du littoral de la Côte Fleurie et sur la Côte de Grâce où l'urbanisation est plus ou moins dense et où le relief est très escarpé, c'est principalement le critère de covisibilité entre la première ligne de crêtes et le rivage, qui permet de définir la limite des espaces proches.
- Sur le littoral du Pays de Caux où le trait de côte est constitué de falaises, le critère de covisibilité ne peut être le seul retenu pour délimiter les espaces proches. Il convient d'y intégrer une large bande en rebord de falaises qui, notamment par la végétation et par l'avifaune qu'elle abrite, constitue des milieux de transition entre les falaises au bord du rivage et le plateau de Caux proprement dit, participant par là même aux équilibres biologiques et écologiques du littoral.
- Dans les vallées et les vauzeuses du littoral du Pays de Caux, ce sont essentiellement les critères de covisibilité ou d'unités paysagères qui permettent de définir les espaces proches du rivage. C'est ainsi que dans ces espaces, contrairement au littoral le long des falaises, les espaces considérés comme proches du rivage peuvent en être relativement éloignés.

- Dans l'estuaire de la Seine, la délimitation prend appui sur les reliefs, jusqu'aux zones industrialo-portuaires délimitées en secteurs d'enjeu (cf. ci-dessous) sur les deux rives de l'estuaire. Par ailleurs, pour la ville du Havre, la limite se cale sur la première route rencontrée.

□ L'extension limitée de l'urbanisation

En dehors des espaces protégés au titre des orientations de la D.T.A. et des modalités d'application de la loi littoral, trois catégories d'espace peuvent être définies dans les espaces proches du rivage :

— Les « espaces sensibles »

Dans ces « espaces sensibles » en très grande partie urbanisés, les évolutions de l'urbanisation devront se faire en préservant le patrimoine architectural et urbain.

Cette catégorie d'espaces concerne les secteurs de front de mer issus du XIX^{ème} ou du début du XX^{ème} siècle, où le caractère patrimonial des constructions et de l'urbanisation nécessite que leurs grandes caractéristiques soient préservées, ainsi que les ZPPAUP (Trouville, Cabourg...) et autres secteurs protégés.

En outre, dans un certain nombre de villes littorales, les constructions sont implantées en retrait du front de mer, maintenant ainsi des espaces libres entre le rivage et l'urbanisation. Cette organisation urbaine est caractéristique de nombreuses stations balnéaires normandes. Elle permet le maintien d'espaces publics le long du rivage et la préservation des perspectives. Ces espaces enserrés dans les villes doivent être maintenus en espaces libres, ce qui n'exclut pas qu'ils puissent être aménagés pour l'accueil et la fréquentation du public, les constructions devant y être limitées aux besoins liés à la proximité des plages.

— Les « secteurs d'enjeu » pour le développement

Ces secteurs sont appréciés à l'échelle de leur territoire de référence : le territoire de la D.T.A. pour les espaces d'enjeux de l'estuaire de la Seine, les pôles urbains de rattachement pour les autres.

Cette catégorie d'espaces concerne :

- d'une part des espaces nécessaires au développement. Deux espaces répartis sur les deux rives de l'estuaire de la Seine, totalisant une superficie de 4500 hectares environ, sont ainsi destinés à l'extension d'installations portuaires, para-portuaires et industrielles ;
- d'autre part des secteurs situés en continuité ou au cœur même des villes :
 - à Ouistreham en rives gauche et droite du canal,
 - à Deauville, pour la recomposition urbaine du site de la Presqu'île de la Touques, et les espaces à proximité de la gare
 - à Honfleur, pour les espaces de la plaine alluviale, et singulièrement ceux qui sont situés à l'est immédiat des bassins et qui sont destinés à assurer la transition urbaine vers les zones portuaires et d'activités. Ils s'inscrivent en continuité des espaces nécessaires au développement évoqués ci-dessus.

Dans ces trois « secteurs d'enjeu », l'extension limitée de l'urbanisation doit s'apprécier en fonction de leur capacité à accueillir une partie des besoins en matière d'habitat, d'activités et de services. L'aménagement de ces espaces doit faire l'objet de véritables projets qui confèrent la priorité à l'intégration de ces extensions urbaines dans leur environnement.

Les zones à urbaniser dans les secteurs d'enjeux constituent une extension limitée de l'urbanisation à l'échelle de la DTA. Il appartiendra aux documents d'urbanisme locaux, les PLU et les SCOT, de délimiter précisément ces secteurs.

— *Les autres espaces*

L'extension de l'urbanisation n'y représente pas d'enjeux forts en termes de protection des paysages littoraux mais doit être appréciée au regard des besoins de fonctionnement, de développement et d'organisation urbaine. Dans les espaces déjà urbanisés de ces villes ou villages et en continuité immédiate de leur tissu urbain, des opérations de restructuration, de réhabilitation, de rénovation urbaine ainsi que d'extension doivent permettre d'assurer le renouvellement urbain, la diversité de l'habitat, ainsi que la limitation des déplacements en urbanisant de préférence les espaces les mieux desservis.

CHAPITRE 4 – POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT

Les politiques d'accompagnement proposées ci-après visent à conforter la mise en œuvre des objectifs et des orientations et doivent servir de référence à l'action des collectivités publiques ; elles traitent respectivement des thèmes suivants, et sont classées en fonction des objectifs auxquels elles participent :

Objectif 1 Renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des estuaires :

1. Organiser la coopération entre les ports.
2. Développer l'activité logistique.

Objectif 2 Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages, prendre en compte les risques

3. Améliorer le fonctionnement naturel et écologique de l'estuaire de la Seine.
4. Promouvoir le développement durable des activités de la pêche.
5. Développer un programme éolien.
6. Mettre en valeur les éléments caractéristiques des paysages.
7. Prévenir les risques.

Objectif 3 Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire :

8. Renforcer la coopération entre collectivités territoriales.
9. Développer les nouvelles techniques de l'information et de la communication.
10. Organiser l'urbanisation.
11. Conduire une politique foncière.

1 – ORGANISER LA COOPÉRATION ENTRE LES PORTS

La valorisation des investissements portuaires et logistiques et le renforcement de l'ensemble portuaire normand au profit de l'économie nationale rendent souhaitable un renforcement de la coopération entre les différentes institutions portuaires, et ce à la double échelle des ports de la vallée de la Seine et des ports de l'ensemble des deux régions normandes.

A/ entre les deux ports du Havre et de Rouen

La démarche de concertation doit être renforcée notamment dans les domaines suivants :

- une mutualisation des fonctions rares : expertise juridique, expertise environnementale, fonctions de veille prospective et de développement, ingénierie financière... ;
- un développement des actions communes dans les domaines des transports terrestres, notamment vis à vis des opérateurs ferroviaires et de la promotion des croisières ;
- une gestion mieux coordonnée de l'aménagement des domaines portuaires et des préoccupations environnementales ;

- la création progressive d'une « identité » commune qui soit plus ouverte qu'actuellement aux acteurs institutionnels et socio-économiques territoriaux.

Au-delà des objectifs dévolus au groupement d'intérêt économique inter-portuaire et de la forte coopération qu'il s'agit, sans attendre, de mettre en œuvre, il conviendra d'en rechercher la meilleure traduction institutionnelle.

B/ entre l'ensemble des ports normands

Il conviendrait que dans un esprit similaire à celui du point précédent, une démarche de concertation inter-portuaire soit entreprise à cette échelle, de Cherbourg à Dieppe.

Son contenu ne devrait pas différer beaucoup ; mais les ports étant plus nombreux, les champs de concurrence entre eux s'accroissent. Il n'en est que plus utile de travailler ensemble.

Seules sans doute l'action de coordination de la gestion et de l'aménagement des domaines portuaires et la fonction de commercialisation des zones industrialo-portuaires seraient alors sensiblement différentes en raison de la non proximité des zones en question, situation contraire à celle prévalant entre les ports de Rouen et du Havre. La concertation sur les lignes transmanche est par ailleurs un sujet spécifique à aborder à cette échelle.

À cette échelle également, une action commerciale commune en direction des entreprises organisatrices de croisières serait très souhaitable.

2 – DÉVELOPPER L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE

Le développement de la logistique dans les deux régions normandes est une priorité de l'État et des collectivités territoriales parce qu'il s'agit d'un domaine d'activité pour lequel ces régions disposent d'atouts vis-à-vis des autres régions françaises.

L'importance des flux du transport générés par les ports normands ainsi que l'activité industrielle sont propices au développement :

- d'une part, de la logistique intercontinentale, sur laquelle peut se greffer éventuellement une logistique de distribution européenne,
- d'autre part, de la logistique industrielle, réalisée par les industriels eux-mêmes ou sous-traitée à des prestataires logistiques.

A l'inverse, en confortant et complétant les activités portuaires, industrielles et commerciales de la région, la logistique favorisera leur compétitivité et leur développement.

Les lignes d'action sont au nombre de quatre. Leur mise en œuvre devra bénéficier de l'action conjointe de l'État, des collectivités territoriales et des partenaires économiques et milieux professionnels concernés.

A/ Dynamiser et diversifier l'offre de services. Il s'agit de :

- favoriser l'émergence d'offres multimodales de transport alternatives au tout routier ;
- développer en priorité l'offre de services logistiques, notamment en renforçant la compétence des prestataires régionaux, en favorisant l'émergence d'organismes de conseil aidant à l'externalisation et à l'optimisation des fonctions logistiques des entreprises industrielles, en menant des démarches de prospection commerciale visant l'implantation de nouveaux prestataires en Normandie.

B/ Mettre à disposition de nouvelles capacités d'accueil

Elle sera complétée par la mise en oeuvre d'une stratégie visant à rendre effectivement disponible une offre foncière de qualité, en tenant compte de la nécessité de rendre cohérents les différents projets de zones logistiques envisageables. Il conviendra également d'assurer la cohérence de l'offre foncière existante grâce à une base de données foncières et immobilières et d'encourager la proposition d'offres immobilières en locatif.

C/ Faire évoluer les contenus et les flux de formations professionnelles en fonction des attentes des professionnels. Il s'agit :

- d'établir un référentiel des métiers et des compétences nécessaires en logistique et de développer quantitativement et qualitativement les flux de formation professionnelle ;
- de se doter d'outils fiables d'observation de l'évolution de l'emploi dans la logistique, en y impliquant les professionnels.

D/ Accompagner les entreprises par la recherche, l'innovation, le conseil, l'animation de la filière. Il s'agit de:

- mieux prendre en compte les attentes des professionnels dans le positionnement des laboratoires de recherche en sciences humaines et en sciences économiques et dans les différents programmes de recherche lancés ;
- promouvoir l'offre logistique régionale, notamment par Internet ;
- conseiller les entreprises pour l'amélioration de leurs performances logistiques ;
- renforcer les échanges entre les acteurs de la logistique à travers l'animation de la filière.

3 – AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT NATUREL ET ÉCOLOGIQUE DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Un des objectifs essentiels de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine est la définition et la mise en œuvre d'une stratégie de développement durable de l'ensemble de la basse vallée de la Seine à travers notamment une gestion exemplaire de son estuaire.

Au-delà de ce que la D.T.A. a disposé, au sein du chapitre 3, quant au partage des espaces correspondants selon leurs vocations respectivement de développement ou de protection-valorisation, les principes d'une gestion globale de l'ensemble de l'estuaire de la Seine visent à pérenniser l'équilibre retrouvé entre développement et protection.

3.1. MISE EN PLACE DU PLAN DE GESTION GLOBALE DE L'ESTUAIRE

Dans le prolongement du projet Port 2000 qui a conduit à définir de premières mesures de sauvegarde et de restauration hydraulique et écologique de l'estuaire, l'ensemble des partenaires concernés ont mis en place un plan de gestion globale, piloté par un dispositif de concertation « ad hoc » associant :

- un conseil de l'estuaire de la Seine chargé de veiller à la cohérence d'ensemble des politiques menées dans cet espace,
- un conseil scientifique et technique en charge du suivi de l'état de l'environnement de l'estuaire de la Seine et de propositions quant aux travaux à mener pour assurer cet objectif,
- un comité de suivi élargi à l'ensemble des acteurs et partenaires concernés et en charge de donner son avis sur la gestion de l'estuaire de la Seine et de proposer des politiques ou études concourant à l'objectif du plan de gestion globale.

3.2. TÂCHES PRIORITAIRES RELEVANT DU PLAN DE GESTION GLOBALE

Au regard de l'ambition d'une redynamisation équilibrée du développement de l'estuaire de la Seine, le dispositif de mise en œuvre du plan de gestion globale de l'estuaire 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 de la Seine en suivant les recommandations du comité des experts ;
- au travail de connaissance scientifique de l'estuaire avec la poursuite du programme scientifique « Seine Aval », dont les applications opérationnelles seront pilotées par le groupement d'intérêt public (GIP) constitué à cet effet, et du réseau « Marel » ;
- aux questions de sécurité industrielle et maritime ;
- au développement touristique.

Par ailleurs, le plan de gestion globale appliquera localement la directive européenne établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

4 – PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES ACTIVITÉS DE LA PÊCHE

Facteur structurant de l'économie littorale, la pêche est un élément identitaire fort du territoire de la D.T.A. et doit être soutenue par une politique cohérente et volontariste visant à son développement dans une perspective à long terme qui ne peut aboutir qu'avec l'adhésion des professionnels et donc la participation de leurs instances représentatives Cette politique doit comprendre cinq éléments majeurs :

A/ Dresser un état des lieux précis

Il est nécessaire de mieux cerner l'activité de pêche elle-même. La taille des structures de production, comme l'absence de structure de commercialisation ont pour effet que les données statistiques sur l'activité demeurent parcellaires.

L'Observatoire des pêches institué par l'arrêté d'autorisation de travaux du chantier de Port 2000 doit permettre de dresser un état des lieux sur les métiers pratiqués, les zones de pêche, les captures, la structure des comptes d'exploitation.

B/ Préserver la ressource

Si la plupart des espèces pêchées par les professionnels des ports inclus dans l'aire de la D.T.A. sont migratrices, les mesures de protection relevant alors nécessairement du niveau communautaire, en revanche, il reste possible d'agir localement sur les espèces sédentaires et singulièrement la coquille St Jacques et sur la productivité biologique de la zone estuarienne dont le rôle de nourricerie a été clairement identifié.

Quatre orientations peuvent être mises en avant dans ce cadre :

- optimiser le plan de gestion des gisements de coquille St Jacques de la baie de Seine ;
- préserver et, sans doute, restaurer la fonction nourricerie de l'estuaire pour qu'il contribue à l'approvisionnement des différents stocks halieutiques, à l'instar des autres sites de la Manche-Est ;
- mettre en œuvre des mesures efficaces de protection des juvéniles à l'égard des différentes activités humaines dont l'estuaire est le siège ;
- de façon générale restaurer une qualité des eaux compatible avec l'activité de la pêche.

C/ Conforter les structures de production

Les navires de pêche artisanale des ports concernés sont en moyenne plutôt âgés : 25 ans pour les ports de l'estuaire, 16 ans pour le port de Fécamp dont la tradition de pêche artisanale est plus récente.

Il importe donc de poursuivre, voire, dans la mesure où l'encadrement communautaire des flottilles le permettra, d'accélérer l'effort de renouvellement et de modernisation des navires, grâce notamment à une dotation exceptionnelle de motorisation, auquel contribuent toutes les collectivités publiques et, en tant que de besoin, d'accompagner les évolutions des flottilles vers de nouveaux métiers ou de nouvelles techniques.

Il pourrait, en outre, être opportun de favoriser les conditions d'un développement harmonisé des flottilles dans le champ géographique de la D.T.A., grâce à une concertation renforcée entre les décideurs publics et les représentants des professionnels de la pêche maritime de part et d'autre de l'estuaire de la Seine, à laquelle pourraient contribuer les commissions régionales pour la modernisation et le développement de la pêche artisanale et des cultures marines (COREMODE), ainsi que les commissions régionales pour l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche (CORECODE), instituées en Haute et en Basse-Normandie. Devraient dans ce cadre être examinées les actions de nature à harmoniser les aides en faveur des flottilles, à rationaliser les investissements relatifs à l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche et plus généralement à développer les synergies entre des flottilles dont les structures, les intérêts et les problématiques sont pour une très large part semblables.

Il convient également de faire face à la relative pénurie de main d'œuvre qualifiée à laquelle le secteur commence à se heurter. Il est donc nécessaire :

- de faciliter la diffusion des offres d'emploi,
- de faciliter l'accès à la formation des futurs marins,
- de développer des filières de formation continue permettant l'accès aux qualifications requises pour l'obtention des brevets de navigation.

D/ Améliorer les circuits de commercialisation

Actuellement aucun des ports de l'estuaire ne dispose de structure de commercialisation permettant une transparence du marché et une plus large confrontation de l'offre et de la demande. Les produits de la pêche sont vendus directement par les armateurs soit à des mareyeurs, soit à des particuliers au détail, soit à des restaurateurs. Dans certains cas, ils font l'objet d'une expédition pour mise en vente sur des criées voisines (Fécamp, Port-en-Bessin).

Il n'existe à ce jour aucune donnée fiable sur ces circuits et sur les revenus obtenus de la production.

Il serait utile de faire procéder à une étude permettant de déterminer si les modalités actuelles de mise en vente (circuits de commercialisation, aire de distribution géographique, prix moyens obtenus) des produits débarqués, dans chaque port, en quantités relativement faibles et, normalement de toute première fraîcheur, assurent une valorisation optimale de la production ou si une meilleure structuration de l'offre sur l'ensemble des quatre ports ne permettrait pas des groupages et une régularité susceptible d'intéresser des marchés plus éloignés mais très porteurs (la région parisienne par exemple).

E/ Prévenir les conflits d'usage

L'espace maritime est actuellement et de plus en plus, l'objet de pressions concurrentes tant de la part des pêcheurs eux-mêmes selon les familles professionnelles auxquelles ils appartiennent ou les métiers qu'ils pratiquent, que de la part d'autres activités professionnelles (dragages, extraction de matériaux marins, pose de câbles sous-marins, installation d'éoliennes...).

Il est nécessaire de prévenir ces conflits par une gestion prévisionnelle de l'espace qui suppose :

- de dresser un état des lieux,
- de recenser les normes réglementaires applicables aux espaces considérés,
- d'identifier les différents usages existants et potentiels,
- de définir des procédures de concertation en amont entre usagers et avec les décideurs publics.

5 – DÉVELOPPER UN PROGRAMME ÉOLIEN

Le développement de l'énergie éolienne s'opère aujourd'hui par la délivrance au cas par cas d'autorisations d'implantations sans travail préalable de répartition territoriale. Qui plus est, les implantations potentielles se heurtent souvent à un refus des populations riveraines au motif des nuisances générées.

Pour mettre en œuvre une politique d'implantation des éoliennes, il convient par conséquent de développer un programme cadre élaboré par les conférences régionales de l'aménagement et du développement du territoire (CRADT), au titre du volet régional du schéma national de services collectifs énergie, sur la base duquel sera organisée une consultation préalable des populations.

La mise en place de ce programme de développement de l'énergie éolienne s'organise en deux parties :

1. Analyser les sites potentiels d'implantation d'éoliennes d'une part sur le plan technique (importance du gisement énergétique, possibilité de raccordement aux réseaux électriques), d'autre part sur le plan environnemental (enjeux paysagers à préserver, nuisances vis-à-vis des populations riveraines, etc).
Les conclusions de cette phase devraient permettre l'identification des sites potentiels pour l'implantation de la capacité de production de l'énergie éolienne conformément aux objectifs assignés par le schéma national de services collectifs énergie.
2. Organiser une consultation (dont les modalités sont à déterminer) des populations, par grands secteurs des territoires régionaux .

6 – METTRE EN VALEUR LES ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES DES PAYSAGES RURAUX NORMANDS

Une politique de gestion et de mise en valeur du paysage naturel et bâti pourrait être engagée, avec les soutiens des grandes collectivités territoriales.

Deux démarches sont proposées dans ce cadre :

- la réalisation de « plans de paysage » à une échelle intercommunale sur une unité paysagère pertinente, permettant de maîtriser l'évolution des paysages. Démarche partenariale entre l'Etat et les collectivités territoriales, elle se constitue d'un diagnostic permettant de déterminer les enjeux d'évolution du paysage, d'un projet définissant les objectifs de préservation et de valorisation et d'un programme d'actions déclinant la mise en œuvre de ces objectifs qui pourrait notamment comporter :
 - la mise en place de contrats territoriaux d'exploitation (CTE) puis de contrats d'agriculture durable (CAD) à échelle de territoires cohérents,
 - la définition de zones agricoles protégées sur les secteurs les plus sensibles,

- la mise en place d'une politique d'aide permettant la régénération des haies et des autres éléments paysagers caractéristiques,
- le renforcement de la politique de mise en valeur touristique de ces territoires : soutien au tourisme vert, développement des formes d'hébergement correspondantes,...

7 – PRÉVENIR LES RISQUES

7.1. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

La maîtrise des risques technologiques passe par la mise en œuvre de prescriptions d'isolement des sites à risques par rapport à l'urbanisation. Ces prescriptions atteignent toutefois leurs limites lorsque l'urbanisation est déjà inscrite à proximité des sites à risques.

Il s'avère alors nécessaire de travailler à réduire le risque à la source :

- soit en réduisant la dangerosité du risque : la mise en place de nouveaux procédés de fabrication, la réalisation d'enceintes de confinement, la diminution des capacités de stockage de produits dangereux ou encore la réalisation de dispositifs de protection des populations et des bâtiments exposés sont autant de pistes à examiner ;
- soit en éloignant l'industrie concernée et les zones habitées, en tenant compte du coût socio-économique particulièrement important d'une telle mesure.

Les mesures de réduction du risque peuvent cependant avoir un coût trop élevé pour être prises en charge par le seul industriel concerné. Une intervention des pouvoirs publics, aux côtés des industriels concernés qui peuvent trouver intérêt à développer des dispositifs communs, permettrait de prendre en charge une partie du coût du dispositif de réduction du risque.

Les priorités d'intervention devraient être déterminées en tenant compte des possibilités techniques et des enjeux d'aménagement des zones exposées aux risques.

7.2. LES RISQUES LIÉS AU TRAFIC MARITIME

La prévention des risques maritimes dans la zone couverte par la D.T.A. repose d'une part sur des mesures qui sont de la compétence de la Communauté internationale ou européenne, d'autre part sur des dispositions prises localement.

□ **Au niveau international** ou communautaire, différentes mesures ont été prises ou sont en passe de l'être pour :

- renforcer les normes de sécurité des navires : les conventions internationales, dans ce domaine, sont en constante évolution. On citera plus particulièrement :
 - l'interdiction progressive des pétroliers à simple coque,
 - l'entrée en vigueur le 1^{er} février 2002 de la Convention STCW qui fixe pour l'ensemble des navires de commerce des normes de qualification des équipages et de veille. Ces dispositions apparaissent fondamentales puisque les statistiques montrent que 75 % des événements de mer ont pour origine une erreur humaine ;
- renforcer le contrôle de la circulation des navires. Plusieurs mesures ont été prises en ce sens :
 - généralisation de l'obligation de signalement de tous les navires de plus de 300 tonneaux de jauge brute pénétrant dans les D.S.T. de la Manche. Une directive prévoit l'obligation d'équipement en système de signalisation automatique (transpondeur) et un système de contrôle satellitaire doit être expérimenté ;

**CHAPITRE 4 –
POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT**

- obligation pour les navires concernés de transmettre aux autorités de l'Etat du port les informations relatives aux marchandises dangereuses ou polluantes transportées dès le départ du port précédant ;
- renforcer le contrôle des navires et dissuader les navires sous normes. Plusieurs mesures ont été adoptées ou sont en cours d'adoption :
 - bannissement définitif des eaux communautaires des navires de plus de 15 ans d'âge immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes et qui figurent sur une « liste noire » des pavillons qui comptent un nombre d'immobilisations supérieur à la moyenne ;
 - inspection systématique dans les ports des navires dont le coefficient de ciblage est particulièrement élevé ;
 - inspection renforcée obligatoire tous les ans au moment de leur entrée dans un port communautaire de tous les navires considérés comme à risque : pétroliers, gaziers, chimiquiers, vraquiers dépassant un certain âge et navires à passagers ;
 - obligation d'équipement en « boîtes noires » des navires touchant un port communautaire ;
 - contrôle des sociétés de classification.

□ **Au niveau national**, l'amélioration de la prévention du risque maritime dans la zone couverte par la D.T.A. procède :

- d'une part de mesures prises pour traduire dans les faits les conventions internationales et les règlements ou directives européennes. Doivent, à cet égard, être cités :
 - l'augmentation des effectifs des centres de sécurité des navires de Rouen, Le Havre et Caen de façon à atteindre les objectifs fixés sur le contrôle des navires en escale dans ces ports ;
 - l'étude des spécifications d'une couverture radar plus étendue de la Manche qui suppose :
 - l'amélioration des performances des radars du Cross Jobourg,
 - l'interconnexion des radars existant sur le littoral et éventuellement l'implantation de nouveaux radars pour permettre au Cross Jobourg de disposer d'un réseau de surveillance plus complet.
 - le projet, en cours d'expérimentation, de constituer le Cross Jobourg en « Centre de gestion des informations relatives au trafic maritime » appuyé sur la base de données « Trafic 2000 », projet destiné à centraliser et à croiser les informations relatives à l'état des navires (la base de données Equasis est constituée sur ce point et monte progressivement en puissance), à leurs mouvements et à leur cargaison, provenant des centres de contrôle associés à la zone de surveillance : Cross, ports, centres de contrôle des pays riverains de la zone (Espagne, Grande-Bretagne en phase initiale ; Italie, pays du Nord de l'Europe, en phase d'élargissement) ;
- d'autre part des dispositions prises localement :
 - pour prévenir le risque lié à la densité de la circulation maritime en baie de Seine : le dispositif « baie de Seine trafic » en place depuis 1995 a fait ses preuves. À la lumière de l'expérience acquise et compte tenu des perspectives de modification des chenaux et des flux de circulation liés à Port 2000, il serait opportun d'en faire un bilan et de réfléchir aux éventuelles améliorations à y apporter ;
 - pour prévenir le risque lié à la navigation dans des chenaux étroits et à l'intérieur des enceintes portuaires : outre le système de contrôle de la navigation précité, la meilleure garantie repose sur l'assistance fournie aux navires par le pilotage et le remorquage et, à l'intérieur des enceintes portuaires, par le lamanage dont la qualité des prestations doit être maintenue. Une attention particulière doit à ce titre, être portée aux modalités de délivrance des licences de capitaine-pilote aux capitaines de navires qui effectuent des touchées fréquentes.

Par ailleurs, dans le cas du Havre, l'approfondissement et l'élargissement prévus d'une partie du chenal d'accès et le système de confinement à l'intérieur de l'enceinte de Port 2000 d'une éventuelle pollution sont autant de facteurs de réduction du risque.

7.3. LES RISQUES D'INONDATION

Le territoire de la D.T.A. est fortement touché par des inondations par débordement des rivières lors des crues d'hiver et par des remontées des nappes phréatiques.

Ces phénomènes y sont amplifiés par la fragilisation des sols limoneux, en raison des pratiques culturales actuelles, et par une absence de maîtrise des eaux pluviales, aussi bien d'origine agricole que périurbaine, à l'échelle d'un bassin versant.

L'État, les Régions, les Départements et les collectivités locales concernées (syndicats intercommunaux) se sont engagés dans une politique globale de prévention cohérente par bassin versant consistant à :

- créer des syndicats par bassins versants, rassemblant l'ensemble des collectivités concernées, permettant l'élaboration de SAGE ;
- conserver et restaurer les champs d'inondation, et dissuader le développement urbain en zone inondable. Les moyens à mettre en œuvre sont développés dans le SDAGE dans le volet consacré aux eaux excédentaires ;
- appliquer la réglementation relative aux zones submersibles et inondables. En complément des dispositions réglementaires et législatives applicables, des plans de prévention des risques d'inondation devront être établis ;
- mettre en œuvre sur certains secteurs particulièrement sensibles des dispositifs de régulation active des crues (exemple du bassin aval de l'Orne) et réaliser les aménagements hydrauliques et les équipements correspondants :
 - les travaux de protection contre les débordements devront être limités à la protection des lieux habités déjà urbanisés et n'être autorisés pour la protection des cultures qu'à titre exceptionnel ;
 - un volet foncier a été mis en place avec l'aide de l'EPBS et des SAFER en Haute-Normandie, permettant de rendre plus aisée l'acquisition des terrains agricoles ou urbains destinés à recevoir des aménagements hydrauliques ;
- assurer sur le territoire rural notamment une meilleure maîtrise des phénomènes d'écoulement des eaux de ruissellement par :
 - des actions préventives adaptées (constitution de haies, labours perpendiculaires à la pente du terrain ...),
 - la gestion des zones d'expansion des crues,
 - l'identification, le classement, la reconstitution des éléments naturels de protection du bocage (talus, localisation des ouvertures, fossés, etc...),
 - par une politique d'acquisition foncière des espaces les plus remarquables mise en place dans les 4èmes contrats de plan Etat-Région, avec l'aide de l'EPBS et des SAFER,
 - des prescriptions appropriées dans les documents d'urbanisme, les plans de prévention des risques et les règlements de police associés,
 - par le développement de conventions de gestion ou de pratiques culturales à négocier avec les propriétaires, les exploitants agricoles ou des groupements ad hoc dont on pourra susciter la création (associations foncières ou syndicales).

7.4. LES RISQUES LIÉS AUX COULÉES BOUEUSES

Ces inondations boueuses provoquées par des pluies d'orage intenses ou de fortes pluies hivernales se produisent dans les pentes et vallées du territoire de la D.T.A.

Cette érosion des sols a de graves conséquences : dégradation du potentiel agricole du sol et de la qualité des cours d'eau, accroissement de la turbidité, transfert des métaux lourds et des produits phytosanitaires dans la nappe phréatique, accroissement de la vulnérabilité des implantations humaines dans les fonds de vallées.

L'augmentation des surfaces imperméabilisées (qui peuvent représenter jusqu'à 30% des surfaces de certains bassins versants), la disparition des surfaces toujours en herbe au profit des terres de labour constituent un facteur aggravant pour le risque d'inondation aux exutoires.

À l'échelle de la D.T.A., il convient :

- d'encourager le retour en herbe avec le redéploiement de filières d'élevage adaptées ;
- de maintenir ou restaurer des conditions d'écoulement normal sur les terrains imperméabilisés, notamment par l'emploi de techniques dites alternatives au ruissellement pluvial ;
- d'appréhender la protection des biens et des personnes à l'échelle d'un SAGE, tout en assurant la cohérence à l'échelle du bassin versant ;
- de ne programmer les travaux d'aménagement, locaux ou d'intérêt plus général, qu'après avoir réalisé l'évaluation des bénéfices au regard des impacts qu'ils risquent de générer.

7.5. LES RISQUES LIÉS AUX EFFONDEMENTS ET MARNIÈRES

La Haute-Normandie est fortement concernée par la présence de marnières et autres cailloutières. Le nombre important d'effondrements impliquant des secteurs bâtis après des pluies exceptionnelles montre qu'il convient d'accorder une attention toute particulière à ce risque.

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,
- la prise en compte de ces indices dans les actes d'urbanisme, par l'établissement de périmètres de protection adaptés.

7.6. L'ÉROSION DU TRAIT DE CÔTE

La lutte contre l'érosion nécessite une approche d'ensemble :

- les facteurs et les risques d'érosion doivent être mieux compris, les phénomènes mieux suivis : c'est tout l'enjeu du dispositif de gestion globale de l'estuaire, qui devra prendre en charge les programmes d'étude et de suivi ;
- s'agissant d'un système global, les dispositifs de protection doivent être conçus en privilégiant une approche à l'échelle de l'ensemble du littoral par rapport à une approche purement locale ; l'effort financier doit être partagé dans une logique de solidarité entre les collectivités ;
- les ouvrages de protection existants sont pour nombre d'entre eux en mauvais état, faute d'entretien ou parce que la morphologie du trait de côte a évolué : un programme pluriannuel de remise à niveau et de « rattrapage » s'impose ; en outre, certains ouvrages à réaliser ou à conforter en site urbain doivent être traités avec le plus grand souci de leur esthétique (habillage des épis, etc..) ;
- la gestion des prélèvements de sable et galets doit s'effectuer bien entendu dans le contexte de ce programme global ;
- la politique de prévention doit aussi être accentuée pour informer les populations, notamment touristiques, des risques encourus. Des plans de prévention des risques ou des démarches

équivalentes menées sous une maîtrise d'ouvrage locale seront engagées sur les secteurs les plus sensibles. Au demeurant, il pourra être utile d'examiner, avant d'engager des travaux en tel ou tel lieu du littoral, si de telles mesures palliatives ne peuvent suffire à résoudre en grande partie les problèmes rencontrés ;

- compte tenu des limites inhérentes aux approches centrées sur la seule protection, la définition et la mise en œuvre d'une stratégie de gestion intégrée des zones côtières seront encouragées.

7.7. LA MISE EN PLACE D'UN INSTITUT EUROPÉEN DE GESTION DYNAMIQUE DES RISQUES A HONFLEUR

□ Une approche originale

La vocation de l'Institut est d'apporter aux différentes autorités chargées de la sécurité, ainsi qu'aux citoyens, une approche renouvelée de la gestion des risques, en se plaçant du point de vue du territoire exposé mais aussi des habitants concernés.

Dans cette perspective, il doit travailler dans trois directions :

- la question de « l'acceptabilité des risques » fait appel à une approche d'abord sociologique, observatrice, comparative et surtout prospective. Elle fait également appel à une recherche sur les enjeux de l'acceptabilité du point de vue économique. Cette approche est celle de l'aménagement du territoire sensibilisée aux questions d'attractivité, de compétitivité, et soucieuse de bien comprendre les ressorts de l'économie industrielle ;
- la question des dispositifs de gestion globale du risque nécessite d'être abordée avec les méthodes d'analyse des risques et d'élaboration des scénarios de crise, telles qu'elles sont mises en œuvre par le monde industriel, pour les appliquer à des champs moins sectorisés ;
- la question de la gestion de crise mérite également d'être abordée sous l'angle de la gestion de la communication et de l'information, et des enjeux économiques sous-jacents. Des accidents dont l'impact objectif sera qualifié de mineur par les spécialistes peuvent au contraire avoir sur le plan économique (touristique, par exemple) un impact majeur.

□ Fédérer les potentiels de recherche existants

La mission de l'institut consiste d'abord à mobiliser et fédérer les potentiels de recherche français et européens déjà présents dans ces domaines et non de constituer une nouvelle techno-structure de recherche. A ce titre, une synergie avec le site de Cherbourg ainsi que le technopôle de Valmaris et le centre national de prévention et de protection (CNPP) de Vernon doit être plus particulièrement recherchée.

Il est à noter aussi la mise en place récente au Havre, de l'Office des Risques Majeurs de l'Estuaire de la Seine (ORMES).

L'Institut est un lieu de veille et de capitalisation des savoirs sur les « réactions en chaîne » ; il dispose d'un potentiel d'ingénierie lui permettant d'être un outil d'expertise et une force de proposition pour l'évaluation globale des situations et l'organisation des dispositifs de gestion.

Sa création permettra d'organiser, à sa périphérie, l'implantation de « start up » dans les filières d'intervention et d'accompagner leur développement.

De nouveaux modèles sont à inventer et de nouvelles pratiques à définir. Cette recherche doit se développer dans une perspective européenne en associant l'Etat et les grandes collectivités, les chercheurs et les experts, les responsables socioprofessionnels et les associations au sein d'une structure entièrement nouvelle, ouverte et innovante.

8 – RENFORCER LA COOPÉRATION ENTRE COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

La mise en œuvre des orientations d'aménagement et de développement durable du territoire implique une coopération approfondie entre collectivités.

Une approche coordonnée des dispositifs d'actions dans les domaines des activités économiques, de l'action à l'international, de l'habitat, de la protection de l'environnement et des transports doit permettre de construire des projets cohérents et de contractualiser avec l'ensemble des collectivités publiques concernées.

Cette approche s'exercera dans le contexte de la loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale et de la mise en œuvre des volets territoriaux des contrats de plan État-Régions.

Par ailleurs, l'ambition de renforcer progressivement les constituants de ce qui sera la métropole du nord-ouest de la France peut amener les parties concernées – les trois agglomérations principales et les collectivités territoriales régionales et départementales – à se regrouper sous une forme à déterminer, de type conférence métropolitaine, afin d'organiser au mieux les synergies et rapprochements entre grands équipements et services concourant à cet objectif.

Cela n'exclut pas bien entendu les nécessaires coopérations à envisager avec les territoires extérieurs de la DTA : les agglomérations ont vocation à rayonner au-delà du périmètre de la DTA.

9 – DÉVELOPPER LES NOUVELLES TECHNIQUES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION

Les mutations techniques rapides que connaît le secteur des nouvelles techniques de l'information et de la communication (NTIC) sont à la fois des facteurs de déséquilibre des situations établies mais aussi des opportunités à saisir. Tous les domaines de la vie sociale et économique peuvent être concernés ; il est essentiel que les acteurs régionaux puissent disposer des atouts qui leur permettent de s'adapter rapidement.

Les partenaires publics et privés se sont déjà saisis de l'enjeu de développement des NTIC en raccordant aux réseaux à haut débit les principaux sites universitaires et de recherche (programmes VIKMAN en Basse-Normandie et SYRHANO en Haute-Normandie), en poursuivant ces programmes en direction de l'enseignement secondaire et d'autres services publics, enfin en mettant en place des boucles locales radio (BLR).

La présence de réseaux longue distance de transmission à hauts débits, l'implantation des boucles locales et l'utilisation du réseau EDF à haute tension, doivent permettre d'apporter l'accès au haut débit non seulement dans les grandes agglomérations et les villes moyennes, mais aussi dans les zones rurales ou faiblement peuplées. Cet accès ouvre des perspectives nouvelles de développement économique sur l'ensemble du territoire de la D.T.A. : création d'activités technologiques et de services, tourisme, professions libérales, travail à domicile, etc.

Une politique en faveur du développement et de la diffusion des NTIC doit identifier et prendre en compte l'ensemble des éléments pertinents : en particulier, les investissements structurants en matière d'infrastructures de transport de l'information doivent être adossés à des services locaux efficaces multifformes pour générer une valeur ajoutée créatrice d'emplois, pour améliorer la compétitivité des entreprises et pour accroître la qualité des prestations des différents acteurs tant du secteur tertiaire que secondaire.

Les lignes d'action sont au nombre de cinq :

1/ Entretenir la connaissance des divers réseaux de transport d'information et de leur qualité, inciter à la bonne couverture du territoire.

Sur l'ensemble du territoire, un accès aux différentes techniques de communication doit être assuré ; les différents opérateurs doivent être interconnectés.

Compte tenu des applications en cours de préparation vers les entreprises, une attention particulière doit être portée au niveau de service (disponibilité des liaisons, taux d'erreurs, « priorisation » des différents utilisateurs...).

2/ S'assurer d'une compétence de pointe sur les outils de traitement de l'information.

Il convient de soutenir quelques laboratoires de niveau national qui étudient les techniques nouvelles, en liaison avec les leaders du secteur et sur des programmes d'envergure européenne.

3/ Renforcer les services expérimentaux capables d'accompagner la mise en place d'applications NTIC de haut niveau dans le tissu socio-économique.

Des expériences positives ont déjà été réalisées, permettant l'ouverture des réseaux Syrhan et Vikman à des expérimentations avec les entreprises.

4/ Améliorer et entretenir la connaissance du secteur économique concerné par les NTIC.

Ceci concerne notamment la formation, initiale et professionnelle, et les sociétés de services.

Les informations seraient à diffuser notamment à travers un portail internet. L'objectif serait de faire connaître les compétences de la région.

5/ Suivre les évolutions liées à l'utilisation des NTIC, anticiper leurs conséquences, informer et former les acteurs socio-économiques.

Il s'agit notamment de :

- guider les acteurs socio-économiques dans l'emploi des NTIC en particulier en favorisant les expérimentations,
- favoriser la mise en place de téléservices mutualisés,
- produire des formations adaptées aux besoins des utilisateurs.

10 – ORGANISER L'URBANISATION

En liaison avec les objectifs de la D.T.A., l'offre de logements est à renforcer au sein des espaces constituant l'armature urbaine et à organiser dans le reste du territoire.

10.1. DYNAMISER L'OFFRE DE LOGEMENTS DANS LES ESPACES CONSTITUANT L'ARMATURE URBAINE

Au-delà des orientations inscrites dans le chapitre 3 en matière d'armature urbaine, l'État encouragera la libération d'espace foncier et la réalisation de logements en zone urbaine, en soutenant :

- les politiques foncières permettant de constituer des réserves de terrains à long terme, adaptés à l'accueil d'un habitat diversifié et desservis à terme par les équipements publics, notamment les transports en commun ;
- la résorption des friches urbaines de toutes natures ;

- la réalisation de programmes de logements notamment sociaux dans les secteurs où le coût du foncier empêche l'équilibre des opérations ;
- la poursuite de la requalification du parc HLM dans les grands ensembles identifiés au sein des Grands Projets de Ville sur le Havre, Rouen et Caen, et en mettant en œuvre les autres dispositifs des contrats de ville.

10.2. ORGANISER L'OFFRE DE LOGEMENTS DANS LES AUTRES ESPACES DE LA D.T.A.

Cette recommandation comporte deux volets selon qu'il s'agit de l'espace rural et de l'espace littoral.

□ S'agissant de l'espace rural

L'État souhaite :

- promouvoir la programmation des logements locatifs sociaux en milieu rural fondée sur des réflexions à l'échelle intercommunale menées dans le cadre des pays et des politiques départementales ;
- soutenir une politique foncière adaptée au développement du milieu rural, inscrite dans un contrat de pays, fondée sur une analyse fine des besoins en logements. L'insertion urbaine (en continuité du tissu urbain existant) et paysagère devra faire l'objet d'une attention particulière au niveau du plan local d'urbanisme ;
- soutenir la création d'une offre d'hébergement de bonne qualité dans le cadre de l'organisation de la filière du tourisme de nature et de programmes territoriaux (pays) en valorisant le patrimoine de caractère.

□ S'agissant de l'espace littoral

L'alignement des prix du foncier sur celui plus élevé de la demande touristique freine fortement les opérations de logement à caractère social pourtant nécessaires compte tenu du développement économique que connaissent ces secteurs. Afin de rompre cet enchaînement ségrégatif, l'État propose la réalisation d'un programme local de l'habitat (PLH) sur la façade littorale du Calvados afin de mieux connaître les besoins spécifiques issus de l'économie touristique.

La question de l'offre de logements adaptés aux emplois saisonniers sera particulièrement considérée.

Enfin sera étudiée l'adaptation d'une offre d'hébergement touristique proposant de nouvelles formules de gestion locative : résidences de loisirs...

11 – CONDUIRE UNE POLITIQUE FONCIÈRE

Le territoire de la directive territoriale d'aménagement est complètement inclus dans le périmètre d'intervention de l'établissement public foncier de Normandie (EPFN), outil foncier au service des pouvoirs publics.

La question foncière et les réponses adéquates à y apporter sont importantes pour la mise en œuvre des objectifs de la D.T.A. Tel est particulièrement le cas s'agissant :

- de l'objectif relatif au développement d'une offre foncière de qualité pour les zones dédiées aux implantations stratégiques dans le domaine de la grande logistique (orientation 3.3.) L'intervention foncière devra se situer le plus en amont possible pour sauvegarder au mieux l'économie agricole ;

- de l'objectif de renouvellement et restructuration urbaine dans les trois grands pôles urbains, dans les villes moyennes et sur le littoral où les coûts fonciers sont élevés (orientations 3.1, 3.2. et 4.2.2).

A ce double titre, il sera notamment fait recours à l'EPFN.

Par ailleurs, la sauvegarde des paysages dans le pays d'Auge et le Lieuvin implique la mise en œuvre d'une action foncière opérationnelle, basée sur une stratégie explicite et partagée, en s'appuyant sur les SAFER. Une convention spécifique pourrait être élaborée pour apporter à ces établissements les moyens financiers destinés à équilibrer les coûts d'ingénierie correspondants, ceux-ci étant hors d'échelle avec le volume des transactions foncières,

ANNEXE

Le régime juridique des espaces remarquables est défini dans les articles suivants du code de l'urbanisme :

L. 146-6 - 2^{ème} et 3^{ème} alinéas

« Des aménagements légers peuvent y être implantés lorsqu'ils sont nécessaires à leur gestion, à leur mise en valeur notamment économique ou, le cas échéant, à leur ouverture au public. Un décret définit la nature et les modalités de réalisation de ces aménagements. En outre, la réalisation de travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux peut être admise, après enquête publique suivant les modalités de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983. »

L. 146-8 - 1^{er} et 2^{ème} alinéas

« Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aéroports et des services publics portuaires autres que les projets de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative. A titre exceptionnel, les stations d'épuration d'eaux usées avec rejet en mer, non liées à une opération d'urbanisation nouvelle, peuvent être autorisées conjointement par les ministres chargés de l'urbanisme et de l'environnement, par dérogation aux dispositions du présent chapitre. »

Article R146-1

(Décret n° 89-694 du 20 septembre 1989 art. 1er Journal Officiel du 26 septembre 1989)

(Décret n° 2004-310 du 29 mars 2004 art. 1 Journal Officiel du 30 mars 2004)

En application du premier alinéa de l'article L. 146-6, sont préservés, dès lors qu'ils constituent un site ou un paysage remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral, sont nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentent un intérêt écologique :

- a) Les dunes, les landes côtières, les plages et les lidos, les estrans, les falaises et les abords de celles-ci ;*
- b) Les forêts et zones boisées proches du rivage de la mer et des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares ;*
- c) Les îlots inhabités ;*
- d) Les parties naturelles des estuaires, des rias ou abers et des caps ;*
- e) Les marais, les vasières, les tourbières, les plans d'eau, les zones humides et milieux temporairement immergés ;*
- f) Les milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales telles que les herbiers, les frayères, les nourrisseries et les gisements naturels de coquillages vivants ; les espaces délimités pour conserver les espèces en application de l'article 4 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 et les zones de repos, de nidification et de gagnage de l'avifaune désignée par la directive européenne n° 79-409 du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;*
- g) Les parties naturelles des sites inscrits ou classés en application de la loi du 2 mai 1930 modifiée et des parcs nationaux créés en application de la loi n° 60-708 du 22 juillet 1960, ainsi que les réserves naturelles instituées en application de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 ;*
- h) Les formations géologiques telles que les gisements de minéraux ou de fossiles, les stratotypes, les grottes ou les accidents géologiques remarquables ;*
- i) Les récifs coralliens, les lagons et les mangroves dans les départements d'outre-mer.*

Lorsqu'ils identifient des espaces ou milieux relevant du présent article, les documents d'urbanisme précisent, le cas échéant, la nature des activités et catégories d'équipements nécessaires à leur gestion ou à leur mise en valeur notamment économique.

Article R146-2

(Décret n° 89-694 du 20 septembre 1989 art. 1er Journal Officiel du 26 septembre 1989)

(Décret n° 92-838 du 25 août 1992 art. 1er Journal Officiel du 29 août 1992)

(Décret n° 2000-1272 du 26 décembre 2000 art. 2 Journal Officiel du 28 décembre 2000)

(Décret n° 2004-310 du 29 mars 2004 art. 2 Journal Officiel du 30 mars 2004)

(Décret n° 2005-935 du 2 août 2005 art. 2 Journal officiel du 5 août 2005)

En application du deuxième alinéa de l'article L. 146-6, peuvent être implantés dans les espaces et milieux mentionnés à cet article, après enquête publique dans les cas prévus par les articles R 123-1 à R 123-33 du code de l'environnement, les aménagements légers suivants, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux :

a) Lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours lorsque leur localisation dans ces espaces est rendue indispensable par l'importance de la fréquentation du public ;

b) Les aires de stationnement indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation de ces espaces par la résorption du stationnement irrégulier, sans qu'il en résulte un accroissement des capacités effectives de stationnement, à condition que ces aires ne soient ni cimentées ni bitumées et qu'aucune autre implantation ne soit possible ;

c) La réfection des bâtiments existants et l'extension limitée des bâtiments et installations nécessaires à l'exercice d'activités économiques ;

d) A l'exclusion de toute forme d'hébergement et à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes :

- les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales et forestières ne créant pas plus de 50 mètres carrés de surface de plancher ;

- dans les zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture et d'élevage d'ovins de prés salés, les constructions et aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau, liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones, à la condition que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques ;

e) Les aménagements nécessaires à la gestion et à la remise en état d'éléments de patrimoine bâti reconnus par un classement au titre de la loi du 31 décembre 1913 ou localisés dans un site inscrit ou classé au titre des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement.

Les aménagements mentionnés aux a, b et d du présent article doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.

CARTES

D'ORIENTATIONS

- Estuaire aval de la Seine
 - Basse vallée de l'Orne
- Orientations générales d'aménagement (2)
 - Modalités d'application de la loi Littoral (2)

