

# Directive territoriale d'aménagement de l'Estuaire de la Seine – Bilan de l'application

## Objectif 1.3 – Améliorer la desserte portuaire

### Historique des versions du document

Version	Date	Commentaires
V1	03/07/2024	
V2	10/07/2024	

### Affaire suivie par

DREAL Normandie : Arnaud DIARRA, Théophile LEGOUPIL –

### Rédacteurs

AUCAME : Tristan CAPRON, Patrice DUNY

AURBSE : Paul GRANDOU, Romain DEGHILAGE, Claire VALENCY

AURH : Zahir BANOUH, Frédéric BEZET

## Préambule

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

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

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

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

# 1. Analyse des documents stratégiques et de planification

## 1.1 Documents stratégiques

L'amélioration de la desserte portuaire est étroitement liée à la compétitivité des ports.

Au-delà du simple accueil de marchandises, il est également nécessaire d'organiser les conditions d'écoulement des marchandises afin d'avoir un système portuaire performant. C'est en ce sens que la DTA décline des objectifs visant à améliorer la desserte portuaire sur tous les différents modes de transport (fluvial, ferré et routier...)

L'enjeu de la desserte portuaire est également abordé au sein de différents documents stratégiques. Le SRADDET est conscient de cet enjeu et c'est en cela qu'il entend renforcer la desserte multimodale des ports normands et favoriser les reports modaux. À ce titre, le SRADDET compte poursuivre les actions réalisées comme la mise en exploitation de la ligne Serqueux-Gisors – objectif poursuivi par la DTA – permettant d'augmenter les capacités du réseau ferroviaire à destination d'HAROPA PORT. Ce dernier, entend poursuivre l'amélioration de la desserte portuaire et poursuit des objectifs de reports modaux au profit du transport fluvial et de fret. Cette question du report modal est également mise en avant au sein du Schéma Régional de Cohérence Logistique concernant la desserte de l'hinterland ou encore la préservation du foncier en bord à voie d'eau pour optimiser l'intermodalité route-fluve. Il en est de même pour le Document Stratégique de Façade Maritime Manche Est dont l'objectif 7C est de développer le transport fluvial et ferroviaire dans une logique de report modal et de massification des flux.

Il en est de même pour le Schéma Stratégique de la Vallée de la Seine qui fait mention des différents projets concourant à l'objectif d'améliorer la desserte portuaire afin d'intensifier les échanges à l'échelle de la Vallée de la Seine et au-delà.

**L'enjeu de la desserte portuaire est bien repris par les documents stratégiques** à l'exception de plusieurs documents dont la finalité est tout autre (France 2030, SRDEII, SDAGE, Stratégie Régionale de la Biodiversité). À noter qu'au regard de l'étendue des documents stratégiques ayant une portée à grande échelle, la retranscription de projets de desserte portuaire localisée figurant dans la DTA n'est pas forcément reprise.

## 1.2 Documents de planification

### 1.2.1 Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Métropole Rouen Normandie

L'objectif d'amélioration de la desserte portuaire est pleinement repris dans le PLUi de la Métropole rouennaise. Le PADD intègre les différents modes de transport mobilisés

pour l'acheminement des marchandises au port. Ainsi, autant le ferroviaire que le fluvial en passant par le routier sont ciblés, au travers des grands projets d'infrastructure parmi lesquels la LNPN ou le contournement est A28-A13.

Les différentes OAP territorialisent quant à elles cet objectif. Elles ancrent les projets de développement de plateformes multimodales permettant d'accroître les accès portuaires, et préfigurent l'augmentation de débit notamment vers la région parisienne et les régions limitrophes.

### 1.2.2 Plan Local d'urbanisme intercommunal « Habitat – Mobilité » de la Communauté urbaine Caen la mer (PLUi-HM)

Le PLUi-HM de la CU Caen la mer est toujours en cours d'élaboration. Son PADD a été débattu le 6 juillet 2023. C'est actuellement le seul document, qui permet d'estimer le degré de reprise des objectifs de la DTA.

Aujourd'hui, l'objectif d'amélioration de la desserte portuaire du port de Caen-Ouistreham n'apparaît pas dans le PADD du PLUi-HM de la CU Caen la mer et ne paraît pas constituer un objectif du PLUi-HM de la CU Caen la mer.

Il convient cependant de souligner qu'une voie nouvelle dénommée « desserte portuaire » permet désormais, grâce à un nouveau pont sur l'Orne, de desservir le port directement depuis l'autoroute A13 en traversant le plateau de Colombelles. Une première section, portée par le Département du Calvados, entre le rond-point Normandial et la RD 402 sur la Presqu'île a été mise en service en juillet 2020. Une seconde phase, portée par Caen la mer, entre le nouveau rond-point de la Presqu'île et le giratoire RVI a fait l'objet d'une concertation publique en 2022. Les travaux seront lancés prochainement, concomitamment à la réalisation du projet d'écoquartier « Archipel » à Hérouville-Saint-Clair.

Les autres principes de franchissements du canal de Caen à la mer et de l'Orne, inscrits à la DTA, figurent au SCoT et s'imposeront au PLUi-HM de Caen la mer tant que ce SCoT est opposable.

L'amélioration de la desserte portuaire est donc, en pleine compatibilité avec la DTA de l'estuaire de la Seine, soit en cours de réalisation, soit inscrite dans les documents d'urbanisme tant que la DTA s'impose au SCoT.

### 1.2.3 Plan Local d'urbanisme intercommunal de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

Le PLUi de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est toujours en cours d'élaboration, le PADD a été débattu en juin 2023.

La CU rappelle au sein de son PADD l'importance des flux logistiques croissants qui traversent le territoire et les enjeux qu'ils soulèvent, dont celui de garantir le transit rapide des marchandises depuis et vers les infrastructures portuaires. La question de la desserte portuaire est relevée comme un enjeu majeur. Certains projets

d'amélioration d'infrastructures portuaires évoqués au sein de la fiche Objectif 1-1 viennent répondre à cet enjeu (projet de la Chatière par exemple).

#### 1.2.4 Plan Local d'urbanisme intercommunal de la Communauté d'agglomération Caux Seine Agglo

Caux Seine Agglo a prescrit l'élaboration de son 1er PLUi en date du 14 novembre 2014. Le PLUi est toujours en cours d'élaboration. Le PADD débattu en mars 2022 permet de renseigner sur le degré de reprise de l'objectif de la DTA.

La question de la desserte portuaire n'est pas abordée au sein du PADD. Toutefois, comme évoqué lors de l'entretien avec l'agglomération, les infrastructures desservant le site de Port-Jérôme sont déjà existantes. En effet, une plateforme multimodale avec plusieurs infrastructures routières, fluviales et des voies ferrées, ..., existe déjà. Or les voies ferrées ne sont aujourd'hui pas utilisées, il est nécessaire d'associer les entreprises et les opérateurs afin d'œuvrer au report modal.

#### 1.2.5 Plan Local d'urbanisme intercommunal Habitat et Déplacements de la Communauté d'agglomération Fécamp Caux Littoral

Fécamp Caux Littoral a approuvé son PLUi-HD (Habitat et Déplacements) en décembre 2019. Depuis, plusieurs procédures d'évolutions ont fait vivre le PLUi-HD. L'analyse porte sur le PLUi approuvé en décembre 2023 (Modification Simplifiée n°2).

La communauté d'agglomération souhaite tirer profit de l'outil portuaire. Pour cela, le PADD entend améliorer la desserte portuaire en veillant à assurer un parcours logistique performant en maintenant une desserte routière adaptée. Il est également envisagé une connexion ferroviaire.

Une OAP sectorielle couvre le secteur du port afin de conforter les différentes activités portuaires et s'assurer que les conditions de desserte soient optimales.

### 1.3 Bilan intermédiaire

L'enjeu de la desserte portuaire est bien repris par les documents stratégiques (concernés par cette question) qui définissent des orientations pour à la fois améliorer les conditions de desserte, mais également dans une logique de report modal.

Concernant les documents de planification, l'enjeu de desserte portuaire est également rappelé dans la mesure où ces infrastructures vont de pair avec les équipements portuaires. Les PADD entendent les renforcer.

En ce qui concerne le Port du Havre, la question de la desserte portuaire figurait au sein de la DTA au travers de plusieurs projets, dont certains déjà réalisés à l'image du Port 2000. Toutefois, la DTA matérialisait des projets (Grand Canal du Havre notamment) qui n'ont pas eu de traductions opérationnelles. En outre, la DTA inscrivait le principe d'une liaison ferrée entre la ZIP du Havre et celle de Port-Jérôme

en longeant la Seine qui n'a pas été traduite localement, et dont la pertinence est à questionner.

En bref, les projets de desserte portuaire sur l'Axe Seine n'ont pas été réalisés dans leur ensemble, malgré certaines réalisations. Les différents projets inscrits au sein de la DTA, non réalisés, doivent être questionnés à l'aune des enjeux contemporains.

En ce qui concerne le Port de Caen-Ouistreham, la question de la desserte portuaire se matérialisait dans la DTA par l'inscription de deux franchissements de l'Orne et du canal au droit de Colombelles et d'Amfreville et un franchissement du seul canal à Ouistreham, en lien avec le développement des activités de plaisance.

Seul le projet au droit de Colombelles est en cours de réalisation. Celui au droit d'Amfreville, prévu pour permettre la liaison Troarn-Courseulles, voie routière visant à desservir la Côte de Nacre sans passer par Caen, n'avait pas de fonction réellement portuaire et ne répond donc pas réellement à l'objectif 1.3 de la DTA. Enfin, le franchissement du canal à Ouistreham est moins nécessaire dès lors que le développement de plaisance est à l'arrêt et que l'objectif de protection des espaces naturels de la pointe du siège prévaut désormais dans le SCoT Caen-Métropole. Ces deux derniers franchissements, s'ils sont prévus dans les documents d'urbanisme locaux, n'ont que peu de chance d'être réalisés.

Finalement, et d'un point de vue strictement portuaire, l'objectif 1.3 est atteint à Caen avec la réalisation en cours de la desserte portuaire, même si de l'avis des acteurs au cours des entretiens, l'intérêt du port n'est, de loin, pas la seule justification de ce projet.

## 2. Entretiens et rencontres

### 2.1 Connaissance et prise en compte globale de la DTA

La DTA de l'estuaire de la Seine paraît être bien connue des collectivités locales compétentes en matière de planification que ce soit en matière de SCoT ou de PLUi dès lors qu'elle s'impose par lien de compatibilité aux documents d'urbanisme. Même si ce lien est indirect via le SCoT pour les PLUi, la DTA et ses dispositions locales paraissent bien connues. La DTA est également appréciée des acteurs de la planification territoriale pour avoir posé un cadre et des directives qui s'établissent à grande échelle.

De même, les autorités portuaires (HAROPA, Ports de Normandie) connaissent très bien la DTA, document qui, de leur point de vue, légitime et sécurise à la fois des projets auxquels les ports tiennent et des disponibilités foncières nécessaires à leur fonctionnement et à leur développement. À ce stade, et même si tous les projets prévus n'ont pas été réalisés, il apparaît que la DTA a constitué pour les ports un outil efficace de la sécurisation, du point de vue du droit des sols, de l'activité portuaire.

Pour certains, portée par l'Etat, la DTA a été élaborée en partenariat avec les collectivités et les partenaires. Elle a permis de mettre autour d'une même table des acteurs qui n'avaient pas l'habitude de travailler ensemble. Elle a donc favorisé le dialogue et conduit à une vision partagée du territoire tiraillé entre deux régions. L'appropriation a été toutefois plus importante en Haute-Normandie, les élus bas-normands s'étant globalement peu impliqués dans le projet (excepté sur la rive gauche de l'Estuaire).

Certains acteurs, enfin, ne connaissaient pas l'existence de la DTA en tant que telle et pensaient n'être pas concernés avant que le contenu de celle-ci ne leur soit brièvement exposé. En outre, il a également été relevé la faible appropriation de la part de certains élus/territoires, d'un document "supra" qui semble plus lointain.

### 2.2 Objectif 1.3

A l'exception des ports qui ont une vision claire des infrastructures de desserte réalisées et des raisons de la non-réalisation de celles qui ne l'ont pas été, **la desserte portuaire n'a été un argument dès lors, comme à Caen, que l'infrastructure réalisée avait d'autres fonctionnalités.**

Certains acteurs ont fait état de la **volonté de préserver les infrastructures ferroviaires aujourd'hui non utilisées afin de ne pas obérer un potentiel redéploiement d'une offre ferroviaire connectée aux emprises portuaires.** C'est le cas de la CC du Pays d'Honfleur-Beuzeville ayant défini des emplacements réservés au sein du PLUi sur l'emprise de la voie ferrée d'Honfleur jusqu'à Pont-Audemer.

À noter que la réactivation de cette ligne ferroviaire portée par la DTA soulève des

réserves (*cf entretien Pont-Audemer*) de la part de la Région, de la SNCF en raison du coût, tout comme pour la CC Pont-Audemer Val-de-Risle qui souhaite aménager une voie verte sur cette emprise ferrée. Cet aménagement doit être questionné en associant les différents acteurs concernés par cette question.

L'activité portuaire et logistique est certes déterminante, mais l'hinterland des ports reste limité comparé aux grands ports européens du Northern Range.



### 3. Conclusion globale

L'objectif d'amélioration de la desserte portuaire tel que défini dans la DTA vise à répondre au constat d'un faible niveau de desserte des ports du Havre, de Rouen et de Caen pour les modes ferré et fluvial, et ce, en direction de l'est, du Sud-est et du sud-ouest de la France et de l'Europe (cf. DTA Chapitre 2, p.58), et ainsi à élargir l'hinterland des ports.

Plusieurs projets inscrits au titre de l'objectif 1.3, ou en cohérence avec celui-ci, ont trouvé un aboutissement depuis l'approbation de la DTA avec notamment la réalisation du terminal multimodal à Sandouville, la desserte ferroviaire de Port 2000 sur le Havre, ainsi que de plusieurs opérations de remise en état et d'extension du réseau ferroviaire sur le domaine portuaire rouennais (desserte du silo céréalier de la Presqu'île Elie, régénération des voies ferrées de l'île Groult, etc.).

A l'échelle du Port de Caen-Ouistreham, le niveau de desserte et l'accessibilité des transports de marchandise sont jugés globalement satisfaisant. Toutefois, le transport de marchandise demeure exclusivement lié au mode routier, suscitant un fort intérêt pour une desserte ferroviaire. Si les anciennes emprises ont été préservées, leur réhabilitation nécessitent des investissements très conséquent. De même, le projet de cabotage entre Caen-Ouistreham et le Havre n'a pas abouti, et ce, toujours en raison d'un manque de compétitivité au regard du transport routier de marchandises.

En effet, le mode de transport dominant pour le transport de marchandises reste la route. À titre d'exemple, en 2022, la poursuite de la construction de son corridor logistique multimodal par HAROPA PORT a permis de faire passer les parts modales du fer et du fleuve de 12 à 13,3% sur les conteneurs en sortie du Havre (*Rapport d'Activités 2022 HAROPA Port*). Le mode de transport routier reste encore dominant notamment car le développement du fret ferroviaire est limité par les capacités des réseaux (Ile-de-France). C'est probablement là un des échecs de la mise en oeuvre de la DTA..Des marges de progression existent encore qui nécessitent d'associer les différents acteurs afin d'utiliser pleinement les infrastructures existantes et à venir.

Dans sa globalité l'objectif 1.3 est ainsi à considérer comme non atteint en dépit de certaines réalisations.