

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

Objectif 1-1 : Poursuivre la Politique d'équipements des Ports – Ports du Havre, de Rouen, Caen et de Fécamp

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

Les SCoT Le Havre Pointe Caux Estuaire (LHPCE) et Caux Vallée de Seine assurent un bon niveau de reprise de la volonté de poursuivre le développement d'HAROPA | Port du Havre, objectif fondamental de la DTA. À ce titre, le SCoT LHPCE retranscrit fidèlement la cartographie sur les orientations d'aménagement et de protection de l'estuaire de la Seine annexée à la DTA. Depuis 2006, les installations du port ont poursuivi leur développement dans les espaces prévus à cet effet : on peut noter le parc logistique du Hode, l'extension du Parc Logistique du Pont de Normandie (PLPN), la mise à disposition de PLPN 2, la réalisation presque achevée de PLPN 3 ou encore la plate-forme multimodale. On peut toutefois noter que, les installations de Port 2000 mises à part, l'utilisation du foncier est modérée par rapport à ce que la DTA prévoyait sur sa carte d'orientations d'aménagement sur la zone industrialo-portuaire du Havre (530 ha consommés sur un potentiel d'environ 1 810 ha). Au vu du plan stratégique d'HAROPA PORT 2020-2025¹, les ambitions foncières à moyen terme du port apparaissent beaucoup moins importantes que le potentiel offert par la DTA : en effet le port prévoit moins de 100 ha de consommation de nouveau foncier d'ici à 2025, reportant la consommation des terrains naturels encore disponibles (de l'ordre de 1 100 ha) à après 2027 de façon indifférenciée. À ce propos, l'abandon du projet du Grand canal du Havre annoncé lors de la concertation préalable à propos de l'amélioration de la desserte fluviale du port du Havre en 2017 et 2018² grève mécaniquement d'environ 400 ha le foncier potentiellement disponible sur la zone portuaire, car, tel que cela est inscrit dans la DTA, ce projet est une condition nécessaire à l'utilisation du foncier situé à l'Est de la route industrielle.

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

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

2 Azario, Marianne. *CNDP. BILAN DE LA GARANTE, Concertation préalable Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000*, 16 février 2018 https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-04/Bilan_de_la_garante_Amélioration_de_L_accès_fluvial_à_Port_2000.pdf

sur 2020-2025 sont de l'ordre de 55 ha sur un potentiel de 1 200 ha (toujours en considérant la zone de port-Jérôme et le site de Honfleur).

À l'avenir, dans la mesure où la DTA n'est plus opposable aux documents d'urbanisme inférieurs depuis le 1er avril 2021, les espaces naturels du secteur de l'embouchure de la Seine initialement identifiés par la DTA comme des réserves foncières destinées au développement portuaire pourraient faire l'objet d'un changement de destination lors de la révision des SCoT concernés. De plus, bien que les ambitions de consommation de nouveaux espaces naturels affichées par les ports soient considérablement moindres comparées aux réserves foncières actuellement affichées dans les SCoT concernés, il ne peut être conclu à ce stade de l'analyse qu'elles seront pour autant garanties. En effet, les territoires sont amenés à intégrer rapidement l'objectif de réduction de l'artificialisation des sols porté par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi « climat et résilience »), comprenant une réduction de 50 % de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestier sur le pas de temps 2021-2030 et l'atteinte de l'objectif de Zéro Artificialisation Nette en 2050. Pour la région Normandie, cela correspond à un potentiel de consommation d'espace maximum de l'ordre de 6 000 ha jusqu'à 2030.

Il conviendrait de déterminer dans quelle mesure les politiques d'équipement et de développement des ports seraient impactées en cas de difficultés à obtenir les espaces souhaités. Il est à noter que les dispositions de la loi Climat et Résilience inscrivent une enveloppe foncière de 12 500 hectares destinés aux Projets d'Envergure Nationale et Européenne (PENE). Pour la Région Normandie, 1 200 hectares de projets sont inscrits au sein des PENE, dont 456 hectares pour les ports d'HAROPA, signe de l'enjeu de développement portuaire partagé.

1. Analyse des documents stratégiques et de planification

1.1 Documents stratégiques

L'amélioration des équipements portuaires revêt plusieurs enjeux afin de conforter les ports Normands au sein des échanges maritimes mondiaux. Cette préoccupation est partagée par plusieurs documents stratégiques à l'instar du SRADDET qui entend réaffirmer le caractère maritime de la Normandie, renforcer la compétitivité des ports. À ce titre, le SRADDET juge prioritaire certains équipements portuaires pour l'attractivité de la Région à l'image du Port du Havre (Extension du Terminal multimodal, accès fluvial à Port 2000). De manière plus localisée, la création d'HAROPA PORT (établissement public regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris) est saluée afin de renforcer la coordination de ces ports, en faire une épine dorsale des échanges maritimes de la Région avec l'appui des autres ports régionaux. Le projet stratégique d'Haropa 2020-2025, s'inscrit dans la lignée de la DTA d'améliorer les équipements portuaires comme la finalisation de la phase 3 de Port 2000 au Havre, la modernisation du terminal de Radicatel du site de Port-Jérôme (Rouen)...

L'enjeu d'améliorer l'équipement portuaire est également partagé par le Schéma Stratégique de la Vallée de la Seine qui identifie les équipements portuaires comme des équipements d'importance qu'il convient de conforter. Il en est de même pour le Document Stratégique de Façade maritime Manche-Est ou encore par le Schéma Régional de Cohérence Logistique.

La question de la cohabitation entre pêche et activités portuaires est abordée uniquement par le DSF.

La question portuaire est bien reprise par les documents stratégiques à l'exception de plusieurs documents dont la finalité est tout autre, à l'instar du plan France 2030 qui vise à accélérer la transformation de plusieurs secteurs de l'économie ; ou encore le SRDEII (Schéma Régional de Développement Économique des Entreprises, pour l'Innovation et l'Internationalisation) dont les actions sont centrées sur le développement du tissu économique normand, mais qui pourrait, en effet, promouvoir le développement portuaire. La Stratégie Régionale de la Biodiversité ou encore le SDAGE n'abordent pas la question portuaire, au regard des thèmes que ces documents traitent.

En bref, nous avons une bonne reprise de la DTA au sein des documents stratégiques concernés par les équipements portuaires.

1.2 Documents de planification

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

L'objectif de développement du port de Rouen est largement repris par le PLUi métropolitain. Le PADD cible l'héritage industrialo-portuaire comme un atout autour duquel doit s'affirmer son développement économique, dans l'objectif d'un rayonnement à large échelle. Ainsi, le PADD cible notamment le renforcement des relations du port de Rouen avec son hinterland, mais aussi le positionnement du territoire au sein des flux européens de marchandises. Le PADD comprend également une cartographie déclinant finement les orientations générales d'aménagement de la DTA.

La MRN ancre également le développement portuaire dans ses OAP. Quatre d'entre elles définissent directement l'aménagement d'espaces dédiés aux activités économiques en lien direct avec le port. C'est le cas des OAP sectorielles "espace portuaire" à Moulineaux, "Bon Marais" à Grand-Couronne, toutes deux pour le développement d'activités logistiques, "Croix-Saint-Marc" à Grand-Couronne pour créer une structure d'accueil et de services, et "Entrée de ville nord" à Petit-Couronne pour un programme mixte habitat/activités économiques. Plusieurs autres OAP ciblent des espaces dans un périmètre plus large, affirmant l'axe Seine comme grand écosystème économique autour de Rouen.

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.

A ce stade, parmi les orientations d'aménagement prévues à la DTA, seule l'extension du terminal ferry de Ouistreham a été réalisée en 2012. Aujourd'hui, la politique d'équipement 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.

Toutefois, et cela a été confirmé par les représentants de la CU Caen la mer lors de l'entretien, le PLUi-HM se mettra bien évidemment en compatibilité avec le SCoT Caen-Métropole approuvé en octobre 2019 et qui reprend lui, dans une partie dédiée de son DOO, l'ensemble des objectifs de la DTA en matière d'équipement portuaire. De même, lors de l'entretien, « Ports de Normandie », propriétaire de l'infrastructure du port de Caen-Ouistreham, a confirmé qu'il veillerait à la compatibilité du PLUi-HM avec le SCoT dès lors que celui-ci comprend les dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable (SDADD) de Ports de Normandie qui planifient la poursuite de la politique d'équipements du port de Caen-Ouistreham.

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.

Plusieurs orientations du PADD s'inscrivent dans les pas de la DTA qui vise à renforcer la place qu'occupe le port du Havre au sein des échanges maritimes mondiaux. Plusieurs équipements portuaires ayant vu le jour sont salués par la CU qui compte développer de nouvelles infrastructures portuaires à l'image du projet de la Chatière qui vise à améliorer les connexions fluviales entre Port 2000 et le reste du Port du Havre. La CU salue également l'intégration du port du Havre au sein d'HAROPA PORT consacrant ainsi la zone industrialo-portuaire havraise comme une pièce maîtresse du dynamisme des territoires séquanais et plus largement de l'ensemble de l'économie locale.

1.2.4 Plan Local d'Urbanisme intercommunal Caux Seine Agglo :

Caux Seine Agglo a prescrit l'élaboration de son 1^{er} PLUi en date du 14 novembre 2014.

Le PLUi est en toujours en cours d'élaboration. L'analyse porte sur le PADD débattu en mars 2022 afin de juger le degré de reprise des objectifs de la DTA.

Le port de Rouen est composé de 4 sites, dont un sur le périmètre de Caux Seine Agglo, le site de Port Jérôme. Ce site est reconnu comme un secteur à enjeux d'importance par Caux Seine Agglo qui souhaite le conforter et l'inscrire pleinement dans l'Axe Seine. À titre d'exemple, le PADD entend prioriser et faciliter le développement industriel sur l'Axe Seine en facilitant le développement des activités présentes sur Port-Jérôme 1, poursuivre l'accueil d'activités sur Port-Jérôme 2 et créer Port-Jérôme 3. Ce faisant, Caux Seine Agglo s'inscrit dans la dynamique de la DTA de poursuivre les équipements portuaires.

1.2.5 Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Déplacements 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. Nous analysons le PLUi approuvé en décembre 2023 (Modification Simplifiée n°2).

Le PADD mentionne à plusieurs reprises la fonction portuaire de la ville de Fécamp et les atouts et opportunités que le port représente. Le PADD entend tirer parti de l'outil portuaire, qui est un atout en termes de logistique (traitement de marchandise), potentiel économique et touristique... Le PADD liste plusieurs facteurs permettant d'offrir les conditions de réussite pour le port, dont la question du foncier et de la logistique à proximité des quais par exemple. En outre, une OAP encadre le port de Fécamp et expose les enjeux auxquels le port est confronté et vise à conforter les différentes activités portuaires dans le respect de son environnement proche.

1.3 Bilan intermédiaire

Les documents stratégiques comme les documents de planification, intègrent clairement l'enjeu de développement des équipements portuaires, au regard de leur importance dans l'économie locale mais également pour se positionner au sein de l'Axe Seine.

Les documents stratégiques directement concernés par les équipements portuaires s'inscrivent dans les pas de la DTA au travers d'orientations stratégiques.

Les documents de planification traduisent les ambitions de la DTA. Cette traduction se retrouve notamment au sein des différents PADD au travers d'orientations visant à conforter et développer le niveau d'équipement et de desserte des ports existants tout en renforçant leurs synergies et connectivité au sein du corridor marchand de l'Europe du Nord-Ouest. Par ailleurs, certaines orientations stratégiques trouvent une traduction opérationnelle et réglementaire au sein d'OAP. Ainsi, à titre d'exemple, le PLUi de la Métropole de Rouen Normandie comprend 8 OAP sectorielles directement liées à l'ambition de poursuivre la politique d'équipement du port de Rouen tant d'un point de vue de l'amélioration des infrastructures de transport que de l'aménagement et l'optimisation des espaces portuaires.

De manière plus localisée, la DTA inscrivait l'objectif de réaliser plusieurs équipements portuaires. Port 2 000 a été créé. Mais d'autres projets n'ont pas été réalisés comme le prolongement du Grand Canal du Havre ou encore la lutte contre l'envasement du port intérieur d'Honfleur.

S'agissant du Port de Caen-Ouistreham, si l'extension de la plateforme ferry a bien été réalisée, le développement du cabotage maritime, via un projet navette conteneur entre le Havre et Caen, a été abandonné. Néanmoins, l'objectif 1.1 de la DTA est sécurisé tant que le SCoT Caen-Métropole maintient ses actuelles dispositions en matière d'équipement et d'aménagement portuaire.

2. Analyse détaillée des dynamiques du port de Caen-Ouistreham dans le contexte de la basse vallée de l'Orne

La première phase du bilan d'application de la DTA n'a pas permis de statuer sur l'atteinte de son objectif 1.1 concernant le Port de Caen-Ouistreham, en raison notamment d'un corpus insuffisant de connaissances sur les évolutions récentes à la fois de l'outil portuaire et de son contexte en termes d'activités économiques connexes. Dans le cadre de la présente phase 2, il a donc été jugé opportun de conduire une analyse détaillée sur ces deux sujets afin de pouvoir évaluer le niveau d'atteinte de l'objectif 1.1 de la DTA sur le site de la basse vallée de l'Orne entre Caen et Ouistreham.

Il convient dans un premier temps de souligner que le port de Caen-Ouistreham apparaît comme une place portuaire atypique de par sa configuration selon un axe nord/sud s'étendant sur 15 kilomètres. Le domaine portuaire court ainsi du port amont en plein centre-ville de Caen, s'étire le long du canal de Caen à la mer pour déboucher à Ouistreham, au-delà du terminal transmanche et à la Manche. D'un point de vue physique, le port de Caen-Ouistreham est scindé en deux sous-ensembles : la partie amont, de Caen et le long du canal jusqu'aux écluses de Ouistreham et la partie aval, au-delà des écluses et jusqu'à la Manche.

Le port de Caen-Ouistreham est par ailleurs structuré par 4 activités majeures que sont le trafic transmanche, le commerce, la plaisance et la pêche.

Une gouvernance qui a évolué par l'intégration au sein de Ports Normands Associés, puis de Ports de Normandie.

La gouvernance du port de Caen-Ouistreham a évolué à plusieurs reprises depuis l'approbation de la DTA. En premier lieu, en application de la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, actant du transfert des ports d'intérêt métropolitain aux collectivités locales. A l'échelle de la DTA, ont ainsi été impactés les ports de Dieppe, d'une part, et le port de Caen-Ouistreham, d'autre part. Cette dynamique de transfert a ainsi conduit, en 2006, à la création de « Ports Normands Associés » (PNA) syndicat mixte comprenant la région Basse-Normandie et les départements du Calvados et de la Manche en vue de gérer l'organisation, l'aménagement et l'exploitation des ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg.

La réforme de la carte des régions induite par la loi 2015-29 du 16 janvier 2015 a mécaniquement impacté la gouvernance portuaire en associant aux membres de PNA le département de la Seine-Maritime ainsi que le port de Dieppe au sein d'un nouveau syndicat mixte dénommé « Ports de Normandie ».

Principaux aménagements réalisés sur le Port de Caen Ouistreham depuis 2006

Réalisation	Objet	Détail
2012	Extension du terminal ferry de Ouistreham	Création d'un nouveau terre plein de 4 ha en vue du doublement des espaces de stationnement des poids lourds et remorques non accompagnées (de 143 à 280 places).
2019	Travaux d'aménagement de l'avant-port de Caen Ouistreham	Ces travaux s'inscrivent en cohérence avec l'embeckage de l'écluse et la réalisation de la base de maintenance de l'éolien en mer (cf. ci-après). > La création de 40 places d'attente en eau pour les plaisanciers de passage, > L'amélioration des conditions d'exercice des opérations de sécurité et de secours, > La création d'un point de débarque pour la pêche, > Le repositionnement de la cale de mise à l'eau et la création d'un parking dédié aux usagers (30 places), > L'extension du môle Est (au Nord de l'actuelle école de voile) afin d'accueillir la base de maintenance.
2019	Réalisation d'un système de guidage à embectage sur l'écluse	Permet le franchissement, en répondant aux normes de sécurité, de navires allant jusqu'à 27,5 m de large contre 24 m précédemment. Avec un gain espéré de 1 000 navires supplémentaires/an, soit une augmentation du trafic global de 10% à 20% et 250 000 tonnes de marchandises supplémentaires, principalement pour l'exportation de céréales et l'importation de bois. Ces travaux répondent également aux besoins liés au transit des navires de croisière.
2024	Base d'exploitation du futur parc éolien en mer du Calvados	Parallèlement au développement des parcs éoliens en mer, et plus spécifiquement eu égard à celui de Courseulles-sur-Mer et de Bernières-sur-Mer, le port de Caen-Ouistreham accueille une base de maintenance et d'exploitation, inaugurée en avril 2024. Le bâtiment veillera sur la bonne marche des 64 éoliennes lancées en 2025 au large de Courseulles et Bernières-sur-Mer.

Le Port amont : des trafics diversifiés, de volumes variables.

Le port amont est structuré autour de 4 terminaux, dont 3 dédiés aux trafics de marchandises répartis sur sept quais de déchargement à Ranville, Blainville et Hérouville-Saint-Clair. Les trafics du port amont s'inscrivent ainsi sur les 15 dernières années dans une fourchette annuelle très variable, allant de 400 000 en 2009 à près de 820 000 tonnes en 2010. Les trafics de marchandises vrac sont très largement dominés par les céréales et plus largement par les produits agricoles (> 77 % du tonnage total en moyenne depuis 2013). Les autres marchandises transitant par le terminal amont se caractérisent comme des trafics dits de niche, dont les volumes varient très fortement d'un exercice à l'autre.

Les activités transmanche : une érosion lente, renforcée par le Brexit et la crise COVID

Avec 3 rotations quotidiennes en basse saison et 4 rotations pendant la saison touristique, la ligne Ouistreham/Portsmouth place le port de Caen-Ouistreham au 3ème rang des ports français pour les activités transmanche de transport de passagers (après Calais et Dunkerque) et ce, depuis 1998. La ligne Ouistreham/Portsmouth constitue en outre la première liaison transmanche à l'ouest du Pas de Calais en termes de trafic passagers.

Transport de passagers et de véhicules de tourisme

Le trafic passagers transmanche de Caen-Ouistreham apparaît globalement stable au premier abord sur longue période, de l'ordre de 900 000 à 1 000 000 passagers et un flux de l'ordre de 250 000 véhicules par an de 1998 à 2019, même si une érosion

régulière est observée depuis 2006. Prévu à la DTA, l'allongement du quai en 2012 ne paraît pas avoir permis d'enrayer cette érosion.

Depuis 2019, période marquée par le Brexit puis la COVID-19, le trafic de véhicules légers et de passagers a perdu un quart de ses volumes.

Transport de camions et de remorques non accompagnées (Ro-Ro)

Le volume de transport de camions, incluant les remorques non accompagnées (Ro-Ro) s'établit aux environs de 100 000 véhicules/an, même si les données laissent apparaître des mouvements très contrastés sur longue période. Il s'agit désormais de la principale activité du port de Caen Ouistreham avec près de 80 % des tonnages transportés. Après une phase de croissance soutenue jusqu'en 2002, ce trafic s'inscrit depuis lors dans une dynamique de repli, mouvement encore accentué par les incidences du Brexit et de la crise sanitaire. Le volume s'approche désormais de la barre des 80 000 véhicules/an.

L'échec du développement de l'activité de cabotage

Un projet de navette conteneurs régulière entre le GPM du Havre et le port de Caen-Ouistreham avait été imaginé en 2012-2013. Il s'inscrivait dans l'objectif de développement du cabotage maritime inscrit à la DTA et devait prendre place au droit du bassin d'Hérouville. Face à l'opposition locale, le projet avait été abandonné à la suite des élections municipales de 2014. Pourtant faisable selon les experts, un second projet a été étudié plus en aval projet. Il n'a pas abouti non plus.

Une dynamique atone de production de locaux d'activités sur le domaine portuaire

A l'échelle de la circonscription portuaire de Caen-Ouistreham, la dynamique de production de locaux d'activités s'est révélée atone de 2013 à 2023. Seuls 16 locaux d'activités ont été produits pour une surface de plancher totale de 10 122 m². De même, la production d'immobilier d'activité apparaît également très mesurée sur les ZAE recoupant le domaine portuaire avec 27 locaux produits (pour 9 876 m² SDP) de 2013 à 2023. (ZA du Maresquier et ZI Caen Canal principalement).

Sur la circonscription portuaire, la destination dominante de ces locaux est l'industrie (44 % des locaux produits pour près de 90 % de la SDP totale). Les destinations sont nettement plus diversifiées sur les ZAE recoupant le domaine portuaire, même si dominant les entrepôts (30 % des locaux, 43 % de la SDP) et, dans une moindre mesure, les locaux artisanaux.

Un objectif 1.1 très partiellement atteint pour un port dont l'activité s'érode lentement

Au terme de l'analyse, il apparaît que les quelques aménagements prévus par la DTA pour le port de Caen-Ouistreham sont effectivement réalisés (en particulier l'extension du terminal ferry) mais n'ont pas permis de réellement dynamiser l'activité portuaire.

Le trafic transmanche est en baisse malgré l'extension de la plateforme, en partie à cause du Brexit suivi de la crise sanitaire. Le port amont demeure un port de service à l'activité agricole locale et peine à capter d'autres trafics, même s'il est agile pour les faibles volumes. En outre, le port n'a pas réellement permis une intensification de l'activité économique à sa proximité, comme en atteste la faiblesse de la surface de plancher (SDP) produite en 10 ans sur sa circonscription ou dans les ZAE connexes.

L'échec de la mise en œuvre de la navette conteneur entre les ports du Havre et de Caen-Ouistreham a mis fin à la seule tentative de développement du cabotage maritime prévu par la DTA.

Cependant, les aménagements prévus à la DTA ont permis de conforter l'activité du port, y compris après la réforme portuaire. En ce sens, l'objectif 1.1 de la DTA est partiellement atteint.

3. Entretiens et rencontres

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 PORT, 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. A 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 un grand nombre d'acteurs. 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 et ne pensaient pas être 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.

Perception et mise en œuvre de l'Objectif 1.1

La DTA n'a pas constitué un frein à l'aménagement portuaire et a pu légitimer et sécuriser la mise en œuvre de certains projets dont la réalisation était souhaitée par les acteurs locaux. En revanche, la DTA n'a pas réussi à susciter l'adhésion de certains projets au niveau local. À titre d'exemple, la DTA n'a pu empêcher l'échec de la mise en œuvre du projet de cabotage via la navette conteneur entre Le Havre et Caen, qui est pourtant inscrit comme objectif au sein de la DTA. Il en est de même pour les zones de développement portuaire inscrites au sein de la DTA qui font l'objet de remise en cause entre les collectivités, Personnes Publiques Associées et autorité portuaire, dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme.

La mise en œuvre des objectifs poursuivis par la DTA de l'estuaire de la Seine nécessiterait des outils opérationnels et des moyens financiers dédiés en particulier sur la mise en œuvre du fret ferroviaire et du cabotage. Sa mise en œuvre aurait nécessité des bilans intermédiaires en vue d'appréhender l'état d'avancement des objectifs, voire dans une optique de réévaluation et/ou de réorientation des enjeux.

4. Conclusion globale

Suite à la réforme portuaire de 2008, les ports de Rouen et du Havre ont connu une modification de leur statut, de ports autonomes à celui de Grand Port Maritime. Par la suite, ils ont fusionné avec le port de Paris pour former HAROPA PORT.

Parallèlement, les anciens ports d'Etat tels que Caen-Ouistreham ont également connu des évolutions institutionnelles avec la rétrocession à la région, dont a émergé en premier lieu Ports normands associés en 2007 (associant Cherbourg à Caen-Ouistreham), puis Ports de Normandie (incluant le port de Dieppe dans la foulée de la réunification de feu les régions de haute et de basse Normandie).

D'une manière générale, **l'objectif de poursuite de la politique d'équipement des ports du Havre, de Rouen, de Caen et de Fécamp peut être considéré comme atteint.** La DTA a ainsi permis de faire émerger un consensus sur les projets d'équipement de ports, tout particulièrement sur les ports de Rouen et du Havre, et ainsi conduit à la réalisation de nombreux d'entre eux (finalisation de Port 2000, développement de PLPN 2 et 3, projet dit de la chatière, etc.), en partie grâce à leur retranscription dans les documents d'urbanisme et stratégiques étudiés. Aussi, si certains équipements inscrits dans la DTA n'ont pas été réalisés, à l'image du prolongement du grand canal maritime du Havre et du franchissement de l'Orne sur la commune de Ranville pour le port de Caen-Ouistreham, les remontées issues des entretiens font état de retours positifs, tant de la part d'HAROPA PORT, que de Ports de Normandie.