



PRÉFET DE LA REGION NORMANDIE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Normandie



BILAN DE LA DTA DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE – PHASE 2

Exposé de la commande

- Une première phase d'analyse du bilan de la DTA de l'estuaire de la Seine menée en 2022, basée sur l'analyse des SCOT, a montré que la DTA et ses objectifs sont globalement bien intégrés au sein des SCOT.
- Cette analyse a cependant permis d'identifier 5 objectifs méritant une réflexion plus poussée dont la DREAL Normandie a souhaité qu'ils fassent l'objet d'un approfondissement. Ces objectifs sont classés en trois catégories :
 - **Objectifs au développement indéterminé :**
 - Objectif 1-1 : poursuivre la politique d'équipement des ports – Ports du Havre, de Rouen, de Caen et de Fécamp
 - Objectif 2-2 : mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie
 - **Objectifs à risque de non atteinte :**
 - Objectif 1-3 : améliorer la desserte portuaire
 - Objectif 2-1 : préserver les infrastructures naturelles et les ressources halieutiques de l'estuaire de la Seine
 - **Objectifs sécurisés :**
 - Objectif 3-3 : organiser le développement et ménager l'espace dans les secteurs littoraux et proches du littoral.

Exposé de la commande

- La DREAL Normandie a confié ce travail d'approfondissement à la coopération des 3 agences d'urbanisme de Normandie pour les **objectifs 1-1; 1-3 & 2-2** :
 - pour les objectifs au développement indéterminé : d'approfondir les analyses pour déterminer si ces objectifs sont à classer comme « sécurisés » ou comme « à risque de non atteinte » ;
 - pour les objectifs à risque de non atteinte : d'identifier les leviers et contraintes à l'atteinte de ces objectifs ;
 - Identifier les leviers et contraintes pour sécuriser l'atteinte des « objectif à risque de non atteinte » 1-1, 1-3 et 2-2 selon les résultats.

Rappel des Objectifs et Bilan de la Phase 1

- **Objectif 1-1 : Poursuivre la politique d'équipement des ports - Contexte**

Au travers de cet objectif, la DTA souhaite renforcer la politique d'équipements des ports afin que ces derniers soient des portes d'entrée maritime du territoire et positionner les ports au sein des échanges maritimes mondiaux.

La DTA définit en outre des objectifs plus précis pour chacun des ports :

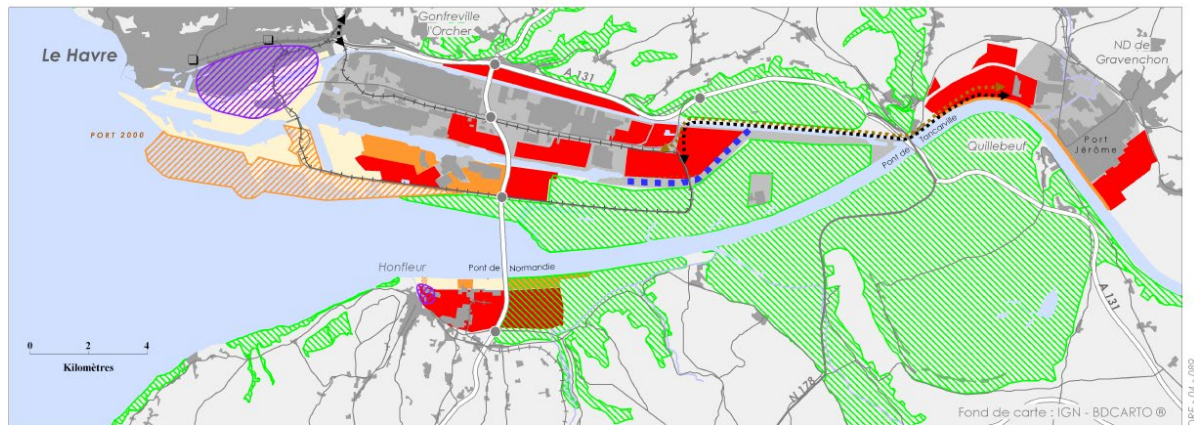
- Port du Havre : Réaliser « Port 2000 », préserver les infrastructures naturelles de la Seine...
- Port de Rouen composé de 4 ports : Rouen-Amont, Rouen-Aval, Honfleur, Port-Jérôme

Améliorer les infrastructures de transport, développement du transport maritime à courte-distance...

- Port de Caen-Ouistreham : moderniser les installations, accroître les capacités du port aval...
- Port de Fécamp : Veiller à la compatibilité entre les développements portuaires et logistiques, et les mesures de protection des espaces naturels.

2 cartes détaillées viennent préciser les orientations pour les ports du Havre, Port-Jérôme, Honfleur et Caen-Ouistreham

L'ESTUAIRE AVAL DE LA SEINE : Orientations d'aménagement et de protection



ESPACES URBANISÉS

- ESPACE URBANISÉ OU RÉSERVÉ À L'EXTENSION D'ACTIVITÉS SUR PLACE
- ACTIVITÉS PORTUAIRES
- ESPACE DE RECOMPOSITION URBAINE (signalé sur la carte générale)

ESPACES NATURELS À PROTÉGER

- ESPACES NATURELS MAJEURS COMPRENANT LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES DU LITTORAL
- EXTENSION POSSIBLE DE LA ZONE PORTUAIRE ET D'ACTIVITÉS SUBORDONNÉE À LA DÉCISION DU CONSEIL D'ÉTAT SUR LE POURVOI EN CASSATION CONCERNANT L'ARRÊT DE LA CAA DE NANTES DU 1ER MARS 2005 QUALIFIÉE EN ESPACES NATURELS MAJEURS COMPRENANT LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES DU LITTORAL DANS L'ATTENTE DE CETTE DÉCISION.

ESPACES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- ACTIVITÉS PORTUAIRES ET PARAPORTUAIRES (EXTENSION) DONT PORT 2000
- GRANDS ESPACES RÉSERVÉS À L'ACCUEIL D'ACTIVITÉS

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTANTES

- AUTOROUTES ET ÉCHANGEURS
- ROUTES NATIONALES
- AUTRES ROUTES
- RÉSEAU FERRÉ ET GARE DE VOYAGEURS
- INFRASTRUCTURES NAVIGABLES (Seine, canal de l'ancroville, grand canal du Havre)

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PROJETS (tracés à préciser)

- PROLONGEMENT DU GRAND CANAL DU HAVRE
- LIAISONS FERRÉES À CRÉER
- LIASON PIPELINE À CRÉER

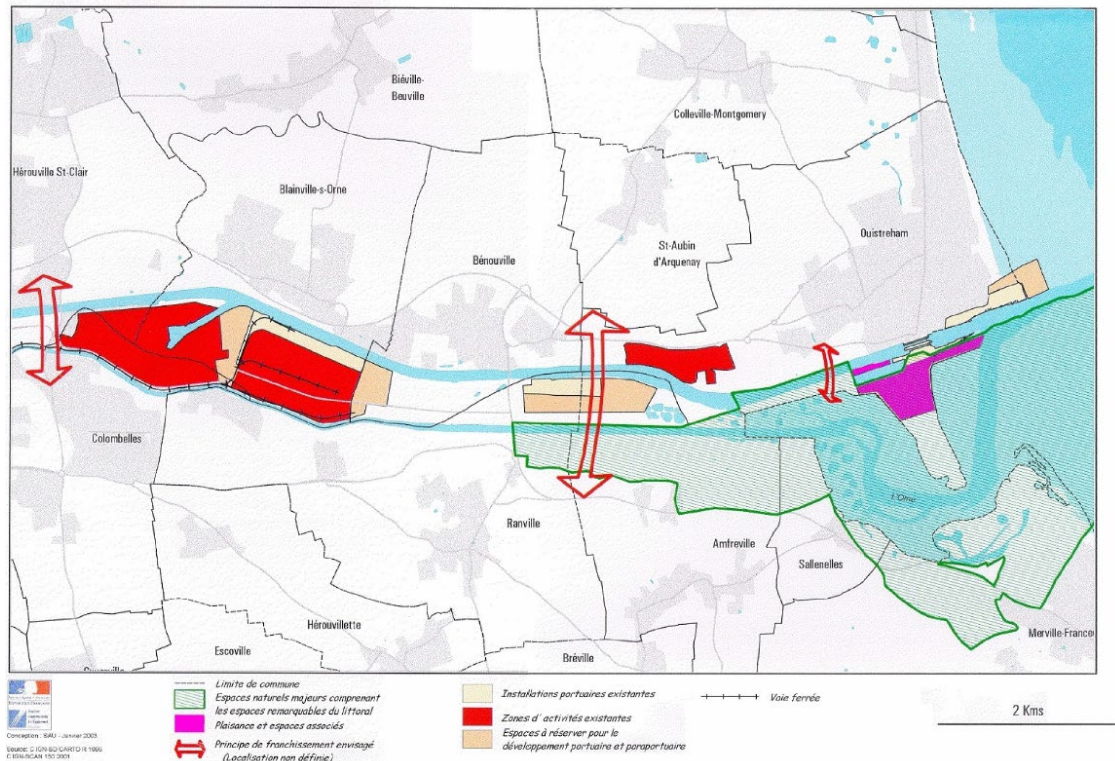
100 ha ou 1 km²

Des orientations localisées pour les ports du Havre, Port-Jérôme et Honfleur

- Délimitation des activités portuaires
- Espace d'extension portuaire (Port 2000) et économiques (accueil d'activités)
- Infrastructures à créer : Grand Canal du Havre, liaison ferrée entre la ZIP du Havre et de Port-Jérôme
- Protection des espaces naturels majeurs couvrant une large surface
- Renouvellement urbain (Quartiers-Sud du Havre)

PORT CAEN-OUISTREHAM PARTIE AVAL

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



Des orientations localisées pour le port de Caen

- Délimitation des activités portuaires (Zones d'Activités, plaisance)
- Espace d'extension portuaire
- Principes de franchissement
- Protection des espaces naturels majeurs

Rappel des Objectifs et Bilan de la Phase 1

- **Objectif 1-1 : Poursuivre la politique d'équipement des ports – Bilan Phase 1**

Les SCoT Le Havre Pointe Caux Estuaire (LHPCE) et Caux Vallée de Seine contribuent activement au développement d'HAROPA | Port du Havre, conformément à l'objectif fondamental de la DTA. Le SCoT LHPCE reflète fidèlement la cartographie des orientations d'aménagement et de protection de l'estuaire de la Seine, telle qu'annexée à la DTA.

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). Les réserves foncières demandées sur le secteur de l'embouchure de l'estuaire (secteurs de Honfleur et de Port-Jérôme) ont été scrupuleusement respectées.

Le bilan fait montre d'importantes disponibilités foncières affectées par la DTA non « consommées » par l'activité portuaire. Le devenir de ces réserves foncières se posent au regard de la Loi Climat et Résilience posant le principe d'une modération de la consommation foncière. Dans quelle mesure les politiques d'équipement et de développement des ports seraient impactées en cas de difficultés à obtenir les espaces souhaités.

Rappel des Objectifs et Bilan de la Phase 1

- **Objectif 1-3 : Améliorer la desserte portuaire - Contexte**

Au travers de cet objectif, la DTA souhaite renforcer le positionnement des ports normands parmi les ports de l'Europe du nord-ouest en améliorant notamment les liaisons ferrées et fluviales de marchandises dans une logique de report modal.

En outre, l'amélioration de la desserte portuaire permet de renforcer la compétitivité des ports normands.

Rappel des Objectifs et Bilan de la Phase 1

- **Objectif 1-3 : Améliorer la desserte portuaire – Bilan Phase 1**

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.

En dépit de ces éléments manquants, le niveau de reprise par les SCoT reste 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.

Rappel des Objectifs et Bilan de la Phase 1

- **Objectif 2-2 : Mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie**

Contexte :

Au travers de cet objectif, la DTA entend préserver et restaurer les éléments caractéristiques des patrimoines végétal et bâti par :

- Préservation/restauration du patrimoine végétal (haies, prairies, bosquets, pommiers) et bâti (dont clos-masure, maisons traditionnelles)
- Maintien activité agricole viable
- Prise en compte de l'intégration paysagère dans les politiques de développement économique et urbain

Rappel des Objectifs et Bilan de la Phase 1

- **Objectif 2-2 : Mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie**

Bilan Phase 1 :

L'analyse croisée entre le taux d'artificialisation des espaces naturels et la reprise des objectifs de la DTA dans les documents révèle des divergences.

Certains SCoT, comme celui du Pays du Roumois, qui démontre d'une forte ambition, ne se révèlent pas les plus protecteurs sur le terrain. À l'inverse, le SCoT Métropole Rouen Normandie, bien qu'écartant certaines orientations de la DTA, obtient une protection effective élevée. Dans d'autres cas, les SCOT présentent une corrélation entre les niveaux de reprise des orientations de la DTA et les taux d'artificialisation observés, comme le SCoT Caen Métropole, plus ambitieux dans ses documents et plus protecteur sur le terrain, malgré un taux d'artificialisation global sur son territoire le plus élevé du territoire de la DTA.

Méthode mise en œuvre

1. **Mission 1** : approfondissement du bilan des objectifs retenus à l'issue du premier bilan en affinant **l'analyse des documents d'urbanisme de 5 EPCI** (Métropole Rouen Normandie ; Communauté Urbaine Caen la Mer ; Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole ; Communauté d'Agglomération Caux Seine Agglo, Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral) et **Mesure du degré de reprise et de mise en œuvre** des objectifs 1-1, 1-3 et 2-2 dans plusieurs **documents stratégiques** dont la liste a été établie conjointement.
2. **Mission 2** : Elle est découpée en 2 analyses d'approfondissement du bilan par le traitement de jeux de données :
 - réalisation d'une **analyse détaillée des dynamiques du port de Caen-Ouistreham** dans le contexte de la basse vallée de l'Orne (analyse des trafics portuaires et du développement économique en lien avec la réalisation ou non des équipements prévus à la DTA) et analyse rétrospective des dynamiques de mutations d'usage dans les espaces naturels ;
 - réalisation d'une analyse rétrospective 2006-2011 et 2011-2021 des **dynamiques de mutations d'usage/occupations au sein des espaces naturels majeurs et significatifs inscrits à la DTA.**
3. **Mission 3** : approfondissement du bilan par le biais d'entretiens et de rencontres

Restitution des travaux

- En accord avec les services de la DREAL Normandie, trois types de livrables constituent la restitution des travaux confiés au 3 agences d'urbanisme :
- Le présent diaporama qui présente l'ensemble de la démarche et en restitue les principaux résultats ;
- 3 fiches « objectifs » qui présentent et synthétisent les résultats pour les trois missions de l'étude pour chacun des objectifs analysés.
- Des annexes qui comprennent :
 - l'analyse, au regard des 3 objectifs de la DTA, de chacun des 5 documents d'urbanisme sélectionnés ;
 - l'analyse, au regard des 3 objectifs de la DTA, de chacun des documents stratégiques analysés ;
 - l'analyse détaillée des dynamiques du port de Caen-Ouistreham dans le contexte de la basse vallée de l'Orne ;
 - l'analyse rétrospective 2006-2011 et 2011-2021 des dynamiques de mutations d'usage/occupations au sein des espaces naturels majeurs et significatifs inscrits à la DTA ;
 - Le compte rendu de chacun des entretiens conduits dans le cadre de la mission par les agences et la DREAL.

1. Mission 1 : analyse des documents d'urbanisme de 5 EPCI

Les Plans Locaux d'Urbanismes intercommunaux, définissant les ambitions des territoires, s'inscrivent-ils dans les objectifs étudiés de la DTA ?



Analyse de 5 PLUi approuvés ou en cours d'élaboration, dont les territoires possèdent des ports d'importance à l'image d'HAROPA, Caen-Ouistreham ou encore le port de Fécamp.

Ces territoires sont en outre concernés par des enjeux environnementaux : Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine, Espace Naturel Majeur...

1. Mission 1 : analyse des documents d'urbanisme de 5 EPCI

1.1 PLUi de la Métropole de Rouen Normandie

- Le PLUi métropolitain, en vigueur depuis 2019, présente un bon niveau de reprise des objectifs 1-1, 1-3 et 2-2 de la DTA.
- Le PADD retranscrit à travers plusieurs axes et divers objectifs l'enjeu de développement de l'appareil portuaire rouennais (sites logistiques, développement industriel...) et de ses accès (plateformes multimodales, liaison A13-A28, LNPN...). Plusieurs OAP territorialisent ces projets le long du fleuve, en sus de la carte d'enjeux du PADD qui reprend la carte des projets de la DTA.
- L'objectif de valorisation des espaces naturels et paysagers est également traduit dans le PLUi, avec diverses entités repérées (ex. : Boucles de Seine) et des éléments caractéristiques bâtis et naturels (ex. : clos-masures et trame boisée).

1. Mission 1 : analyse des documents d'urbanisme de 5 EPCI

1.2 PLUi de la Communauté Urbaine Caen la mer

- 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, en plein accord avec le SDADD de Ports de Normandie.

1. Mission 1 : analyse des documents d'urbanisme de 5 EPCI

1.3 PLUi de la Communauté Urbaine Havre Seine Métropole

- Le PLUi de la Communauté Urbaine est en cours d'élaboration, le PADD fut débattu en juin 2023
 - Le PADD retranscrit à travers l'Axe 2 et plusieurs orientations, la question du développement portuaire, activité majeure pour le territoire dont le port est considéré comme la tête de pont de l'Axe Seine.
L'activité portuaire est confortée grâce à de nouveaux équipements (Chatière...) qui s'inscrivent dans les projets ayant déjà vus le jour comme Port 2 000.
 - L'objectif de valorisation des espaces naturels et paysagers est également traduit dans le PADD grâce à la définition d'une trame verte et bleue, préservation des éléments bâtis dont les clos-masures, intégration du paysage dans les opérations d'aménagements, préservation de l'agriculture qui couvre 60% du territoire.
- ➔ Le PADD témoigne d'une bonne reprise des objectifs 1-1, 1-3, 2-2 de la DTA

1. Mission 1 : analyse des documents d'urbanisme de 5 EPCI

1.4 PLUi de la Communauté d'Agglomération Caux Seine Agglo

- Le PLUi de la Communauté d'Agglomération est en cours d'élaboration, le PADD fut débattu en mars 2022
 - Le PADD consacre le site de Port-Jérôme comme un secteur à enjeux d'importance au regard des retombées économiques. La priorité est donnée au développement de l'activité industrielle et à la création de Port-Jérôme 3.
 - La desserte portuaire n'est pas abordée dans le PADD. Toutefois, l'entretien avec Caux Seine Agglo a soulevé la présence d'infrastructures de desserte variée, mais peu voir pas utilisé comme le transport de fret.
 - L'objectif de valorisation des espaces naturels et paysagers est également traduit dans le PADD, pour préserver les qualités du territoire, intégration paysagère des projets d'aménagements, préservation du bâti, agriculture
- ➔ Le PADD témoigne d'une bonne reprise des objectifs 1-1 et 2-2 de la DTA (1-3 non abordé par le PADD)

1. Mission 1 : analyse des documents d'urbanisme de 5 EPCI

1.5 PLUi-HD de la Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral

- Le PLUi modifié en décembre 2022 (Modification Simplifiée 2)
 - Importance du port aux multiples activités : pêche, plaisance et commerce, localisé en cœur de ville.
De multiples activités que le territoire entend conforter, une OAP encadre ce site.
 - L'objectif de valorisation des espaces naturels et paysagers est également traduit dans le PADD, préservation du paysage, insertion du bâti, préservation des clos-masures au travers d'OAP, définition d'une trame verte et bleue régie par une OAP
- ➔ Le PADD témoigne d'une bonne reprise des objectifs 1-1, 1-3 et 2-2 de la DTA

1. Mission 1 : analyse de plusieurs documents stratégiques

Les documents stratégiques, définissant les ambitions d'intérêt « supra » (régional comme national), s'inscrivent-ils dans les objectifs étudiés de la DTA ?

- France 2030
- Document Stratégique de Façade Maritime Manche Est
- Schéma Stratégique de la Vallée de la Seine
- Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (*SRADDET – orientations générales et les règles du fascicule générale*)
- Schéma Régional de Développement Économique des Entreprises pour l'Innovation et l'Internationalisation (*SRDEII – Les 8 piliers de la stratégie Normande*)
- Schéma Régional de Cohérence Logistique (*en cours d'élaboration*)
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE 2022-2027)
- Stratégie Régionale pour la Biodiversité
- HAROPA : Plan Stratégique 2020-2025

1. Mission 1 : analyse de plusieurs documents stratégiques

- Parmi les documents stratégiques analysés, France 2030 et le SRDEII ne s'inscrivent dans aucun objectif de la DTA, au regard du but recherché de ces documents (transformation des secteurs clés de l'économie, développement du tissu économique normand).
- Objectif 1-1 et 1-3 :
Le développement portuaire, équipement comme desserte portuaire sont relevés comme enjeu par le SRADDET, Schéma Stratégique Vallée de la Seine, Document Stratégique de Façade Maritime Manche-Est, Schéma régional de Cohérence Logistique
➔ Ports : fenêtre maritime sur le monde à conforter, améliorer les conditions de desserte, œuvrer au report modal grâce au développement du fret.
- Objectif 2-2 : Partagé par les documents stratégiques respectant l'objectif 1-1 et 1-3, ainsi que la Stratégie Régionale pour la Biodiversité et le SDAGE.

2. Mission 2 : analyses par le traitement de jeux de données

2.1 analyse détaillée des dynamiques du port de Caen-Ouistreham dans le contexte de la basse vallée de l'Orne

- Une gouvernance qui a évolué par l'intégration au sein de Ports Normands Associés, puis de Ports de Normandie à la suite de la réforme portuaire de 2004, puis de la création de la Région Normandie en 2016.
- Le Port amont : des trafics surtout liés à l'activité agricole (77%) et quelques trafics de niche qui génèrent une forte variabilité des tonnages (de 400 kT en 2009 à 820 kT en 2010, 620 KT en 2022).
- Les activités transmanche : en dépit de la réalisation de l'extension du terminal Ferry en 2012, une érosion lente des trafics, renforcée par le Brexit et la crise COVID (900 à 1 000 k passagers et 250 k véhicules, dont 100 k camions et remorques en longues périodes, 80 k camions et remorques en 2022).
- L'échec du développement de l'activité de cabotage (abandon du projet de navette conteneur Le Havre-Caen en 2014-2015).
- Une dynamique atone de production de locaux d'activités sur le domaine portuaire (43 locaux d'activités – entrepôts et locaux artisanaux – pour 20 000 m² de SDP entre 2013 et 2023).

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

2. Mission 2 : analyses par le traitement de jeux de données

2.1 analyse rétrospective des dynamiques de mutations d'usage dans les espaces naturels de la basse Vallée de l'Orne

- Sur la CU Caen la Mer entre 2001 et 2020, la diminution des surfaces agricoles (- 67 ha) se fait surtout au profit de l'habitat individuel de type pavillonnaire (+55 ha). L'activité économique a consommé 7 ha sur la zone du Maresquier à Ouistreham. Côté CdC Normandie Cabourg Pays d'Auge (NCPA), entre 2001 et 2016, les surfaces agricoles ont décru (- 75 ha) au profit de l'habitat individuel (+ 47 ha) et des activités économiques (+ 34 ha).
- S'agissant des espaces naturels en général, sur Caen la Mer comme sur NCPA, la surface est stable mais on observe toutefois une croissance des espaces arborés et une diminution des surfaces en herbe.
- Les espaces naturels les plus sensibles n'ont pas été affectés par un quelconque changement au cours de ces 20 dernières années, grâce aux zonages réglementaires qui les couvrent et grâce également à un SCoT très protecteur depuis 2011.

Au final, s'agissant de l'objectif 2.2 sur la basse vallée de l'Orne, on peut raisonnablement estimer qu'il est atteint et sécurisé, grâce en particulier au SCoT Caen-Métropole.

2. Mission 2 : analyses par le traitement de jeux de données

2.2. Analyse rétrospective des dynamiques de mutations d'usage/occupations au sein des espaces naturels majeurs et significatifs (ENM) inscrits à la DTA

Une analyse de la consommation foncière au sein des 14 ENM repérés dans la DTA a été réalisée par le biais de l'outil CCF (cartographie de la consommation foncière) produite par l'EPFN (outil régional pour le calcul de l'artificialisation).

Chaque ENM est caractérisé par son occupation (via Corine Land Cover) et son niveau de protection réglementaire environnemental (répertoriées par la DREAL).

Au sein de chaque ENM, la consommation foncière est calculée, et caractérisée en croisant avec d'autres données : localisation des parcelles sur les terrains non urbanisés en 2006 (donnée Corine Land Cover avec tampon de 20 m autour des enveloppes urbaines), sur les terrains couverts par une protection environnementale (donnée DREAL).

L'analyse des données CCF, avec sa précision à la parcelle et basée sur les déclarations fiscales, permet de mettre en évidence l'année de mutation foncière, et son objet (maison individuelle, activité économique...).

Note sur la précision des données :

L'analyse des mutations fait intervenir des données issues de sources multiples, ayant des degrés de précisions variables et des années de production différents. Le choix de ces données (CCF et Corine Land Cover notamment) est principalement dû à la disponibilité de données harmonisées à l'échelle d'analyse. La lecture des données doit ainsi être effectuée avec précaution.

Les ENM sont tracés parfois assez largement et ne tiennent pas toujours compte avec suffisamment de précision de la réalité du terrain. Des effets de bord peuvent donc biaiser l'analyse.

2. Mission 2 : analyses par le traitement de jeux de données

2.2. Analyse rétrospective des dynamiques de mutations d'usage/occupations au sein des espaces naturels majeurs et significatifs inscrits à la DTA

Les 14 espaces naturels majeurs (ENM) de la DTA sont composés d'entités paysagères (forêts, vallées, marais et coteaux) et urbaines (bourgs, hameaux). Les ENM regroupent des espaces paysagers singuliers à l'image des marais de la Dives et de Blonville, des vallées de la Risle, de la Seine et du littoral, de la Touques et de l'Orbiquet.

Les entités font l'objet de protections réglementaires, établies ici en deux niveaux :

- **Niveau 1** : TVB, ZNIEFF 1, ZSC Natura 2000, zones humides RAMSAR.
- **Niveau 2** : ZNIEFF 2, ZPS Natura 2000, secteurs potentiels de restauration de la biodiversité.

Les vallées et les marais sont essentiellement couvertes par la TVB et les ZNIEFF de type 1 et 2. Les forêts le sont également, avec certains secteurs dédiés à la restauration de la biodiversité, certaines sont enfin classées forêt de protection.

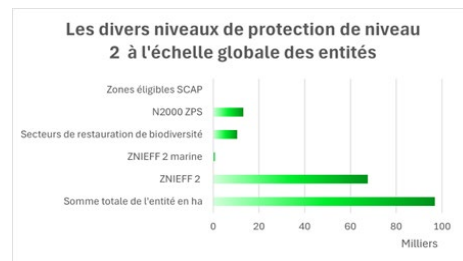
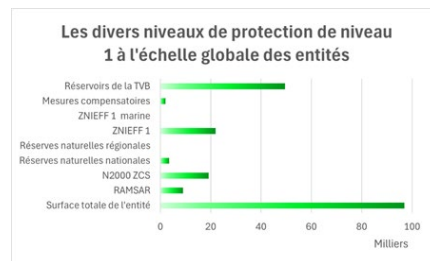
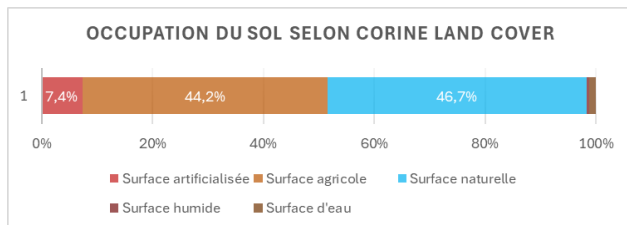
L'objectif est de croiser protections et mutations d'usages/occupation du sol pour comprendre leur rôle dans la conservation de la biodiversité et la limitation de l'artificialisation, comparativement à la DTA.



2. Mission 2 : analyses par le traitement de jeux de données

2.2. analyse rétrospective des dynamiques de mutations d'usage/occupations au sein des espaces naturels majeurs et significatifs inscrits à la DTA

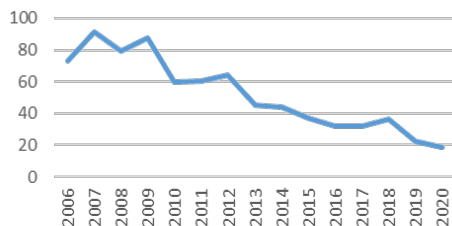
- L'analyse de l'occupation du sol, basée sur Corine Land Cover (CLC), distingue cinq types d'espaces : artificialisés, agricoles, naturels, humides et aquatiques.
- CLC offre un aperçu simplifié des types d'espaces présent au sein de ces entités.
- Une omniprésence de l'agro-naturel au sein des ENM : près de 50 % sont des surfaces naturelles, 44 % agricoles, 1 % humides, 1 % aquatiques et 7 % artificialisés.
- Les protections de niveau 1 incluent les réservoirs de la Trame Verte et Bleue, les ZNIEFF 1, les ZSC Natura 2000, et les zones humides RAMSAR. Quelques réserves naturelles nationales et zones de mesures compensatoires sont également présentes.
- Les protections de niveau 2, bien que moins étendues, comprennent les ZNIEFF 2, des zones de protection spéciale (ZPS) Natura 2000, et des secteurs de restauration de la biodiversité.



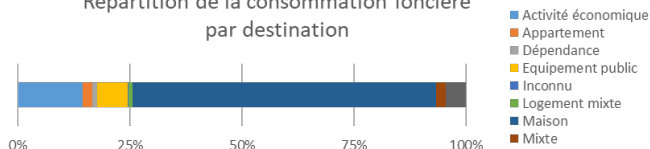
2. Mission 2 : analyses par le traitement de jeux de données

2.2. analyse rétrospective des dynamiques de mutations d'usage/occupations au sein des espaces naturels majeurs et significatifs inscrits à la DTA

Evolution annuelle de la consommation foncière



Répartition de la consommation foncière par destination



- L'ensemble des espaces naturels majeurs du périmètre de la DTA a connu une urbanisation de 784 hectares entre 2006 et 2020, soit 0,9% de la surface totale. Une tendance à la baisse d'année en année se dessine, passant de 80 à 20 ha/an environ entre le début et la fin de la période observée.
- Plus de 5 hectares sur 10 comptabilisés comme urbanisés l'ont été sur ou à proximité immédiate d'un espace urbain constitué en 2006. Cette urbanisation a été principalement vectrice de maisons (68 %), d'activités économiques (15 %) et d'espaces non bâtis (5 %).
- La consommation foncière est limitée sur les espaces couverts par une protection environnementale : 30 % de l'urbanisation a eu lieu sur un de ces espaces (priorité 1 ou 2) alors que 6 hectares sur 10 dans les ENM sont couverts par une protection de priorité 1 et les trois quarts par une protection de priorité 2.

2. Mission 2 : analyses par le traitement de jeux de données

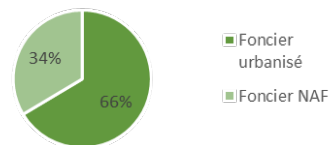
2.2. analyse rétrospective des dynamiques de mutations d'usage/occupations au sein des espaces naturels majeurs et significatifs inscrits à la DTA

- La pression foncière est moins forte sur les espaces forestiers, mais plus forte dans les moyennes vallées
- Autour de Rouen, la forte urbanisation au sein des ENM a été réalisée à proximité immédiate des espaces urbanisés en 2006, contrairement à des ENM plus ruraux, où les constructions sont plus diffuses
- Pas d'information qualitatives précises sur les conséquences fines de l'artificialisation constatée sur les milieux environnants (mitage, disparition de haies, de mares...)

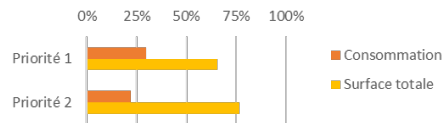
Sur les périmètres des ENM, la dynamique de réduction de la consommation est actée, mais ne suffit pas à sécuriser l'objectif. L'important taux d'urbanisation sur des parcelles couvertes par une protection réglementaire témoigne en ce sens.

L'exemple de l'entité
 « Forêt de la Londe-Rouvray »

Répartition de l'origine de la
 consommation foncière

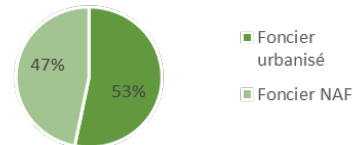


Part des entités et des parcelles urbanisées
 comprises dans un périmètre de protection
 environnementale

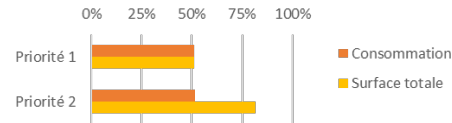


L'exemple de l'entité
 « Vallée de la Risle »

Répartition de l'origine de la
 consommation foncière



Part des entités et des parcelles urbanisées
 comprises dans un périmètre de protection
 environnementale



3. Mission 3 : approfondissement du bilan par le biais d'entretiens et de rencontres

Des entretiens conduits auprès des intercommunalités comme des partenaires, afin de connaître leurs retours d'expérience sur la DTA, quelle application de la DTA sur leur périmètre ?

Au titre des intercommunalités



Au titre des partenaires



3. Mission 3 : approfondissement du bilan par le biais d'entretiens et de rencontres

- Objectif 1-1 : Poursuivre la politique d'équipement des ports

« L'objectif de poursuite de la politique d'équipement des ports apparait atteint et devrait se poursuivre, sous condition d'un intérêt marqué des collectivités locales pour l'outil portuaire.

Ports de Normandie

« Depuis la mise en œuvre de la DTA, la politique d'équipement du port de Caen Ouistreham s'est effectivement poursuivie au travers de l'intégration de ces objectifs, [...], dans les documents d'urbanisme. De même, certains projets d'aménagement ont été concrétisés à l'image de l'extension du terminal ferry.

Caen la Mer

« Le territoire défend Port-Jérôme 3 inscrit dans la carte d'orientation de la DTA. Pour l'État [DDTM], le territoire ne peut retranscrire ce projet dans le contexte de la Loi Climat et Résilience»

Caux Seine Agglo

« Les ports se sont développés au cours des 15 années de la DTA dans la direction préconisée par le document, toutefois ce n'est pas la DTA qui a développé les ports. Ces derniers se sont développés dans un contexte socio-économique particulier, d'une manière encadrée par la DTA.

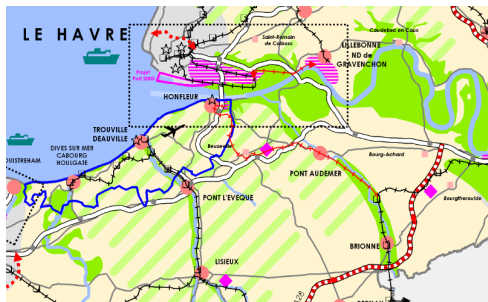
HAROPA

« La ZIP est un atout pour notre territoire. La Communauté Urbaine accompagne le développement du port, nous sommes en phase avec la DTA.»

Le Havre Seine Métropole

3. Mission 3 : approfondissement du bilan par le biais d'entretiens et de rencontres

- Objectif 1-3 : Améliorer la desserte portuaire



« Les difficultés du développement du fret ferroviaire sont d'ordre économique, et ne peuvent donc être résolues par la DTA qui est un outil urbanistique. »

DREAL/SMI

« L'intercommunalité souhaite réactiver la ligne ferroviaire [Honfleur-Brionne représenté sur l'extrait ci-contre]. Des emplacements réservés au sein du PLUi ont été définis à cet effet. La DTA est le seul document qui mentionne ce projet que le territoire souhaite. »

Pays de Honfleur-Beuzeville

« Les élus souhaitent aménager cette voie ferrée, à l'état de friche, en une voie verte. SNCF Réseau tout comme la Région ne souhaite financer cette réouverture en raison des coûts estimés. Conscient de cette contrainte financière et temporelle, les élus proposent un aménagement de cette emprise en voie verte. »

Pont-Audemer Val-de-Risle

« Il est nécessaire d'associer les entreprises et les opérateurs pour utiliser les infrastructures ferroviaires existantes. »

Caux Seine Agglo

« De nombreux projets ont été réalisés, l'enjeu est donc de passer à l'étape suivante : utiliser les infrastructures existantes pour favoriser le report modal. »

HAROPA

3. Mission 3 : approfondissement du bilan par le biais d'entretiens et de rencontres

- Objectif 2-2 : Mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie

« Nous ne pouvons que constater que cet objectif n'est pas du tout respecté. Au contraire, on assiste progressivement à la disparition du maillage bocager, des prairies et des zones humides, tous les écosystèmes qui apportent le plus de biodiversité sont souvent sacrifiés. [...] Nous n'avons jamais entendu parler de cette protection globale. »

Conservatoire des Espaces naturels

« La DTA a permis une meilleure prise en compte de l'environnement et des paysages au niveau local et à une échelle plus large. Elle a notamment consolidé et favorisé l'extension de la réserve nationale de l'estuaire de la Seine et renforcé les mesures de protection inscrites dans la charte du parc naturel régional des boucles de la Seine normande. Elle a aussi contribué à la remise en l'état naturel de carrières en fin d'activité. »

CESER Normandie

« Le zonage de l'espace entre milieux paysagers à préserver et espaces urbanisés est un point positif. En revanche, ces grands secteurs ciblés se retrouvent sans réelles mesures mises en place, entraînant une dégradation des espaces naturels. »

PNR Boucles de la Seine Normande

3. Mission 3 : approfondissement du bilan par le biais d'entretiens et de rencontres

Éléments généraux d'appréciation sur la DTA issus des entretiens

- La DTA s'est avérée intéressante à plusieurs titres, et notamment par une approche territoriale élargie à l'image de la Vallée de la Seine, la fédération des acteurs et de leurs actions dans une perspective commune d'attractivité de l'estuaire de la Seine. Le cadre posé a favorisé la compréhension d'enjeux supra et favorisé l'émergence de démarches de projets.
- La DTA s'est avérée efficace dans ce qu'elle interdit et protège, mais semble-t-il beaucoup moins pour ce qui est de la réalisation opérationnelle des projets, que ceux-ci portent sur des enjeux de développement ou de préservation et de mise en valeur de l'environnement.
- En l'absence de budgets dédiés, notamment dans la contractualisation avec l'État, on observe une carence de portage et d'appropriation des différents acteurs et collectivités.
- La mise en œuvre de la DTA 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. En outre, une communication plus directe et proche des territoires aurait permis une meilleure appropriation du document par les élus locaux.
- Le prisme de lecture et de compréhension des enjeux qui s'appliquent au territoire a largement évolué depuis l'approbation de la DTA. À titre d'exemple, les impacts du changement climatique, leurs causes et leurs effets, ne sont pas appréhendés par le document.

4. Synthèse des résultats de l'étude par objectif

L'analyse des documents étudiés a été regroupée en 2 catégories :

- **Les documents opposables :**

Les 5 PLUi étudiés (Rouen, Caen, Le Havre, Caux Seine Agglo, Fécamp)

Le SRADDET, Le SDAGE, Le Document Stratégie de Façade (DSF) Maritime Manche Est

- **Les documents non opposables, les documents stratégiques :**

France 2030, Schéma Stratégique de la Vallée de la Seine, SRDEII, Schéma Régional de Cohérence Logistique, Plan Stratégique d'HAROPA, Stratégie Régionale pour la Biodiversité.

➔ Au travers d'un tableau de suivi recensant les sous-objectifs de la DTA, une analyse fine des documents faisant l'objet de cette étude a été réalisée, afin de connaître leur degré de reprise.

Un document est considéré comme respectant la DTA si l'ensemble des orientations poursuivies s'inscrivent dans l'objectif de la DTA, même si localement un sous-objectif de la DTA ne figure pas dans le document analysé.

4. Synthèse des résultats de l'étude par objectif

4.1. Objectif 1-1 : poursuivre la politique d'équipement des ports – Ports du Havre, de Rouen et de Caen

Grands objectifs	Sous-objets	Fusion des sous-objets	Détails des objectifs	Synthèse : documents opposables	Synthèse : documents stratégiques
OBJECTIF 1: RENFORCER L'ENSEMBLE PORTUAIRE NORMAND DANS LE RESPECT DU PATRIMOINE ÉCOLOGIQUE DES ESTUAIRES	1-1 – Poursuivre la politique d'équipement et d'aménagement des ports	DEVELOPPER LE PORT DU HAVRE	- participer à la préservation des fonctions écologiques de l'estuaire de la Seine et de la Baie de la Seine	OUI	OUI
			- participer à la restauration des infrastructures naturelles et des fonctions écologiques de l'estuaire de la Seine et de la Baie de la Seine	OUI	OUI
			- participer à la préservation des infrastructures naturelles de l'estuaire de la Seine et de la Baie de la Seine	OUI	OUI
			- équiper le port dans le prolongement du grand canal maritime	NON (Projet à l'abandon)	NON (Projet à l'abandon)
		Site Rouen amont	- implantation de nouvelles industries les pieds dans l'eau	OUI	OUI
			- maintenir les conditions d'accès nautiques et adaptation aux évolutions du trafic dans le respect des contraintes environnementales	OUI	OUI
		Site de Honfleur	- améliorer les infrastructures de transport vers et à travers la région parisienne, notamment ferroviaires	OUI	OUI
			- poursuivre le développement sur les créneaux commerciaux et complémentaires des grands sites voisins	OUI	NON
		Site de Port-Jérôme	- participer au développement du transport maritime à courte distance	OUI	OUI
			- lutter contre l'emvasement du port intérieur	NON	NON
		DEVELOPPER LE PORT DE CAEN	- étudier les perspectives de développement du transport maritime à courte distance et de la logistique industrielle et portuaire sur le site de Port-Jérôme	OUI	OUI
			- moderniser les installations du site de Caen-amont	Porté par le SCOT et sujet remonté en réunion PPA PLUi	OUI

- Les documents analysés s'inscrivent dans l'objectif de la DTA d'améliorer les équipements portuaires, à l'exception de ceux poursuivant d'autres objectifs (France 2030, SRDEII...)

Quelques remarques :

- Le projet du Grand Canal Maritime du Havre n'a pas été concrétisé ce qui doit amener à une réflexion sur ce projet et les zones de développement portuaires associées.
- Concernant le PLUi de Caen, les objectifs adossés par la DTA à ce port sont repris par le SCOT (et par ricochet le PLUi devant être compatible par le SCOT)
- La question de la cohabitation entre pêche et activités portuaires est abordée uniquement par le DSF

4. Synthèse des résultats de l'étude par objectif

4.1. Objectif 1-1 : poursuivre la politique d'équipement des ports – Ports du Havre, de Rouen et de Caen

- Les documents stratégiques comme les documents de planification intègrent ou intégreront 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.
- S'agissant du Port du Havre, le PLUi de la CU 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. La CU 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.....
- 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 et ce, tant d'un point de vue de l'amélioration des infrastructures de transport que de l'aménagement et de l'optimisation des espaces portuaires.
- En ce qui concerne le port de Caen Ouistreham, 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.

4. Synthèse des résultats de l'étude par objectif

4.1. Objectif 1-1 : poursuivre la politique d'équipement des ports – Ports du Havre, de Rouen et de Caen

- 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 chaudière, etc.).
- si certains équipements inscrits dans la DTA n'ont pas été réalisés, les remontées issues des entretiens font état de retours positifs sur cet objectif, tant de la part d'HAROPA, que de Ports de Normandie.
- Les ports ciblés par la DTA ont connu des évolutions successives du contexte institutionnel (Grands ports maritimes puis HAROPA pour Le Havre et Rouen et régionalisation pour Caen-Ouistreham) et la DTA a permis de les traverser sans trop de blocages.
- La DTA a plutôt été un élément facilitateur pour la réalisation des équipements portuaires jugés essentiels à leur fonctionnement pour les ports.

D'une manière générale, l'objectif 1-1 de poursuite de la politique d'équipement des ports du Havre, de Rouen, de Caen et de Fécamp peut être considéré comme atteint.

4. Synthèse des résultats de l'étude par objectif

4.2. Objectif 1-3 : améliorer la desserte portuaire

Grands objectifs	Sous-objectifs	Détails des objectifs	Synthèse : documents opposables	Synthèse : documents stratégiques
OBJECTIF 1: RENFORCER L'ENSEMBLE PORTUAIRE NORMAND DANS LE RESPECT DU PATRIMOINE ÉCOLOGIQUE DES ESTUAIRES	1-3 – Améliorer la desserte portuaire	améliorer les dessertes terrestres le long de l'euro-corridor ouest-est pour améliorer la compétitivité des ports normands face à la concurrence belge et néerlandaise	OUI	OUI

- Les documents analysés s'inscrivent dans l'objectif de la DTA d'améliorer la desserte, à l'exception de ceux poursuivant d'autres objectifs (SDAGE, SRDEII...), ou encore le PLUi de Caux Seine Agglo qui ne reprend pas cet objectif au sein du PADD

Quelques remarques :

- L'enjeu de desserte portuaire est partagé par les documents étudiés comme un élément de compétitivité des ports normands.
- Localement certains objectifs de desserte figurant dans les cartes de la DTA n'ont pas été réalisés

4. Synthèse des résultats de l'étude par objectif

4.2. Objectif 1-3 : améliorer la desserte portuaire

- Plusieurs projets inscrits au titre de l'objectif 1.3, ou en cohérence avec celui-ci, ont été réalisés : le 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 marchandises est jugé globalement satisfaisant. La « desserte portuaire » qui permet d'atteindre le port depuis l'A13 est en cour de réalisation. Elle ne répond toutefois pas qu'à un objectif de développement portuaire.
- En dépit de réalisations ferroviaires prévues par la DTA, le mode routier domine encore très largement pour la desserte portuaire, 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 œuvre de la DTA.

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

4. Synthèse des résultats de l'étude par objectif

4.3. Objectif 2-2 : mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie

Grands objectifs	Sous-objets	Fusion des sous-objets	Détails des objectifs	Synthèse : documents opposables	Synthèse : documents stratégiques
OBJECTIF 2 – PRESERVER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE NATUREL ET LES PAYSAGES – PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES	2-2 – Mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie		Les espaces naturels majeurs font l'objet d'une protection forte garantissant leurs fonctions écologiques et leurs qualités paysagères (les espaces remarquables du littoral, qui en font partie, ne peuvent faire l'objet d'une urbanisation)	OUI	OUI
		Préservation et restauration des éléments caractéristiques des patrimoines végétal et bâti par :	- Préservation/restauration patrimoine végétal (haies, prairies, bosquets, pommiers) et bâti (dont clos-masure, maisons traditionnelles)	OUI	OUI
			- maintien d'une activité agricole viable	OUI	OUI
		3 éléments à reprendre	- prise en compte de l'intégration paysagère dans les politiques de développement économique et urbain	OUI	OUI

- Les documents analysés s'inscrivent dans l'objectif porté par la DTA, à l'exception de France 2030 et SRDEEI qui ne s'inscrivent dans aucun des objectifs de la DTA. Ces documents poursuivent en effet d'autres buts (transformation de secteur clé de l'économie, développement tissu économique normand...).

4. Synthèse des résultats de l'étude par objectif

4.3. Objectif 2-2 : mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysages caractéristiques de la Normandie

- Sur cet objectif, les résultats sont contrastés en fonction des territoires.
- A l'échelle de la basse vallée de l'Orne, les espaces naturels protégés apparaissent très largement préservés, dans les politiques publiques, locales, comme dans les faits. La compréhension des dynamiques à l'œuvre, à l'image de l'approche systémique du fonctionnement de l'estuaire de l'Orne constitue une avancée significative en termes de protection et de mise en valeur des grands ensembles naturels.
- Dans sa globalité, la consommation foncière dans les ENM a progressivement diminué tout au long de la période d'application de la DTA. Toutefois l'impact de ces consommations passées est corroboré par les retours de plusieurs entretiens et notamment du Conservatoire des Espaces Naturels et du Conservatoire du Littoral.
- La consommation foncière suit une trajectoire baissière qui se poursuivra compte tenu des lois successives qui tendent à sanctuariser les espaces naturels. Néanmoins, la DTA n'a pas anticipé l'impact du changement climatique sur les ensembles naturels et paysagers normands, qui induit l'émergence de risques naturels et pose de nouvelles questions aux territoires en matière de préservation et de valorisation.

L'objectif 2.2 peut être considéré comme non atteint et non sécurisé.

5. Conclusions générales

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. 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 ainsi que les disponibilités foncières nécessaires à leur fonctionnement et à leur développement. 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. Toutefois, il a été relevé que les zones de développement portuaire identifiées par la DTA sont pourtant contestées localement lors de l'élaboration des documents d'urbanisme.
- Pour certains, la DTA a permis de mettre autour d'une même table des acteurs qui n'avaient pas l'habitude de travailler ensemble. Elle a favorisé le dialogue et conduit à une vision partagée du territoire même si l'appropriation a été plus forte sur l'Axe Seine.
- 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.

5. Conclusions générales

Conclusions concernant les objectifs étudiés

- Objectif 1-1 : poursuivre la politique d'équipement des ports – Ports du Havre, de Rouen et de Caen

D'une manière générale, l'objectif 1-1 peut être considéré comme atteint.

- Objectif 1-3 : améliorer la desserte portuaire

Dans sa globalité l'objectif 1.3 peut être considéré comme non atteint en dépit de certaines réalisations.

- Objectif 2-2 : mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie

L'objectif 2.2 peut être considéré comme non atteint et non sécurisé.

Quelles suites à la DTA ?

- La disparition d'un document cadre porté par l'Etat, reflet de grandes orientations d'intérêts nationaux, à l'échelle de l'estuaire de la Seine, peut être préjudiciable pour les territoires.
- En ce sens, il existe un risque de « fragmentation » de la réflexion et de l'action sur des sujets devant être appréhendés à grande échelle (bassins de vie et économique cohérents).
- Sans ce cadre supra, que le SRADDET n'endosse pas pleinement, les territoires pourraient tendre vers une vision plus locale de leurs développements et ainsi porter atteinte à des enjeux écologiques, économiques ou urbains qui se jouent à plus grande échelle.
- *Les objectifs de la DTA intégrés au SRADDET ?* Il serait cependant nécessaire que celui-ci intègre une carte précise des enjeux incluant également les différentes prescriptions en réponse à ces enjeux et également les leviers opérationnels qui ont fait défaut à la DTA.
- *Une DTA à l'échelle de la Vallée de la Seine ?* Jusque Paris, articulée autour des ports et de la logistique associée
- *Un document stratégique de transition économique et écologique porté par la DREAL ?*

Merci de votre attention

