

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

ANNEXE 2 : MISSION 1

ANALYSE DU PLUI DE LA COMMUNAUTE URBAINE CAEN LA MER

➤ Préambule

Une DTA est un document cadre élaboré par l'Etat et visant à exprimer les objectifs et orientations poursuivis sur des territoires dont les enjeux de développement ont une portée nationale.

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine, approuvée en juillet 2006 en Conseil d'Etat et couvrant le territoire de l'estuaire de la Seine au sens large (700 000 hectares, environ 950 communes et 1,5 million d'habitants), poursuivait les objectifs suivants :

- Renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des estuaires ;
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages, prendre en compte les risques ;
- Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire.

Après plus de 15 ans d'application, l'Etat, via la DREAL de Normandie, a entrepris un travail d'évaluation de la DTA de l'Estuaire de la Seine pour apprécier ses effets et envisager son devenir.

Après une première mission confiée en 2022 aux 3 agences d'urbanisme normandes sur l'appréciation du degré de reprise des orientations et objectifs de la DTA au sein des documents d'urbanisme, notamment des SCoT, la DREAL les a à nouveau sollicitées afin d'approfondir certaines thématiques. En effet, si cette première analyse montre que la DTA et ses objectifs sont globalement bien intégrés, elle a permis d'identifier 5 objectifs méritant une réflexion plus approfondie.

Cette nouvelle mission confiée aux agences vise donc à aider la DREAL Normandie à statuer définitivement sur le risque ou non de non atteinte de ces objectifs ou sur une éventuelle fragilité en cas d'évolutions législative plus libérales.

1. Mission 1 : approfondissement du bilan des objectifs retenus à l'issue du premier bilan en affinant l'analyse des documents d'urbanisme

a. Mesurer le degré de reprise et de mise en œuvre des objectifs 1-1, 1-3 et 2-2 dans le PLUi en cours d'élaboration de la Communauté Urbaine Caen la mer

La Communauté urbaine (CU) Caen la mer a prescrit l'élaboration de son 1^{er} PLUi en date du 23 mai 2019. Conformément aux dispositions de la loi ALUR, pour renforcer l'articulation et la cohérence des politiques de l'urbanisme, de l'habitat et des déplacements, la CU Caen la mer a choisi d'élaborer un

PLUi intégrateur valant PLH et PDU (PLUi-HD). Depuis la transformation du PDU en PDM, le PLUi ce la CU Caen la mer est devenu PLUi-HM.

Le PLUi-HM est toujours en cours d'élaboration, nous analyserons le PADD, qui a été débattu le 6 juillet 2023, afin de juger le degré de reprise des objectifs de la DTA.

Le PADD est organisé en deux parties : les lignes forces du PADD et les orientations par thématique.

Les lignes forces du PADD sont au nombre de 5 :

- Renforcer l'armature territoriale dans une logique de proximité et une perspective de sobriété foncière
- Affirmer la place de Caen la mer, comme une métropole à taille humaine ouverte sur le monde
- Accélérer la transition environnementale solidaire du territoire
- Organiser une réponse qualitative et territorialisée aux besoins en logements pour tous
- Faciliter le développement des mobilités durables pour tous sur l'ensemble du territoire

Les orientations thématiques sont les suivantes :

- Démographie et habitat
- Emplois, activités économiques et agriculture
- Tourisme et loisirs
- Sobriété foncière
- Biodiversité et espaces naturels
- Aménagement et formes urbaines
- Commerces, équipements et services
- Mobilités
- Risques, résilience, santé, ressources et énergies

Dans ce PADD, le port de Caen-Ouistreham n'est que peu évoqué dans la partie « les lignes forces du projet ».

Il apparaît dans la deuxième ligne force pour asseoir la position de la métropole comme locomotive économique et comme moyen, avec les autres grandes infrastructures du territoire (aéroport, routes, gares et voies ferrées), de permettre de conforter la place de Caen comme pôle économique majeur de l'ouest normand.

Dans cette même ligne force, le port apparaît également comme un atout propre au plan de l'identité territoriale. Sont figurés sur la carte de synthèse de cette ligne force diverses fonctions pour les espaces portuaires :

- Terminal transmanche (fret et passagers)
- Logistique
- Port de plaisance
- Port agricole
- Port de pêche

Le port est également évoqué dans la ligne force « accélérer la transition environnementale solidaire du territoire » comme atout donnant un accès à la mer dans l'objectif de promouvoir un développement endogène, durable et ancré sur le territoire.

Le port est enfin évoqué sur la carte figurant la cinquième ligne force « faciliter le développement des mobilités durables pour tous sur l'ensemble du territoire » sous la forme de deux pictogrammes et d'une flèche pour « développer les transports maritimes autour des ports (Caen, Ouistreham, Blainville-sur-Orne) ».

Dans les orientations par thématiques, le port et la basse vallée de l'Orne sont peu présents.

Le port est évoqué, parmi d'autres, comme grande infrastructure de transports de nature à favoriser la réindustrialisation du territoire.

Mais par ailleurs, dans l'orientation thématique « biodiversité et espaces naturels », le port de Caen-Ouistreham et son canal de l'Orne doivent être mis en valeur comme marqueurs du rapport à l'eau qui constitue une part de l'identité du territoire à affirmer.

De plus, dans l'orientation thématique « tourisme et loisirs », la vallée de l'Orne est constitutive d'un axe touristique structurant à l'échelle du territoire afin d'améliorer les liens terre-mer, notamment entre Caen et les plages. Elle sera donc support d'itinéraires touristiques et de loisirs continu à poursuivre ou à créer, en particulier sur les berges du canal.

Toutefois, dans l'orientation thématiques mobilités, l'orientation n° 4 « renforcer la mise en place d'une logistique durable », il est prévu de promouvoir le fret ferroviaire et maritime, modes de transport moins polluants constituant une alternative au transport routier.

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

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.

➔ Le PADD du PLUi-HM de la CU Caen la mer ne s'inscrit aucunement dans l'objectif 1-1 de la DTA.

✓ Le niveau de reprise est proche de zéro.

Objectif 1-3 : Améliorer la desserte portuaire

Il n'est pas non plus prévu d'améliorer la desserte portuaire dans ce PADD.

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.

En revanche, un projet de navette conteneurs régulière entre le GPM du Havre et le port de Caen-Ouistreham avait été imaginé en 2012-2013. Face à l'opposition locale, le projet avait été abandonné à la suite des élections municipales de 2014. Ce projet, pourtant faisable selon les experts, n'a pas été révoqué depuis lors.

Toutefois, on l'a vu dans l'orientation thématiques mobilités, l'orientation n° 4 « renforcer la mise en place d'une logistique durable », il est prévu de promouvoir la fret ferroviaire et maritime, modes de transport moins polluants constituant une alternative au transport routier.

➔ Le PADD du PLUi-HM de la CU Caen la mer ne s'inscrit que très faiblement dans l'objectif 1-3 de la DTA

- ✓ Le niveau de reprise est peu satisfaisant, même si une infrastructure routière de desserte portuaire est en cours d'aménagement.

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

La basse vallée de l'Orne n'est pas explicitement citée dans l'objectif 2-2. Elle ne l'est pas non plus dans les orientations 2.1 et 2.2.

Nonobstant cette absence de désignation formelle, les politiques locales, notamment le SCoT Caen-Métropole, ont eu à cœur de porter des objectifs de préservation des paysages et de la biodiversité dans cette basse vallée de l'Orne qui constitue la partie aval de la principale continuité écologique de la Plaine de Caen.

Dans le PADD, au-delà des objectifs légaux de préservation et de reconstitution des continuités écologiques de la Trame verte et bleue et de protection des zones humides, la vallée de l'Orne est explicitement citée dans l'orientation thématique « biodiversité et espaces naturels », dans laquelle le port de Caen-Ouistreham et son canal de l'Orne doivent être mis en valeur comme marqueurs du rapport à l'eau qui constitue une part de l'identité du territoire à affirmer.

Par ailleurs, dans l'orientation thématique « tourisme et loisirs », la vallée de l'Orne est constitutive d'un axe touristique structurant à l'échelle du territoire afin d'améliorer les liens terre-mer, notamment entre Caen les plages. Elle sera donc support d'itinéraires touristiques et de loisirs continu à poursuivre ou à créer, en particulier sur les berges du canal.

Ce dernier item se rapproche plus de la sixième politique d'accompagnement de la DTA « mettre en valeur les éléments caractéristiques des paysages ruraux normands » qui préconise notamment « *le renforcement de la politique de mise en valeur touristique de ces territoires : soutien au tourisme vert, développement des formes d'hébergement correspondantes, ...* »

➔ Le PADD du PLUi-HM de la CU Caen la mer s'inscrit raisonnablement dans l'objectif 2-2 de la DTA, même si ce territoire n'est *a priori* pas concerné explicitement par l'objectif.

- ✓ Le niveau de reprise est satisfaisant.