



Jun 2024

# BILAN D'APPLICATION DE LA DTA

## Analyse de documents stratégiques

### Table des matières

France 2030 : .....	2
Schéma stratégique de la Vallée de la Seine .....	2
Objectif 1-1 : Poursuivre la Politique d'équipements des Ports – Ports du Havre, de Rouen, Caen et de Fécamp.....	3
Objectif 1-3 : Améliorer la desserte portuaire .....	3
Objectif 2-2 : Mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie.....	4
Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).....	4
Objectif 1-1 : Poursuivre la Politique d'équipements des Ports – Ports du Havre, de Rouen, Caen et de Fécamp.....	5
Objectif 1-3 : Améliorer la desserte portuaire .....	5
Objectif 2-2 : Mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie.....	6
Schéma Régional de Développement Économique des Entreprises, pour l'Innovation et l'Internationalisation (SRDEII).....	9
Schéma régional de cohérence logistique :.....	10
Objectif 1-1 : Poursuivre la Politique d'équipements des Ports – Ports du Havre, de Rouen, Caen et de Fécamp.....	10
Objectif 1-3 : Améliorer la desserte portuaire .....	11
Objectif 2-2 : Mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie.....	11
HAROPA : Plan stratégique 2020-2025.....	12
Objectif 1-1 : Poursuivre la Politique d'équipements des Ports – Ports du Havre, de Rouen, Caen et de Fécamp.....	12
Objectif 1-3 : Améliorer la desserte portuaire .....	12
Objectif 2-2 : Mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie.....	13

## FRANCE 2030 :

Lancé en octobre 2021 par le président de la République, le plan d'investissement France 2030 doté de 54 milliards d'euros vise à « développer la compétitivité industrielle et les technologies d'avenir » (Ministère Économie). Ce plan repose en 10 objectifs « pour mieux comprendre, mieux vivre et mieux produire » (Ibid).

- Mieux produire :
  - Favoriser l'émergence d'une offre française de petits réacteurs modulaires (SMR) d'ici 2035, et soutenir l'innovation de rupture dans la filière
  - Devenir le leader de l'hydrogène vert et des énergies renouvelables en 2030
  - Décarboner notre industrie afin de respecter l'engagement de baisser, entre 2015 et 2030, 35% de nos émissions de gaz à effet de serre dans ce secteur.
  - Produire en France, à l'horizon 2030, près de 2 millions de véhicules électriques et hybrides
  - Produire en France, d'ici 2030, le premier avion bas-carbone.
  
- Mieux vivre :
  - Investir dans une alimentation saine, durable et traçable, afin d'accélérer la révolution agricole et alimentaire sur laquelle la France est un pays leader
  - Produire en France au minimum 20 biomédicaments, en particulier contre les cancers, les maladies chroniques, dont celles liées à l'âge et créer les dispositifs médicaux de demain
  - Placer la France en tête de la production des contenus culturels et créatifs, et des technologies immersives.
  
- Mieux comprendre le monde :
  - Prendre toute notre part dans l'aventure spatiale
  - Investir dans le champ des grands fonds marins

Ce dispositif national est également régionalisé pour la région Normandie qui s'articule autour de 4 axes (aide à l'innovation, soutien à l'amélioration et transformation des filières, soutien aux projets collaboratifs de recherche et développement, soutien aux projets de formations professionnelles innovantes).

Dans une certaine mesure, l'objectif de France 2030 d'investir dans l'alimentation saine, sur la question de l'agriculture fait tout de même écho à l'objectif 2-2 de la DTA dont l'un des objectifs est de maintenir une activité agricole viable.

➔ Toutefois, à la lecture donc de ces objectifs nationaux et régionaux, le plan France 2030 au regard des objectifs poursuivis (transformation de secteur clés de l'économie), ne s'inscrit pas dans les objectifs de la DTA étant plus territorialisé.

## SCHEMA STRATEGIQUE DE LA VALLEE DE LA SEINE

Le Schéma stratégique Vallée de la Seine définit un projet de développement à l'horizon 2030 qui identifie 2 grands enjeux pour fédérer le territoire autour d'un projet commun, à savoir :

- Conforter un développement économique durable au profit de la création d'emplois
- Organiser la gouvernance pour faire face aux défis d'aujourd'hui et de demain

Des orientations sont définies afin de répondre aux enjeux du territoire qui se répartissent en 3 piliers :

- Filières et développement économique : agir sur l'ensemble des leviers
- Flux, déplacements et réseaux : favoriser le maillage du territoire, la complémentarité des infrastructures et le développement des services logistiques
- La gestion de l'espace au service du développement durable

Ce sont donc ces orientations que nous analyserons, afin de déterminer si elles s'inscrivent bien dans les objectifs 1-1, 1-3 et 2-2 de la DTA.

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

Le Schéma stratégique définit au sein de son orientation ayant trait à la question des flux et des déplacements, de « promouvoir le transport durable et supprimer les goulets d'étranglement dans le réseau principal d'infrastructures » (p 50). Pour cela, une 1<sup>ère</sup> sous-orientation vise à « Identifier et financer les projets routiers, aéroportuaires, ferroviaires, fluviaux et portuaires d'échelle nationale ou interrégionale concourant au développement de la Vallée de la Seine ».

À ce titre sont repris dans le schéma stratégique d'aménagement de la Vallée de la Seine les projets s'inscrivant dans cet objectif. 2 focales nous intéressent, étant liées à l'objectif 1-1 de la DTA.

La 1<sup>ère</sup> concernant le « Développement des installations portuaires liées, aux énergies marines renouvelables » où il est question pour le Havre d'avoir des sites industriels de production éoliennes et pour Caen et Fécamp d'avoir une fonction de maintenance pour l'entretien de ces éoliennes.

Une 2<sup>e</sup> focale « aménagements portuaires et/ou fluviaux » avec une attention portée sur les aménagements du Havre et de Rouen. Il est fait mention de « l'accès fluvial à Port 2000 au Havre et l'accueil des porte-conteneurs, pour consolider la croissance actuelle des trafics » ; ainsi que « les accès nautiques au port de Rouen, grâce à l'arasement du chenal de navigation et à l'adaptation des quais ».

Au sein de la 3<sup>e</sup> orientation sur la gestion économe de l'espace, la question de la préservation du patrimoine naturel est également abordée avec le souci de veiller à un équilibre entre projet d'aménagement et impact paysager. Cet aspect est davantage développé au sein de l'objectif 2-2 de la DTA.

Ces principes édictés au sein de ce Schéma s'inscrivent également dans les orientations relatives à l'objectif 1-1 de la DTA, notamment sur l'amélioration des équipements portuaires, préservation des espaces (aspect développé dans l'objectif 2-2).

➔ Le Schéma stratégique s'inscrit dans l'objectif de la DTA de poursuivre les équipements portuaires. Il est en effet fait mention des installations portuaires du Havre, de Caen et de Fécamp d'une part et des projets d'équipements des ports du Havre et de Rouen qui sont jugés d'intérêts « Vallée de la Seine », d'autre part.

✓ **Niveau de reprise satisfaisant, l'enjeu d'équipement des ports est partagé.**

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

À l'instar de l'objectif 1-1, les objectifs de la DTA d'améliorer la desserte portuaire figure dans le volet ayant trait à la question des flux et des déplacements du schéma stratégique. Ainsi, sur l'objectif de la DTA de rééquilibrer les différents modes de transport, le schéma stratégique reprend la liste des projets s'inscrivant dans sa propre démarche. La création de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, la modernisation de l'axe ferroviaire Serqueux-Gisors, le renforcement des axes ferroviaires sont évoqués. Les projets d'équipements des ports du Havre et de Rouen évoqués au sein de la partie précédente, rentrent également dans cet objectif.

➔ Le Schéma stratégique fait mention des différents projets concourant à l'objectif d'améliorer la desserte portuaire dont l'enjeu de desserte est rappelé.

- ✓ **Niveau de reprise satisfaisant, l'enjeu de desserte portuaire est partagé.**

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

Le schéma stratégique dédie tout un volet sur « la gestion au service du développement durable » qui vise à concilier développement des politiques d'aménagement et protection de l'environnement. Dans un territoire où comme rappelé l'empreinte des réseaux et passé industriel sont prégnants et se conjuguent au besoin d'accueillir des « activités nécessaires au développement du territoire en garantissant leur bonne insertion urbaine, environnementale et paysagère » (p54). À ce titre, le schéma préconise que les actions s'inscrivent dans la séquence « éviter - réduire - compenser ». Il existe 5 sous-orientations participant à cet objectif dont plusieurs s'inscrivent dans les pas de la DTA.

La 1<sup>ère</sup> vise à « Construire une vision commune de l'aménagement en Vallée de Seine », avec plusieurs principes concourant à cet effet. Une consommation maîtrisée du foncier est ainsi érigée en 1<sup>er</sup> principe, ce dernier impliquant « le respect des espaces agricoles et naturels, en privilégiant la reconstruction de la ville dans et sur la ville » (p55). Plusieurs exemples de traitements de site sont évoqués : reconversion de friches, densification, renaturation... La mixité des fonctions à rechercher est un 2<sup>nd</sup> principe notamment en veillant à l'intégration paysagère et naturelle des différentes activités. Enfin, c'est bien une excellence environnementale et paysagère qui est à rechercher afin de préserver et restaurer les milieux écologiques pour une meilleure qualité de vie. Nous retrouvons par ailleurs ces objectifs-ci au sein de la 2<sup>nde</sup> sous-orientation sur la coordination de l'aménagement des sites stratégiques où il est question de labelliser des sites veillant à « l'intégration des principes d'aménagements décrits plus hauts. » (p57).

Une 3<sup>e</sup> sous-orientation a le souci de « restaurer les continuités et les milieux écologiques d'intérêt régional » (p58) au travers de l'aménagement de nouvelles infrastructures en veillant à rétablir les continuités écologiques par exemple. Nous pouvons également mentionner la 4<sup>e</sup> sous-orientation sur la valorisation des paysages, les berges et les sites naturels à forte valeur environnementale ; il est indiqué la nécessité de traiter ensemble « la mise en valeur paysagère et l'articulation entre espaces naturels et bâtis » (p59).

➔ Le Schéma stratégique décline des orientations qui s'inscrivent dans l'objectif de la DTA. La question de l'intégration paysagère végétal comme bâti est particulièrement explicite au contraire du maintien de l'activité agricole qui n'est pas abordé dans les orientations.

- ✓ **Toutefois, le niveau de reprise est satisfaisant.**

**De par sa fonction de schéma stratégique, le projet de développement de la Vallée de la Seine à l'horizon 2030 n'a pas de portée prescriptive, il s'agit plutôt de grands axes avec des bonnes pratiques existantes qui s'inscrivent dans la démarche Vallée de la Seine, et d'autres démarches qui sont à développer. Cependant, les objectifs recherchés par la DTA sont également partagés par le Schéma Stratégique de la Vallée de la Seine.**

## **SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET)**

Le SRADDET Normand a été approuvé en juillet 2020. Consécutivement à la promulgation de la loi Climat et Résilience en 2021, le SRADDET a été révisé en mars 2022 et une nouvelle version du SRADDET est attendue en février 2024. Cette nouvelle version consiste à intégrer les dispositions de la loi climat et résilience concernant la « sobriété foncière, stratégie aéroportuaire, logistiques et déchets » (Région Normandie/ Le SRADDET).

Nous analysons les orientations du SRADDET d'une part (qui n'ont pas de portée prescriptives) et les règles du fascicule générale du SRADDET (portée prescriptives) afin de déterminer le degré de reprise des objectifs de la DTA :

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

Le SRADDET Normand décline plusieurs sous-objectifs au sein de son Objectif 8 « Déployer le projet de développement durable de la Vallée de la Seine » (p 95, Rapport d'objectifs) qui s'inscrivent pleinement dans le but de la DTA qui entend renforcer l'ensemble portuaire normand. Ainsi, le volet « Mettre en œuvre une stratégie régionale pour accroître l'efficacité économique du projet en Normandie » décline plusieurs objectifs (p 97) :

De manière générale sur les ports normands :

- Réaffirmer le caractère maritime de la Normandie et la place de carrefour économique qui en résulte (Normandie Nord Sud Est Ouest)
- Construire une place de marché mondiale en s'appuyant sur la puissance des ports et des territoires de la Seine
- Connecter davantage les ports -fers de lance- au territoire normand pour une compétitivité économique renouvelée
- Valoriser les zones industrialo-portuaires et accompagner leurs mutations
- Modernisation des barrages et écluses

De manière plus précise, les projets d'équipements du port du Havre au travers de la réalisation de Port 2000 sont jugés prioritaires : « (postes à quai de Port 2000, extension du Terminal multimodal et accès fluvial à Port 2000) ».

L'objectif n°16 qui vise à « Conforter la place de carrefour économique de la Normandie » entend « Renforcer la compétitivité des ports normands, développer leur hinterland et conforter la place de la Normandie dans la logistique internationale. » (p129)

L'objectif n°17 s'intitulant « Faire de la Normandie un acteur du transport maritime international » s'inscrit également dans la mise en réseau des ports de l'axe Seine en souhaitant « renforcer la coopération et la coordination entre les grands ports maritimes (Le Havre, Rouen, Paris) et entre ces grands ports et les ports secondaires » (p 131).

Aucunes règles ne sont associées à ces différents objectifs au sein du fascicule générale.

À titre d'information, cette mise en réseau d'HAROPA avec les autres ports est mentionnée également sur l'orientation n°19 sur « Penser un écosystème économique et logistique au profit des Normands » en souhaitant « Accroître les coopérations entre HAROPA PORT et Ports de Normandie » (p137).

Ces objectifs et règles du SRADDET s'inscrivent également dans les orientations relatives à l'objectif 1-1 de la DTA, notamment sur l'amélioration des équipements portuaires, préservation des espaces (aspect développé dans l'objectif 2-2), ou encore la gestion des risques.

➔ Le SRADDET reprend bien les objectifs de la DTA qui entend renforcer l'ensemble portuaire Normand. Cet objectif est bien repris au sein de plusieurs orientations se recoupant, mais il n'y a pas de règles – plus prescriptives donc – qui y sont adossées.

✓ **Le niveau de reprise est satisfaisant**

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

**L'objectif n°17** souhaite « renforcer la desserte multimodale des ports normands » au travers des sous-objectifs suivants (p 131) :

- Poursuivre les études et les travaux d'infrastructures permettant d'accroître la compétitivité des ports normands en permettant l'acheminement des marchandises sur l'ensemble du territoire,
- Soutenir les objectifs d'extension de l'hinterland des Grands Ports Maritimes via le renforcement des dessertes par mode massifié,
- Accompagner le lancement de nouveaux services ferroviaires pour stimuler le trafic de fret et tirer profit du développement de nouveaux axes de circulation vers l'Est et le Sud,
- Développer et promouvoir le transport de marchandises par des modes alternatifs à la route en développant le transport fluvial et ferroviaire de marchandises.

**L'objectif n°20** souhaite quant à lui « développer une stratégie logistique normande » (p 143) en favorisant le report modal de marchandises, pour cela il est question de :

- Améliorer la performance des infrastructures et des équipements d'intermodalité rail-route-fleuve
- Développer le transport fluvial et le transport ferroviaire

Il s'agit pour le SRADDET de poursuivre les actions réalisées comme « la mise en exploitation de la ligne Serqueux-Gisors en 2021 [ayant] pour objectif d'augmenter les capacités du réseau ferroviaire au service d'HAROPA PORT » (p 142).

Une règle, la n°6 est associée à cet objectif concernant l'organisation et les enjeux logistiques en Normandie, où les ports normands doivent articuler leur développement portuaire avec les besoins logistiques associés.

→ Le SRADDET reprend bien les objectifs de la DTA afin d'améliorer la desserte portuaire en favorisant également les reports modaux.

✓ **Le niveau de reprise est satisfaisant**

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

Plusieurs objectifs au sein du SRADDET s'inscrivent dans cette démarche.

Ainsi dès le **3<sup>e</sup> objectif** portant sur « limiter les impacts du changement climatique », le SRADDET liste plusieurs mesures d'adaptation au changement climatique (p58) :

- Garantir la préservation des zones naturelles, zones humides, zones agricoles et boisées, ces zones permettant un effet « tampon » vis-à-vis notamment des sécheresses ou des inondations
- Préserver et étendre les infrastructures arborées, notamment dans les villes pour tempérer et réduire les îlots de chaleur mais aussi les risque d'inondation

Le lien entre préservation des zones naturelles et limitation des phénomènes d'inondation établis par le SRADDET, l'est également par la DTA où « la préservation des paysages contribuera fortement à mieux prévenir les phénomènes d'inondation et d'érosion des sols » (p60, Chapitre 2, DTA).

Une règle est adossée (n°3) afin que ces espaces soit de manière préférentielle classée en zone N dans les documents d'urbanisme.

Le principe de sobriété foncière est érigé comme objectif au sein du SRADDET avec l'objectif au sein de **l'objectif 4** de « Poser la conciliation des usages comme impératif » :

- Anticiper les besoins de foncier dans une approche économe de l'espace



- Appliquer le principe ERC (Eviter-Réduire-Compenser) pour limiter l'artificialisation des sols, tout en garantissant le développement des activités économiques (dont les activités agricoles) et la réalisation des infrastructures, garantes de l'attractivité économique régionale sur le long terme
- Densifier les zones déjà bâties
  - Se diriger vers une gestion économe de l'espace [...]

La question de la sobriété foncière est également présente dans d'autres objectifs du SRADDET (**objectif 13** par exemple).

De nombreuses règles viennent apporter des mesures prescriptives à l'objectif n°4 (15 à 17, 21 à 23, 27), mais seule la règle n°22 réaffirme qu'il est nécessaire de « concilier les différents usages, de limiter la consommation de foncier et l'artificialisation des sols » (p77, Fascicule des règles générales)

Toutefois, la préservation « directe » de préservation des paysages naturels et bâti est abordé, toujours dans l'objectif 4 :

- Préserver les espaces naturels, la qualité paysagère et architecturale
  - Au vu de l'uniformisation des entrées de villes, des zones commerciales et de l'habitat pavillonnaire, la limitation de l'artificialisation des sols doit aussi permettre de préserver les qualités paysagères et architecturales de la Normandie
- Préserver les terres agricoles en intégrant la question de la qualité des sols
  - Assurer la protection des espaces agricoles exceptionnels de la Normandie dont le potentiel de production est supérieur à la moyenne nationale

Il en est de même au sein de l'**objectif 5** « Favoriser une vision intégrée de la biodiversité dans l'aménagement du territoire » (p79) :

- Restaurer la continuité écologique du réseau hydrographique et les milieux naturels associés
- Préserver les espaces boisés et leur fonctionnalité
- Maintenir et restaurer les ensembles bocagers, identité forte de la Normandie
- Promouvoir les actions en faveur de la biodiversité dans les secteurs de grandes cultures - Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux littoraux
- Restaurer et préserver le réseau de pelouses calcicoles
- Préserver les milieux rares et singuliers (tourbières, landes, pelouses silicicoles, cavités...)

Concernant les règles du fascicule en lien direct avec les objectifs mentionnés :

La règle n°1 complète cet objectif en stipulant que les documents d'urbanisme et charte des PNR « Edict[ent] des orientations et objectifs favorables à la biodiversité en zones urbaines et périurbaines » (p 23, Fascicule des règles générales). La règle n°3 exposée tantôt renforce cet objectif. La règle n°4 qui s'adresse aux SCoT et Chartes PNR indiquent que ces derniers doivent « Déterminer les continuités écologiques prioritaires à préserver et restaurer à l'échelle des SCOT, en s'appuyant sur les priorités identifiées dans le SRADDET » (p 29, Ibid). La règle n°18 indique que les documents d'urbanismes inférieurs et charte PNR doivent « Identifier, promouvoir et valoriser les éléments constitutifs du patrimoine architectural, naturel et culturel en lien avec les enjeux économiques, environnementaux et sociaux des territoires. » (p67, Ibid). La règle n°27, indique qu'il faut « éviter et réduire l'imperméabilisation des sols » (p 89, Ibid).

**L'objectif 8** que nous avons déjà mentionné tantôt (localisé sur la Vallée de la Seine) a pour sous-objectif de « Mettre en valeur et préserver les paysages de la Vallée de la Seine, son patrimoine naturel et architectural et les fonctionnalités écologiques de ses milieux naturels » (p95).

2 règles appuient cet objectif à destination une nouvelle fois des PLU/SCoT/PNR, à savoir la n°35 « Prévoir des mesures de préservation des espaces boisés et de leur fonctionnalité, adaptés aux enjeux locaux (lisières de massifs forestières, petits bosquets ...) » ; et également la n°36 qui se focalise sur l'identification des zones humides impactées ou potentiellement impactées par les projets (p 113 et 115).

**L'objectif 10** détermine plusieurs sous-objectifs afin de « Protéger les espaces naturels littoraux » (p 103)

- Protéger les espaces naturels littoraux et les milieux estuariens :
  - Préserver les sites, paysages, et patrimoines littoraux et marins qui font l'image et la richesse de la Normandie : Mont-Saint-Michel, Etretat, Plages du Débarquement...
  - Protéger la biodiversité, habitats et espèces, caractéristiques du littoral.
  - Maintenir les milieux support pour le développement des ressources naturelles du littoral et leur adaptation (ex : vasières pour la ressource halieutique, espaces agricoles...)

Des règles (n°2 et 5) complètent cet objectif, sans toutefois être en lien avec notre objectif de la DTA.

**L'objectif 27** visant à « Promouvoir les complémentarités entre territoires urbains et ruraux » (p 167) conforte l'objectif de la DTA :

- Mettre en évidence les continuités qui contribuent à la mise en réseau entre la ville et la campagne
  - Valoriser le rôle des paysages dans le lien entre la ville et les territoires qui l'entourent : qualité des entrées de ville, agriculture péri-urbaine
  - Valoriser l'activité agricole et la qualité de son terroir, qui fonctionne grâce à des emplois non délocalisables sur un territoire donné (a contrario d'un réseau immatériel)
  - Respecter et mettre en valeur cet espace rural afin d'en éviter le mitage

Des règles (n°34, 34 et 38) n'entrent pas en lien direct avec les objectifs que nous venons de mentionner.

**L'objectif 28** est spécifiquement dédié à « Sauvegarder et valoriser les spécificités du monde rurale » (p 169) où le maintien et développement de l'activité agricole est prégnant au travers des sous-objectifs :

- Préserver les espaces agricoles
  - Conforter l'agriculture comme acteur majeur de l'économie normande, de l'environnement et façonneuse de paysages
  - Créer les conditions d'une agriculture viable (équilibre développement urbain / préservation des terres agricoles) et améliorer le fonctionnement de l'agriculture (circulation des engins agricoles, entretien des haies, lutte contre le mitage, etc.).

Un autre sous-objectif de l'objectif 28 a lui pour leitmotiv de :

- Préserver les paysages et le patrimoine architectural et culturel
  - Lutter contre la banalisation des paysages et l'insuffisance de la préservation des éléments typiques tels que les clos-masures, les vergers de haute-tige ou les haies bocagères
  - Préserver et valoriser le patrimoine architectural. Lutter contre la banalisation et la dépréciation du bâti en préservant l'identité des architectures des fermes et des villages normands. Privilégier la sauvegarde du bâti traditionnel aux constructions nouvelles.

La règle n°18 que nous avons mentionnée, s'inscrit également dans cet objectif.

**L'objectif 49** « Mobiliser les outils fonciers pour limiter l'artificialisation des sols et concilier les usages » (p 111) s'inscrit aussi dans la préservation des espaces agricoles :

- Préserver les espaces de production agricole existants et favoriser la conversion de terrains peri-urbains disponibles pour des productions agricoles de proximité
  - L'identification de ces espaces dans les PADD et par des recommandations pour assurer leur maintien et favoriser leur protection à l'occasion de projets d'urbanisation et d'aménagement, la mobilisation des outils spécifiques de préservation des espaces agricoles (zones agricoles protégées et périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains)

Les règles n°22 et 27 déjà citées s'inscrivent directement dans ces objectifs mentionnés.



Sur la question paysagère un autre sous-objectif de **l'objectif 28** a lui pour leitmotiv de :

- Préserver les paysages et le patrimoine architectural et culturel
  - Lutter contre la banalisation des paysages et l'insuffisance de la préservation des éléments typiques tels que les clos-masures, les vergers de haute-tige ou les haies bocagères
  - Préserver et valoriser le patrimoine architectural. Lutter contre la banalisation et la dépréciation du bâti en préservant l'identité des architectures des fermes et des villages normands. Privilégier la sauvegarde du bâti traditionnel aux constructions nouvelles.

La règle n°18 que nous avons mentionnée, s'inscrit également dans cet objectif.

**L'objectif 37** est dédié à « Valoriser les paysages comme reflet des activités humaines et accompagner leurs mutations » (p 203)

- Préserver et mettre en valeur les monuments et sites de premier plan dans leur paysage
- Valoriser et accompagner les mutations architecturales et paysagères
- Accompagner les mutations pour concilier approche esthétique et fonctionnelle
- Eviter la banalisation des paysages
  - Veiller à l'intégration paysagère des constructions nouvelles : au-delà de l'attention portée aux grands ouvrages et cœurs de ville, il s'agit de s'attacher à la qualité paysagère du quotidien pour l'ensemble des habitants.

La règle n°18 que nous avons mentionnée, s'inscrit également dans cet objectif.

➔ Le SRADDET reprend bien l'objectif 2-2 de la DTA sur la mise en valeur des grands ensembles naturels et paysagers. De nombreuses orientations lui sont dédiées, des règles prescriptives y sont également associées à destination des documents de planifications inférieures.

✓ **Globalement le SRADDET reprend bien les 3 objectifs de la DTA.**

## SCHEMA REGIONAL DE DEVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES ENTREPRISES, POUR L'INNOVATION ET L'INTERNATIONALISATION (SRDEII)

Le SRDEII 2022-2028 de la Normandie repose sur 8 piliers dont le détail figure au sein de l'Annexe 1 du SRDEII de la région Normande :

- Souveraineté : Renforcer la souveraineté économique régionale face à l'incertitude.
- Sobriété : intégrer une logique de sobriété dans l'utilisation des ressources (naturelles, foncières, énergétiques...).
- Innovation : favoriser une démarche d'innovation « bottom-up » et intensifier le soutien à l'entrepreneuriat.
- Territoires et filières : développer les dynamiques territoriales et réaffirmer le rôle du collectif à travers l'accompagnement des filières.
- Ingénierie financière : poursuivre le développement et l'adaptation des outils financiers de soutien aux entreprises.
- International : veiller à un développement exogène et à l'accueil d'entreprises étrangères choisies, s'intégrant dans notre modèle de développement.
- Intelligence Économique : intensifier la dynamique régionale d'Intelligence Économique et de Maîtrise des risques.
- L'Économie Sociale et Solidaire, un levier pour une économie normande responsable et résiliente

Nous analysons donc ces 8 piliers, cœur de la stratégie économique normande, si ces derniers reprennent les objectifs de la DTA. Aucun de ces piliers ne s'inscrit véritablement dans les objectifs de la DTA qui sont plus territorialisés... Ce schéma indique plusieurs principes à destination du tissu économique et de la sobriété énergétique ou encore foncière...

Au regard de la nature du document centré sur le développement économique et surtout des piliers identifiés par le SRDEII Normand ; aucun des piliers ne s'inscrit dans les objectifs de la DTA.

Toutefois, le SRDEII, dans son propos « introductif » sur la vision stratégique de la Normandie, expose 6 domaines de spécialisation dans lequel « la Région souhaite poursuivre le déploiement d'un modèle de développement économique adapté à ses atouts et ses besoins » (p 5). Des exemples d'initiatives soutenus par la région et en lien avec la DTA sont cités :

- Préserver et transformer durablement les ressources agricoles, marines, sylvicoles et les systèmes de production

Il est rappelé la diversité des ressources du territoire (agricole, marines, haies support de biodiversité) et l'enjeu de préserver ces ressources. Pour cela, plusieurs axes sont définis dont l'un sur la question du patrimoine et usages agricoles et sylvicoles, préservation des ressources marines, ... Des principes qui font écho à l'objectif 2-2 de la DTA.

Il en est également de même pour les objectifs portuaires de la DTA où il est fait mention du Schéma Stratégique de la Vallée de la Seine et de l'intégration portuaire d'Haropa afin de « contribuer à renforcer une efficacité logistique en devenir » (p 10) en tant qu'exemple sur le domaine de spécialisation afin d'« expérimenter et transformer les procédés et processus industriels pour une industrie performante, responsable et digitale » (p 8).

**→ Au regard de la nature du document centré sur le développement économique, le SRDEII ne s'inscrit pas dans les objectifs de la DTA.**

## SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE LOGISTIQUE :

Le Schéma Régional de Cohérence Logistique, porté par l'État et la Région Normandie, a été confié à Logistique Seine Normandie en 2021. Depuis, le diagnostic et de premiers enjeux ont pu être partagés et ce sont ces derniers qui feront l'objet de notre analyse - car de nombreux objectifs s'inscrivent dans les pas de la DTA d'une part, et le schéma n'étant pas encore finalisé d'autre part.

La volonté de ce schéma, bien que dépourvu de toute portée réglementaire est de mieux encadrer le développement des activités logistiques.

Pour cela, 7 enjeux territorialisés ont été définis avec pour chacun des objectifs pour accompagner le développement des activités logistiques, ainsi que 4 orientations visant à planifier les besoins fonciers et immobiliers à vocation logistique :

- Orientation n°1 : Accompagner le développement des activités logistiques d'entreposage selon 4 typologies de pôles logistiques.
- Orientation n°2 : Permettre la densification et la consolidation des pôles logistiques existants.
- Orientation n°3 : Planifier les besoins fonciers et immobiliers à vocation logistique à l'échelle des hubs logistiques existants et/ou, le cas échéant, à l'échelle des secteurs à enjeux prédéfinis.
- Orientation n°4 : Accompagner les développements fonciers et immobiliers logistiques.

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

La question portuaire est abordée au sein de ce schéma au travers de plusieurs angles au regard des flux et retombées que cela génère.

Ainsi, le 1<sup>er</sup> enjeu de ce schéma – symbole fort - concerne « L'attractivité et la compétitivité de HAROPA PORT » (p 3 – Fiche LSN Etat des lieux et enjeux) où les objectifs sont de :

- Accompagner la croissance du trafic conteneurisé depuis le port du Havre en confortant les conditions d'accueil et de traitement de la marchandise
- Fixer les trafics dans les ports de l'Axe Seine

Le 2<sup>nd</sup> enjeu est relatif à « l'attractivité et la compétitivité de Ports de Normandie » où il est question d'accompagner le développement du port de Caen-Ouistreham, ou encore de « contribuer au positionnement des Ports de Normandie en tant qu'acteur incontournable des nouvelles énergies et du trafic vers les îles britanniques » (p 5 – Ibid)

Des orientations viennent compléter cet objectif de la DTA, notamment sur la question des risques ou l'enjeu n°7 pour le Schéma est « La Maîtrise des risques industriels et des enjeux environnementaux » pour adapter les installations aux risques existants.

➔ La dimension portuaire est bien reprise par le Schéma Régional de Cohérence Logistique avec plusieurs objectifs visant à conforter/renforcer les ports dans les échanges logistiques, aussi bien au sein de l'Axe Seine, comme sur le reste du monde.

✓ **Le niveau de reprise est satisfaisant**

### Objectif 1-3 : Améliorer la desserte portuaire

Au sein du 1<sup>er</sup> enjeu relatif à Haropa, exposé tantôt, un des objectifs est de « créer les conditions foncières et immobilières contribuant à la massification des flux et le recours aux modes alternatifs à la route pour la desserte de l'hinterland ». Il s'agit d'un double objectif, massification des flux (modules de transport plus volumineux) et desserte des zones portuaires autre que la route.

Le 3<sup>e</sup> enjeu est de consolider le « corridor logistique Axe Seine comme axe multimodal structurant » et les objectifs s'inscrivent avec l'enjeu de desserte des zones portuaires par le fait de :

- Contribuer à la desserte de la région parisienne depuis la Seine
- Contribuer au développement des modes massifiés et permettre la mise à disposition d'une offre foncière connectée aux modes ferroviaires et fluviaux

La question de l'intermodalité est également reprise au sein du 6<sup>e</sup> enjeu sur le développement de chaînes logistiques « bas carbone » où l'un des objectifs est de « préserver le foncier en bord à voie d'eau pour optimiser l'intermodalité route-fleuve » (p 13).

➔ L'enjeu de desserte portuaire est repris par le Schéma Régional de Cohérence Logistique.

✓ **Le niveau de reprise est satisfaisant**

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

Il n'y a pas d'objectifs au sein du Schéma de Cohérence Logistique Régional s'inscrivant dans cet objectif de la DTA. On peut tout de même souligner l'enjeu de « sobriété foncière » (p 15), dans le contexte du ZAN qui s'inscrit dans cet objectif.

✓ **Le niveau de reprise est inexistant**

→ L'analyse du Schéma de Cohérence Logistique Régional s'effectue sur un état d'avancement non finalisé même si les premiers livrables définissent les enjeux et les objectifs de ce document qui du fait de sa nature est focalisé sur la logistique. Toutefois, l'importance des flux logistiques sur les ports est rappelée à plusieurs reprises.

## HAROPA : PLAN STRATEGIQUE 2020-2025

Créé en 2021, le grand port fluvio-maritime de l'Axe Seine regroupe en une seule entité, les ports du Havre de Rouen et de Paris sous le nom d'Haropa. Un plan stratégique 2020-2025 a été élaboré qui ambitionne de faire d'Haropa un système portuaire maritime et fluvial de référence.

Ce projet stratégique repose sur 4 piliers :

- Développement industriel et logistique
- Transition numérique
- Transition écologique
- Multimodalité

Nous analysons donc le plan stratégique afin de déterminer si ce dernier s'inscrit dans les pas de la DTA.

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

*Étant donné le périmètre d'Haropa, seule la politique d'équipements des ports du Havre et de Rouen seront abordés.*

Haropa poursuit sa politique d'équipements des ports en veillant à « développer les capacités d'accueil des terminaux et l'immobilier logistique » (p4). Il est également question de « faciliter la relocalisation d'industries [...] sur les zones industrialo-portuaires ». De manière plus précise, le plan stratégique liste différents projets comme la finalisation de la phase 3 du port 2000 au Havre, la modernisation du terminal de Radicatel du site de Port-Jérôme (Rouen), la modernisation des terminaux de croisière au Havre et à Rouen/Honfleur.

Adossé à cet objectif, la DTA définit des orientations qui viennent compléter la question d'équipements des ports, de préservation des espaces naturels (aspect que nous développons dans l'objectif 2-2) et également la prise en compte des risques. Sur ce dernier volet, Haropa entend « renforcer la [...] sécurité industrielle » et « être un acteur majeur de la culture de sécurité industrielle notamment dans la chaîne de décision et d'intervention » (p10).

→ Le plan stratégique d'Haropa reprend l'objectif de la DTA de poursuivre la politique d'équipements des ports permettant ainsi de concrétiser le but d'Haropa d'être reconnu comme un système portuaire de référence.

✓ **Le niveau de reprise est satisfaisant**

### Objectif 1-3 : Améliorer la desserte portuaire

Haropa a pour objectif chiffré d'ici 2025 de 20% de report modal sur le conteneur (8% pour le fer, 12% pour le fluvial) et un report modal de 40% sur le vrac (14% pour le fer, 26% pour le fluvial). Hormis ces objectifs chiffrés, le projet d'Haropa vise également à « identifier les besoins de connexion des zones de fret (itinéraires fluviaux et ferroviaires, maillage des plateformes...) » (p8), afin de trouver des modes de transport alternatifs à la route.



→ Le plan stratégique d'Haropa reprend l'objectif de la DTA de trouver des modes de transport alternatifs à la route en développant également le transport de fret et fluvial.

✓ **Le niveau de reprise est satisfaisant**

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

Le plan stratégique souhaite maîtriser les impacts des activités portuaires sur l'environnement, préserver la biodiversité et les milieux naturels dans lesquels les ports s'inscrivent » (p6). Est évoqué le fait de « favoriser la biodiversité, préserver et restaurer les milieux, anticiper les mesures compensatoires des projets de développement » (p6).

→ Le plan stratégique, porte donc une attention à l'intégration des différents projets afin également d'améliorer leur acceptabilité auprès des riverains.

✓ **Le niveau de reprise est satisfaisant**

**Le plan stratégique d'Haropa a pour but de développer les activités portuaires, ce qui entre clairement dans le but de la DTA qui entend renforcer l'ensemble portuaire normand, dont Haropa en est le fer de lance. Hormis la question du développement portuaire, l'impact de ce dernier sur l'environnement est également une préoccupation d'Haropa.**