

QUESTIONNAIRE D'ENTRETIEN AUPRES DES ACTEURS LES PLUS IMPLIQUES DANS L'APPLICATION ET/OU LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS DE LA DTA

Structure : HAROPA PORT

Le 13/06/2024

Entretien conduit par : AURH/AURBSE – Zahir BANOUH / Paul GRANDOU

Personnes rencontrées :

- Pauline BARILLON
- Claire BERTOLONE
- Aurélien LEVIEUX
- Sandrine SAMSON
- Edouard VINCENT

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.*

Suite à la première réponse d'HAROPA Ports au questionnaire, un entretien a été mené pour préciser quelques réponses.

Partagez-vous l'idée, issue du bilan en cours, que l'objectif 1-1 de la DTA (politique d'équipement des ports) a été atteint ?

Les ports se sont développés au cours des quinze 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. Toutefois, parmi les éléments établis à l'écriture du document, le grand canal du Havre n'a pas été réalisé. Enfin le fait de considérer que l'objectif d'équipement des ports est atteint ne doit pas être interprété comme signifiant la fin du développement portuaire.

Partagez-vous l'idée, issue du bilan en cours, que l'objectif 1-3 de la DTA est atteint, mais n'est pas atteint concernant le volet ferroviaire ?

La formulation « non atteint » ne doit pas être interprétée trop définitivement. De nombreux projets d'équipements, de modernisation des lignes ferroviaires ont été réalisés, à l'instar de la liaison Serqueux – Gisors. L'enjeu actuel est donc de passer à l'étape suivante : utiliser les infrastructures désormais existantes. Ainsi, malgré la part modale du ferroviaire encore trop faible, de nombreux efforts ont été réalisés.

L'abandon du projet grand canal au Havre remet-il en question l'objectif 1-1 ?

Le projet n'est pas à l'abandon mais plutôt en attente, le maître d'ouvrage n'ayant pas pris de décision à la suite du débat public .

Le Grand Canal du Havre permet de répondre à 3 problématiques :

- Assurer une connexion fluviale avec Port 2000,
- Asseoir la délimitation entre la zone à vocation économique et la zone de protection environnementale,
- Créer une zone de développement économique sur plusieurs centaines d'hectares.

Si le premier point est en passe d'être résolu grâce au terminal multimodal ainsi qu'au projet de châtière, les deux autres ne le sont pas, et créent de véritables flous dans la politique foncière du port. La limite d'extension de la zone économique manque aujourd'hui de clarté, et le port fait face à un resserrement foncier important, qui limite ses développements.

Quelles sont les problématiques foncières auxquelles HAROPA fait face ?

Tous les espaces d'extension prévus par la DTA sont aujourd'hui contestés. Le besoin en foncier d'HAROPA PORT est un vrai sujet, qui se confronte au projet de classement Natura 2000. Comme évoqué précédemment, le partage des espaces entre zone de développement et zone de protection est crucial. HAROPA PORT a réalisé un effort important pour intégrer l'enjeu ZAN à l'horizon 2030, et a désormais besoin de foncier disponible, en compatibilité avec l'objectif ZAN, pour porter les efforts de réindustrialisation et de décarbonation, par exemple en matière énergétique, le développement d'EnR, de biocarburants etc.

La DTA a permis tout au long de sa période d'application à HAROPA PORT d'avoir une base de discussion avec les territoires. Les espaces fléchés par le document ont été utiles pour délimiter les espaces de développement portuaire et de préservation des espaces naturels. Toutefois depuis quelques années, HAROPA PORT constate plusieurs cas où le foncier est remis en cause, où les délais des projets se retrouvent allongés, et observe que les documents d'urbanisme sont de moins en moins compatibles avec la DTA. L'absence de DTA opposable devient aujourd'hui une véritable problématique pour le développement portuaire.

L'évolution de la gestion logistique des conteneurs à Gennevilliers altère-t-elle le développement des ports de Rouen et du Havre ?

La question de la logistique inclut la non-réalisation d'un certain nombre de parcs logistiques prévus par la DTA à l'intersection d'autoroutes ou de voies ferrées, du fait d'une implantation peu opportune, ne répondant pas à la réalité de l'organisation logistique.

L'objectif est de faire de Gennevilliers la tête de pont d'un grand système le long de la Seine en aval, incluant des sites notamment à Limay et à Gaillon, pour assurer un plus grand report modal. Gennevilliers doit ainsi devenir une vraie plateforme logistique d'entrée de l'Île de France, alors que les entrées sont aujourd'hui plutôt situées à l'Est de Paris. L'Ouest francilien est aujourd'hui à l'écart de la dorsale Lille – Paris – Lyon – Marseille, et doit ainsi être raccroché aux flux logistiques bas-carbone massifiés grâce à ce projet. Les ports de Rouen et du Havre sont quant à eux complémentaires au site de Gennevilliers.

Autres remarques

HAROPA PORT plaide pour l'élaboration d'un nouveau document prenant la suite de la DTA actuelle, afin de continuer à asseoir une vision stratégique nationale, qui ne saurait être aussi bien retranscrite dans des documents existants tels que le SRADDET. En effet, le SRADDET porte les

ambitions politiques de la région, or les ports sont d'intérêts nationaux et en cela ils doivent être portés par l'État.

Avec la montée en puissance du site de Gennevilliers en complémentarité avec les sites normands, et avec le développement d'autres sites entre Rouen et Paris, un élargissement du périmètre de la DTA jusqu'à Paris est souhaité par HAROPA PORT, afin d'avoir un document unique à l'échelle Axe Seine.

HAROPA PORT émet quelques réserves quant au contenu de la première phase du bilan de la DTA réalisé en 2022 notamment sur la question foncière et regrette le fait de ne pas avoir été associé à cet exercice.

Les agences indiquent en outre, qu'on ne peut revenir sur cette première phase de bilan conduite en 2022. Toutefois, cette deuxième phase permet avec les entretiens prévus de donner la parole aux acteurs du territoire.