

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

---

**Structure : Communauté urbaine de Caen la mer**

**Le 22/05/2024**

**Interlocuteurs : Marie GINESTE et Guillaume LAPLANCHE, Chargés de mission planification, Direction de l'urbanisme de Caen la mer**

*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.*

### **A - Votre structure a-t-elle eu l'occasion de mettre en œuvre la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine ? Si oui, dans quel cadre ?**

Depuis 2017 et la création de la communauté d'agglomération de Caen la mer, celle-ci est vigilante, dans le cadre de la révision des PLU communaux sur son périmètre à ce que ces derniers soient compatibles avec le SCoT, et par voie de fait avec les objectifs de la DTA.

Les politiques publiques sur Caen la mer, que ce soit en matière de protection ou de mise en valeur de l'environnement, ou encore de développement économique ne visent pas en premier la mise en œuvre des orientations et objectifs de la DTA. Certaines actions de la collectivité s'inscrivent néanmoins dans une perspective cohérente avec les objectifs de la DTA (exemple du soutien au projet de navette conteneur, à la création du terminal croisières, à l'extension du terminal ferry, etc.).

### **B - Selon vous et d'une manière générale, quels sont les effets de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine ? Les points forts et faibles ?**

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 commune de l'estuaire de la Seine. Elle a ainsi permis de raccrocher l'ouest de la Normandie à cette dynamique de développement, tout particulièrement d'un point de vue portuaire et de développement de l'« hinterland » (tourisme, activités, logistique, etc.). L'accompagnement des entreprises implantées sur la zone portuaire (par exemple le projet de l'entreprise TERTU-TH2) participe aussi de cette dynamique de la DTA.

Néanmoins, 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. A titre d'exemple, le positionnement du parc logistique dit du quadrant Sud-Est a fait l'objet d'études et de concertation localement à l'échelle du SCoT et de Caen Normandie Métropole. Il en est ressorti une volonté des communautés de communes et urbaine concernées de repositionner ce projet logistique à l'échelle du SCoT à Mézidon, en cohérence avec le nœud ferroviaire présent sur cette commune pour constituer une plateforme multimodale. Cette demande de mise à jour/d'adaptation de la DTA, en cohérence avec des ambitions et opportunités locales a cependant été refusée. Pour autant Caen la mer a continué de prôner le développement des connexions ferrées pour alimenter la zone portuaire et de maintenir un bon niveau de desserte des secteurs logistiques.

Par ailleurs, si la DTA a fixé des orientations et des objectifs, ceux-ci semblent globalement peu suivis d'effets, tant que les collectivités et les acteurs privés n'y trouvent pas d'intérêt, à l'image des ambitions affichées en matière de développement du transport ferroviaire, tant de personnes que de marchandises.

De plus, la DTA a été élaborée dans une logique Eviter – Réduire – Compenser (ERC) qui a permis de définir des protections environnementales notées cartographiquement et qui ont été intégrées dans le SCoT et les PLU communaux : cette démarche ERC a protégé les espaces les plus fragiles mais n'a peut-être pas su être force de proposition sur des mises en valeur environnementales et paysagères.

*La Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine a fait l'objet d'un premier bilan en 2022. Ce dernier a permis d'apprécier le degré de reprise des orientations et objectifs de la DTA au sein des documents d'urbanisme et notamment des SCoT. Si cette première analyse montre que la DTA et ses objectifs sont globalement bien intégrés, elle a permis d'identifier 3 objectifs méritant une réflexion plus approfondie.*

*Il s'agit des objectifs suivants classés suivant leur degré de prise en compte :*

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

Selon vous, ces objectifs vous semblent-ils atteints dans vos champs de compétences et/ou documents stratégiques et/ou sur votre périmètre géographique d'intervention ?

- **C - Pour l'objectif de poursuite de la politique d'équipement des ports – Ports du Havre, de Rouen et de Caen ?**

Depuis la mise en œuvre de la DTA, la politique d'équipement du port de Caen Ouistreham s'est effectivement poursuivie. En premier lieu au travers de l'intégration de ces objectifs d'un point de vue réglementaire dans les documents d'urbanisme locaux. De même, certains projets d'aménagement ont été concrétisés à l'image de l'extension du terminal ferry. Par ailleurs, certaines réalisations non mentionnées dans la DTA concourent à la politique d'équipement global du port de Caen-Ouistreham, tels que la plateforme d'atterrissage du parc éolien en mer de Courseulles dans le port de Ouistreham ou encore les travaux d'aménagement du déversoir du Maresquier pour la gestion des inondations de la basse vallée de l'Orne et du maintien de la jauge du canal pour les bateaux le nécessitant.

A l'inverse, certains projets d'équipement prévus dans la DTA n'ont pas été réalisés, à l'instar du projet de terminal de conteneurs destiné à permettre la création d'un service de cabotage de conteneurs entre les ports de Caen et du Havre Port 2000.

Tout ce que Caen la mer a pu engager comme actions et travaux dans la continuité de la DTA répondait à une nécessité et des besoins de la communauté urbaine de s'équiper d'ouvrage et d'équipements attractifs en ex-Basse Normandie puis en Normandie.

- **D - Pour l'objectif de mise en valeur des grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie ?**

Cet objectif de mise en valeur des grands ensembles naturels et paysagers stratégiques est considéré comme atteint. En effet, les mesures de protection des milieux naturels, notamment impulsées par les orientations de la DTA sont désormais bien intégrées aux politiques publiques locales. De même, 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. Aussi, les programmes Notre littoral de demain et le projet ADAPTO, respectivement portés par la région Normandie et par le conservatoire du littoral constituent des exemples intéressants en la matière.

La DTA a permis de fédérer les territoires autour d'une identité « Vallée de l'Orne » mise en avant dans les actions portées par ses riverains. Elle a aussi donné un cadre global à la Trame Verte et Bleue qui a été définie par le SCoT et appliquées aux PLU communaux et au PLUi-HM en cours d'élaboration.

- **E - Pour l'objectif d'amélioration de la desserte portuaire ?**

L'objectif d'amélioration de la desserte portuaire de Caen-Ouistreham est repris tant dans le SCoT de Caen Métropole que dans le projet stratégique de Ports de Normandie, ainsi que dans le PLUi-HM de

Caen la mer. Cet objectif est donc en voie d'être atteint. En effet, la création de nouveaux accès routiers dans le cadre du projet dénommé « desserte portuaire », phases 1 et 2, vise notamment à 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 RD 402/RD 226 a fait l'objet d'une concertation publique en 2022 (connexion au franchissement du canal par le Pont de Colombelles prévu d'être changé par Port de Normandie et le CD 14). Les travaux seront lancés prochainement, concomitamment à la réalisation du projet d'écoquartier « Archipel » à Hérouville-Saint-Clair (opération communale sous l'égide du Projet d'Intérêt Majeur Presqu'île).

Par ailleurs, les anciennes emprises ferroviaires ont été préservées en vue de ne pas obérer un potentiel redéploiement d'une offre de transport ferré de marchandises connectée aux emprises portuaires.

#### Pour chacun des objectifs :

- **F - Si oui, dans quels documents stratégiques et/ou de planification et/ou politiques publiques sont-ils repris ?**

Les trois objectifs de poursuite de la politique d'équipement des ports, de mise *en valeur les grands ensembles naturels et paysagers* et d'amélioration de la desserte portuaire sont repris dans un large éventail de documents de planification (PLU communaux, PLUi-HM en cours d'élaboration, etc.) et de politiques publiques (projet de territoire, Politique pluriannuelle d'investissement, etc.), notamment par le jeu de compatibilité avec la DTA et le SCoT.

Par exemple, le PADD du PLUi-HM en cours d'élaboration et qui a été débattu le 6 juillet 2023 précise que le projet de développement du territoire communautaire à 2040 s'appuie :

- Sur un littoral de 10 Km qui se compose d'importants atouts et d'identités qui lui sont propre comme le port transmanche, les activités logistiques et de pêche, les plages en tant qu'attrait touristique,
- Sur les grandes infrastructures du territoire que sont les zones d'activités, l'aéroport de Caen-Carpiquet et le port de Caen-Ouistreham, le lien fonctionnel et stratégique entre les plages et Caen par le canal, les voies de desserte du territoire et la connexion du port par la presqu'île,
- Sur la valorisation de l'économie maritime (énergies renouvelables, nouveaux matériaux, nautisme, tourisme, etc.),
- Sur une relance de l'attractivité pour les entreprises et les filières économiques dans une logique de réindustrialisation, qui pourra s'appuyer sur les grandes infrastructures comme le port de Caen-Ouistreham notamment et en promouvant le fret ferroviaire et maritime.

Pour sa part, le Projet de Territoire de Caen la mer, élaboré en 2021 pour un horizon à 2030, promeut que le premier marqueur du territoire est un « pays entre terre et mer », avec notamment les activités de la mer et de l'industrie ; ce marqueur passe par :

- Le maintien et le développement de l'infrastructure portuaire, appréhendés comme un moyen d'accompagner la mutation de l'économie locale,
- Renforcer les coopérations économiques, touristiques et culturelles dans l'espace normand et avec les régions voisines -> « base arrière » de la Vallée de Seine,
- Conforter et développer les coopérations internationales > mieux tirer parti de la proximité avec la Grande-Bretagne, saisir l'opportunité d'une restructuration des flux européens de marchandises (vers l'Irlande et l'Europe du Nord),
- La valorisation de l'axe littoral-canal-orne vis-à-vis des touristes et habitants (escale croisières),
- L'optimisation des infrastructures de transport existantes, en soutien au développement économique de logistique portuaire, de cabotage, de fret sur le terminal Caen-Blainville.

• **G - Si non, quelles sont les raisons de cette « non prise en compte » ?**

Certains objectifs/projets mentionnés dans la DTA n'ont pas connu de réalisation à l'heure actuelle notamment de par un manque d'appétence des collectivités pour ces derniers. En effet, les collectivités tendent à opérer des choix en fonction d'une balance coûts/bénéfices à échelle locale. C'est particulièrement vrai eu égard à l'absence de financements dédiés à la réalisation des projets portés par la DTA. De même, le fait qu'il n'y ait eu aucune réévaluation de la pertinence des projets sur la durée peut également concourir à expliquer la non-atteinte de certains objectifs/projets.

• **H - Si non, quels sont les leviers pour aboutir à leur potentielle prise en compte ?**

La mise en œuvre des objectifs poursuivis par la DTA de l'estuaire de la Seine nécessiterait des outils opérationnels et des moyens financiers dédiés en particulier sur la mise en œuvre du fret ferroviaire et du cabotage entre le Port de Caen-Ouistreham et Le Havre.

Cela inclue un portage politique de la part de l'Etat assurant la mise en œuvre de ses engagements et aussi un renforcement des actions portées par le Département et la Région par les actions portées par les contrats-plans par exemple.

Les collectivités appliquent les prescriptions de la DTA par obligation en matière de planification, toutefois l'appropriation et la réalisation de ces objectifs par les acteurs locaux apparaît directement corrélée au niveau d'intérêt local des acteurs publics.