



# BILAN DTA / COMPTE RENDU ENTRETIEN

Communauté de Communes Pont Audemer Val-de-Risle

Entretien conduit par : AURH – Zahir BANOUEH

Personnes rencontrées :

- Jean - Charles VINCENT – Responsable service planification territoriale

## Échange

*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 ?*

Oui à travers le SCoT approuvé en mars 2013 (lancement en 2008, 2 ans après l'adoption de la DTA), et des PLU communaux qui ont suivi. Le SCOT est intégrateur : il doit être compatible avec les documents supérieurs, et les PLU doivent être compatibles avec le SCOT ensuite. L'Etat a contrôlé formellement à l'époque la compatibilité de notre SCOT avec la DTA et celle-ci a été validée.

Nous pensons avoir bien pris en compte les objectifs de la DTA dans le SCOT et le PLU (car nous les partageons globalement et objectivement), et nous avons mis en œuvre les objectifs de la DTA sur ce qu'il est possible d'inscrire au sein des documents de planification. Lors de l'élaboration de la DTA, l'État a demandé aux élus de faire remonter leurs demandes/besoins ; le territoire a donc fait valoir les intérêts économiques de Caux Seine Agglo dont les retombées dépassent les limites administratives de notre territoire. Les projets de PJ2 et PJ3 ont été inscrits sans difficulté dans la DTA, c'était une évidence à l'époque pour tout le monde.

L'industrie est importante pour notre territoire, que nous défendons et qui est positionnée sur l'Axe Seine. C'est une constante du territoire depuis longtemps : rester un bassin d'emploi industriel, on était pro réindustrialisation avant l'heure. Nous nous savions trop dépendant de la pétrochimie, la diversification industrielle est un enjeu/un objectif qui s'avère aujourd'hui vital et urgent. DTA est très (pour ne pas dire trop) positionnée sur la logistique, à cette époque l'industrie semblait moins prioritaire à l'échelle nationale et locale.

Le SCoT de 2013 a été révisé suite à l'agrandissement du territoire/à la nécessité d'apporter des inflexions/à la prise en compte de la nouvelle législation (ALUR puis Loi C&R). Nous allons « ZANiser » notre SCOT en 2 temps. Le SCOT approuvé en février 2024 est un SCoT « Tampon », car il constitue une première marche vers le ZAN (on réduit la consommation ENAF de beaucoup mais pas encore assez par rapport à l'objectif chiffré du SRADDET). Nous avons engagé une procédure de modification simplifiée du SCOT tampon pour terminer de le ZANiser et ainsi être conforme avec la Loi Climat et Résilience. Parallèlement, nous élaborons le PLUi (sur le même périmètre et même horizon de temps 2021-2030). Dans le SCOT ZAN et le PLUi, nous tenons compte de la DTA, et faisons en sorte qu'ils soient compatibles car elle s'applique encore. Mais nos élus considèrent que l'Etat en a une application à géométrie variable.

*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 ?*

## **Port-Jérôme 3 non défendu par l'État**

Nous défendons Port-Jérôme 3 qui est inscrit dans la carte d'orientation de la DTA, où une zone réservée à l'accueil d'activités est prévue à l'Est, conformément à la zone 2NA du POS PLU de Petiville qui a précédé la DTA et qui s'étend sur environ 200 hectares, auxquels s'ajoutent une vingtaine d'hectares sur Notre Dame de Gravenchon. Le périmètre repris dans la DTA est indicatif dans la lecture qu'en fait l'Etat, le territoire privilégie plutôt le bord de Seine pour exploiter les bonnes capacités nautiques du fleuve au droit du site. Le POS de Petiville a été révisé, pour passer au PLU (2016), la zone 2AUI diffère du périmètre DTA mais il occupe à peu près la même surface.

Les élus déplorent une forme de double discours de la part de l'Etat qui applique un principe de compatibilité entre la DTA et le PLUi de manière variable. Pour l'Etat, le territoire ne peut pas retranscrire cette zone et donc créer Port-Jérôme 3 dans le contexte de la Loi Climat et Résilience (ZAN), la consommation foncière générée par ce projet n'est pas compatible avec l'objectif de réduction fixé par la loi et décliné dans le SRADDET. L'Etat contredit la DTA qui est pourtant un document opposable, qui plus est rédigé par l'État... Il est vrai que la DTA a été élaborée avec un contexte législatif différent (antérieure au Grenelle de l'Environnement et la Loi Climat et Résilience). Toutefois, le site de Port-Jérôme 3 est d'intérêt national et participe à la réindustrialisation du pays, objectif dorénavant porté par l'État. Il existe certes une enveloppe nationale réservée pour les projets d'intérêt national, mais cette enveloppe est déduite des enveloppes régionales, elle est mutualisée alors qu'il aurait fallu la soustraire du ZAN ! On ne peut pas considérer sur le même plan la consommation d'espace pour l'activité économique d'intérêt majeur, de la consommation d'espace pour des lotissements pavillonnaires ou pire des résidences secondaires. Il est nécessaire de traiter à part le développement de l'activité économique d'intérêt majeur, au regard des enjeux qu'elle porte.

Avec la fermeture annoncée par ExxonMobil Chemical de l'activité chimie organique, le site vacant restera en état de friche pendant plusieurs années avant d'être libéré et dépollué et de retrouver un repreneur, il est nécessaire de rebondir dès maintenant, pour concrétiser cette réindustrialisation du pays, de l'axe Seine et de notre territoire en particulier. Dans ce nouveau contexte, nous espérons que l'Etat sera plus enclin à autoriser la planification de PJ3. De plus PJ2 est quasiment commercialisé à 80% avec les grosses implantations industrielles (Normand'hy, Eastman, Futerro), le territoire a besoin de foncier (grandes parcelles) pour accueillir des grands établissements industriels qui peuvent le cas échéant générer des risques SEVESO.

## **Liaison entre la ZIP du Havre et de Port-Jérôme**

L'opportunité et la faisabilité d'une liaison ferrée entre la ZIP du Havre et de Port-Jérôme restent à démontrer, il y a une zone naturelle (Demi Lune) à traverser. Les incidences sur l'environnement de cette liaison seraient forcément importantes. D'autant plus que compte tenu qu'il existe une voie ferrée entre Port-Jérôme et Bréauté pour le fret, et qu'elle sous-utilisée, cela rend plus difficile l'exercice de démonstration de l'opportunité.

## **Primauté donnée à la logistique par la DTA**

La DTA date de années 2000, elle est très focalisée sur la logistique et le développement du Port du Havre, activité que nous avons développée aussi, mais nous croyons et défendons davantage l'industrie. Le territoire a cette culture de production industrielle, cela crée de la valeur ajoutée/des emplois qualifiés directs bien payés, des emplois indirects et induits, des recettes fiscales contrairement à la logistique où il est question de transporter des biens et non pas en produire soi-même. La logistique liée aux productions industrielles du territoire est bien entendu la

bienvenue. La DTA devrait être actualisée sur le positionnement économique de l'axe Seine et de l'Estuaire.

## **Zones d'Activités de Bolbec St Jean**

La DTA projette la création ex nihilo d'une zone d'activité logistique à l'ouest de Bolbec pour plus de 50ha, or nous avons une ZA à cheval sur Bolbec et Saint-Jean-de-la-Neuve, proche de l'échangeur et de la gare de Bréauté qui a été prévue pour l'industrie et la logistique. Il est plus pertinent de développer cette zone existante qui est raccordée à l'A29 que d'en créer une ex nihilo, surtout dans le cadre du ZAN, sans compter que les prévisions optimistes de développement du Port du Havre justifiant un développement de l'hinterland n'ont pas été totalement atteintes. Sur ce point l'emplacement de cette zone par la DTA n'est pas pertinent et n'a pas été repris. Le territoire défend la zone existante, ce qui entre dans l'objectif de la DTA de disposer d'une zone d'activités au niveau de l'A29.

## **Lisibilité de la DTA**

La DTA pourrait gagner en lisibilité sur ses orientations graphiques (échelle, localisation/délimitation des prescriptions), les objectifs écrits sont dans certains cas trop généraux, ils manquent de précisions. Idem pour les orientations.

## **Vision stratégique de l'État affirmé**

Au travers de la DTA, L'État démontre néanmoins une vision stratégique de l'aménagement, avec des prescriptions qui ont une portée plus forte que le SRADDET Normandie tel qu'il est rédigé. Certes cette vision nécessiterait une actualisation sur le plan de la réindustrialisation (politiques de filières ? positionnement de l'axe Seine).

## **Armature**

La DTA identifie uniquement la commune de Bolbec comme une ville moyenne, or nous avons une continuité bâtie avec la commune de Gruchet-le-Valasse. Nous considérons que ces 2 communes forment un pôle urbain au même titre que le pôle Lillebonne-Notre-Dame-de-Gravenchon. Il ne faut pas raisonner dans un document de planification en termes de villes moyennes (entité administrative) mais en termes de fonctions urbaines (et de donc de pôles urbains/de centralités urbaines). Ces 2 pôles urbains de taille équivalente forment une agglomération (et non une conurbation) structurante pour notre territoire. Ces 2 pôles devraient être identifiés comme tels dans la DTA.

*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 ?*

## **Équipements et desserte portuaire**

Le site de Port-Jérôme 2 dispose de peu de disponibilité foncière et est une plateforme multimodale (desserte routière, ferroviaire, fluviale, maritime = 11m de tirant d'eau, pipelines, THD). Mais il y a des pipelines mais également des voies ferrées qui ne sont pas utilisées alors qu'ils pourraient l'être davantage. Les équipements ont été faits, encore faut-il les utiliser (exploitation), ce n'est pas un SCOT ni un PLUi qui règle ce problème-là. Il est nécessaire d'associer les entreprises et opérateurs pour utiliser cette ligne ferroviaire. Le fait d'être au bord de l'eau permet d'offrir d'autres solutions de desserte pour le site de Port-Jérôme.

## **Mettre en valeur les ensembles naturels et paysagers de la Normandie.**

Le paysage façonne notre territoire, nous avons une trame verte et bleue qui est également un support de biodiversité. Nous protégeons beaucoup tous les éléments supports de la TVB et des paysages dans le SCOT et le PLUi, notamment les Zones Humides du territoire, à l'exception de celles sur le site de Port-Jérôme qui sont en réalité déjà très dégradées, sur PJ3 les zones humides ont été abîmées par l'agriculture intensive, pas encore par l'industrie.

Les clos-masures font partie du Pays de Caux et nous les protégeons en leur donnant la possibilité de revivre en autorisant les changements de destination. Au travers du PLUi, nous identifions les arbres de haut-jet, et les autres caractéristiques des clos-masures. Mais encore faut-il faire respecter les règles, les faire appliquer. Il en est de même pour les haies. Ce qui pose la question du rôle du PLUi et des règles, car le but du PLUi est de gérer le droit du sol à travers des règles, les règles ont leurs limites, le pouvoir de police est une prérogative des maires pas de l'intercommunalité, il faut être sur le terrain pour s'assurer du respect des règles et dans le cas contraire user du pouvoir de police. Il faut en avoir la volonté.

Le territoire est également couvert par la Charte du PNR des Boucles de la Seine, nous œuvrons ainsi à la mise en valeur des ensembles naturels et paysagers, à la compatibilité du SCOT (et du PLUi) avec la charte du PNR.

## **Les différentes questions afin de compléter l'analyse du PADD de la CA :**

- *Non reprise de l'objectif de « développer stratégie foncière avec la SAFER » dans le PLUi*

Il n'y a pas de stratégie foncière globale avec la SAFER, mais nous avons une convention de partenariat la SAFER pour nous accompagner lors de l'acquisition ponctuelle de biens à vocation agricole, et travaillons avec la SAFER sur des conventions de mise à dispositions de nos terrains auprès d'exploitants agricoles du territoire.

Les élus souhaitent maintenir une activité agricole viable et nous nous opposons à l'installation de fermes photovoltaïques au sol. Nous sommes pour les panneaux photovoltaïques sur les bâtiments existants, dont agricole (nous envisageons même la possibilité d'avoir des seuils plus souple que ce que la loi impose). Cette position est en accord avec la règle 39 du SRADDET. Le développement de photovoltaïque au sol compromet le maintien de l'activité agricole car il est plus rentable pour un agriculteur de garder toute son exploitation pour installer des panneaux solaires au lieu de réellement avoir une activité agricole.