

## **Bilan de la directive territoriale d'aménagement de l'Estuaire de la Seine**

### **Compte-rendu entretien avec les Directions Départementales des Territoires et de la Mer du Calvados et de la Seine-Maritime**

Entretien conduit par : DREAL Normandie (Arnaud Diarra, Théophile Legoupil)

#### Personnes rencontrées :

- **Patrick LETEURTRE** – Référent SCOT au bureau planification opérationnelle du service connaissance, aménagement et urbanisme de la DDTM 76 ;
- **Anthony MICHEL** – Chargé de Mission Appui et Veille Réglementaire à l'unité planification au sein du Service Urbanisme et Risques de la DDTM 14

#### Entretien :

La DTA est peu utilisée par la DDTM du Calvados. Deux sujets y ont récemment fait référence :

- la décision de classer la majorité des terrains de la pointe du siège sous protection naturelle, en contradiction avec les prévisions de développement du port de plaisance de la DTA (vision caduque aujourd'hui) ;
- la confirmation du classement de la commune de Ranville en commune littorale, bien qu'elle ne soit pas affichée comme telle sur les cartes DTA ;
- sur Deauville, le classement d'un secteur en « espace remarquable du littoral » suite à l'application de la DTA s'est révélé erroné et doit être modifié.

La DTA ayant été reprise dans les SCoT, le suivi et contrôle des espaces littoraux sont réalisés à partir de ces derniers.

Concernant le littoral, la situation est similaire sur la Seine-Maritime, où les SCoT ont repris et affiné les dispositions de la DTA, en ajoutant par exemple des coupures d'urbanisation même si la DTA n'en prévoyait pas. La définition des « espaces proches du rivage » a nécessité des analyses particulières au sein des SCoT, dans le but d'optimiser les limites qui étaient très éloignées du trait de côte.

Sur ce thème, si elle n'a plus d'utilité pour leur définition, la DTA permet toutefois de pérenniser ces règles, en maintenant le cadre à respecter par les SCoT lors des révisions à venir. En effet, le classement sous statut d'espace proche du rivage limite fortement l'urbanisation, et la recherche de nouveaux espaces à urbaniser proches de la frange littorale pour y installer des équipements ou des activités pourrait favoriser des tendances à la réduction de ce type d'espace. Cela n'est pas le cas pour la délimitation des « espaces remarquables du littoral » dont le niveau de protection fort garantira qu'ils soient maintenus.

La DTA n'est pas utilisée pour les autres sujets comme la question de l'armature urbaine ou la protection des espaces naturels, d'autres politiques portant ces thématiques déjà efficacement.

Les 7 sites logistiques définis par la DTA posent des difficultés car ils sont en contradiction avec l'objectif de ZAN. Leur inscription à la DTA, qui reste un document de référence officiel bien qu'elle ne soit plus opposable, implique d'avoir recours à des règles relativement plus complexes pour garantir la faisabilité ultérieure de telles zones pour assurer la compatibilité avec la DTA, bien que ces zones ne soient pas souhaitées par les territoires. A l'inverse, cela peut provoquer des controverses avec les territoires qui s'appuient sur la DTA pour soutenir l'installation de telles zones. Cela est toutefois tempéré par la possibilité de s'appuyer sur les outils et politiques existants comme les SRADDET et le ZAN.

Au-delà des sites logistiques, la zone de Port-Jérôme 3 réservée par la DTA sur le secteur de Port-Jérôme est un sujet conflictuel entre l'administration et la collectivité, celle-ci souhaitant envisager son artificialisation dans le cadre du développement industriel de l'axe Seine bien que les enjeux environnementaux soient confirmés sur ces terrains humides. Le SCoT actuel ne prévoit pas la consommation de cette zone mais la révision prochaine pour intégrer les objectifs de sobriété foncière du SRADDET pourrait remettre ce choix en cause.

#### Conclusion :

- Aujourd'hui les enjeux littoraux et environnementaux identifiés par la DTA sont complètement intégrés et affinés dans les SCoT, et font l'objet d'un portage par d'autres politiques aux conséquences réglementaires plus fortes que celles issues de la DTA ; les services des DDTM ne font donc plus référence à la DTA pour défendre ces enjeux ;
- l'existence de la DTA permet toutefois de garantir la pérennité des modalités d'application de la loi littoral qu'elle définit, celles-ci s'appliquant toujours aux autorisations d'urbanisme bien que la DTA ne soit plus opposable aux SCoT ; cela concerne particulièrement la délimitation des espaces proches du rivage ;
- la rédaction de la DTA n'est parfois pas assez explicite pour un document à portée juridique ;
- les objectifs de la DTA sur les sites logistiques et les réserves foncières pour le développement de l'industrie sur Port-Jérôme sont des sources de conflits avec les territoires, ces objectifs étant en décalage avec les politiques désormais portées par le ministère.