

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

Compte-rendu entretien avec la Région Normandie

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

Personnes rencontrées :

- Anne-Claire Bidault
- Hélène Tarlez
- Isabelle Lefavrais-Godart
- Jérôme Rigaudière

Entretien :

Discussion générale

La Région indique mobiliser modérément la DTA et selon la pertinence des objectifs du document dans le contexte actuel.

La DTA a été prise en compte dans le cadre de la définition du schéma stratégique Vallée de Seine en 2015. En plus de ce schéma, la stratégie logistique (intégrée au SRADDET) et la stratégie ambition portuaire pour la Normandie sont le cadre d'action de la Région aujourd'hui dans le développement des services et des entreprises. Par ailleurs, le schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation est également un outil mobilisé par la Région avec des démonstrateurs de projets comme sur Val d'Hazey/Gaillon.

La DTA a été mobilisée en tant que données d'entrée pour l'observation des zones logistiques réalisée par Logistique Seine Normandie. La région confirme que les 7 sites logistiques identifiés par la DTA ne sont plus pertinents aujourd'hui.

La Région a fait part de plusieurs sujets aujourd'hui peu ou pas pris en compte dans la DTA qu'il conviendrait d'intégrer à une stratégie d'aménagement de l'Estuaire de la Seine :

- risque inondation sur l'Axe Seine : PPRI, PAPI ;
- concilier les usages : développement économique (industrie/logistique), renaturation/compensation, gestion économe de l'espace (étude Région/DREAL/EFPN sur la compensation sur l'Axe Seine a mis en avant un potentiel insuffisant);
- anticipation de l'évolution de l'Estuaire, adaptation au changement climatique ;
- développement des croisières important aujourd'hui qui demande une gestion et une anticipation particulière ;
- développement de l'éolien en mer et prise en compte des enjeux énergétique.

Il serait pertinent d'échanger avec VNF et GIP Seine-Aval dans le cadre de l'exercice de bilan de la DTA, concernant respectivement le report modal et la restauration écologique de l'estuaire de Seine .

Équipement des ports et desserte portuaire

Plusieurs leviers sont identifiés par la Région pour développer le transport fluvial et ferroviaire :

- participation de la Région aux plans de développement des ports : financement à hauteur de 60/65 % de l'accès fluvial à Port2000 (châtière) ;
- financement d'infrastructures structurantes ;
- cofinancement État/Région des faisceaux ferroviaires présents dans les emprises des entreprises et investissements pour développer services de massification des flux et de report modal ;
- Dispositif VNF : verdissement de la flotte fluviale et développement des activités batelières ;
- CPIER : travail d'anticipation sur l'approvisionnement (H2 notamment) par VNF, HAROPA, GRT.

La Région s'investit dans le développement de l'hinterland des ports au-delà de Paris avec notamment le financement de la liaison Serqueux-Gisors ou des investissements réalisés à Orléans pour accompagner HAROPA. Elle a réduit son investissement dans le développement portuaire et les infrastructures afin de se concentrer sur le foncier et la réindustrialisation. Elle indique qu'HAROPA recentre son activité sur l'aménagement de son foncier et l'accueil d'industries. La Région accompagne HAROPA sur la modernisation de son réseau ferré portuaire.

Il y a, encore aujourd'hui, un enjeu à favoriser le report modal. Les problématiques liées à l'Île-de-France (fer) sont difficiles à régler dans le cadre de la DTA qui porte sur la région Normandie uniquement, et de fait hors de portée de la Région Normandie.

La mise en place du canal Seine Nord modifie le cadre d'exercice et les perspectives sur l'axe Seine (étude DGITM en cours).

Mise en valeur des grands ensemble naturels et paysagers

Le SRADDET ne reprend par les ENM mais porte toutefois les objectifs de préservation de la trame bocagère et de conciliation des usages sur la Vallée de Seine. Le nouveau SRADDET intègre la territorialisation de l'objectif de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici à 2030.

La Région intervient en tant que PPA dans l'élaboration des SCOT.

La Région indique que des travaux sur les paysages avec l'école des paysages de Versailles ont été réalisés dans le cadre du CPIER, ainsi qu'un observatoire photographique.

Conclusion :

- La DTA n'est pas mobilisée par la Région en dehors de quelques cas particuliers ;
- CPIER, Schéma cohérence logistique, SRADDET, SRD2I, ... constituent le nouveau cadre d'action de référence avec des objectifs cohérents avec les enjeux actuels sur le territoire ;

- le contexte de réindustrialisation, de ZAN et des politiques ERC rendent complexes le partage du foncier et la conciliation des usages dans la vallée de Seine, ce qui renforce l'intérêt d'un document de cadrage supra