

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

Structure : Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole

Le 21/05/2024

Interlocuteurs : Patrice DUNY, Directeur du Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole

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 ?

En 2006, le syndicat mixte de Caen Métropole, héritier du Syndicat du SDAU de l'agglomération caennaise lançait l'élaboration de son premier SCoT. Parallèlement, était créée l'agence d'urbanisme de Caen Normandie métropole, 3 mois avant l'approbation de la DTA de l'estuaire de la Seine. Naturellement le Syndicat mixte a pris en compte les prescriptions de la DTA dans ce qui allait devenir le 1er Scot de Caen métropole (et logiquement dans ses versions ultérieures).

Le Pôle métropolitain de Caen métropole avait également diligenté une étude préalable à la réalisation d'une zone d'activité logistique (cf. triangle rose au Sud Est de l'agglomération) en application des prescriptions de la DTA.

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 est un document d'urbanisme qui a une capacité à interdire un certain nombre de choses pour des raisons stratégiques et de développement (à l'exception notable du volet portuaire).

La DTA est par ailleurs le 1er document de planification dans lequel la question environnementale a été prise en compte. La directive territoriale a également été l'une des premières itérations de l'introduction de la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser).

La DTA a également pour vertu de proposer une vision sur les espaces de protection environnementale à grande échelle et travaillant sur les corridors écologiques en lien avec les cours d'eau normands, soit une approche unique à l'époque.

En termes de points faibles, l'on pourra retenir le fait que contrairement aux documents de planification des années 60's, la DTA n'est pas dotée de plan de mise en œuvre opérationnelle ni de moyens financiers dédiés.

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 ?**

S'agissant du Port de Caen, cet objectif peut être considéré comme atteint en termes de planification, mais pas dans les faits. En effet, les documents de planification de la Basse Vallée de l'Orne sont bel et bien compatibles avec la DTA. L'on retiendra également le fait que l'approbation de la DTA a été suivie de peu par la réforme portuaire, transférant à la région le Port de Caen-Ouistreham, en premier lieu au sein de Ports normands associés, puis à Ports de Normandie. Ces derniers ont ainsi, dans le cadre des plans stratégiques successifs, maintenus l'outil portuaire.

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

A l'échelle de la Basse Vallée de l'Orne, cet objectif de mise en valeur des grands ensembles naturels et paysagers peut être considéré comme atteint, voire dépassé par rapport aux attendus de la DTA. En effet, en 2006, l'approbation de la DTA n'était alors pas soumise à évaluation

environnementale (ce qui sera modifié 10 jours après son approbation). Cela explique une forme de hiatus dans la DTA, permettant d'un côté, un développement de la plaisance et des activités associées sur le site de la Pointe du siège, tout en poursuivant d'un autre côté, une volonté de protection environnementale. Cela a ainsi conduit à l'ouverture de droits à la construction là, où, naturellement, le Syndicat mixte du SCoT n'en aurait pas accordé.

- **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. Cet objectif est par ailleurs en voie d'être atteint. En effet, la création d'un nouveaux accès routiers dans le cadre du projet dénommé « desserte portuaire » 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 RVI a fait l'objet d'une concertation publique en 2022. Les travaux seront lancés prochainement, concomitamment à la réalisation du projet d'écoquartier « Archipel » à Hérouville-Saint-Clair.

Pour chacun des objectifs :

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

En matière de développement portuaire, ces objectifs de la DTA sont, comme mentionné précédemment, repris dans le SCoT de Caen-Métropole. De même, le projet portuaire intègre de manière cohérente ces objectifs de la DTA. Enfin, si la CU de Caen la mer n'a pas une politique portuaire très affirmée, les objectifs de la DTA seront intégrés à terme dans le PLUi-HM en cours d'élaboration sur son territoire.

Sur les protections environnementales, les objectifs sont également bien repris, tant dans le SCoT que d'une manière générale en termes de politiques publiques. Par ailleurs, le développement des activités de plaisance a été en définitive assez mesuré dans une optique de protection environnementale et plus particulièrement sur le site de la pointe du Siège (par ailleurs classé en Natura 2000).

Concernant la desserte portuaire, l'objectif là encore, est bien repris tant dans le SCoT que dans les politiques publiques locales. Ce projet se concrétise par un raccordement routier de la circonscription portuaire à l'autoroute A13. Le projet, est articulé en deux phases, comprenant en premier lieu un raccordement du rond-point de Normandial (cf. RD 403) avec la RD 402 sur les communes de Colombelles et d'Hérouville-Saint-Clair, sous égide du département du Calvados. Dans un second temps, cette desserte portuaire sera poursuivie et achevée au travers de la réalisation d'un nouveau giratoire dit de la Presqu'île, et de sa liaison avec le giratoire RVI. Cette seconde phase portée par Caen la mer, a vu une période de concertation publique achevée en 2022. Les travaux devraient ainsi être lancés prochainement.

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

Sans objet.

- **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, incluant un portage ainsi que des moyens financiers dédiés.

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.