



Echange sur l'application de la DTA dans l'élaboration du  
Projet Stratégique d'HAROPA

De :	DPE	Pour :	AURH / AURBSE
Objet :	Retour d'expérience d'Haropa Port sur l'utilisation que nous avons eue (ou non) de la DTA, quel impact sur l'élaboration de notre document stratégique 2020-2025		

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

*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.

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 ?

HAROPA PORT s'est appuyé sur la DTA dans plusieurs projets (listés dans la suite du questionnaire) en mettant en avant notamment la comptabilité entre la DTA et lesdits projets. Il a parfois été rappelé aux territoires, dans le cadre de l'élaboration de certains documents d'urbanisme, que la DTA devait faire référence en termes d'intention d'accompagnement du développement stratégique du Port.

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 ?

Points forts	Points faibles
Etablissement d'un cadre partagé pour le dialogue territorial, notamment lors des discussions sur la vocation des espaces dans les documents d'urbanisme	La méconnaissance de sa portée par beaucoup d'acteurs du territoire
Localisation des principales activités sur le territoire et des grands principes de développement. Considérant les enjeux nouveaux devant lesquels il est demandé aux Ports d'orienter leur stratégie de développement (réindustrialisation, transition énergétique...), la DTA réactualisée restera un outil d'appui pour préserver le potentiel de la place portuaire en assurant une vision à l'échelle de l'ensemble du bassin de la Seine Normande.	L'échelle macro des cartographies, ne permettant pas toujours de s'appuyer sur le document pour faire valoir la vocation d'un terrain, quelle qu'elle soit
Assure une certaine stabilité en matière d'aménagement et évite les changements conjoncturels (changement politique, crise éco...). La DTA a permis de figer les orientations d'aménagement et ainsi de sécuriser la réserve foncière que constituent certains espaces	La « durée de vie » du document : le pas de temps considéré ne permet pas de prendre en compte les évolutions réglementaires ou la révision d'objectifs au regard d'orientations nationales ou régionales. Le document est assez peu évolutif et fige une vision du territoire qui devient « datée » avec le temps

S'imposant aux documents d'urbanisme communaux et intercommunaux, elle permet d'ancrer la stratégie de l'Etat et du Port sans que celle-ci ne doive faire l'objet d'échanges, parfois complexes, au sein des territoires aux enjeux multiples pour permettre de préserver à termes la possibilité de la dynamisation économique des places portuaires. En cela, c'est un levier macro d'importance.	
---	--

De manière générale la DTA est un document cadre qui est venu « graver dans le marbre » une sorte de deal territorial et permettre sa mise en œuvre dans le temps. Bénéfique sur les espaces portuaires car le port s'est appuyé sur ces principes pour justifier ses ambitions de développement et les mettre en relation à la fois avec celles de l'Etat tout en prenant en compte les enjeux locaux qui avaient été discutés lors de l'élaboration.

Cependant, ce document est assez peu évolutif et sa non mise à jour / révision l'a rendu obsolète tout en imposant des principes sur le territoire ne permettant pas l'émergence d'un nouveau « deal territorial »

Une vision partagée entre tous les acteurs à une échelle large et stable dans le temps reste nécessaire pour permettre le développement portuaire compte tenu du temps de gestation des projets (souvent + de 5 à 10 ans) sans être soumis aux aléas des positions parfois changeantes des acteurs locaux. Considérant les enjeux nouveaux devant lesquels il est demandé aux Ports d'orienter leur stratégie de développement (réindustrialisation, transition énergétique...), cette vision partagée et stratégique pourrait permettre à la fois d'assurer une cohérence dans la mise en œuvre des différentes politiques publiques, de fixer les grandes orientations en matière d'aménagement et de porter les objectifs et orientations de la transition écologique et énergétique.

*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 ?

En majeure partie ces objectifs nous semblent atteints. Seul un objectif est non atteint, il s'agit du prolongement du grand canal du Havre qui n'a pas eu lieu notamment du fait de la construction d'un terminal multimodal achevée en 2014 sur la commune de Sandouville.

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

Réalisation de grands projets d'infrastructure :

- Développement de la logistique avec les PLPN2 et 3,
- Parachèvement de Port 2000 avec la construction des 2 derniers postes à quai,
- Réalisation à venir de la chatière.
- Amélioration des accès nautiques du Port de Rouen

- Développement du transport maritime de courte distance et de la logistique industrielle et portuaire à Port-Jérôme
- Pour l'objectif de mise en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie ?

Les interventions réalisées par le Port ces dernières années ont dans leur grande majorité conduit à l'amélioration de la qualité perçue des sites concernés, soit par des aménagements à caractères écologiques, soit par des aménagements à caractère paysager. Ces opérations ont plutôt conduit à la mise en valeur de sites à petite et moyenne échelle mais n'ont cependant pas fait l'objet d'une lecture globale à l'échelle du grand paysage.

Objectifs en partie atteints sur certains grands ensembles naturels et paysagers :

- Classement d'un site RAMSAR (Marais-Vernier / Risle maritime)
- Classement de la boucle de Roumare

#### 1. Concernant la préservation des ressources halieutiques :

- Choix de sites d'immersion de moindre impact
- Nombreux suivis mis en place pour vérifier l'absence d'impact des activités d'immersion en baie de Seine et dans l'estuaire intermédiaire
- Suivis réguliers de la qualité des matériaux dragués
- Optimisation de l'activité de dragage permettant de diminuer les volumes dragués
- Autorisation de 5 installations de transit de sédiments de dragage réparties le long du fleuve, de Rouen à Honfleur, pour valoriser les sédiments de dragage
- Engagement dans plusieurs projets de R&D pour augmenter la part de sédiments valorisés à terre
- Mise en place d'un Groupement d'Intérêt Scientifique ECUMES (dont HAROPA PORT est membre) pour améliorer la connaissance sur l'impact cumulé des activités pratiquées en mer

#### 2. Concernant la mise en valeur des grands ensembles naturels et paysagers :

- Prise en compte des enjeux paysagers dans chaque projet écologique et valorisation/sensibilisation par le biais de panneaux pédagogique dès lors que les sites sont ouverts/visibles du public.
- Développement du pâturage pour les espaces naturels ayant fait l'objet d'un réaménagement écologique, permettant de maintenir et d'entretenir les paysages
- Augmentation de la surface de zones humides entre le Pont de Normandie et le Pont de Tancarville (création de prairies humides rive sud pour compenser l'impact occasionné sur des zones humides de moindre intérêt présentes sur des parcelles agricoles destinées à être aménagées). Aménagement écologique de la zone abordée de façon globale de façon à conserver un grand ensemble homogène et cohérent sur le plan paysager.
- Création de milieux intertidaux, dont des habitats de vasière, à travers la mise en œuvre de plusieurs projets de restauration écologique de Sahurs jusqu'à Lillebonne.
- Réaménagement d'anciennes ballastières par remblaiement avec des sédiments de dragage en cohérence avec la reconquête paysagère de la boucle de Anneville Ambourville.
- Projets d'aménagement essentiellement dans la continuité de l'urbanisation existante afin de préserver les espaces naturels majeurs identifiés dans la DTA.
- Réalisation de plan de gestion écologique sur certains espaces à vocation naturelle du Port (ex : plan de gestion du secteur de la plaine alluviale de Honfleur, à l'Est du Pont de Normandie, ayant fait l'objet d'une décision du Conseil d'Etat en 2005 qualifiant ces terrains « d'espaces naturels majeurs comprenant les espaces naturels remarquables du littoral et transfert de ces espaces au Conservatoire du Littoral en 2016.

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

Réalisation de projets contribuant largement à l'amélioration de desserte portuaire : construction du terminal multimodal (route, fer, fleuve) sur la commune de Sandouville, La DTA a conforté la grande boucle ferroviaire et plus largement la desserte ferroviaire de Port 2000 (création d'un passage supérieur pour la route).

Cependant et comme évoqué précédemment, l'objectif n'est pas totalement atteint du fait du non-prolongement du grand canal du Havre. L'objectif était de développer la multimodalité et donc de faire un terminal multimodal (point longuement débattu en débat public). L'élaboration à venir de la charte viendra renforcer le développement de la multimodal en proposant une offre complémentaire et compétitive pour la desserte fluviale

Côté Rouen, des travaux de remise en état du Réseau Ferré Portuaire ont été effectués : remplacement massif de traverses au triage de l'Ouest et au faisceau desservant le silo céréalier de la Presqu'île Elie, régénération des voies ferrées et de la voie de circulation ile Groult et rénovation de plusieurs platelages de Passages à Niveau afin de garantir la sécurité des franchissements par les usagers de la route.

Des opérations de création ou de modernisation d'infrastructures ferroviaires ont également été réalisées en accompagnement de projets de développement portuaire : travaux de réalisation du bouclage ferroviaire de la zone de Port-Jérôme II, implantation du silo Beuzelin à Petit-Couronne, raccordement du site de stockage de matériaux de construction de la société Carrières de Vignats au Réseau Ferré Portuaire...

Pour chacun des objectifs :

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

Objectif 1 et 3 : Tous les projets stratégiques de l'établissement depuis l'élaboration DTA.

Objectif 2 : Concernant la mise en valeur des grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie, on retrouve les différentes orientations et actions menées dans le projet stratégique et le plan de gestion des espaces naturels (PGEN) de la direction territoriale de Rouen.

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

La DTA reste un document « supra », et date d'il y a presque 20 ans. Certaines intentions ou ambitions de l'établissement peuvent ne pas pouvoir être adossés ou faire une référence directe à la DTA. Un document de planification restant valable sur un pas de temps de cette importance sans évolutions peu avoir le désavantage de scléroser quelque peu les politiques « infra » en cas de changements structurels intervenant.

Par ailleurs, la DTA n'étant pas un outil de planification de proximité, la prise en compte peut échapper en première lecture à certains interlocuteurs.

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

Il est important de souligner que l'élaboration de la DTA était le fruit d'un dialogue territorial aboutissant à une planification partagée. Il y a un fort Intérêt pour les locaux d'avoir un document de planification partagé avec tout le monde et avec des objectifs clairs afin d'avoir une base sur laquelle s'appuyer. Nous pouvons citer l'exemple des espaces situés sur la commune de Gonfreville l'Orcher (au sud du grand canal du Havre, entre le centre roulier et le secteur Multivrac) dont il est essentiel de les conserver comme espace de développement à préserver dans les futurs documents d'urbanisme.

Une actualisation plus régulière pourrait faciliter la prise en compte dans les autres documents de planification et par les acteurs locaux des enjeux.

Que faudrait-il prendre en compte d'autre, notamment compte tenu du changement climatique, ou tout autre sujet qui vous semble d'intérêt ?

Compte tenu de la raréfaction et des contraintes fortes qui pèsent sur le foncier (ZAN, compensations environnementales, montée du niveau des mers/océan/cours d'eau...), ressource indispensable à la structuration d'une armature portuaire forte et compétitive au sein de l'Axe Seine, les orientations relatives aux espaces stratégiques pourraient prioriser la revitalisation économique au sein des places portuaires normandes, celle-ci irriguant le territoire et participant du commerce extérieur du pays.

Il faudrait considérer l'ensemble des contraintes réglementaires qui viennent se superposer aux ambitions et documents de planification, particulièrement sur le volet « Risques » pour accompagner la vulnérabilité des territoires portuaires.

Les enjeux de revalorisation des friches et de préparation de terrains brownfields pourraient être davantage soutenus.

L'enjeu que représente le foncier domaine portuaire dans les ambitions de réindustrialisation pourrait être affiché dans la DTA.