

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

Structure : Ports de Normandie

Le 22/05/2024

Interlocuteurs : Laurent CLERGEAU, Responsable Aménagement Programmation des Investissements et Management Environnemental, Bertrand MARSSET, Directeur adjoint

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 ?

Oui, dans le cadre des différentes éditions du plan stratégique de Ports de Normandie (Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable - SDADD). L'actuelle mouture du SDADD s'appuie ainsi sur les objectifs/orientations de la DTA, et inclut notamment le projet de franchissement de l'Orne sur la commune de Ranville. Toutefois ce projet de franchissement n'intéresse pas directement l'activité portuaire mais est néanmoins perçu comme une opportunité de développer de l'activité à la base de cet ouvrage.

Le SDADD du port de Caen-Ouistreham n'est pas doté d'un caractère opposable, toutefois, ces orientations ont été définies en cohérence avec le SCoT de Caen-Métropole lui conférant indirectement une forme d'opposabilité. De la même manière, dès lors que le SCoT reprend les orientations de la DTA, celles-ci devraient survivre à une potentielle abrogation de la DTA au travers du SCoT, et ce, jusqu'à une prochaine révision du SCoT.

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 ?

D'une manière générale, la DTA s'est avérée efficace dans ce qu'elle interdit et protège, mais semble-t-il beaucoup moins pour ce qui est de l'atterrissage, de la réalisation des projets.

Localement, l'on pourra notamment porter au crédit de la DTA un appui à plusieurs projets d'aménagement et d'équipements, et notamment, de l'extension du terminal ferry, de réalisations de plusieurs pontons dans l'avant-port de Ouistreham parallèlement à la construction de la base de maintenance du parc éolien en mer de Courseulles. De même, à l'occasion de la décentralisation des ports d'intérêt national ayant conduit à la création de Ports normands associés, devenu par la suite Ports de Normandie, la dynamique de développement des activités portuaires portée par la DTA a permis à cette structure de justifier un certain nombre de partis d'aménagement.

En termes de points faibles, la DTA s'est avérée très centrée sur les aménagements de la Seine, et plus encore sur le Havre et ses activités portuaires. L'aménagement de la Basse vallée de l'Orne semblait perçu comme un sujet annexe.

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 ?**

L'objectif de poursuite de la politique d'équipement des ports apparaît atteint et devrait se poursuivre, sous condition d'un intérêt marqué des collectivités locales pour l'outil portuaire. A ce titre, la réalisation du terminal croisière sur le quai, Gaston Lamy et en cœur même de la ville de Caen constitue un exemple d'intérêt croisé pour la ville de Caen, la CU Caen la mer et le Port de Caen-Ouistreham.

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

Cet objectif de mise en valeur des grands ensembles naturels et paysagers est considéré comme atteint. En effet, les mesures de protection des milieux naturels, notamment impulsées par les

orientations de la DTA sont désormais bien intégrées aux politiques publiques locales. De même, la compréhension des dynamiques à l'œuvre, à l'image de l'approche systémique du fonctionnement de l'estuaire de l'Orne constitue une avancée significative en termes de protection et de mise en valeur des grands ensembles naturels. Aussi, les programmes Notre littoral de demain et le projet ADAPTO respectivement portés par la région Normandie et par le conservatoire du littoral constituent des exemples intéressants en la matière. Ces programmes intègrent mieux le changement climatique que ne le faisait la DTA.

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

Dans sa globalité, la desserte du port de Caen-Ouistreham apparaît satisfaisante. Aussi cet objectif peut-il être considéré comme atteint. Par ailleurs, cet objectif est repris tant dans le SCoT de Caen Métropole que dans le SDADD de Ports de Normandie.

Parallèlement, un intérêt fort est à signaler en matière de desserte ferroviaire. Les emprises existent toujours, et ont été préservées, cependant l'équipement à régénérer nécessite un investissement très conséquent (de l'ordre de 15 millions d'euros) qui peine à trouver son équilibre.

L'on retiendra cependant une contrainte actuellement subie pour la traversée des transports de marchandises sur le pont de Colombelles. Certains camions, en l'occurrence ceux de plus de 7,5 tonnes, sont ainsi interdits sur cet ouvrage du fait de la vétusté de l'ouvrage. Le remplacement de ce pont est en cours. Ce projet après une phase de concertation, a obtenu une autorisation environnementale fin 2023 et les marchés sont notifiés. Cela rejoint le point ci-dessus. Aujourd'hui la problématique tient plus de la desserte routière locale (bus, camions poubelle, ...).

Pour chacun des objectifs :

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

Les trois objectifs de poursuite de la politique d'équipement des ports, de mise en valeur les grands ensembles naturels et paysagers et d'amélioration de la desserte portuaire sont repris dans un large éventail de documents de planification (PLU communaux, PLUi-HM en cours d'élaboration, etc.) et de politiques publiques (projet de territoire, Politique pluriannuelle d'investissement, etc.), notamment par le jeu de compatibilité avec la DTA et le SCoT. Et comme indiqué plus haut, les éléments sont repris dans le SDADD.

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

Certains objectifs/projets mentionnés dans la DTA n'ont pas connu de réalisation à l'heure actuelle notamment de par un manque d'appétence des collectivités pour ces derniers. En effet, les collectivités tendent à opérer des choix en fonction d'une balance coûts/bénéfices à échelle locale. C'est particulièrement vrai eu égard à l'absence de financements dédiés à la réalisation des projets portés par la DTA. De même, le fait qu'il n'y ait eu aucune réévaluation de la pertinence des projets sur la durée peut également concourir à expliquer la non atteinte de certains objectifs/projets.

Et la DTA, c'est l'Etat. Les collectivités ont pu avoir envie d'autres choses que ce que l'Etat leur proposait.

Par ailleurs, les conditions de viabilité économiques d'une opération d'aménagement ou de réalisation d'un équipement ne sont pas nécessairement remplies. Ainsi, le projet de navette conteneur reliant le port du Havre au port de Caen-Ouistreham n'est pas économiquement concurrentiel face au transport routier de marchandises.

De plus considérer à l'époque où les Normandie étaient haute ou basse, qu'un document portant principalement sur ce qui se passait « de l'autre côté de l'eau » devait régir ce qui se passait dans la basse vallée de l'Orne pouvait générer de la suspicion localement.

Enfin la DTA n'intègre pas bien le changement climatique, ce qui est un handicap très lourd désormais.

- **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.

La perspective de l'abrogation de la DTA n'impacterait pas nécessairement le développement la politique de développement portuaire, dès lors que les enjeux et la vision du schéma stratégique du port son repris dans les différents documents de planification. Par ailleurs, le SRADDET devrait reprendre à son compte le rôle porté par la DTA. Il serait cependant nécessaire que celui-ci intègre une carte précise des enjeux incluant également les différentes prescriptions en réponse à ces enjeux et également les leviers opérationnels qui ont fait défaut à la DTA.