



BILAN DTA / COMPTE RENDU ENTRETIEN

Communauté de Communes Pays de Honfleur
Beuzeville

Entretien conduit par : AURH – Zahir BANOUEH

Personnes rencontrées :

- Julien DUPRAT – Responsable du service urbanisme

Voie ferrée

La DTA porte la réouverture de la voie ferrée d'Honfleur jusqu'à Pont-Audemer qui se raccroche ensuite jusqu'au faisceau existant au Nord de Brionne. C'est le seul document d'urbanisme qui mentionne ce projet de liaison ferrée.

L'intercommunalité souhaite « réactiver » cette ligne ferroviaire. À cet effet, des Emplacements Réservés sont définis dans le PLUi sur l'emprise projetée.

Honfleur accueille 5,2 Millions de voyageurs (5^{ème} destination touristique française) et nous sommes la seule destination touristique à être dépourvue d'une gare ferroviaire. La commune du Mont-St-Michel avec 2,5M ou encore Granville ou Deauville disposent d'une gare.

Au travers d'une gare, c'est la question de l'accessibilité qui en est renforcé car les seuls moyens d'accéder à Honfleur est par la route : voiture, cars. Il y a également un port « voyageurs », mais la part de touristes arrivant à Honfleur par bateau est marginal dans le flux global de voyageurs.

Une image pour représenter la réalité, Honfleur connaît une véritable « thrombose routière » et développe un projet dénommé « Entrée Est » pour juguler les flux touristiques.

La DTA a permis de noter ce projet ferroviaire que le territoire souhaite et à traduit dans son PLUi avec les Emplacements Réservés.

Cependant, sur d'autres aspects, nous avons repris partiellement les objectifs de la DTA.

Zone d'Activités Beuzeville

La DTA fixe au niveau de Beuzeville, la création d'un Secteur stratégique d'Activité qui représente une superficie de 250 ha. Ce projet, dans sa superficie, englobe de nombreux vergers, des secteurs en AOC qu'il convient de préserver. Le projet de la DTA est ici anachronique avec les évolutions législatives récentes (ZAN notamment). Toutefois, l'inscription de ce site au sein de la DTA a permis d'inscrire 15 ha de ZAE à l'embouchure de l'Autoroute 13 entre Beuzeville et Saint Maclou. Nous avons une emprise plus limitée, raisonnée avec les enjeux du terrain (AOC...).

Emprise foncière

Comment peut-on développer la ZIP sur le littoral avec le risque de submersion marine, les zones inondables, les espaces protégés (ZNIEFF 1, Natura 2000, ZICO, etc.), les espaces

proches du rivage, les espaces remarquables du littoral, sans la DTA ? La DTA est un facilitateur de projets d'envergure, car la DTA est un document de l'État. Sur les autres DTA, l'État est intervenu sur le Bassin Lorrain face aux différents PPRN qui limitait les possibilités de développement. Les documents d'urbanismes locaux n'ont pas cette possibilité, d'aller à l'encontre de certains documents, lois, alors que la DTA avec intervention de l'État a cette possibilité, en déterminant des enveloppes foncières.

En matière d'emprise foncière, la DTA est très précise pour la ZIP du Havre et pour la ZIP de Honfleur. La DTA prévoyait un développement de part et d'autre du Pont de Normandie. Or, sur la partie est, il est noté « Extension possible de la zone portuaire [...] subordonnée à la décision du conseil d'État sur le pourvoi en cassation relatif à l'arrêt de la CAA de Nantes ». Nous ignorons les suites de ce pourvoi et ce que cela implique pour cette zone. En tout cas, le SCoT et le PLUi ont sanctuarisé cette zone en zone naturelle, qui fait désormais partie du Conservatoire du Littoral. Il n'y a qu'une seule carrière en activité.

La partie à l'ouest du Pont de Normandie est bien dédiée à l'accueil d'activités, il reste encore quelques disponibilités foncières sur cette zone.

Rôle de la DTA

Depuis 2010 avec la loi Grenelle, les 6 DTA existantes (la 7^e n'étant pas approuvée) doivent devenir des DTADD pour « Développement Durables ». Il n'existe toujours aucune DTADD. Le but de la DTA est d'avoir des objectifs sur des sites à enjeux nationaux. A l'heure d'une concurrence des Ports du Range Nord et du projet de Canal Seine Nord, il apparaît essentiel de renforcer l'Axe Seine et de donner les garanties à long terme d'un développement équilibré entre économie, habitat et mobilité, tout cela lié par le cadre naturel et environnemental exceptionnel de la Vallée de la Seine.

L'élaboration de la DTA s'est faite initialement sur les 2 anciennes Normandie, sans le territoire de Dieppe et de son outil industriel et portuaire. Si nous devions réviser la DTA, la question de son périmètre se poserait. Autre hypothèse, étendre la DTA pour englober l'Axe Seine. Ce faisant, cette nouvelle DTA permettra de rendre opposable les différentes études de l'Axe Seine. Avoir un tel périmètre permettra de répondre à la définition même de la DTA : planifier les enjeux nationaux.

Quel(s) suite(s) pour la DTA ? La DTA permet d'être un facilitateur de projet grâce à la force de l'État. Nous avons 450 ha dédiée à HAROPA sur 1 200 ha d'enveloppe nationale affectée à la Normandie, ce qui témoigne de l'intérêt porté pour le développement portuaire.

Loi Littoral

La DTA a permis de décliner la Loi Littoral en définissant de manière précise les Espaces Proches du Rivage (EPR) et les Espaces et milieux Remarquables du Littoral. La DTA permet de dégager les espaces portuaires de la constructibilité limitée imposée par ces espaces de protection.

Projets à inscrire dans la DTA

La DTA pourrait inscrire certains projets d'importance :

- La Ligne Nouvelle Paris Normandie
- Projet rocade à Caen
- La Seine à Vélo (si besoin de foncier pour site propre)

Cela permettrait de s'assurer de la réalisation de ces projets en étant inscrits dans un document État.

Les différentes questions complémentaires

- Absence de reprise de l'objectif « Lutte contre l'Envasement du port intérieur »

Cet objectif n'est pas repris par le PADD, car il n'appartient pas au PADD de définir cet objectif.

- La préservation des Espaces Naturels Majeurs (ENM) sur votre territoire

Si par ENM, nous entendons les espaces naturels remarquables du littoral, ils sont bien préservés. *(Ndlr : On peut rappeler la sanctuarisation de cet espace à l'Est du Pont de Normandie alors que la DTA projetait une possible extension portuaire)*

- Non reprise de l'objectif de « développer stratégie foncière avec la SAFER » dans le PLUi

Nous n'avons pas développé de stratégie foncière avec la SAFER.

- Préservation du bocage.

L'intercommunalité protège grâce à son PLUi, l'ensemble des linéaires de haies, sans distinction, soit plus de 1 500 km de linéaire de haies protégées. Nous avons environ 2 400 ha d'EBC (Espace Boisé Classé), ce qui représente 12% du territoire. Une OAP Thématique portant sur le patrimoine bâti et le paysage décline des orientations en termes d'essences à planter par exemple. Les OAP Sectorielles portent des prescriptions sur la création de franges paysagères...

- Maintien activité agricole viable

Nos vallées sont en zone Naturelle, avec de nombreuses filières agricoles à préserver. La carte de SOLAGRO utilisée par l'AURH il y a plusieurs années dans le cadre du PLUi de Lintercom démontre la grande dépendance entre espaces naturels et agriculture sur le Pays d'Auge. Il n'y a donc pas de sens à sectoriser le zonage dans les documents d'urbanisme. L'intercommunalité a donc classé des espaces agricoles en N avec des dispositions réglementaires permettant d'encadrer et développer les activités présentes.

- Intégration paysagère dans les politiques de développement économique et urbain

Hormis les OAP thématiques et sectorielle mentionnées, 90% de notre territoire est couvert par le site inscrit de la Côte de Grâce (cela concerne 20 communes sur 23). L'ABF est donc consulté sur quasi tous les dossiers et est très vigilant sur l'intégration paysagère.

- Cohabitation pêche et activité agricole

L'activité de pêche est une activité importante sur le territoire. Il y a également des activités de plaisance, de péniche, croisières... Il n'y a pas de problèmes de cohabitation entre ces différentes activités.