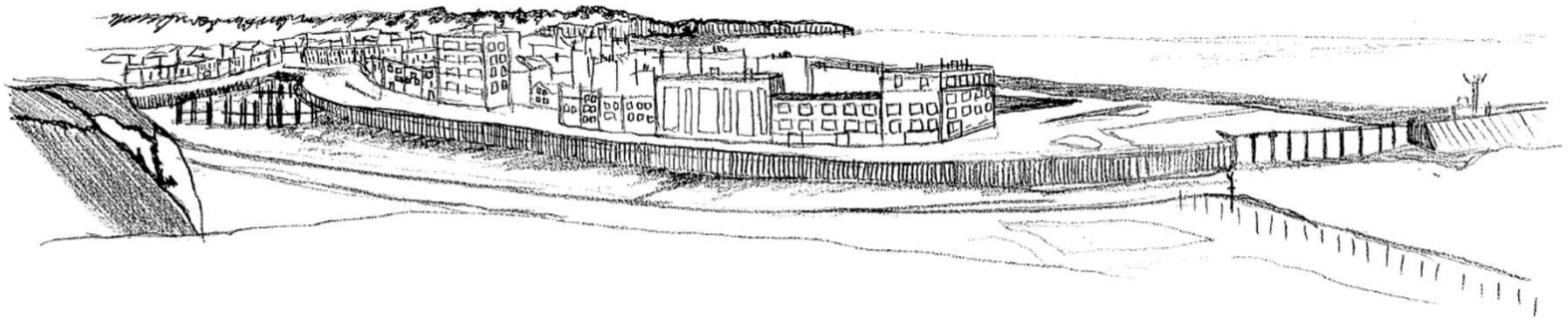
Schéma D'Aménagement et de Développement Durable du Port de Dieppe

Décembre 2024



Ports de NORMANDIE
Caen-Ouistreham /// Cherbourg /// Dieppe

Sommaire

1. Qu'est-ce qu'un Schéma D'Aménagement et de Développement Durable et pourquoi le SDADD ?

- La philosophie générale et les principaux enjeux
- Les objectifs du SDADD

2. Qu'est-ce que Ports de Normandie ?

- Historique de la constitution du syndicat mixte
- Missions de Ports de Normandie
- Place de Ports de Normandie dans l'économie maritime et vis-à-vis des grands bassins de consommation

3. Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

- Comment le port s'est-il constitué ?
- La place du Port de Dieppe dans la ville, l'économie maritime et vis à vis de son hinterland (diagnostic)
- Les 4 secteurs portuaires du Port de Dieppe
- Les vocations et enjeux stratégiques par secteur

4. Les enjeux patrimoniaux, règlementaires et environnementaux locaux

- Les enjeux patrimoniaux
- La gestion des dessertes du port
- Les prescriptions réglementaires s'appliquant sur le territoire de Dieppe et de son port (SRADDET / SCoT / PLU / AVAP…)
- Les enjeux environnementaux s'appliquant sur le territoire de Dieppe et de son port (Natura 2000 / ZNIEFF / SDAGE/ plan climat / PPRLI…)

5. Les grandes orientations du SDADD

- Le secteur de l'avant-port
- Le secteur du quai Henri IV et interfaces urbaines
- Le secteur de pêche autour du bassin Duquesne
- Le secteur du bassin de Paris
- La responsabilité et l'action environnementale et sociétale de Ports de Normandie à Dieppe

1. Qu’est-ce qu’un Schéma D’Aménagement et de Développement Durable et pourquoi le SDADD ?

Qu’est-ce qu’un Schéma D’Aménagement et de Développement Durable

La philosophie générale et les principaux enjeux

Il s’agit du document qui traduit en orientations spatiales la stratégie de Ports de Normandie.

C’est à la fois :

- Un outil prospectif de planification : visant à optimiser l’organisation des espaces portuaires dans leurs relations avec les territoires d’appui. Il s’inscrit dans la durée et intègre les courts, moyens et longs termes.
- Un outil de concertation : le SDADD est, par nature, un espace de concertation privilégié avec les collectivités. Il a vocation à s’adapter aux projets majeurs pouvant apparaître au cours de sa durée.
- Un outil contributif à l’élaboration des documents d’urbanisme : élaboré de manière concertée, il a vocation à contribuer à l’élaboration des documents d’urbanisme et de planification opposables (SCOT, PLUI, …) et à alimenter des documents d’orientation régionale tels que le SRADDET.

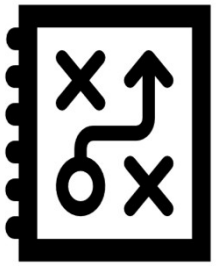
Le SDADD s’inscrit dans un triptyque :

- La stratégie de développement économique : il concerne la stratégie économique de Ports de Normandie, le développement des activités existantes, l’accueil d’activités nouvelles et/ou innovantes, le développement des filières et synergies économiques, le renforcement de la cohésion sociale et la dynamisation de l’emploi.
- La stratégie spatiale : le SDADD traduit la vocation des espaces portuaires et leur rapport avec le territoire.
- Le plan pluriannuel d’investissement : l’objectif est de programmer les investissements nécessaires pour entretenir, adapter, moderniser et développer l’offre de services portuaires de manière prospective et permanente en relation avec les objectifs de développement présentés dans les précédents documents.

Qu’est-ce qu’un Schéma D’Aménagement et de Développement Durable

La philosophie générale et les principaux enjeux

Le contenu du SDADD



Un document graphique

+

Un document littéral

Enjeux et place des ports / historique / orientations sectorisées / détail des orientations et aménagements de secteur / volet environnemental et développement durable

Qu’est-ce qu’un Schéma D’Aménagement et de Développement Durable ?

Les objectifs du SDADD

Il s’agit de définir et préciser les enjeux, orientations et objectifs des acteurs portuaires et territoriaux.

Ce travail doit permettre d’établir le cadre opérationnel qui sera porté par Ports de Normandie :

- Pour construire les paramètres d’une évolution nécessairement progressive, en prenant en compte les différentes temporalités du processus de recomposition des espaces intégrant les préoccupations liées à la stratégie commerciale de Ports de Normandie (telle qu’elle ressort des études prospectives),
- Pour gérer des espaces situés aux interfaces ville-port : notamment en ce qui concerne les zones de projets menés par la ville, et les secteurs mitoyens,
- Pour intégrer les grandes composantes environnementales,
- Pour intégrer les grandes composantes paysagères et visuelles, et patrimoniales,
- Les grandes orientations de zonage liées aux différentes mutations, vocations, occupations, fonctionnalités des sols liés aux différents types d’utilisation des espaces.

2. Qu’est-ce que Ports de Normandie ?

Qu’est-ce que Ports de Normandie ?

Historique de la constitution du syndicat mixte

Historiquement, les ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe étaient des ports dits d’intérêts nationaux, c’est-à-dire relevant de la propriété et de la compétence de l’Etat.
Dans le cadre de la décentralisation (loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales), l’Etat a décidé du transfert de compétences et de propriété des ports non autonomes aux régions et/ou départements.

Ainsi, le 1er janvier 2007, la région Basse-Normandie et les départements de la Manche et du Calvados créent Ports Normands Associés (PNA), syndicat mixte régional exerçant l’autorité portuaire et étant propriétaire du domaine public des ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg. A cette même date, le port de Dieppe est transféré au syndicat mixte du port de Dieppe (SMPD) associant 4 collectivités : la région Haute-Normandie, le département de Seine-Maritime, l’agglomération Dieppe-Maritime et la ville de Dieppe.

Suite à la réunification de la Normandie en 2016, et dans un souci de contribuer encore mieux au développement économique normand, il a été décidé en 2018 de fusionner les deux structures.
Ainsi, au 1er janvier 2019, Ports de Normandie est né. Ce syndicat mixte regroupe les ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe. Il est le fruit de l’alliance de la région Normandie, des départements du Calvados, de la Manche, de la Seine Maritime et des Agglomérations Caen la Mer, Le Cotentin et Dieppe Maritime, au service du développement économique de leurs territoires.

PNA
PORTS NORMANDS ASSOCIÉS AUTORITÉ PORTUAIRE
CAEN-OUISTREHAM CHERBOURG

PORT DE DIEPPE
SYNDICAT MIXTE

Ports de NORMANDIE
Caen-Ouistreham /// Cherbourg /// Dieppe

Qu’est-ce que Ports de Normandie ?

Les missions de Ports de Normandie

Ports de Normandie, autorité portuaire, assure la propriété, la gestion et l’aménagement du domaine portuaire, garantit la sécurité des accès nautiques et définit une politique de développement durable pour les trois ports que sont Dieppe, Caen-Ouistreham et Cherbourg. Il organise les conditions d’exploitation des ports.

Le port de Dieppe

Port dans la ville, ville dans le port, la relation entre la ville et son port est fusionnelle. Situé à mi-chemin entre Londres et Paris, au cœur d’une économie régionale dynamique, le Port de Dieppe offre une palette de prestations variées (transmanche, pêche, plaisance, commerce).

Le port de Caen-Ouistreham

Ouistreham-Portsmouth : 1ère liaison transmanche à l’Ouest du Détroit. Port d’hinterland régional polyvalent (céréales, bois, ferraille, agroalimentaire…), il est organisé en terminaux le long d’un canal de 15 km reliant Caen à la mer, et constitue un trait d’union entre l’agglomération et la mer.

Le port de Cherbourg

Port transmanche historique, Cherbourg propose des liaisons vers l’Angleterre et l’Irlande (1er port français vers l’Irlande). Cherbourg est également un Hub logistique avancé en Manche, doté de caractéristiques physiques rares : port industriel lourd, en eau profonde, accessible H24, pour des navires de 14m de tirant d’eau.

Qu’est-ce que Ports de Normandie ?

La place de Ports de Normandie dans l’économie maritime et vis-à-vis des grands bassins de consommation

Disposant de dessertes multimodales de qualité, les reliant aux principaux axes européens de circulation, les 3 ports composant « Ports de Normandie » offrent des capacités portuaires permettant de traiter différents types de trafics et d’accueillir des activités diversifiées.
L’activité Transmanche « Angleterre » et « Irlande » constitue le socle de l’activité commerce des 3 ports. Cette activité est complétée par une activité de fret conventionnel et une activité industrielle.
A proximité des champs éoliens offshore et à quelques encablures des courants marins les plus puissants d’Europe, les 3 ports normands, ancrés sur un linéaire côtier de plus de 600 km, sont en passe de devenir des acteurs majeurs du développement des Energies Marines Renouvelables.
D’autres filières viennent enrichir l’activité transmanche, commerce, et EMR : Croisière, construction/réparation navale, Plaisance/nautisme, pêche.

PORTS DE NORMANDIE, LES CHIFFRES CLEFS

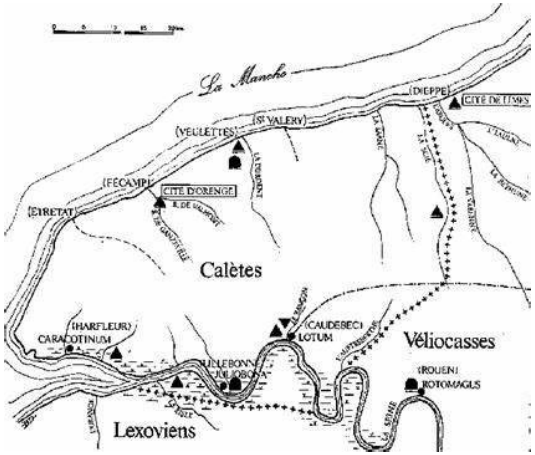
- 9 000 emplois directs et indirects*
- 410 M€ investis en Normandie entre 2007 et 2020
- 100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables et 2 bases de maintenance
- 2 millions de passagers transmanche par an
- 7 millions de tonnes de marchandises par an
- Près de 60 escales croisières par an et plus de 150 000 croisiéristes
- 3 200 anneaux de plaisance, un port à sec automatisé unique en France et 33 600 nuitées
- 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie
- Une offre de réparation navale complète

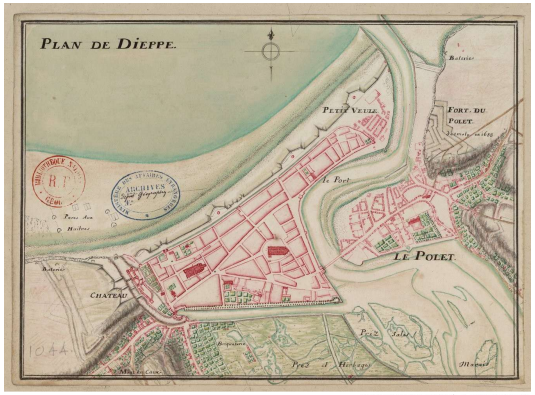
** Etude INSEE 2019*

3. Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

Comment le port s'est-il constitué ?





Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Dieppe tire son nom de l'anglo-saxon *deep* signifiant « profond », donné par les Normands aux VII^e^ et VIII^e^ siècles car le lit creusé par l'**Arques** dans le plateau crayeux du pays de Caux permettait d'accueillir des navires de haute mer. Mais l'origine de Dieppe daterait des Calètes (peuple de la Gaule Belgique). Une digue naturelle formée de galets permettait à marée basse comme à marée haute de rejoindre la mer. Il s'agissait du seul lieu entre Boulogne et Saint Malo où l'on pouvait rejoindre facilement la mer à marée basse.

En 910, les vikings s'installent à l'embouchure de la Tella, un fleuve profond qui se jette dans la mer. Ils le surnomment Djupr « la profonde ».
Vers 940, on commence à bâtir, au pied de la côte de l'Est, quelques maisons d'où s'est formé le Pollet. Le site constituait un mouillage sûr pour les pêcheurs. Le Pollet comptait alors « 5 maisons et 5 salines ».

La mention la plus ancienne de Dieppe remonte concrètement à une charte de 1030 désignant nominativement un petit port de pêche appelé Dieppe.

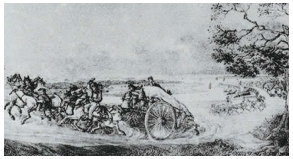
En 1195, Philippe Auguste repousse Richard Cœur de Lion et détruit la ville. **Le duché de Normandie** annexé, en 1204, la ville devient française. Les rois de France recueillent les faveurs des habitants de ce site stratégique en leur accordant de nombreux privilèges. **Dieppe** devient alors une ville aux aventuriers multiples.

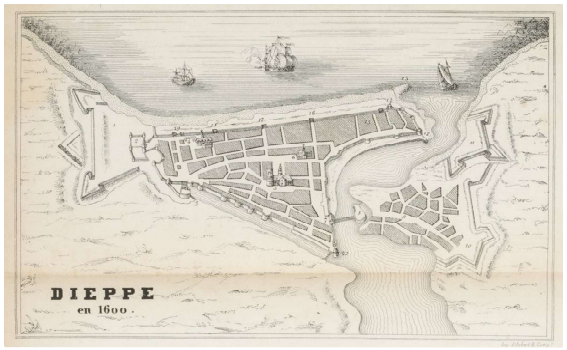
Au XIVe siècle, l'activité du **port** permet aux armateurs de s'enrichir et Dieppe devient l'un des premiers marchés de France. Les pêcheurs deviennent navigateurs en commerçant des épices et de l'ivoire.
La pêche aux harengs y est importante. Les chasse-marées partaient du lieu nommé « Haut-Pavé », aujourd'hui les Arcades et le Quai Duquesne vers 17h. Ils livraient surtout le hareng, le maquereau ou la morue. Avec un véhicule long fait de ridelles d'osier, leurs longs haquets posés sur de hautes roues remplis de poissons, tiré par 4 à 6 vigoureux chevaux « boulonnais », attelés par paire, ils prenaient la route au coucher du soleil, pour livrer à l'aube, au carreau des Halles de Paris, le poisson qui avait été péché la nuit précédente.

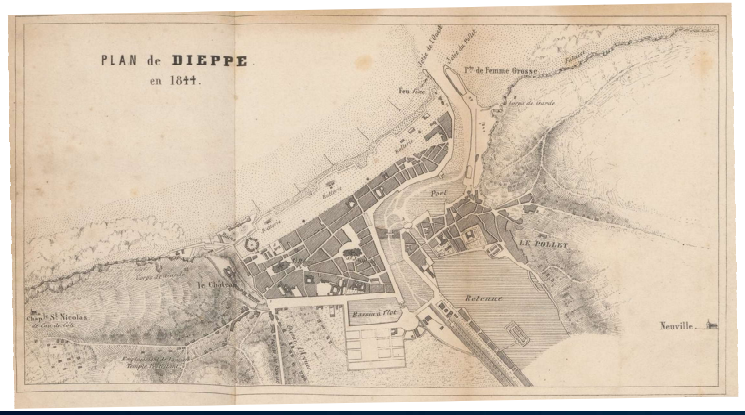
En 1420, les Anglais prennent la ville et la traitent en cité rebelle. En 1435, le capitaine Desmarets, pour le compte de Charles VII et aidé par les Dieppois, reprend la ville et se met aussitôt à bâtir le château.

Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

Comment le port s'est-il constitué ?







Au XVIe siècle, les nefs de **l'armateur Jehan Ango** sillonnent les côtes du Brésil, de l'Afrique et de l'Amérique du Nord, offrant à la ville une réelle prospérité. L'armateur fera fortune grâce notamment à ses corsaires et aidera François Ier dans sa lutte contre les Anglais. Il armera plusieurs vaisseaux qu'il confiera aux frères Verrazano et Parmentier.

Le pont de Pierre est réalisé en 1511, il permet de relier les deux faubourgs du Pollet : "Le Pollet de Dieppe" qui correspond aujourd'hui au Bout du quai, et "Le Pollet outre l'eau" qui est l'actuel quartier du Pollet. Un passeur assurait avant cette époque le lien entre les deux rives du "Hable". Cependant, le port de Dieppe ne dispose pas d'un espace très important pour abriter les nombreuses nefs : un seul bassin, barré en amont vers la rivière, par le pont de pierre. Ce bassin n'est pas un bassin à flot. L'envasement et l'accumulation des galets empêchent tout mouvement des navires à marée basse.

Sous François Ier et ses successeurs, d'importants travaux sont lancés et la ville connaît son âge d'or. **Dieppe devient l'un des premiers ports d'embarquement** pour le Canada, mais aussi le point de départ d'expéditions pour la Guyane, la Réunion et les Antilles. Les marins dieppois sont nombreux à conquérir ces îles, à l'instar de Pierre Belain d'Esnambuc au XVIIe siècle.

Mais les guerres civiles et religieuses du XVIe siècle mettent un terme à sa prospérité. De 1668 à 1670, 10 000 personnes périssent lors d'une épidémie de peste. En 1694, Dieppe est détruite par la flotte anglo-hollandaise ; à l'exception du quartier du Pollet, des églises, de quelques maisons et du château, elle est réduite en cendres.

Au XVIIIe siècle, la presqu'île du Pollet est divisée une première fois, avec la création du Canal de chasse qui servait au désensablement du port de Dieppe. Un bassin de retenue et des écluses sont creusés en 1778. Un commerce de l'ivoire se développa entre Dieppe et la Guinée. La ville redevient prospère grâce au travail de l'ivoire dont la qualité devint célèbre dans la France entière et même au-delà. La production connaît une variété et un raffinement inégalés : cadrans solaires, statuettes, râpes à tabac, portraits en médaillons attestent de cette activité florissante.

Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

Comment le port s'est-il constitué ?

Le début du XIXe siècle voit la création de nouveaux bassins. Entre 1800 et 1880 vont être conçus trois bassins à flots dans le port de Dieppe. Depuis, ils ne cessent de modeler le paysage portuaire dieppois, et chacun d'entre eux a une fonction particulière, propre aux activités du port de Dieppe.

- Le bassin Bérigny est creusé à partir de 1806, les travaux durent jusqu'en 1839. Il fait l'objet d'un agrandissement en 1866 et sera comblé avant la seconde guerre mondiale.
- Le bassin Duquesne est conçu entre 1839 et 1848 pour faire face à la croissance du trafic et à la difficulté d'accès au bassin Bérigny. Les Dieppois sous la restauration y armaient pour Terre-Neuve et pour l'Islande.
- Le bassin de la Retenue est construit entre 1866 et 1870, le nombre de bateaux augmentant toujours. Il sera supprimé dans le cadre des travaux initiés par Charles de Freycinet, ministre des Travaux publics.

Le port gardera cet aspect jusque dans les années 1880, où la deuxième révolution industrielle impose des transformations portuaires afin d'accueillir des navires de fort tonnage.
En 1843, la liaison ferroviaire entre Rouen et Paris suivie quelques années plus tard par celle entre Rouen et Dieppe constitue un nouvel atout. Dès 1793, un voilier nommé "Les Frères Royaux" assure un transport de passagers entre Dieppe et Newhaven. Le transport de passagers est régulier et à horaires fixes depuis 1889.

En 1880, le plan Freycinet dote la ville d'un nouvel établissement maritime, point de départ des installations modernes qui vont suivre. Le port s'étend désormais sur l'ancien bassin de la retenue qui longe la vallée de l'Arques. Une partie du Pollet est sacrifiée : rues coupées, maisons rasées et population expropriée. L'ouverture d'une passe entre l'avant-port et l'arrière-port crée une brèche de 40 m de large.
Le plan Freycinet, réalisé entre 1880 et 1914, comprend de nombreux aménagements :

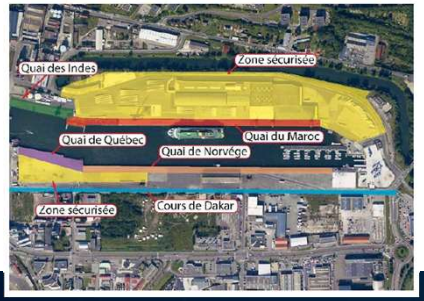
- L'arrière-port est relié à l'avant-port par le chenal du Pollet
- Le Grand pont tournant, futur pont Colbert, est construit en 1887
- Un bassin de mi-marée est créé, ainsi qu'un nouveau bassin à flot
- Les chantiers de construction navale voient le jour
- Une forme de radoub est conçue pour la réparation des bateaux
- Un quai à marée pour la pêche est installé à l'intérieur du port
- Le pont Ango, construit en 1881 et initialement tournant, fut reconstruit en 1950 en pont levant

Le pont Ango

Les grands travaux de 1880 sont l'occasion de doter la ville de ponts. Sept ponts, dont 3 ferroviaires, sont mis en œuvre pour franchir les différents bassins. Le pont Colbert, tournant à une volée, est le plus ancien des ponts dieppois encore en place.

Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

Comment le port s'est-il constitué ?



Après la première guerre mondiale ; Dieppe devient le premier port de France pour les importations de bananes venues des Iles Canaries et des agrumes du Maroc. L'activité en pleine expansion génère en cette première moitié du XXe siècle de nouveaux équipements. La seconde guerre mondiale causera des dégâts importants.
Les années 50 verront sous l'égide de l'Etat et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dieppe l'édification de nouveaux bâtiments et l'évolution des ouvrages portuaires afin de prendre en compte l'augmentation de la taille des navires.

L'aménagement d'un nouveau terre-plein dans l'avant-port pour y installer un terminal transmanche et l'exploitation des graves de mer ainsi que le prolongement de la jetée ouest sont réalisés entre 1990 et 1994. Le nouveau terminal Transmanche est en service dans l'avant-port depuis 1994. Les ferries accostaient auparavant le long du quai Henri IV. Le port de plaisance occupe depuis cette date le bassin Ango.

Depuis 2007 et son transfert aux collectivités territoriales, un certain nombre d'aménagements ont été réalisés ou sont en cours sur le port dont les plus notables :

- La création d'une zone technique pour la pêche
- La création d'un port à sec pour la plaisance
- La construction d'installation de stockage (Hangar de l'Europe)
- Renforcement du quai de Norvège
- Mise aux normes du terminal transmanche (post Brexit)
- La rénovation du pont Colbert
- L'aménagement d'une base de maintenance pour le champ éolien de Dieppe/Le Tréport

Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

La place du Port de Dieppe dans la ville, l'économie maritime et vis à vis de son hinterland (diagnostic)

Le port de Dieppe est reconnu en tant que port de Pêche, de lien naturel transmanche avec la Grande Bretagne. En outre, il constitue un site de plaisance et de logistique important en Normandie (matériaux de construction, éoliennes terrestres). C'est aussi un port de commerce industriel principalement positionné sur les filières agroalimentaires et construction navale.

Le port de Dieppe est constitué de multiples interfaces avec :

- Le littoral de la Manche, (il constitue ainsi une *porte d'entrée sur le territoire français* et un élément attractif pour les touristes de l'hinterland cauchois et Rouennais)
- Le centre-ville Dieppois mais également de nombreux quartiers périphériques liés à son histoire portuaire et naval (habitat des pêcheurs / zones économiques / équipements anciens ou existants tels que les anciennes douanes, la gare, CCI …)
- La rivière de l'Arques, point de confluence d'un vaste bassin versant dont le port en constitue l'embouchure artificielle.

Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

La place du Port de Dieppe dans la ville, l'économie maritime et vis à vis de son hinterland (diagnostic)

Le port de Dieppe présente un écosystème portuaire bien diversifié (roulier, passagers, vrac, colis lourds, pêche, plaisance et réparation navale) et très soutenu par son territoire. A ce titre, il est une alternative de proximité pour certaines filières présentes dans les Grands Ports Maritimes voisins (granulats, EMR, divers vracs et colis lourds). Aussi, la préservation et le développement du foncier apparait comme enjeu majeur afin d'en assurer la pérennité.

C'est un pôle d'emplois pour le territoire qui contribue à l'attractivité touristique de Dieppe. Fin 2019, les activités développées dans le port de Dieppe concernent près de 90 établissements, qui génèrent 1 200 emplois (tableau INSEE de 2019 ci-contre).

Le port de Dieppe est fortement marqué par le transport de passagers dépendant de la ligne Dieppe-Newhaven fonctionnant en DSP supportée par le territoire. Il pâtit de la forte concurrence du détroit et également de la ligne du Havre.

Il est également situé à proximité des grands bassins de consommation de l'île de France et de Londres.

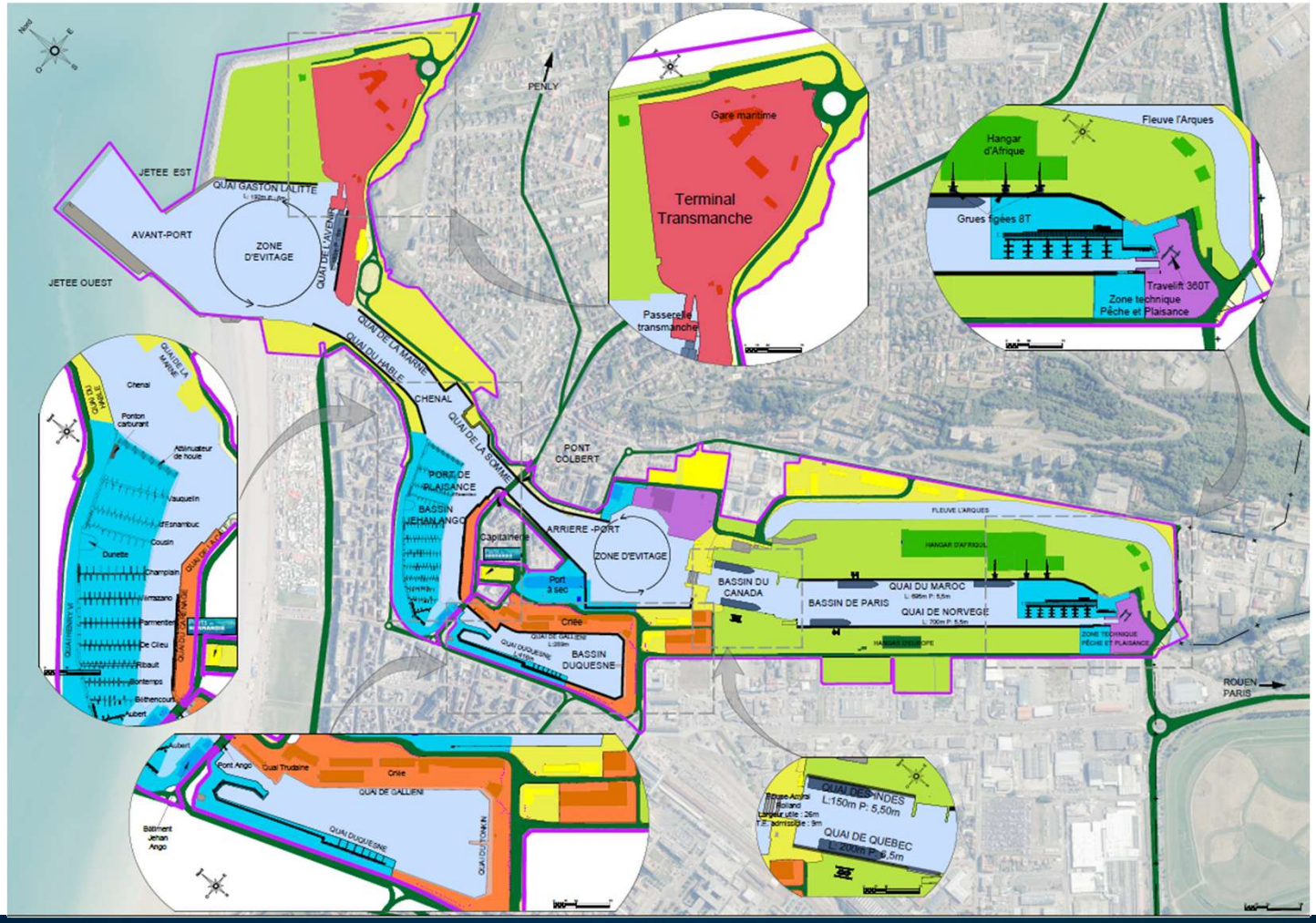
L'absence de connexion ferroviaire et la qualité de la desserte routière (notamment en ce qui concerne les transports exceptionnels) sont des enjeux et des leviers de développement.

Activité	Emploi (volume)	Emploi (%)	Richesse dégagée (M€)	Richesse dégagée (%)
Cluster non maritime	**236**	**19,7**	**14,1**	**24,0**
Industries	163	13,6	10,7	18,2
Services aux industries et transports terrestres	73	6,1	3,4	5,8
Cluster maritime et portuaire	**963**	**80,3**	**44,6**	**76,0**
Activités navales	76	6,3	4,5	7,7
Produits de la mer	303	25,3	9,5	16,2
Secteur public et gestion des infrastructures	193	16,1	12,9	21,9
Autres services maritimes (dont transports)	391	32,6	17,7	30,2
Ensemble du CIP	**1 199**	**100**	**58,7**	**100**

* CIP : complexe industrialo-portuaire.

Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

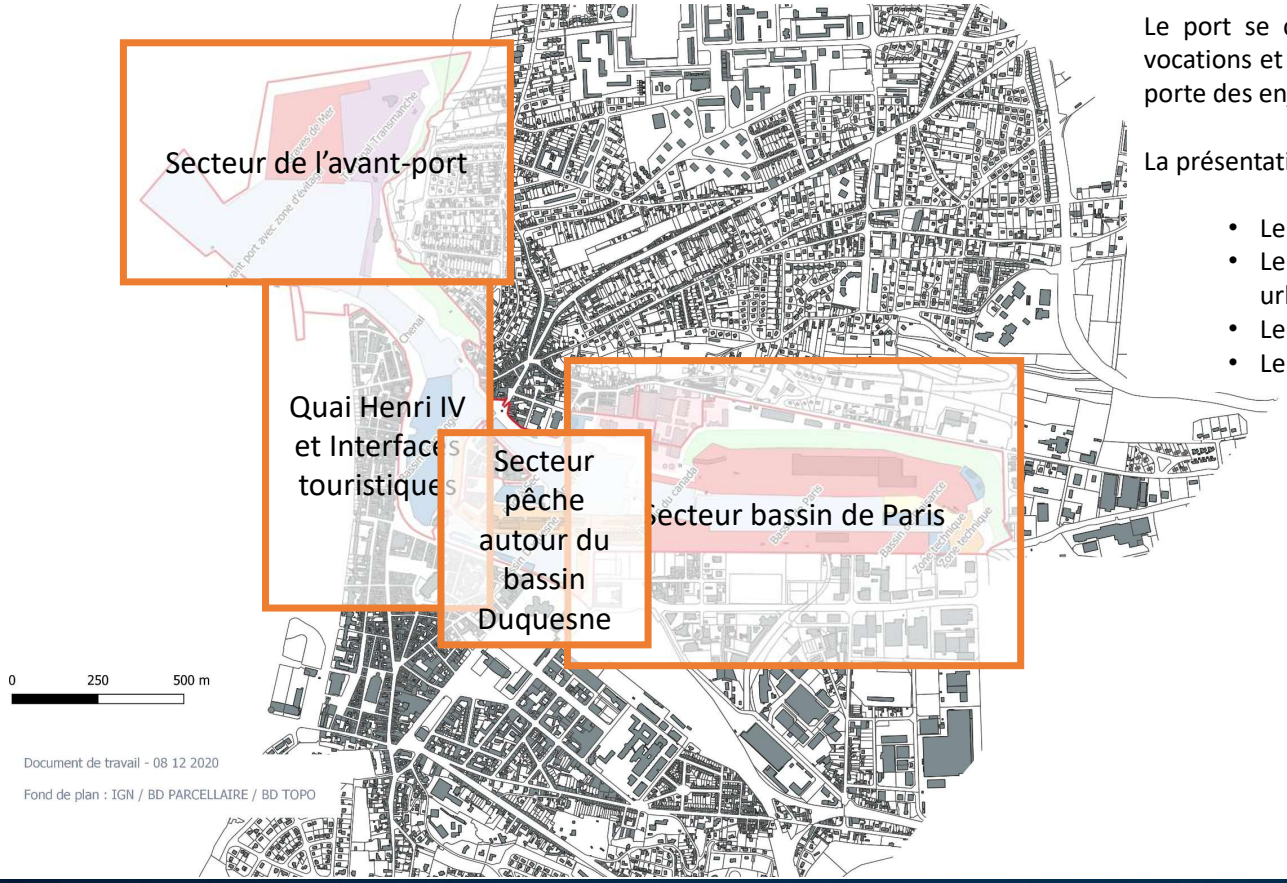
Le Foncier portuaire



- Périmètre Domaine Port de Dieppe (114 ha)
- Activités non portuaires
- Commerce (24 ha)
- Ferries/Transmanche (6,4 ha)
- Plaisance (4,5 ha)
- Pêche (5 ha)
- Réparation navale (0,9 ha)
- Axes routiers principaux
- Limites communales

Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

Les 4 secteurs portuaires du port de Dieppe



Le port se caractérise par une sectorisation des différentes vocations et types d'activités. Chaque secteur est particulier et porte des enjeux et des problématiques qui lui sont propres.

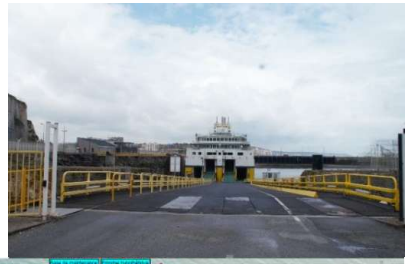
La présentation du SDADD distingue 4 secteurs différents :

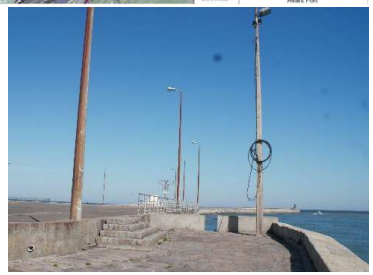
- Le secteur de l'avant-port
- Le quai Henri IV et ses interfaces touristiques et urbaines
- Le secteur de pêche autour du Bassin Duquesne
- Le secteur du Bassin de Paris

Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

Les vocations et enjeux stratégiques par secteur

Le secteur de l'avant-port





Localisé à l'entrée du Port, le secteur de l'avant-port se structure autour des aménagements liés **aux équipements du transmanche et des graves de mer**. Cette localisation a permis détourner le trafic de poids lourds de la circulation du centre-ville. Cet avant-port se situe au débouché de la RD 485, il permet aux utilisateurs du transmanche une arrivée directe depuis la N27. Le gabarit de l'avant-port permet l'arrivée de navires importants (jusqu'à 9m de tirant d'eau). En effet, le port de Dieppe accueille la liaison Dieppe – Newhaven. Elle propose un service ferry toute l'année entre Dieppe et Newhaven (2 et 3 traversées par jour). Le port Transmanche constitue également une étape importante de l'Avenue Verte entre Londres et Paris.

Ce site constitue **un site stratégique et riche** en termes touristique, paysager et administratif : il s'agit de la porte d'entrée des touristes sur le territoire national ; il dispose donc d'un rôle de vitrine et d'accueil. Mais cet enjeu d'accueil touristique doit être concilié avec les pressions migratoires inhérentes à ce type d'équipement engendrant une sécurisation extrême du site (double clôture du site, vidéo surveillance …) et avec son caractère naturel (paysage marqué par les falaises de craies). De plus, la saturation des espaces terrestres du transmanche est à mettre en avant, il y a actuellement des débordements de files d'attente sur le rond-point alors que tous les contrôles liés au brexit ne sont pas en vigueur (Entry Exit System). Ce terminal n'a pas été étendu depuis sa création, alors que les contrôles augmentent. Enfin, le raccordement de ce site à la ville doit être amélioré (transport en commun, liaison douce).

L'activité de **graves de mer** produit des matériaux issus de graves extraites en mer. La production de granulats est destinée pour l'essentiel aux bétons hydrauliques et bitumineux. Le quai de déchargement des granulats (quai Lalitte) ne permet pas **l'accueil de colis lourds** dans de bonnes conditions. Il est trop court et la souille n'est pas assez profonde. Il devra être mis à niveau en perspective des trafics attendus.

La base d'exploitation et de maintenance du champ éolien en mer de Dieppe/Le Tréport est localisée sur le terre-plein de l'avant-port. Des pontons sont positionnés à proximité immédiate et servent à l'embarquement / débarquement et chargement des navires transportant les techniciens et équipements nécessaires à la maintenance du parc éolien en mer. ces équipements doivent permettre de positionner une station d'avitaillement pour les navires de pêche.

Localisé au Nord-Ouest de l'avant-port, la jetée constitue une charnière entre espace littoral à portée touristique et les enjeux portuaires et maritimes.

Le quai, la jetée et leurs équipements constituent un patrimoine emblématique du port et de l'identité Dieppoise.

Ce site, ouvert sur la mer, doit permettre l'accueil de **navires en perpétuelle croissance**, de répondre à la **pression urbaine** qui ne s'accommodera pas toujours de l'imbrication du port dans la ville, et de projeter **l'avenir du port de Dieppe** sur les décennies à venir.

Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

Les vocations et enjeux stratégiques par secteur

Le secteur du Quai Henri IV

Le Quai Henri IV et son bassin constitue une interface entre la ville, les touristes et les activités portuaires légères. Les liens ville/port existent déjà et fonctionnent, malgré le manque de place pour des fonctions support (stationnements pour les plaisanciers). Des aménagements piétonniers, des espaces urbains ont été réalisés le long du quai Henri IV. Une piste cyclable complète ces aménagements au droit du quai du hâble.

Le Port de Plaisance Jehan Ango s'étend sur l'ancien avant-port et permet l'accueil des bateaux de plaisance de 5 à 27 m. Situé au coeur de la ville historique, il est l'un des rares ports de plaisance de la région à posséder un bassin en eaux profondes, permettant aux usagers d'y accéder indépendamment de la marée.

Le port de plaisance de Dieppe accueille toute l'année de nombreuses manifestations nautiques dont le Tour de France à la voile ou la solitaire du Figaro.

Certains quais sont vieillissants voire désormais inadaptés aux usages actuels. Ils nécessitent d'être reconfigurés. Enfin, il n'y a pas d'espace adapté à l'accueil des navires de prestige.

Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

Les vocations et enjeux stratégiques par secteur

Le secteur pêche autour du bassin Duquesne

La presqu'île du Pollet constitue le cœur historique maritime de la ville de Dieppe. Les quais bordés de bassins liés à la Pêche et à la Plaisance sont également à vocation urbaine (voies de desserte; secteurs de stationnement).
La présence d'un patrimoine maritime remarquable (Pont Colbert, Halle à Marée, Régie, …) confère à Dieppe une grande partie de son identité qu'il convient de valoriser. Toutefois, c'est principalement un site dédié aux installations de pêche. La Capitainerie du port ainsi que les locaux de Ports de Normandie sont également situés sur ce secteur.

Le pont Colbert, reliant l'île au Pollet, ouvrage mobile, mu par un système à eau avec des joints de cuir, a fait l'objet d'une inscription par arrêté du 22 février 2017 au titre des Monuments historiques. La forme de radoub du Pollet, ouvrage de brique et pierre, réalisé à la fin du XIXème siècle, est protégé au titre de l'AVAP. Il est situé à l'emplacement du canal des Chasses, comblé quand la nouvelle passe a été percée. Elle est aujourd'hui occupée par un port à sec permettant l'entreposage de navires de plaisance.

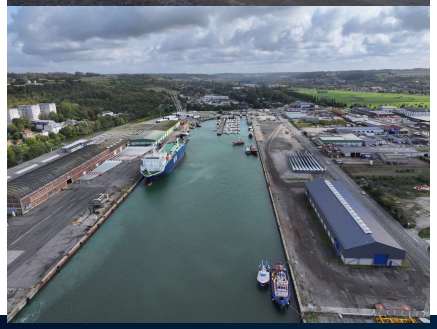
Premier port de pêche de France pour le débarquement de la coquille Saint-Jacques, Dieppe abrite une flottille d'environ 80 navires comprenant des coquillards, des chalutiers et des fileyeurs. Les professionnels pratiquent une activité essentiellement artisanale. Les installations du port de pêche sont principalement implantées sur le bassin Duquesne, bassin à flot d'environ 150 m sur 400 m. Les produits de la mer sont débarqués au niveau des quais Gallieni, du Carénage et de la Cale. Ils sont ensuite commercialisés en criée située quai Gallieni (environ 2500 t vendues chaque année) ou directement du pêcheur au consommateur via le marché aux poissons situé quai Trudaine.

Les circulations entre la débarque des produits de la mer quai de la Cale et la criée nécessitent d'être repensées. La criée est en mauvaise état et devra être réhabilitée.
L'ile du Pollet est isolée du reste de la ville et seulement accessible via le pont Colbert et le pont Ango, ponts mobiles soumis à la marée. Des espaces à valoriser à proximité de la forme de radoub existent. Les mobilités douces seront à traiter.
Certains quais sont vieillissants voire désormais inadaptés aux usages actuels. Ils nécessitent d'être reconfigurés.

Historique du port de Dieppe et enjeux stratégiques

Les vocations et enjeux stratégiques par secteur

Le secteur du bassin de Paris



Le secteur autour du Bassin de Paris, constitue avec l'ensemble de ses hangars à la fois l'entrée de ville de Dieppe et le cœur commercial du Port (principal secteur de trafic conventionnel).

Le bassin de Paris peut accueillir des navires mesurant jusqu'à 140 m pour un tirant d'eau maximum de 9 m grâce aux portes à flot Amiral Rolland. À terre, plus 82 000 m² de terre-plein en bord à quai sont disponibles pour accueillir les marchandises. Ces infrastructures atteignent leur limite d'accueil notamment pour ce qui concerne le trafic d'éoliennes (desserte routière et nautique). Les infrastructures sont vieillissantes. A part le quai de Norvège renforcé, les autres quais présentent des capacités portantes réduites. Les activités portuaires se situent à proximité d'un pôle urbain en développement. Elles génèrent des nuisances sonores.
Ce site supporte de multiples flux : poids lourds, bateaux, grues et les voies ferrées sont toujours existantes même si la connexion au réseau ferroviaire n'est pas fonctionnelle.

Une zone technique d'entretien et de réparation navale gérée par la régie est présente au niveau de la partie sud du bassin de Paris. Elle est équipée pour lever les navires de pêche, de servitude et de plaisance grâce à un élévateur à bateaux de forte capacité ainsi qu'une grue.

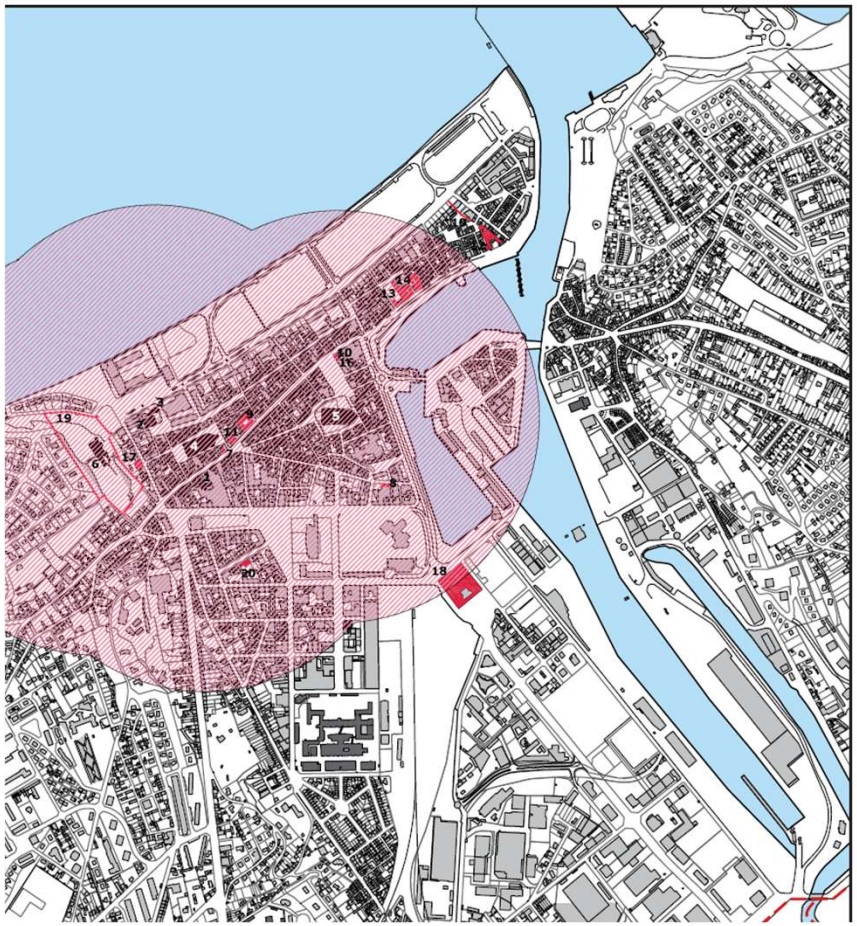
Le port accueille à proximité de la zone de réparation navale plusieurs clubs et associations dédiés aux sports nautiques : le club nautique dieppois aviron et le cercle de la voile de Dieppe.

Ce secteur voit également déboucher le fleuve l'Arques dans le port qui constitue une continuité écologique intéressante. La masse d'eau correspondante est considérée en état dégradé chimiquement et en risque de non atteinte des objectifs environnementaux est une rivière à migrateurs, classée au titre de l'article L432-6 du Code de l'Environnement.

4. Les enjeux patrimoniaux, règlementaires et environnementaux locaux

Les enjeux patrimoniaux, urbanistiques et environnementaux locaux

Les enjeux patrimoniaux



2

Monuments classés

1. Ancien couvent des Carmélites
2. Théatre place Camille-Saint-Saëns
3. Porte de la ville
4. Eglise Saint-Rémy
5. Eglise Saint-Jacques
6. Château

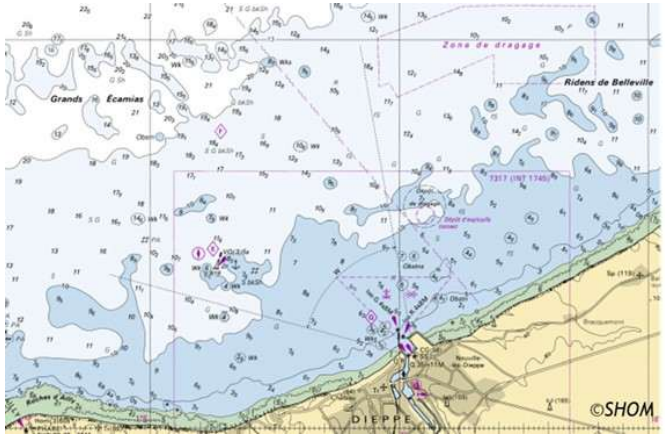
Monuments inscrits

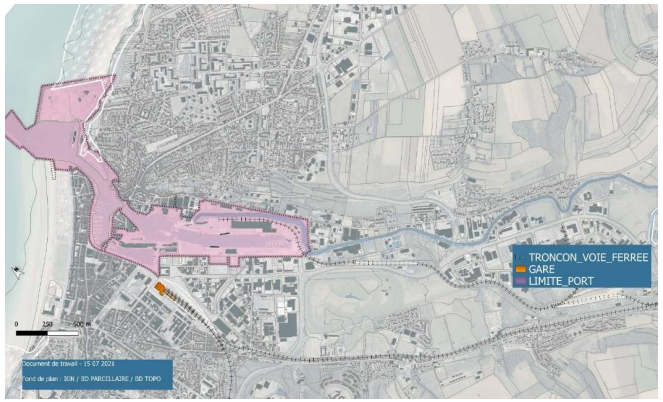
7. Enseigne de la Pharmacie, 4 rue de la Barre
8. Maisons 9, 11, 13, 15 rue d'Ecosse
9. Hôtel 174 à 184 Grande-Rue
10. Immeuble 21 bis Grande-Rue
11. Hôtel dit de l'Amirauté 210 à 214 Grande-Rue
12. Maisons 119 quai Henri-IV ; 2 ruelle Beauregard
13. Ancien collège des Oratoriens 31, 33 quai Henri-IV
14. Hôtel de la Vicomté 35, 37 quai Henri-IV
15. Eglise du Sacré-Coeur de Janval
16. Immeuble 20 place Nationale
17. Villa vénitienne 7, 11 rue de Sygogne
18. Ancien entrepôt des Douanes quai du Tonkin
19. Anciennes fortifications de la ville
20. Villa Perrotte

Les enjeux patrimoniaux, réglementaires et environnementaux locaux

La gestion des dessertes du port

Les dessertes maritimes et ferroviaires





Le **port de Dieppe est accessible par la mer** par tout temps et sans condition de marée pour des navires de 4,5 m de tirant d'eau, à l'exception du bassin de pêche (bassin Duquesne) et du bassin de commerce (bassin du Canada et bassin de Paris) dont les portes ne s'ouvrent qu'en fonction du niveau de la marée et qui est accessible pour des navires jusqu'à 9 m de tirant d'eau.

Plusieurs campagnes annuelles de dragage d'entretien permettent de maintenir les profondeurs et les conditions d'accès au port.

Plusieurs types de trafic concernent le port :

- Trafic Transmanche
- Trafic lié à la pêche
- Trafic lié à la plaisance
- Trafic lié au commerce, activités de colis lourds

Une ligne SNCF dessert la gare de Dieppe : 12 trains par jour depuis paris / 16 trains par jour depuis Rouen en semaine.
Le trafic est essentiellement passager et pose la question de son lien avec la ligne Transmanche.
Une voie ferrée, dédiée plutôt au fret, dessert le port de Dieppe. Aujourd'hui pas utilisée, la ligne SNCF nécessite d'être remise en état.

L'un des enjeux du SDADD est de **préserver la possibilité d'une desserte ferroviaire et étudier l'opportunité d'une remise en service** afin de massifier les flux, réduire l'impact sur l'environnement ainsi que les nuisances routières.

Les enjeux patrimoniaux, réglementaires et environnementaux locaux

La gestion des dessertes du port

Les flux poids lourds

Le port de Dieppe est desservi par plusieurs itinéraires pour les poids lourds : des voies ont d'ailleurs été aménagées en ce sens ces dernières années (RD485 / Cours de Dakar).

Plusieurs types de trafic concernent le port :

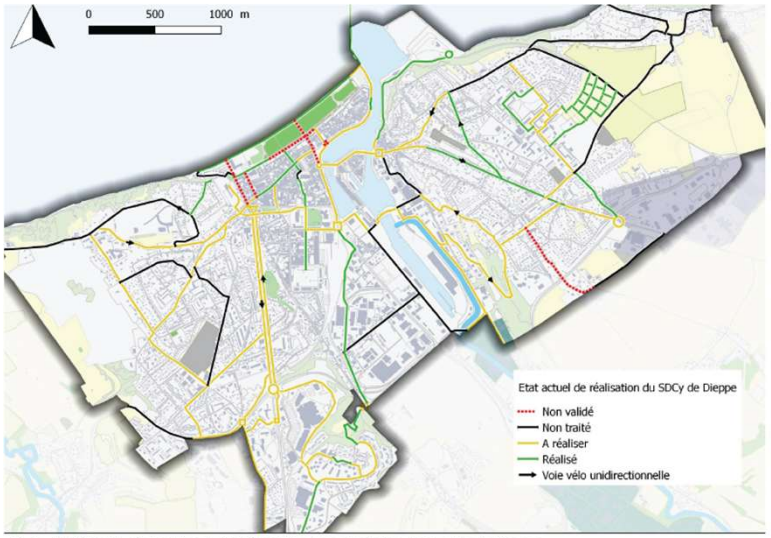
- Itinéraire vers le Transmanche par la RD485
- Des itinéraires poids lourds depuis le port vers la RN27 (en direction de Rouen) ou via la RD915
- Des itinéraires vers les différentes centrales de Penly et Paluel (RD 925)

Une convergence entre les différents acteurs du territoire d'un axe privilégié pour l'évacuation de colis lourds et longs liée au trafic d'éoliennes terrestres se dessine. Il s'agit d'un itinéraire depuis le bassin de Paris passant par le viaduc Alpine pour rejoindre la D915 puis pour partie la RN 27 ou continuer sur la D915. Des aménagements sont à prévoir sur certains ouvrages.

Les enjeux patrimoniaux, réglementaires et environnementaux locaux

La gestion des dessertes du port

Les cheminements doux



Carte de l'état de réalisation du Schéma Directeur Cyclable de la ville de Dieppe
Source : Etude et élaboration d'un schéma directeur cyclable communal pour la Ville de Dieppe -2017

Le domaine portuaire est traversé par plusieurs types de cheminements piétons et vélos non liés au fonctionnement portuaire mais lié à son usage touristique et urbain :

- L'avenue Verte reliant Paris à Londres pour les cyclistes : Des aménagements sont à envisager par la ville et le département en lien avec Port de Normandie pour valoriser son parcours dès la sortie du Transmanche en direction du centre ville de Dieppe.
- Des sentiers de balades entre le secteur du Pollet et l'Eglise et l'Eglise Notre Dame de Bonsecours (empruntant notamment le GR21, le long du Littoral)
- Des cheminements vélos issus du plan local de déplacements

Les enjeux patrimoniaux, réglementaires et environnementaux locaux

Les prescriptions règlementaires s'appliquant sur le territoire de Dieppe et de son port (PLU/ SRADDET / SCoT / AVAP…)

Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Dieppe – en cours de révision

Le domaine portuaire et ses alentours sont aménagés tout en respectant plusieurs réglementations liées aux volontés :

- De protection du patrimoine historique, portuaire et maritime,
- De développement des activités économiques, touristiques,
- De respect des contraintes environnementales.

Ces réglementations se superposant sont liées :

- ➔ Au Plan Local d'Urbanisme de la ville de Dieppe
- ➔ A l'AVAP
- ➔ Au SRADDET
- ➔ Au SCoT

Le développement du port figure dans le cadre des objectifs municipaux de révision du PLU.

Ils visent notamment à :

- Revaloriser la stratégie du port

En liaison avec les mutations économiques, les projets à moyen terme, la révision du PLU est un temps fort pour préparer l'avenir, et envisager une cohabitation des fonctions :

  - La fonction portuaire et commerciale
  - La fonction touristique
  - La fonction patrimoniale, comme élément fort de l'identité de la ville, et plus particulièrement du centre-ville

- Confirmer et renforcer le dynamisme économique en s'appuyant sur :
  - Le développement du secteur tertiaire et des industries de pointe
  - La valorisation des filières de l'enseignement supérieur
  - Le renforcement du dynamisme touristique et l'attrait spécifique de la façade littorale

- Renforcer les liens entre les différents quartiers, historiquement isolés les uns des autres, en vue de définir un projet de territoire fédérateur à l'échelle de la ville. Le port, par sa situation, constitue un espace charnière de la ville de Dieppe car il se situe en son centre, et la question des déplacements entre le nord et le sud de la commune mais aussi d'Est en Ouest questionne le centre-ville et son port.

- Mettre en valeur le patrimoine, les espaces publics et les paysages, en intégrant les principes de développement durable adaptés à Dieppe. Le port, par la présence de son patrimoine portuaire, pose la question de la mise en valeur du patrimoine.

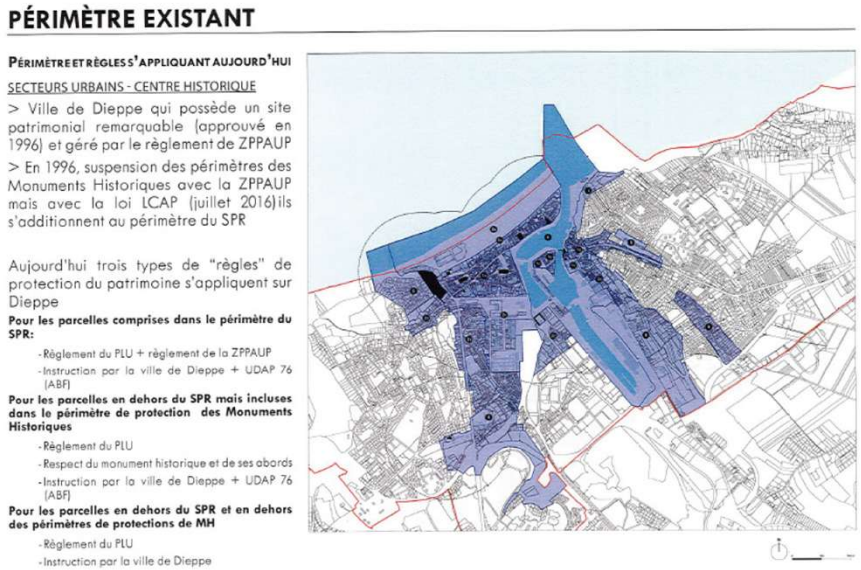
Les enjeux patrimoniaux, réglementaires et environnementaux locaux

Les prescriptions règlementaires s'appliquant sur le territoire de Dieppe et de son port (PLU / SRADDET / SCoT / AVAP…)

En plus du PLU de la Ville de Dieppe d'autres documents réglementaires s'appliquent sur le territoire.

Il y a :
- L'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP)
- Le SRADDET
- Le SCoT

L'AVAP fournit des outils de préservation des éléments patrimoniaux protégés dans le centre-ville de Dieppe.



Le SCoT dans le cadre de ses objectifs d'aménagement vise notamment à :

- Fluidifier les accès vers le transmanche
- Fluidifier les accès vers le Port

De nombreux aménagement routiers ont ainsi été réalisés (contournement de Dieppe vers le Transmanche par la D485 , aménagement du cours de Dakar pour les poids lourds).

- Faciliter les liens « ville-port » :

Le SDADD présente les différents liens permettant de relier les différentes parties urbaines (passerelle; pont Colbert…) et indique le souhait de préserver ces cheminements qu'ils soient piétons et/ou routiers.

Les enjeux patrimoniaux, réglementaires et environnementaux locaux

Les prescriptions règlementaires s'appliquant sur le territoire de Dieppe et de son port (PLU / SRADDET / SCoT / AVAP…)

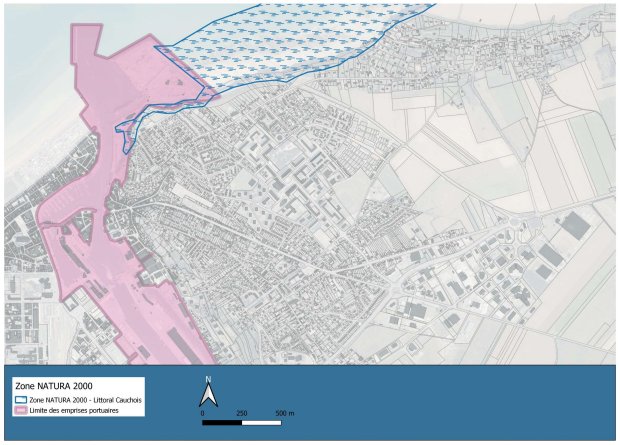
Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires de la Région Normandie (SRADDET) a été adopté le 16 décembre 2019.
Un des objectifs du SRADDET est de faire de la Normandie un acteur du transport maritime international et le sous objectif est de consolider la place de la Normandie comme acteur du transport maritime international.
La croissance des ports passe par l'organisation structurée de leur hinterland. Les parts modales ferroviaires, mais aussi fluviales des ports normands restent faibles en comparaison des grands ports européens et en particulier des ports d'Europe du Nord (le mode routier représente 85 % dans les grands ports normands).
- Poursuivre les grands projets de développement portuaire
- Assurer la complémentarité des ports normands
- Renforcer la desserte multimodale des ports normands (fluviale, ferroviaire, routière)

Carte du SRADDET

Les enjeux patrimoniaux, réglementaires et environnementaux locaux

Les enjeux environnementaux s'appliquant sur le territoire de Dieppe et de son port (Natura 2000/ZNIEFF/ trame verte et bleue / plan climat / PPRI…)

Les zones NATURA 2000

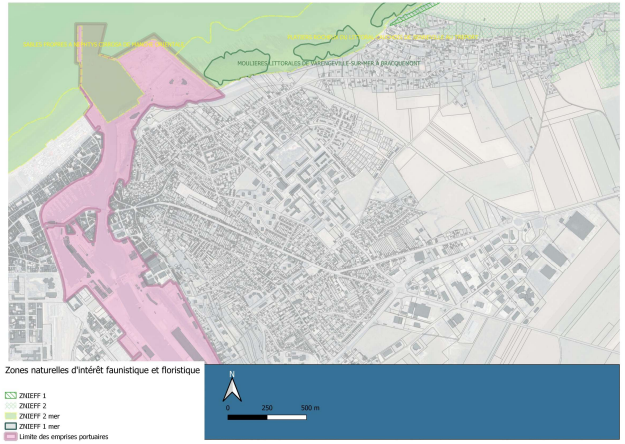


Le site transmanche est bordé par un site NATURA 2000 Littoral Cauchois d'Importance Communautaire FR2300139 désigné au titre de la Directive habitats-faune-flore 92/43/CEE.

Tout projet (soumis à autorisation ou déclaration administrative), compris dans l'emprise est soumis à évaluation des incidences.

Les projets localisés à proximité de cette emprise peuvent également être concernés.

Les Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique

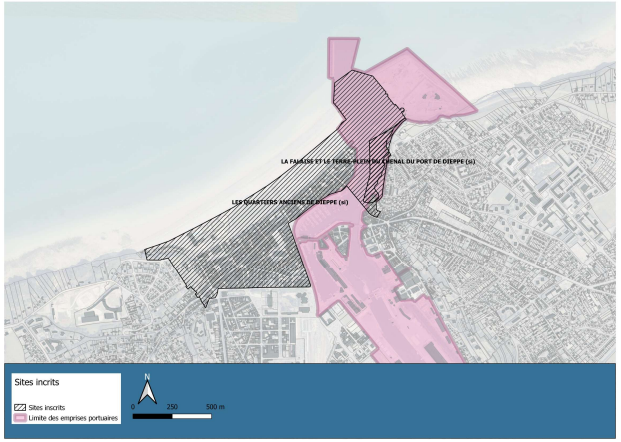


Les ZNIEFF peuvent constituer une preuve de la richesse écologique des espaces naturels et de l'opportunité de les protéger.

L'inventaire n'a pas, en lui-même, de valeur juridique directe et ne constitue pas un instrument de protection réglementaire des espaces naturels.

Plusieurs ZNIEFF bordent les espaces maritimes et notamment l'avant-port, la jetée et le terminal transmanche.

Les sites inscrits



Deux sites inscrits concernant les emprises portuaires :

- Arrêté d'inscription du 25/05/1934 : sont inscrits la falaise et le terre-plein Est du Chenal du Port de Dieppe (Seine-Inférieure).

Les enjeux patrimoniaux, réglementaires et environnementaux locaux

Les enjeux environnementaux s'appliquant sur le territoire de Dieppe et de son port (Natura 2000/ZNIEFF/ SDAGE/ plan climat / PPRI…)

Le Plan Climat Air Energie Territorial

Le Plan Climat Air Energie Territorial du Pays Terroir de Caux a été adopté le 04 mars 2020. Ce document étudie la problématique climat – air – énergie selon différents axes : les consommations énergétiques, les émissions de gaz à effet de Serre et formule des objectifs de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de Serre.

En termes de consommation, le territoire Terroir de Caux consomme 66% d'énergie fossile. Même si le transport maritime est peu évoqué dans le PCAET, une réduction de la consommation d'énergie fossile au niveau portuaire doit être recherchée même si les données concernant l'impact des activités portuaires ne sont pas disponibles dans le diagnostic du PCAET.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le SDAGE fixe, pour une période de 6 ans, les objectifs environnementaux à atteindre ainsi que les orientations de travail et les dispositions à prendre pour les atteindre et assurer une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau. Il a été adopté le 23 mars 2022 par le comité de bassin de Seine-Normandie. Ports de Normandie a hérité des buses de l'Arques mais cet ouvrage n'ayant pas de fonction portuaire, il a vocation à être géré par une autre institution.

2022-2027
SDAGE

Les enjeux patrimoniaux, réglementaires et environnementaux locaux

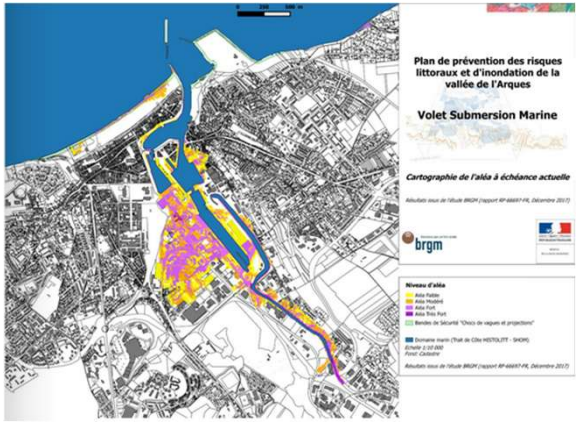
Les enjeux environnementaux s'appliquant sur le territoire de Dieppe et de son port (Natura 2000/ZNIEFF/ SDAGE/ plan climat / PPRI…)

Etude des dangers

L'étude des dangers du port de Dieppe a été réalisée en 2010, et complétée en 2014, 2015.
Elle qualifie les risques générés par les marchandises en transit et un arrêté préfectoral fixe les quantités de marchandises dangereuses autorisées.
Elle doit faire l'objet d'un réexamen régulier et une mise à jour a été effectuée en 2021 dont l'instruction par la DREAL est en cours.
En 2015, la conclusion faisait état que les risques étaient acceptables compte-tenu de leur probabilité de survenance, et de leur gravité.

Plan de prévention des risques littoraux et d'inondation de la vallée de l'Arques

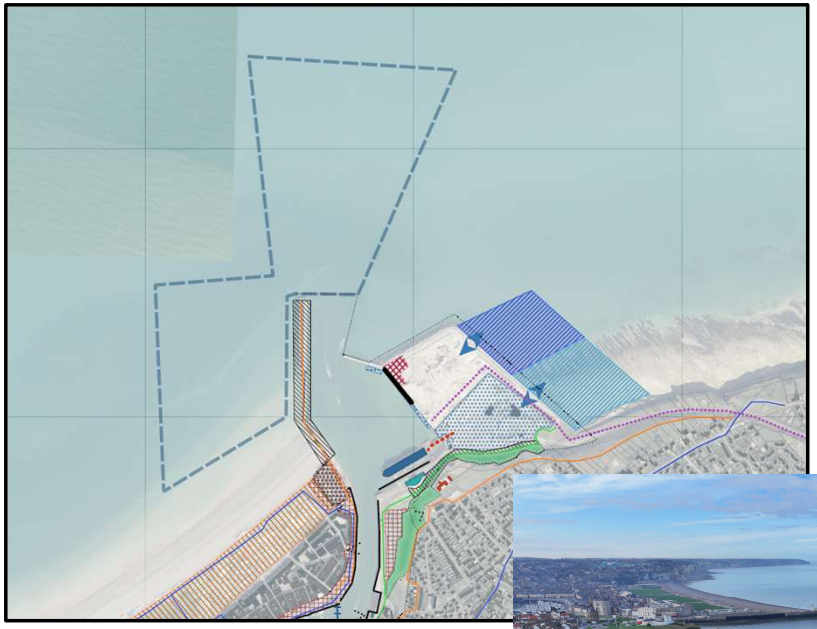
Sur la commune de Dieppe, un plan de prévention des risques littoraux et d'inondation a été approuvé par arrêté du 28 juin 2022 conformément au code de l'environnement. La cartographie de l'aléa ruissellement met en évidence une zone d'aléa moyen au niveau de l'entrée du terminal Transmanche ; toutefois, cette zone est relativement restreinte, et n'atteint pas notamment d'installations fixes ou de zones de stationnements de poids lourds et véhicules légers. Le reste des installations du port n'est pas exposé à l'aléa. La cartographie de l'aléa submersion marine permet de constater que certains terrains du port de commerce sont exposés (niveau d'aléa de « faible » à « fort »). Les espaces concernés sont principalement les quais du Maroc et de Norvège, ainsi que les bâtiments de part et d'autre du bassin de Paris.



5. Les grandes orientations du SDADD

Les grandes orientations du SDADD

Le secteur de l'avant-port



Objectif du SDADD :

- Pérenniser l'activité portuaire par une extension du foncier et l'amélioration de l'accessibilité nautique pour les navires à passagers
- Améliorer les conditions d'accueil sur le plan fonctionnel et qualitatif, et la gestion des flux de passagers et de poids lourds dans le contexte du Brexit.
- Intégrer le potentiel de développement lié aux installations d'éoliennes off-shore et faciliter les opérations maritimes liées au parc en maximisant les retombées pour le territoire.
- Concilier les enjeux portuaires et touristiques sur des sites où la domanialité peut poser des difficultés de gestion

Les intentions :

- Envisager une extension de terre-plein pour le Transmanche mais également pour traiter les marchandises conventionnelles et colis lourds qui ne pourraient plus être traitées au bassin de Paris.
- Prévoir l'aménagement de la gare maritime et ses abords, pour assurer une meilleure gestion des flux (contrôles liés aux dispositions du Brexit).
- Gestion des espaces verts en gestion différenciée et requalification des accès permettant un accueil plus chaleureux des touristes et usagers du terminal
- Création d'une base de maintenance pour l'éolien off-shore sur 4000 m² environ au bout de la zone de grave de mer
- Reprise de la signalétique au sol pour la piste cyclable pour une meilleure lisibilité
- Réflexion sur l'espace en surface du brise lame
- Maintenir un espace de promenade sur la jetée Ouest

Les grandes orientations du SDADD

Le secteur du quai Henri IV et interfaces urbaines

Objectif du SDADD :

- Gérer de manière partagée l'espace urbain (commerce et tourisme)
- Concilier les enjeux portuaires et touristiques sur des sites où la domanialité peut poser des difficultés de gestion
- Acheminer les passagers du Transmanche vers le centre-ville, y compris par des modes doux
- Travailler l'enjeu patrimonial fort, à l'interface entre la technique et l'histoire (Quais historiques, ouvrages de défense)

Les intentions :

- Jalonnement de l'Avenue Verte à valoriser en intégrant le point de vue sur le port
- Aménagement quai de la Marne : arrière-base du stationnement du Transmanche, et implantation de services touristiques (parking pour camping-car), et aux entreprises.

Les grandes orientations du SDADD

Le secteur de pêche autour du bassin Duquesne

Objectif du SDADD :

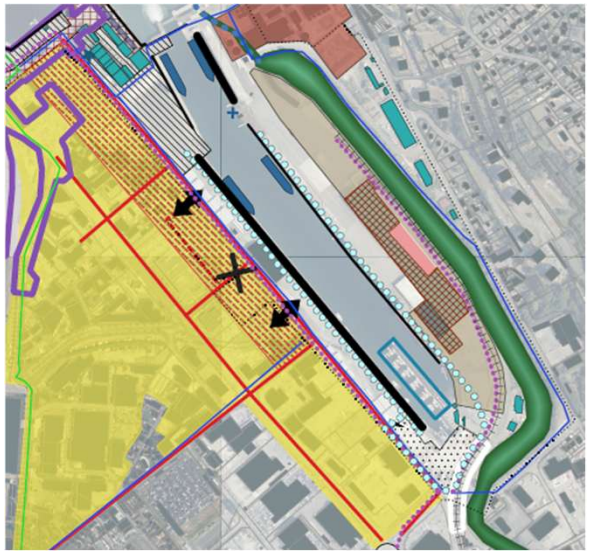
- Concilier les enjeux portuaires, urbains et historiques
- Répondre aux besoins de la pêche
- Assurer la cohabitation des activités de pêche avec les autres usages
- Répondre aux problèmes structurels du port à sec et définir le devenir des espaces à proximité
- Prévoir une bonne intégration paysagère des stationnements au sein du port
- Améliorer les conditions d'usage et de sécurité de la carpente
- Pérenniser la présence des activités de construction navale

Les intentions :

- Pont Colbert : Réhabilitation du Monument historique avec une téléconduite
- Réhabilitation de la Halle à Marée
- Régulariser la situation administrative des parkings à usage urbain
- Accueil des navires de prestige quai de l'Yser
- Favoriser la mixité des usages sur le quai du Tonkin sans perte de niveau de service pour la pêche
- Aménagement d'un pôle multimodal

Les grandes orientations du SDADD

Le secteur du bassin de Paris



Objectif du SDADD :

- Etudier les opportunités d'extension du foncier portuaire
- Assurer la desserte routière et ferroviaire
- Assurer les fonctionnalités liées aux outillages portuaires
- Assurer les continuités écologiques et douces le long de l'Arques

Les intentions :

- Saisir les opportunités d'agrandissement du domaine portuaire au nord-est du Bassin de Paris.
- Assurer la pérennité des dessertes routières et ferroviaires ; la voie ferrée notamment sur le quai du Maroc mais également sa continuité en direction de la vallée
- Démolition du hangar d'Afrique et amélioration des capacités de stockage
- Réhabilitation de la continuité verte et douce le long de l'Arques
- Relocalisation du Sivep dans la zone transmanche.
- Secteur de Mutation économique Dieppe Sud : Il s'agit d'une zone d'activités au sens large, avec une importante mixité des fonctions. Une partie des emprises a été acquise par le port afin de développer ses activités portuaires.
- Suppression de la voie Abraham
- Amélioration des circulations portuaires cours de Dakar
- Facilitation de la circulation des grues

Les grandes orientations du SDADD

La responsabilité et l'action environnementale et sociétale de Ports de Normandie à Dieppe

Les ressources naturelles :

En cohérence avec les orientations du SCoT du pays Dieppois Terroir de Caux, le SDADD agit pour préserver à long terme les fonctionnalités de l'écosystème du territoire. En premier lieu, il s'agit de préserver les ressources vitales et concourir à l'amélioration de leur état :

1- **L'eau** : Economiser l'eau et atteindre un bon état écologique des masses d'eau.
Il s'agira de mieux connaitre et d'améliorer la qualité des rejets dans les eaux de surface dépendant de Ports de Normandie en lien avec les acteurs du territoire. Progressivement, les eaux provenant des espaces portuaires seront collectées et traitées avant leur rejet.

2 - L'air : Garantir aux habitants une meilleure qualité de l'air.
Des progrès ont été faits dans l'espace Manche quant à la qualité des carburants des navires pour réduire les rejets de polluants dans l'air. Cet effort est à poursuivre, en association avec les compagnies maritimes, vers des sources d'énergie moins émettrices lors des opérations de passage portuaire, et surtout en mettant en œuvre une électrification des navires à quai pour le poste ferry situé quai de l'avenir.

3 - Les sols : Préserver les fonctions et le potentiel agronomique du territoire.
Ressource limitée, le foncier doit être préservé. Le SDADD promeut la réutilisation et la mutation du foncier déjà urbanisé dans les dynamiques de développement et de mutations urbaines.

4 - La biodiversité :

Ports de Normandie gère 114 ha sur le port de Dieppe. Ports de Normandie assure notamment la gestion écologique de deux parcelles de 2 Ha par éco pâturage. Près de 1 km du fleuve l'Arques en son embouchure est situé sur son domaine. Ports de Normandie y intervient en investissant dans une étude de restauration de la continuité écologique dans le cadre du programme « CTEC bassin de l'Arques » piloté par l'agence de l'eau Seine Normandie. Il soutient également le développement de la connaissance de la biodiversité du secteur (comptage et observation de l'avifaune). Le Schéma Directeur de Ports de Normandie prend en compte les objectifs de la trame verte et bleue définie par le SCOT du pays Dieppois Terroir de Caux qui se veut un outil d'aménagement du territoire et de prévention des risques. En sus, les opérations d'aménagement doivent dès leur conception intégrer en leur sein des poches, des zones de refuges et de repos pour les espèces animales. On s'efforcera de les gérer de manière « douce » et durable. De la même façon, les infrastructures construites par Ports de Normandie s'efforceront de présenter un bénéfice pour le développement de la biodiversité.

La prise en compte du changement climatique :

La proximité de la mer et la présence de l'Arques rendent le territoire du SDADD sensible aux évolutions induites par les effets du changement climatique. L'augmentation prévue du niveau de la mer et des phénomènes de submersion associés conduit à s'interroger sur les préventions et adaptations nécessaires. Ports de Normandie agira en partenaire des démarches concertées de définition de stratégies d'adaptation telles que les actions menées par le syndicat mixte du littoral 76.

La transition énergétique :

Ports de Normandie s'inscrit également dans les démarches de transition énergiques de façon à réduire la consommation d'énergie fossile de ses activités portuaires en incitant à la réalisation d'économies d'énergie, à la limitation de production de déchets et en mettant en œuvre ces objectifs dans ses investissements.

La maîtrise des impacts sur le cadre de vie :

Parallèlement une meilleure intégration des activités portuaires dans l'environnement urbain sera recherchée. Il s'agira dans un premier temps de mieux connaître et qualifier les impacts de l'activité sur la qualité du cadre de vie des habitants. Les thématiques concernées sont celles des nuisances sonores, des émissions de poussières, de la gestion des risques, du trafic routier, de l'insertion architecturale et paysagère… Ces démarches devront s'accompagner de participations et d'échanges avec les populations et les collectivités locales.