

Les infrastructures et les déplacements

Le Pays d'Auge est situé dans le périmètre de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Seine qui fixe les enjeux et les orientations stratégiques de l'État sur le territoire. Il rassemble les SCOT du Nord et du Sud Pays d'Auge qui ont vocation à intégrer et prendre en compte ces enjeux et orientations.

Le Pays d'Auge est, en terme de développement économique, d'activités touristiques, d'emploi et de déplacements domicile-travail, un territoire de contraste entre les réalités diverses des SCOT Nord et Sud Pays d'Auge.

Le Nord Pays d'Auge est caractérisé par les activités touristiques concentrées sur la frange littorale et les zones d'habitat de la bande rétro-littorale où vivent les actifs à revenus modestes ne pouvant se loger sur la côte, phénomène générateur d'un accroissement de la mobilité domicile-travail. Le Sud Pays d'Auge, territoire beaucoup plus rural, est structuré autour de Lisieux qui est son principal pôle d'attraction et rayonne sur les communautés de communes qui le jouxtent, relayé en cela par les pôles secondaires de Saint-Pierre-sur-Dives, Livarot, Orbec et Mézidon-Canon.

Le Pays d'Auge est aujourd'hui un territoire d'enjeux stratégiques : les réseaux de transport organisés autour de la liaison Nord-Façade Atlantique (de la Grande-Bretagne et Bénélux vers la péninsule ibérique), l'infrastructure portuaire de Honfleur (en accompagnement du développement économique lié à Port 2000 au Havre) et l'activité de l'aéroport de Deauville-Saint-Gatien, constituent un fort potentiel de développement économique.

LE NORD PAYS D'AUGE

La forte attractivité touristique du Nord Pays d'Auge et son dynamisme économique concentré sur la côte amènent une décomposition du territoire du Nord Pays d'Auge en deux parties :

- une bande littorale composée de deux sous-secteurs : **Cabourg-Trouville**, marqué par une très forte attractivité, déjà ancienne, notamment auprès des vacanciers et des ménages retraités et **Honfleur**, caractérisé par une attraction plus récente, surtout auprès des ménages de plus grande taille et d'actifs. Ce secteur attire de plus en plus de résidents permanents allant travailler à l'extérieur.
- une large bande rétro-littorale accueillant en partie les ménages qui ne peuvent se loger sur la côte à proximité de leur lieu d'emploi. Ainsi, on observe un fort découplage des lieux

de vie et de travail entre la bande littorale et l'arrière-pays, qui génère un accroissement de la mobilité et un nombre important de déplacements domicile-travail entre le Nord et le Sud du Pays d'Auge.

Les transports routiers

Le « tout voiture » est donc plus marqué dans l'arrière-pays, zone plus rurale. On observe également une attraction partagée sur l'ensemble du territoire des agglomérations lexovienne et caennaise, et dans une moindre proportion une attirance vers Le Havre qui se confirme à l'Est. À ce constat vient s'ajouter :

- une situation de déplacements très contrastée selon la saison avec en haute saison (été et week-end) une saturation des axes desservant Cabourg et Trouville-Deauville et des

INDICATEURS

▷ Fréquentation des axes principaux :

- A 13 (Caen-Paris) :
35 000 véhicules/jour dont
15 % de poids lourds
- A 29 (A 13-Honfleur) :
10 000 véhicules/jour dont
15 % de poids lourds
- RD 613 (ex RN 13)
de Caen à Lisieux :
27 000 véhicules/jour dont
13 % de poids lourds
- RN 177/RD 579
(Honfleur-Lisieux-Livarot) :
10 000 véhicules/jour dont
7 % de poids lourds

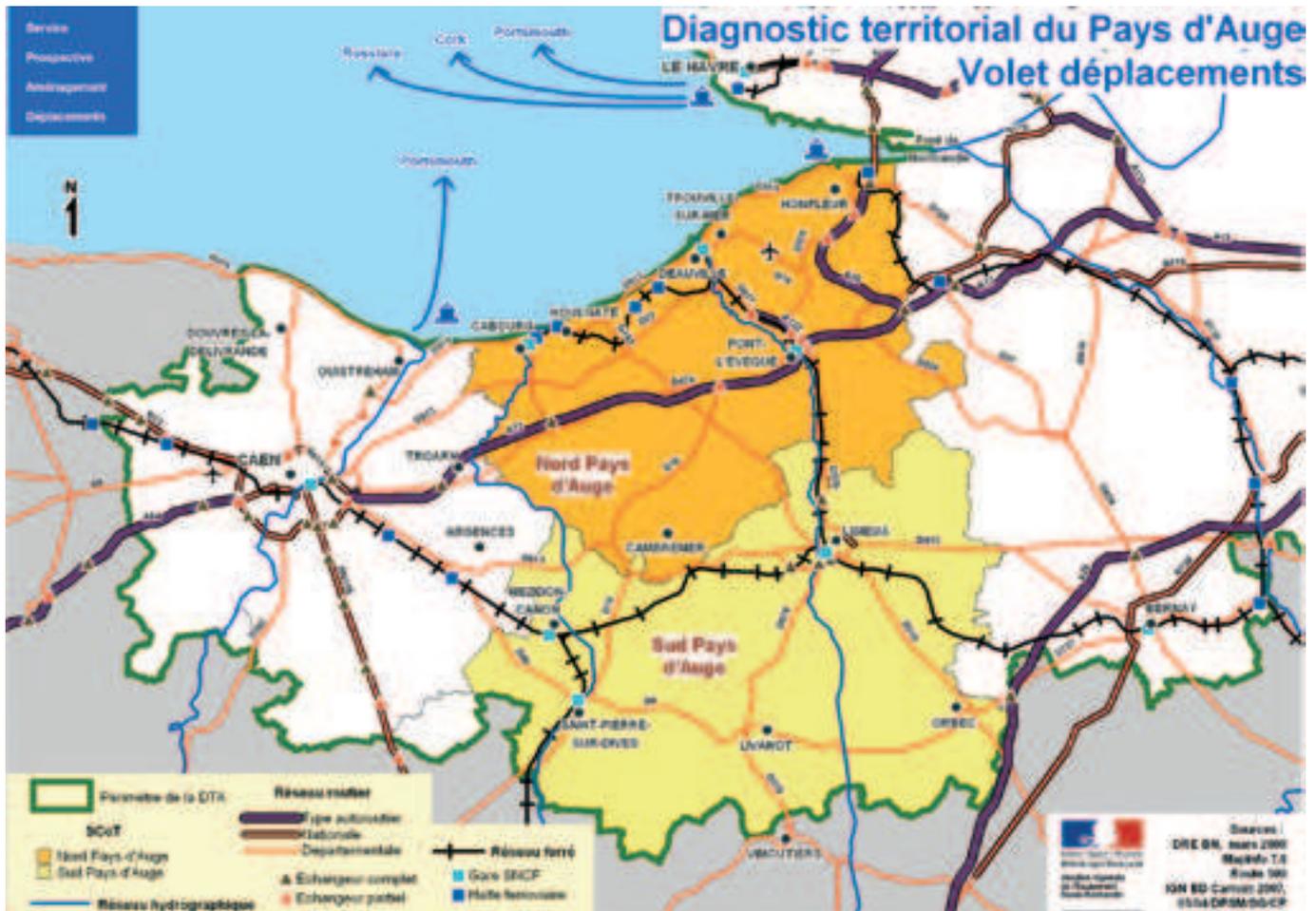
▷ 3 lignes de bus interurbains au départ ou à destination de Lisieux

▷ Deux axes ferroviaires principaux :

- Cherbourg-Caen-Lisieux-Paris, véritable colonne vertébrale de la région Basse-Normandie
- Dives-Cabourg-Trouville-Deauville-Lisieux où cohabitent, essentiellement, deux types de trafics complémentaires :
 - un trafic TER (Dives-Cabourg-Trouville-Deauville-Lisieux-Caen) fréquenté par les scolaires en semaine
 - un trafic Corail Intercités (Trouville-Deauville-Lisieux-Paris) qui se caractérise par une activité saisonnière et de villégiature

▷ Honfleur : seul port d'intérêt national de Basse-Normandie

▷ Deauville-Saint-Gatien : 2^e aéroport bas-normand pour les vols commerciaux avec un trafic en constante progression



axes côtiers (trafic multiplié par 2 ou par 3), accompagnée de congestionnements importants à l'entrée de Cabourg, Dives et Trouville-Deauville ;

- des problèmes de sécurité sur certains de ces axes qui cumulent flux touristique et flux domicile-travail ;
- une progression plus importante des mouvements domicile-travail que des mouvements touristiques et un faible taux des transports collectifs, qui ont une vocation essentiellement scolaire et touristique ;
- une progression du trafic routier annuel de 3 % sur les routes départementales et de 4 à 5 % sur les routes nationales et autoroutes qui sillonnent le Nord Pays d'Auge (Source : DDE du Calvados - SCOT Nord Pays d'Auge).

Le Nord Pays d'Auge est traversé par l'A13 à l'Ouest et l'A29 au Nord. L'A13 permet d'établir un lien vers Cherbourg via la RN13 et de rejoindre l'A84 (autoroute des Estuaires) qui offre un accès vers l'Ouest de la France. Elle relie également la Haute-Normandie (via le Pont de Normandie et l'A29) pour un accès vers le Nord de la France avec un trafic journalier moyen de 35 000 véhicules dont 15 % de poids lourds. Les flux autoroutiers ont augmenté de plus de 80 % sur l'A13 depuis 1995, année de la mise en service du Pont de Normandie et de l'A29, sur laquelle circulent en moyenne 10 000 véhicules/jour dont 15 % de poids-lourds. Ces chiffres montrent l'importance des axes autoroutiers dans la structuration du Nord Pays d'Auge.

Les bus interurbains (bus verts)

Le réseau interurbain du Calvados (bus verts) propose trois lignes régulières non scolaires radiales de/vers Lisieux plusieurs fois par jour :

- N° 50 : Pont-l'Évêque, Honfleur, Le Havre
- N° 53 : Livarot, Vimoutiers
- N° 56 : Orbec

Cette offre apparaît cohérente vis-à-vis des bassins de vie d'Orbec et Livarot mais aucune ligne régulière ne dessert Cambremer. De plus, il n'existe pas de correspondance entre les lignes 53 et 56 et les TER et trains grandes lignes s'arrêtant en gare de Lisieux.

Pour ce qui concerne le mode routier, il faut souligner que la mise en service du Pont de Normandie en 1995 et des infrastructures autoroutières associées ont transformé la situation stratégique du port de Honfleur et de l'aéroport de Deauville-Saint-Gatien...

Le port de Honfleur : une ouverture vers l'extérieur

D'une position autrefois enclavée sur la rive gauche de l'embouchure de la Seine, le port de Honfleur est aujourd'hui directement relié à un axe majeur entre la Basse-Normandie et la Haute-Normandie et, au-delà, à un axe autoroutier structurant pour les échanges entre la façade Ouest de la France et

le Nord de la France et de l'Europe. Il peut désormais étendre son influence au-delà de la Seine et vers le reste de la région Basse-Normandie.

Le site de Honfleur, géré par le Port autonome de Rouen et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Auge, assure avec ses activités portuaires et industrielles une fonction essentielle dans l'équilibre urbain et social de la ville. Cet équipement a vocation à se développer en complémentarité des grandes places portuaires normandes (dont le Havre dans le cadre de Port 2000) et peut jouer un rôle intéressant dans l'essor du transport maritime à courte distance.

À ce titre, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) a distingué des espaces réservés au développement économique industrialo-portuaire et logistique.

Le port traite en moyenne 600 000 tonnes de marchandises et se situe à la 3^e place des ports français du bois. Il est accessible à des navires de 25 000 tonnes par un chenal de 500 mètres de longueur se greffant sur l'embouchure de la Seine et protégé depuis 1995 par un sas-écluse. L'infrastructure portuaire de Honfleur est complétée, outre un appontement privé, par trois quais en Seine de 122 mètres de long permettant de recevoir des navires de 20 000 à 30 000 tonnes. Le trafic repose principalement sur les hydrocarbures, les argiles, les bois du Nord et exotiques. Plusieurs projets de développement du port, notamment la création d'une plateforme multimodale (maritime, fluviale, routière et ferroviaire), sont en cours d'étude.

Par ailleurs, le port de Honfleur accueille des escales de croisières. En 2006, 23 escales ont été réalisées totalisant 22 734 passagers. Ce secteur croisières est en constante progression et permet de faire découvrir à une clientèle internationale la destination Normandie.

L'aéroport de Deauville : une activité commerciale en progression constante

L'activité passagers commerciaux de l'aéroport de Deauville-Saint-Gatien ne cesse de croître depuis 2002. Cette augmentation est supérieure en valeur relative à celle des autres aéroports bas-normands (Caen-Carpiquet et Cherbourg-Maupertus). Cette tendance est particulièrement marquée en 2007 suite au développement des vols charters.

Transport aéroportuaire de voyageurs

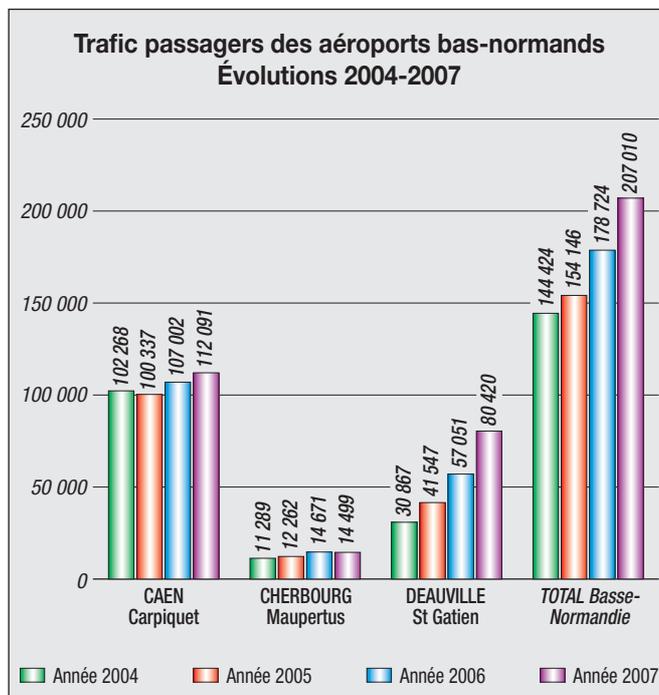
	Année 2004	Année 2005	Année 2006	Année 2007	Var. 06/07
CAEN - Carpiquet	102 268	100 337	107 002	112 091	4,76 %
CHERBOURG - Maupertus	11 289	12 262	14 671	14 499	- 1,17 %
DEAUVILLE - St Gatien	30 867	41 547	57 051	80 420	40,96 %
TOTAL Basse-Normandie	144 424	154 146	178 724	207 010	15,83 %

Source : CCI de Caen, Cherbourg et du Pays d'Auge

Les activités de l'aéroport prennent deux formes principales : commerciale et privée.

Au niveau commercial, les grands tours-opérateurs proposent des vols charters vacances au départ de l'aéroport de Deauville-Saint-Gatien (200 vols charters en moyenne chaque

année). Les destinations privilégiées sont les pays méditerranéens et de l'Europe de l'Est. Cette activité est en plein développement. L'aviation privée représente, quant à elle, une part très importante du trafic. L'aéroport accueille des entreprises en provenance du monde entier et travaille en synergie avec les équipements hôteliers de qualité et le Centre International de Congrès. De plus, Deauville-Saint-Gatien est le premier aéroport de France pour le transport de chevaux purs sangs destinés à la reproduction.



Source : CCI de Caen, Cherbourg et du Pays d'Auge

NB : Les passagers comptabilisés sont des passagers commerciaux, c'est à dire ceux pour le transport desquels le transporteur aérien reçoit une rémunération marchande (la définition n'inclut pas les passagers des vols privés, cours d'aviation et vols d'hélicoptères). Il est à noter que Deauville est spécialisé dans les vols privés (1 113 mouvements commerciaux en 2005 contre 22 605 mouvements non commerciaux).

Le transport ferroviaire

La ligne Deauville-Lisieux-Paris qui irrigue le Nord Pays d'Auge voit ses trafics Corail et TER augmenter chaque année. Quant à la ligne Deauville-Dives, le trafic TER, essentiellement saisonnier, est lui aussi en progression constante.

Pour ce qui concerne le fret, la ligne desservant le port de Honfleur voit passer un train par semaine entre Glos et Honfleur (stockage de granulats sur le port de Honfleur). L'entreprise exploitante envisage d'ici à 2 ans un train par jour mais cela nécessitera un examen technique de la voie afin de savoir si un tel rythme est possible sous deux ans.

LE SUD PAYS D'AUGE

Lisieux, pôle d'attraction du Sud Pays d'Auge

Sur le Sud Pays d'Auge, le pôle d'attraction principal est sans conteste le bassin de vie de Lisieux autour duquel sont structurés les différents modes de déplacements. Le mode routier est prédominant et très développé. Les différents réseaux s'inter-connectent pour assurer une desserte locale des principales villes du Pays d'Auge.

Des échangeurs autoroutiers permettent aussi un accès rapide sur des axes Ouest/Est (A13) et Nord/Sud (A28 et future A88 - dont la mise en service complète est prévue à l'horizon 2010). L'A28 permet le grand contournement autoroutier de l'Île-de-France par l'Ouest sur les trajets Europe du Nord-Sud de la France et péninsule ibérique. C'est un des axes de desserte des ports du Havre et de Rouen. La présence d'un échangeur au niveau d'Orbec offre une connexion au réseau autoroutier. Un deuxième échangeur se situe dans l'Eure à proximité du Sud Pays d'Auge, relié à Lisieux par la RN13 Est. La future A88 (RN158) est l'un des axes irriguant l'hinterland du port de Caen vers le sud de la Normandie et la région Centre.

Le réseau départemental complète la desserte routière du territoire du Sud Pays d'Auge, là encore sur deux axes, Ouest/Est et Nord/Sud.

Dans le sens Ouest/Est, la D613 (ex. RN13) relie Caen à Évreux en passant par Lisieux. Le trafic journalier moyen de la D613 s'élève à 27 000 véhicules/jour, dont 13 % de poids lourds.

Enfin, un axe Nord/Sud (N177 inter-connectée à la D579 au niveau de Pont-l'Évêque) traverse le Pays d'Auge de Honfleur vers Livarot en passant par Lisieux avec un trafic d'environ 10 000 véhicules/jour dont 7 % de poids lourds.

Le transport ferroviaire

L'offre ferroviaire se concentre sur plusieurs axes qui répondent à différents types de demandes locales ou franciliennes :

- Cherbourg/Caen/Lisieux/Paris-Saint-Lazare, axe régional bas-normand d'importance conséquente, qui dessert relativement bien Lisieux ;
- Trouville-Deauville/Pont-l'Évêque/Lisieux/Paris qui permet de répondre à une demande de déplacements émanant des franciliens (vers Trouville et Deauville) et des actifs allant travailler à Trouville-Deauville, Pont-l'Évêque et Lisieux ;
- Trouville-Deauville/Cabourg-Dives qui touche essentiellement les touristes.

La desserte ferroviaire de Lisieux est relativement dense sur l'axe Ouest/Est Cherbourg/Paris-Saint-Lazare. En revanche, le trafic TER doit encore être développé sur un axe Nord/Sud pour assurer une desserte de Lisieux vers la côte du Nord Pays d'Auge mais aussi pour favoriser l'essor des déplacements domicile-travail entre les villes principales du territoire du Pays d'Auge (Mézidon-Canon, Saint-Pierre-sur-Dives...).

En matière de fret, la gare de Mézidon-Canon est embranchée en direction de l'Orne, du Mans et de Tours.