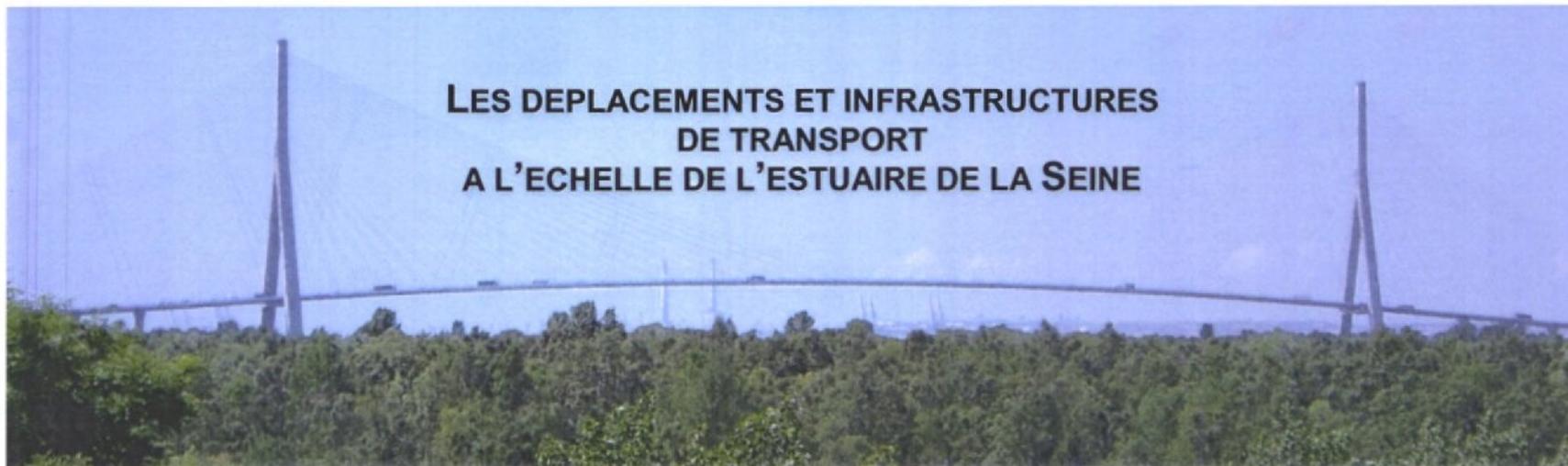


# Estuaire de la Seine



**LES DEPLACEMENTS ET INFRASTRUCTURES  
DE TRANSPORT  
A L'ECHELLE DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE**

## **SYNTHESE DES ATELIERS TRANSPORTS**

**ETUDE 1324-2009**



Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine  
Association Loi 1901 - Siège social : Hôtel de Ville  
136 rue Victor Hugo - BP 1113 - 76063 LE HAVRE cedex  
Tél. : 02 35 42 17 88 - Fax : 02 35 21 51 57  
Email : [aurh@aurh.asso.fr](mailto:aurh@aurh.asso.fr)

INF  
349

# Estuaire de la Seine



Monsieur Patrice ROUX-CAILLEBOT  
Direction Régionale de l'Équipement de Basse  
Normandie  
10 boulevard Général Vanier  
14000 CAEN

N/REFS : 19975-TR-VL

OBJET : Synthèse des ateliers transports

LE HAVRE, le 7 avril 2009

Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver, sous ce pli, le document de synthèse des 4 ateliers « Transport » organisés en 2008 par l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine.

L'objectif est de présenter les infrastructures de transport à l'échelle de l'Estuaire de la Seine et d'identifier avec les partenaires, les principaux enjeux à moyen et long terme.

Ce document devra permettre d'accompagner le portage politique des projets d'aménagement et de déplacement du territoire de l'Estuaire pour les années à venir.

Je reste à votre disposition pour tout complément d'information concernant ce document.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Thomas ROUSSEAU  
Chargé d'études

P.J. : Etude 1324 « Synthèse des ateliers Transports »

## **PREAMBULE**

**Ce document de travail s'inscrit dans le cadre du Comité des Elus de l'Estuaire.**

**L'objectif est de présenter les infrastructures de transport à l'échelle de l'Estuaire de la Seine et d'identifier avec les partenaires présents, les principaux enjeux à moyen et long terme.**

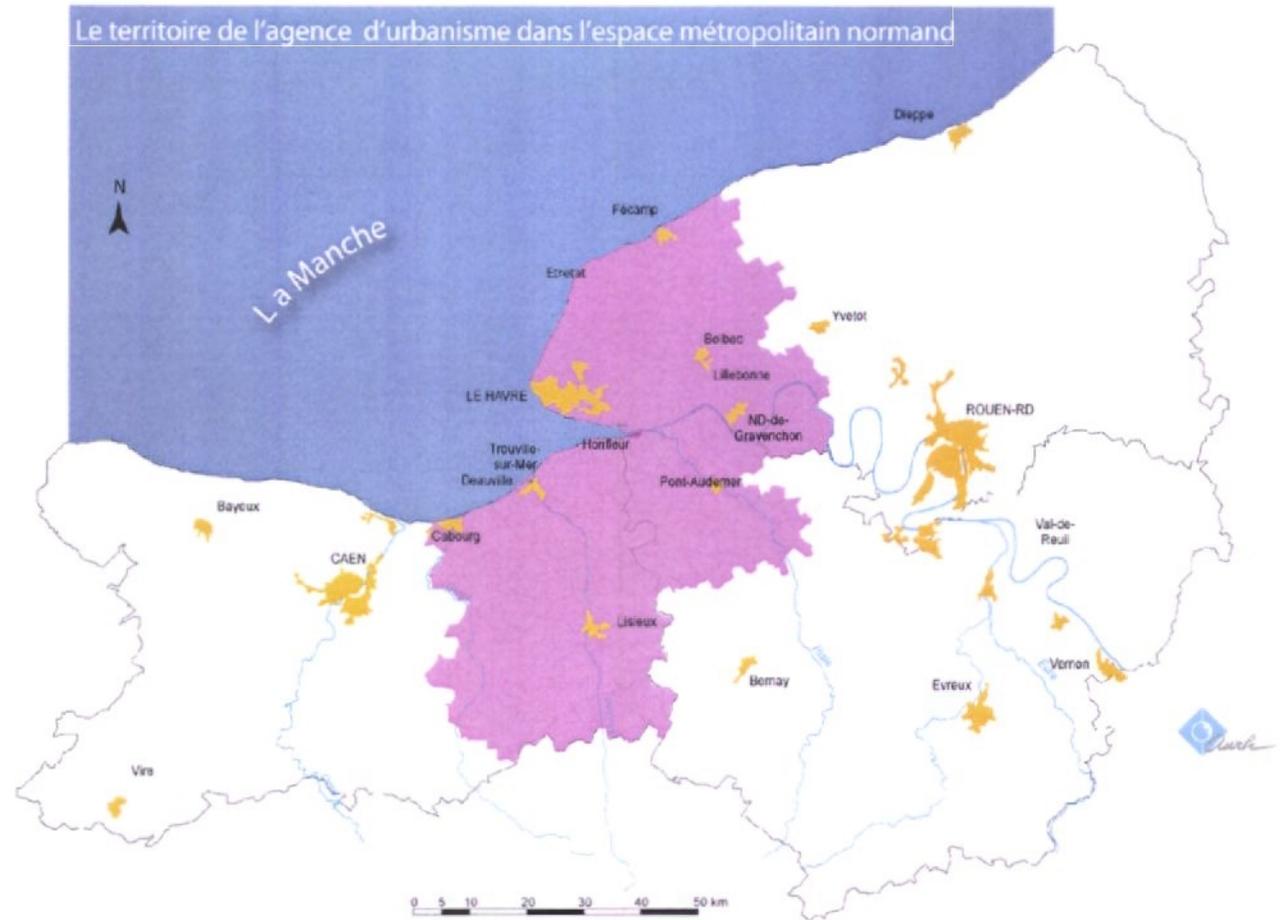
**Ce document permet d'accompagner le portage politique des projets d'aménagement et de déplacement du territoire de l'Estuaire pour les années à venir.**

# Estuaire de la Seine

Regroupant cinq Pays haut et bas-normand, l'Estuaire de la Seine constitue un territoire de plus de 600 000 habitants répartis sur deux régions et trois départements. Ce **morcellement** du territoire **participe à la multiplicité** des autorités gestionnaires des transports qui se caractérise par une diversité des modes de déplacements.

Depuis les années quatre-vingt-dix, la **dissociation croissante des lieux de vie** (habitats, travail, études, services, loisirs) liée à la progression de la motorisation des ménages a favorisé l'augmentation des déplacements. **L'automobile** reste de loin, **le moyen de transport le plus utilisé** et assure, pour la plus grande part, la mobilité exigée par les conditions sociales et économiques du territoire.

**Ces problématiques** liées aux **déplacements** jouent un **rôle majeur** dans l'Estuaire, par la multiplicité des échanges et des déplacements liés aux **flux pendulaires**, aux **déplacements touristiques** comme aux **trafics de transit** qui sont étroitement liées à l'importance du **port international** et du **trafic de fret** avec son hinterland.



© IGN - Paris - 2000 \* GeoFLA © INSEE - AURH-TR-2008  
Source SNCF 2007  
Source CODAH 2006 (pour Graville, Harfleur Halls, Jacques Aécrod, Monville, Epouville et Rolleville)  
L'agglomération menée sur 2 jours de suite chaque semaine en 2006

La multiplicité des infrastructures de transport du territoire de l'Estuaire est un atout indéniable pour offrir une alternative à la voiture individuelle. Néanmoins, de nombreuses améliorations restent à apporter pour créer des synergies et rendre les moyens de transport en commun ou modes doux plus attractifs. Quels sont les enjeux pour ce territoire

en terme d'infrastructures de transport, d'organisation ? Comment permettre les synergies ? Quels peuvent être les projets pour améliorer l'intermodalité, l'efficacité de l'offre de transport et s'inscrire dans les objectifs de développement durable ?

# Estuaire de la Seine

## DEMARCHE

A la demande des élus, l'AURH, a proposé une **série de réunions** thématiques liées aux **infrastructures de transports**.

**Le but** de ces rencontres était **l'échange** entre les acteurs techniques concernés du territoire, **la mutualisation** des réflexions en cours et la constitution d'une **vision partagée** de cette problématique.

Ces rencontres et les débats engagés ont permis d'élaborer ce document de **synthèse**.

Celui-ci **s'articule** autour du **diagnostic** des infrastructures de transports, projets, **problématiques** et **enjeux** à l'échelle estuarienne.

## QUATRE REUNIONS ONT EU LIEU

- La première, le 24 avril 2008 a été consacrée au **partage de connaissances** sur les études déjà réalisées ou en cours par les différents acteurs.
- La seconde, le 24 juin 2008, a permis d'aborder le thème des **infrastructures de transports ferroviaires** à l'échelle de la métropole normande et de l'Estuaire de la Seine.
- La troisième s'est tenue le 25 septembre 2008 et a porté sur les **infrastructures routières et autoroutières** de l'Estuaire en lien avec les territoires voisins.
- La dernière réunion le 6 novembre 2008, a concerné **l'intermodalité et les transports doux** dans l'Estuaire de la Seine.



# Estuaire de la Seine

# Estuaire de la Seine

## PRINCIPAUX PARTENAIRES AYANT PARTICIPES AUX DIFFERENTS ATELIERS TRANSPORTS

CODAH (Communauté d'agglomération Havraise)  
Communauté de Commune de Saint-Romain-de-Colbosc  
Communauté de Communes de Lisieux Pays d'Auge  
Communauté de Communes de Fécamp  
Communauté de Communes de Pont-Audemer  
Ville du Havre  
Ville de Saint-Romain de Colbosc  
Ville de Fécamp  
Syndicat Mixte du Pays des Hautes Falaises  
Pays Risle Estuaire

DDE Subdivision Le Havre  
DDE du Calvados  
DDE de l'Eure PAE - CCI du Pays d'Auge Expansion  
DDE Pôle d'Aménagement Territorial Sud Pays d'Auge  
DDE Pôle d'Aménagement Territorial Nord Pays d'Auge

Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre  
Grand Port Maritime de Rouen  
Grand Port Maritime du Havre

Direction Régionale de l'Équipement de Haute-Normandie  
Direction Régionale de l'Équipement de Basse-Normandie

Conseil Régional de Haute-Normandie Service transports  
Conseil Régional de Basse-Normandie  
Conseil Général de Seine Maritime  
Conseil Général de l'Eure  
Conseil Général du Calvados

Société Autoroute Paris Normandie (SAPN)  
Autoroute de Liaison Seine-Sarthe (ALIS)  
Direction Régionale Réseau Ferré de France (RFF)  
Direction Régionale de la SNCF de Normandie  
Voies Navigables de France

Maison du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande  
CRT Normandie (Comité Régional du Tourisme)  
CDT 76 (Comité départemental du tourisme)  
Office de Tourisme du Pays Caux Vallée de Seine

# Estuaire de la Seine

# Estuaire de la Seine

## LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

### Un réseau routier performant à conforter

Structuration du réseau autoroutier de l'Estuaire .....	p10
Des axes structurants desservant les principaux pôles urbains.....	p12
Un réseau secondaire maillé en étoile autour des principaux pôles urbains.....	p12
Les franchissements de la Seine : trait d'union de l'Estuaire .....	p13
Quelques éléments sur les flux pendulaires.....	p13
Comptage de trafics routiers : difficultés d'harmonisation.....	p14
Les enjeux multi-scalaires des transports routiers et autoroutiers .....	p16

### Contraintes et opportunités du mode ferroviaire pour structurer et développer les territoires

Quelques rappels historiques de construction du réseau normand .....	p27
Le réseau ferré actuel ; une structuration biparti Est-Ouest.....	p28
Dessertes SNCF et cadencement : accompagner les hausses des trafics voyageurs ..	p33
L'Estuaire de la Seine « s'éloigne » de Paris ; la géographie des distances- temps.....	p36
Une modernisation du matériel ferroviaire en marche .....	p37
Les gares : un rôle structurant d'aménagement du territoire.....	p38
Modernisation et aménagement de l'axe Paris/Rouen/Le Havre .....	p39
Quelle structuration du réseau ferroviaire sur la Pointe de Caux ? .....	p41
Une intégration au réseau TGV...renforcée mi 2009 .....	p43
La desserte fret du Grand Port Maritime du Havre .....	p45
Le troisième franchissement de la Seine .....	p49
Les enjeux de desserte ferroviaire de l'Estuaire de la Seine .....	p52

### L'Intermodalité, synergie des transports en commun pour le développement durable et le cadre de vie

Une intermodalité inégale et inachevée dans l'Estuaire de la Seine .....	p56
Un réseau de bus interurbains à renforcer .....	p58
Les transports urbains de l'Estuaire .....	p62
Le transport fluvial et maritime .....	p64
Les modes doux .....	p65
Les enjeux de l'intermodalité .....	p66



# Estuaire de la Seine

## I. UN RESEAU ROUTIER PERFORMANT A CONFORTER

# Estuaire de la Seine

# Estuaire de la Seine

## STRUCTURATION DU RESEAU AUTOROUTIER DE L'ESTUAIRE

Le réseau routier et autoroutier s'est développé sur un axe Est-Ouest le long de la Seine, entre Paris, l'Agglomération Rouennaise, Lisieux et Caen sur la rive gauche de la Seine. C'est l'ouverture du Pont de Tancarville en 1959 qui a permis à la rive droite de la Seine et au Havre d'être reliés au réseau autoroutier français.

Les relations routières Nord-Sud ont été améliorées en 1977 par l'ouverture du Pont de Bretonne. C'est cependant l'ouverture du Pont de Normandie en 1995 qui a permis de fédérer un peu plus le territoire estuarien mais aussi de rapprocher Le Havre et Caen.

Le Bac de Quillebeuf-sur-Seine constitue le quatrième franchissement sur la Seine.

L'ouverture de l'autoroute A29 (Autoroute des Estuaires) du Havre vers Amiens et le Benelux a permis de compenser la domination des axes Est-Ouest au profit de l'autoroute des Estuaires qui longe la côte de la façade Manche - Atlantique.



Cet axe permet d'irriguer l'hinterland du port du Havre, le plus important port de conteneurs de France avec 2,64 millions d'EVP manutentionnés en 2007, soit 60% du trafic français de conteneurs.

L'A29, autoroute concédée à la Société des Autoroutes Paris – Normandie (SAPN), ne participe cependant pas pleinement aux déplacements de proximité, puisque les tarifs (voir annexes) peuvent être dissuasifs. Les points de congestions, pénalisant l'accessibilité dans un contexte où le trafic automobile augmente, persistent.

OCCUPATION DU SOL ET INFRASTRUCTURES



Ainsi, sur les relations pendulaires de l'agglomération Havraise, des axes importants comme la D6015 (Le Havre-Saint Romain de Colbosc-Yvetot) et la D925 (Le Havre-Goderville) mais également une multitude d'axes secondaires voient passer une circulation qui continue d'engendrer une certaine dangerosité, notamment dans la traversée de villages.

# Estuaire de la Seine

Sur la rive gauche, l'autoroute A13 (Paris-Caen) est historiquement l'une des premières autoroutes françaises. Elle est actuellement gérée par la SAPN. Cet axe est majeur pour la desserte de la Normandie au départ de Paris et pour les liaisons interurbaines entre les métropoles normandes : Caen-Rouen ; Caen-Le Havre et Le Havre-Rouen Sud. C'est sur l'A13, à la hauteur de Bourg Achard, que vient se greffer l'A28. Depuis octobre 2005, cet axe permet d'ouvrir l'Estuaire de la Seine vers le Sud (Alençon/Tours) au départ de l'agglomération Rouennaise.

L'A28 dessert notamment le Sud Est de l'Estuaire avec un échangeur dans le Pays Risle Estuaire et permet également au Pays d'Auge de bénéficier d'un accès à l'échangeur de Bernay. L'autoroute est concédée et exploitée par Alis (Autoroute de Liaison Seine-Sarthe) dont le concessionnaire regroupe notamment Bouygues TP et la SANEF. Cette autoroute relie l'agglomération Rouennaise à Alençon. Il s'agit de la première portion d'autoroute française ouverte à un appel d'offre européen. Il a fait suite à l'abandon, en 1998 du projet proposé par la SAPN qui avait acquis, à l'origine, la concession en 1995.

Notons que l'A131 permet de faire le lien entre l'A29 et l'A13 par le Pont de Tancarville en ayant une liaison directe Le Havre/Rouen. Actuellement, seul Lisieux ne dispose pas d'une desserte autoroutière ; un maillon manquant entre l'A13 à Beuzeville et l'A28 permettrait d'y remédier.

Le Gouvernement a annoncé début décembre 2008 la relance du projet de l'A150 entre Ecalles-Alix et Barentin qui permettrait de boucler la liaison Le Havre-Yvetot-Rouen Nord. La SAPN semble être le favori pour remporter l'appel d'offre.

Les déplacements à l'échelle de l'Estuaire de la Seine sont contraints par les nombreux péages



# Estuaire de la Seine

## DES AXES STRUCTURANTS DESSERVANT LES PRINCIPAUX POLES URBAINS

Au réseau autoroutier s'ajoutent des axes structurants qui desservent les principaux pôles urbains et permettent de les relier entre eux.

Ainsi, la RD925 (Le Havre/Fécamp) joue un rôle structurant sur la pointe de Caux pour la desserte de Fécamp tout en se callant sur les flux pendulaires de la zone d'emploi du Havre. La RD926 permet également de relier le Pays des Hautes Falaises au réseau autoroutier (A29) et à Yvetot. Son prolongement par le pont de Brotonne permet de se brancher sur l'A13 et l'A28 au niveau de Bourg Achard.

Le Pays d'Auge est traversé par deux axes majeurs : un axe Nord-Sud, (Lisieux/Deauville-Trouville) ainsi qu'un second Est-Ouest, la D613 Caen/Lisieux/Evreux.

## UN RESEAU SECONDAIRE MAILLE EN ETOILE AUTOUR DES PRINCIPAUX POLES URBAINS

Dans son ensemble, l'Estuaire de la Seine bénéficie d'un bon réseau secondaire. Qu'il soit dense au niveau des principales villes (Le Havre, Lisieux, Pont-Audemer, Fécamp) ou plus lâche au niveau de pôles moins peuplés (Pont-l'Evêque, Goderville, Lieurey, Fauville-en-Caux), ce réseau routier est constamment maillé en étoile, relie ainsi efficacement les pôles urbains et dessert les zones plus rurales.

## LES FRANCHISSEMENTS DE LA SEINE : TRAIT D'UNION DE L'ESTUAIRE

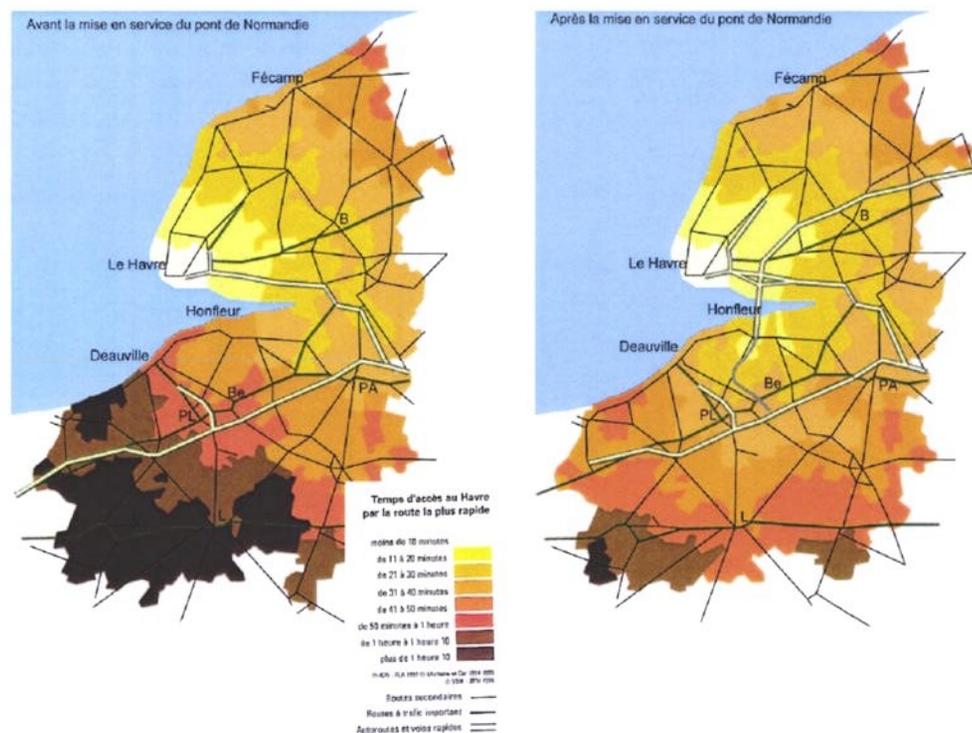
La Seine constitue une barrière naturelle forte, les franchissements tels que le Pont de Normandie, le Pont de Tancarville le Bac de Quillebeuf et le pont de Brotonne sont des infrastructures essentielles pour la cohésion du réseau viaire de l'Estuaire.

Deux des quatre franchissements sont gratuits et gérés par le Conseil Général de la Seine Maritime.

✚ Le Pont de Brotonne est gratuit depuis septembre 2005. Il permet de désenclaver le Pays de Caux et d'assurer notamment la liaison entre Yvetot et l'autoroute A13 en traversant la forêt de Brotonne, d'où son nom.

✚ Le Bac de Quillebeuf-sur-Seine permet de rejoindre les villes de Notre-Dame-de-Gravenchon et Lillebonne depuis le Pays Risle-Estuaire. Le bac fonctionne 7 jours sur 7 et est gratuit.

(Voir horaires en annexes).



Source : Atlas de l'estuaire de la Seine 1996

# Estuaire de la Seine

Les deux franchissements payants sont le Pont de Tancarville ouvert en 1956, et le Pont de Normandie, ouvert en 1995. Ces deux ouvrages emblématiques de l'Estuaire de la Seine sont administrés par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre (CCIH). En 18 ans d'activité, le Pont de Normandie a rattrapé, et légèrement dépassé, le Pont de Tancarville en terme de trafic. Le trafic annuel de chaque pont est supérieur à 6 000 000 véhicules (*pour 2008 : Pont de Normandie 6 141 173 véhicules, Pont de Tancarville 6 138 013 véhicules*) Le trafic du Pont de Normandie a cru en moyenne de 10% par an depuis son ouverture. (Source CCIH)

Les prévisions d'augmentation à l'horizon 2020 sont supérieures à 35% pour le pont de Normandie et supérieures à 20% pour le pont de Tancarville.

(Selon le cabinet Isis en 2020 pont de Normandie de +35 à 45% ; Pont de Tancarville de +20 à 30%).

La carte isochrone montre la baisse des distances temps avec l'ouverture du Pont de Normandie en 1995, entre Le Havre et Lisieux et Le Havre et la Côte Fleurie.

## QUELQUES ELEMENTS SUR LES FLUX PENDULAIRES

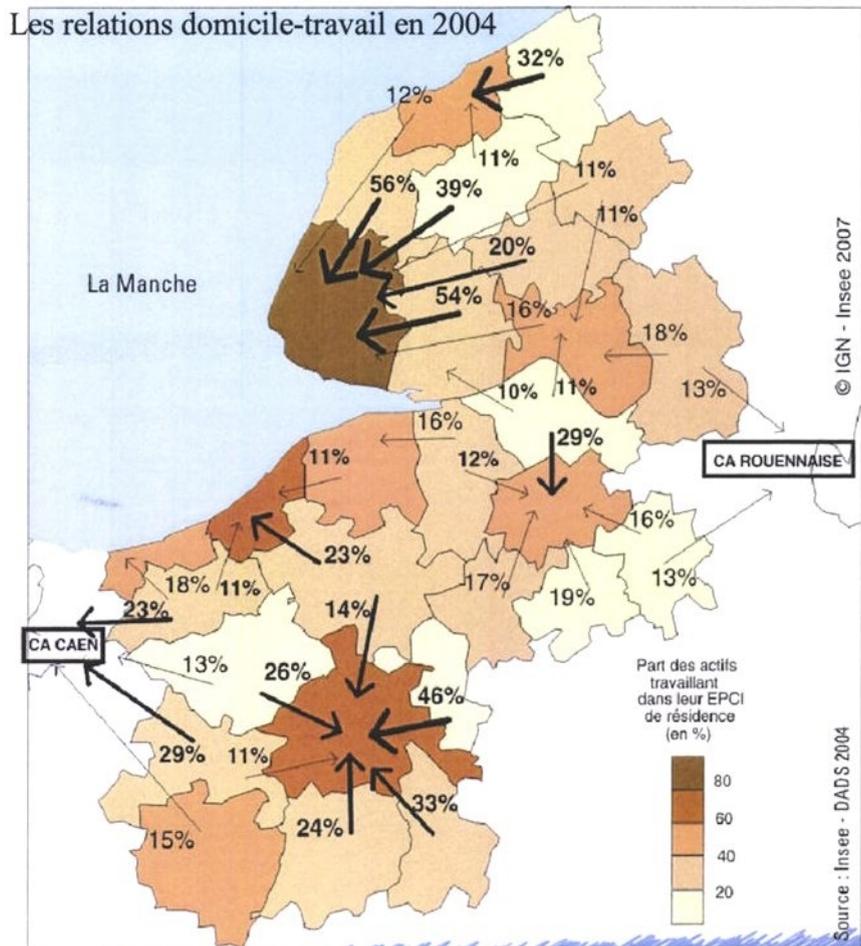
Les relations domicile-travail (flux pendulaires) les plus importantes dans l'Estuaire de la Seine se font entre le Havre et sa seconde couronne périurbaine. Ainsi 56% des actifs de la Communauté de Communes de Criquetot et 54% de la Communauté de Communes de Saint-Romain de Colbosc vont travailler dans la CODAH (chiffres 2004) (cette proportion reste élevée pour la Communauté de Communes de Goderville 39%). Les flux de navetteurs importants ont une répercussion directe sur les axes de circulation aux périodes de pointes.

Cette carte montre également que les relations domicile travail sont étroites entre Lisieux et les Communauté de Communes voisines

notamment la Communauté de Communes des Portes du Pays d'Auge dont 46% des actifs vont travailler sur la Communauté de Communes de Lisieux Pays d'Auge.

De la même manière, la Communauté de Communes de Pont-Audemer est très liée aux territoires voisins pour ses relations pendulaires qui sont importantes, notamment avec la Communauté de Communes de Quillebeuf-sur-Seine. Les navetteurs sont également nombreux à aller travailler de la Communauté de Communes de Valmont vers celle de Fécamp, ainsi que de la Communauté de Communes de Blangy Pont-l'Evêque vers celle de Cœur Côte-Fleurie (*Deauville-Trouville*).

Les relations domicile-travail en 2004



# Estuaire de la Seine

## COMPTAGE DE TRAFICS ROUTIERS : DIFFICULTES D'HARMONISATION

L'analyse des évolutions de trafics routiers entre différents secteurs s'avère difficile dans l'Estuaire. La multiplicité des organismes en charge du comptage des trafics routiers (CCI du Havre, Cellules Départementales d'Exploitation et de Sécurité CDES, Sociétés privées gestionnaires...) ne facilite pas la comparaison des données. En effet, le comptage des trafics routiers n'est pas entrepris pour l'ensemble du réseau et la méthodologie de comptage utilisée n'est pas identique pour

Certains points sont néanmoins à souligner :

- Les autoroutes, qui contribuent principalement à la circulation dans l'Estuaire, ont chacune des trafics supérieurs à 10 000 véhicules/jours.
- La D6015 est un axe structurant pour le Pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire. Il supporte un trafic de l'ordre de 10 à 15 000 véhicules/jour avec des accroissements significatifs entre Gainneville et Le Havre, et à proximité d'Yvetot et de Saint-Romain de Colbosc.
- A29 et D6015 sont deux axes structurants pour le développement de l'Est de la Pointe de Caux, qui sont désormais équivalents en terme de trafics. La progression du trafic de l'A29 est cependant plus prononcée que pour la 6015, ce qui s'explique par une montée en puissance de l'autoroute.
- La desserte du Nord de la Pointe de Caux jusqu'à Fécamp s'effectue principalement par la D925 avec des trafics proches de 15 000 véhicules/jour. Cet axe est marqué par une progression importante supérieure à 20%, soit une augmentation de plus de 2 500 véhicules/jour de son trafic entre 2001 et 2005. Cette augmentation de trafic s'explique par la mise à 2 fois 2 voies partielles. De plus, l'ouverture du contournement de Goderville et l'évitement du centre-ville ont permis une amélioration de la desserte Le Havre-Fécamp.
- Dans le même secteur géographique, on peut aussi remarquer une baisse des trafics des routes voisines et transversales du Havre jusqu'à Fécamp, ce qui laisse présumer un report des trafics vers la D925 en raison de sa position médiane et de l'amélioration de cette voie.



Trafics journaliers sur le Pays des Hautes-Falaises

tous les organismes.

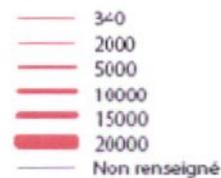
# Estuaire de la Seine

- Sur la rive gauche de l'Estuaire, les évolutions semblent plus marquées. Néanmoins, il faut noter que les baisses observées sur les routes de la Côte Fleurie doivent être nuancées par le caractère touristique du secteur qui induit de fortes variations de trafic.
- L'autoroute A13 et les axes principaux (D579 et D613) supportent des trafics de l'ordre de 10 000 à 13 000 véhicules/jour. Hormis ces axes, le maillage du territoire par les routes départementales ne supporte que des flux de taille moyenne entre 2 000 et 5 000 véhicules/jour.



## TRAFIC ROUTIER DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE

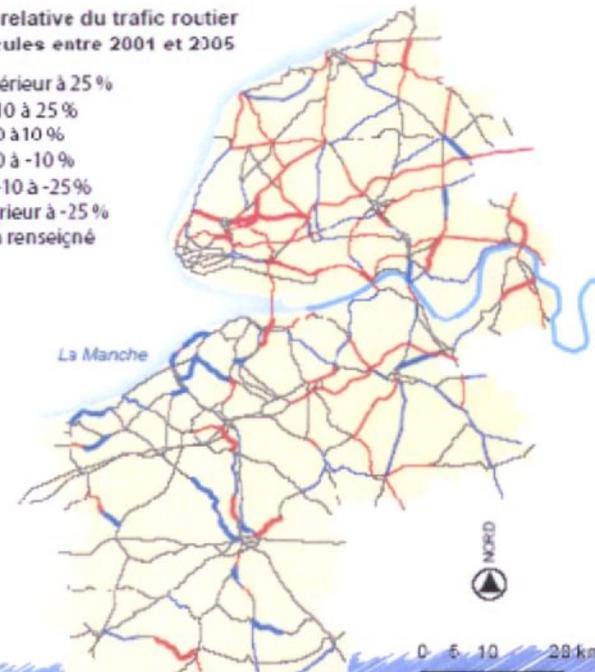
Trafic routier tous véhicules  
en Moyenne Journalière Annuelle  
pour les années 2004 et 2005



IGN - Paris - 2003 © BD-Carto © DDE76 DDE27 DDE14 © CG16 CG27 CG14 © SAPN © AURH 2005

## TRAFIC ROUTIER DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Evolution relative du trafic routier  
tous véhicules entre 2001 et 2005



IGN - Paris - 2003 © BD-Carto © DDE76 DDE27 DDE14 © CG16 CG27 CG14 © SAPN © AURH 2005

# Estuaire de la Seine

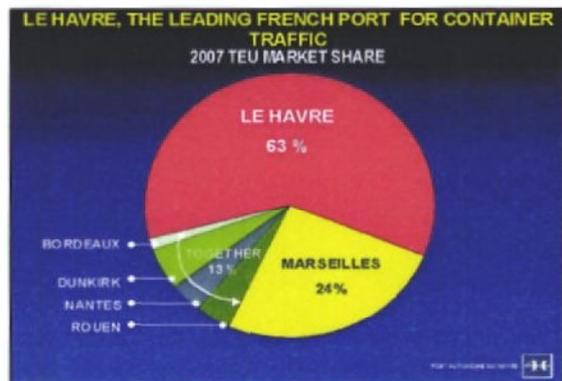
## LES ENJEUX MULTI-SCALAIRES DES TRANSPORTS ROUTIERS ET AUTOROUTIERS

En une vingtaine d'années le réseau routier et autoroutier estuarien s'est densifié et maillé, permettant une ouverture sur les territoires voisins et une meilleure intégration aux réseaux Européens. L'ouverture du Pont de Normandie a permis de fédérer les deux rives de l'Estuaire et de rapprocher les territoires. Le développement économique et l'attractivité de l'espace estuarien nécessitent néanmoins de conforter les infrastructures de transport routières pour répondre également aux enjeux de sécurisation et fluidité des flux.

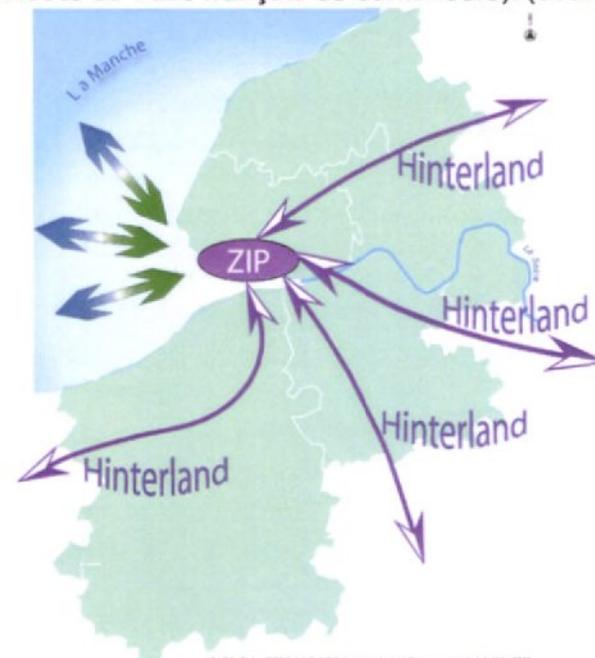
Nous pouvons distinguer plusieurs enjeux à différents niveaux :

- ✚ Renforcer la métropole normande en complétant le réseau routier de l'Estuaire et au-delà
- ✚ Renforcer l'accessibilité de la Normandie et son intégration en France et en Europe.
- ✚ Dynamiser l'Hinterland du Port du Havre face aux Ports nord européens

Le Havre comme métropole maritime internationale se doit de « muscler » son Hinterland face aux ports Nord européens.



Le port du Havre est aujourd'hui le 1er port de France de trafic de conteneurs et 5<sup>ème</sup> port d'Europe en tonnage global qui génère un trafic poids lourds important. En 2007 plus de 6 600 navires ont transité par le Port du Havre et plus de 2,60 millions d'EVP ont été manutentionnées en 2007, (soit plus de 60% du trafic français de conteneurs). (source PAH).



Les principales destinations des marchandises arrivées au port du Havre sont pour 45% l'Ile-de-France, 20% la Haute-Normandie et 20% les autres régions françaises, 10 % pour des destinations inférieures à 50 kilomètres, 5 % pour le « brouettage portuaire », assuré par la manutention dock.

# Estuaire de la Seine

Cette répartition des destinations de marchandises montre l'importance de l'axe Séquanien pour les infrastructures de transport en lien avec l'Île de France et la Haute Normandie. Malgré le développement du fret ferroviaire, le nombre de conteneurs traité par camions va également croître. Cependant, cette répartition ne prend pas en compte la redistribution des marchandises depuis Paris, qui se fait avec l'arc atlantique (Aquitaine, Poitou, Bretagne, Pays de la Loire). Se pose la question des relations directes entre Le Grand Port Maritime du Havre et les régions de l'arc atlantique sans passer par l'axe séquanien.

**Avec 22,5% d'augmentation EVP traités entre 2004 et 2007, quelle sera la répercussion sur les axes routiers de l'Estuaire ?**

Ce trafic est amené à s'accroître dans les 10 prochaines années, notamment avec le développement de Port 2000 vers Port 2020.

**Jusqu'à quel niveau le territoire de la Pointe de Caux et de l'Estuaire est-il en mesure de supporter un trafic routier plus important ?**

- ✚ Renforcer les communications du territoire avec les territoires voisins et améliorer les circulations au sein même de l'Estuaire de la Seine
- ✚ Il s'agit d'améliorer les liaisons avec les territoires voisins.
- ✚ La liaison Le Havre/Goderville/Fécamp/Saint-Valéry-en-Caux avec le contournement de Fécamp, l'aménagement de la D925.
- ✚ L'amélioration des relations entre la Pointe de Caux (Fécamp, Goderville, Yvetot notamment) et Bourg-Achard (échangeurs A13/ A28) par le Pont de qui Brotonne qui permettrait d'ouvrir l'Estuaire de la Seine au Val de Loire et sur l'arc atlantique.

Notons également la liaison entre Yvetot et Barentin, l'A150 qui permettrait de compléter la liaison Le Havre/Rouen Nord.

Également à noter : les relations entre Lisieux et Bernay et une liaison structurante entre l'A29 et l'A28 en desservant Lisieux (qui a l'avantage d'ouvrir directement l'arrière-pensée du port sur l'A28 sans passer par Bourg-Achard).



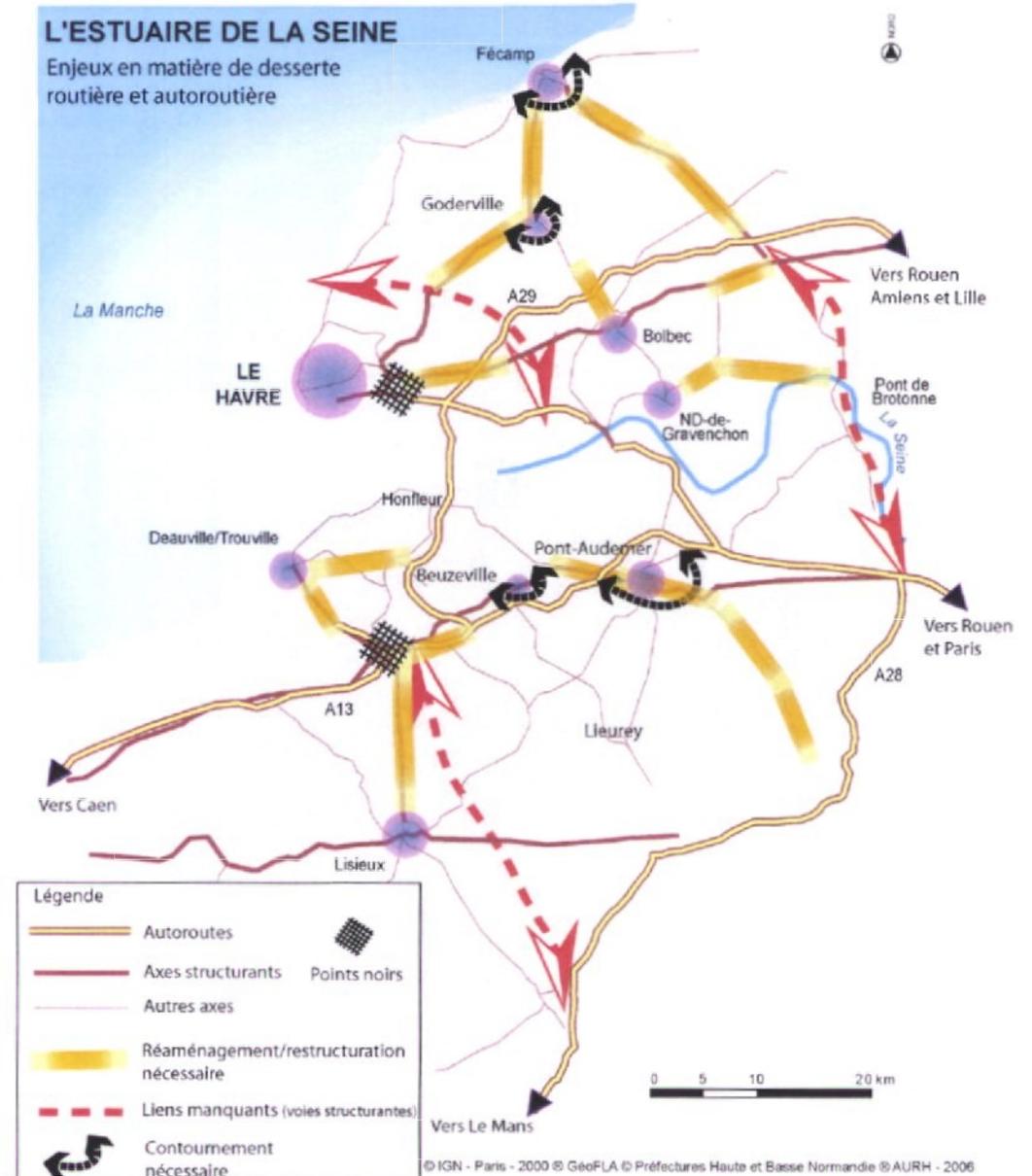
L'estuaire de la Seine et les axes autoroutiers (Google maps France 2009)

# Estuaire de la Seine

Cette carte présente les enjeux locaux en matière de desserte routière :

En orange : les axes à restructurer, les voiries inadaptées à la hausse des trafics, les axes à renforcer.

En rouge : les liens structurants manquants (grand contournement Nord du Havre), desserte de Lisieux (jonction A29-A28), ainsi que les liens entre A29-pont de Brotonne-A13/A28.

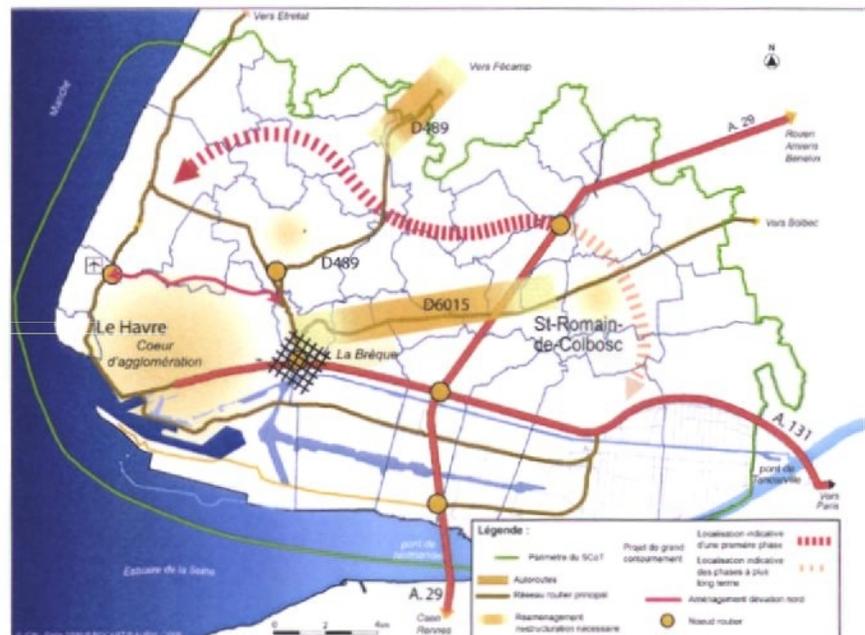


# Estuaire de la Seine

Le Pays des Hautes Falaises est structuré par deux axes principaux la D925 (Le Havre/Goderville/Fécamp) et la D926 (Fécamp/Fauville-en-Caux/A29). Les nombreux flux pendulaires utilisent la D925 en direction de l'agglomération havraise et de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP). Le réaménagement de cet axe en 2x2 voies est prévu à moyen terme depuis la voie rapide de la Lézarde (D489) jusqu'à Goderville et à plus long terme de Goderville jusqu'à Fécamp.

A moyen terme, la liaison D925/D940 du contournement de Fécamp devrait permettre de fluidifier le trafic entre Fécamp et Saint-Léonard. A l'est, le contournement pourrait être prolongé vers la D925 en direction de Saint-Valéry-en-Caux. Sur Goderville, la poursuite du contournement vers la D910 et la D10 devrait libérer le centre ville des flux de transit.

Sur la D926, des créneaux de dépassement vont être réalisés (notamment au niveau de la commune de Thiétreville) afin de fluidifier et de sécuriser cet axe structurant qui permet de rejoindre l'A29 et Yvetot.



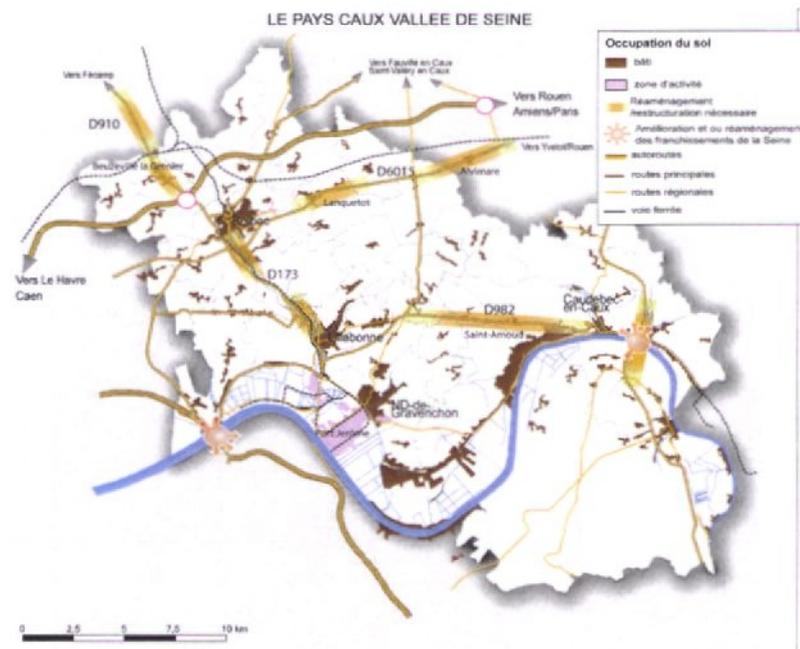
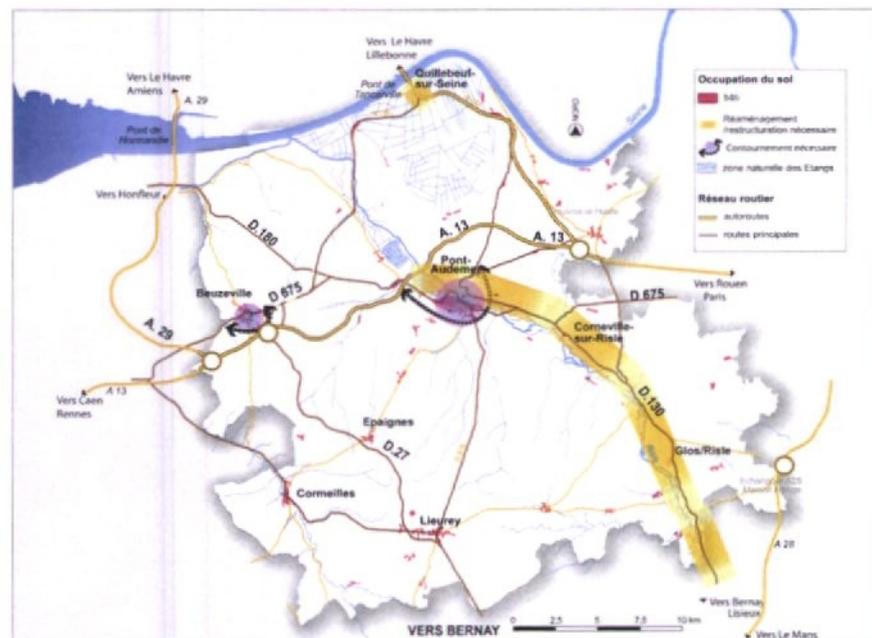
Pour le Pays le Havre Pointe de Caux Estuaire, les axes particulièrement sensibles sont la D6015, qui permet de rejoindre la première et seconde couronne périurbaine à l'Est du Havre. (Gonfreville/Saint-Romain de Colbosc), ainsi que la D925, à la limite avec le Pays des Hautes Falaises. Ces axes sont primordiaux pour les navetteurs qui se rendent chaque jour en voiture sur leur lieu d'emploi.

Tous ces axes d'entrée de ville se rencontrent au niveau d'Harfleury à l'échangeur de la Brèquie entre les axes Nord-Sud Est-Ouest et l'entrée de ville du Havre. Pour fluidifier le trafic routier et structurer la première couronne, le SCoT du Pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire affiche la volonté, à long terme, de créer un grand contournement Nord. Un tronçon principal entre l'échangeur de l'A29 au niveau de Saint-Romain et la D489 (contournement de Montivilliers) serait à réaliser.

# Estuaire de la Seine

Les principaux enjeux locaux du Pays Caux Vallée de Seine sont relatifs à l'aménagement et à la sécurisation des voies. La présence de la Zone Industrielle de Port Jérôme et les trafics poids lourds qui en découlent, nécessitent des aménagements sur certains axes :

- Aménager des giratoires entre Bolbec et Notre Dame de Gravenchon sur la D173.
- Sécuriser la traversée de villages sur la D6015 (Lanquetôt, Alvimare) empruntée par de nombreux camions pour rejoindre notamment l'entrée de l'autoroute A29.
- Aménager et sécuriser la traversée de Beuzeville-la-Grenier, sur la D910. Cette route qui passe dans la commune (7 782 véhicules/jour dont 6,2% de poids lourds en 2005) est un axe important qui relie le Pays des Hautes Falaises au Pays Caux Vallée de Seine ainsi qu'à l'entrée de l'A29).
- Sécuriser la traversée de Saint-Arnoud sur la D982.
- La restructuration ou l'aménagement en 2x2 voies des accès aux Pont de Brotonne et de Tancarville se pose également.



Sur le Pays Risle-Estuaire la D675 est un axe lourdement chargé, en raison du développement du trafic poids lourds lié à Port 2000. La traversée de Beuzeville (8 800 véhicules par jour dont 24% de poids lourds en 2006) est rendue difficile ainsi que la traversée de Pont-Audemer. Les poids lourds qui utilisent cet axe gratuit représentent 24% du trafic à Beuzeville et 18% sur Pont-Audemer (*département de l'Eure 2006*).

Compte tenu des projets de développement de Port 2020 et des hausses de trafics poids lourds attendus, les contournements de Beuzeville et de Pont-Audemer sont à envisager à moyen et long terme. Plus globalement, il s'agit aussi d'améliorer les accès aux pays voisins. La D130 qui relie Pont-Audemer, Montfort-sur-Risle à Brionne, a des trafics qui varient entre 3 000 à 6 000 véhicules/jour selon les tronçons. Afin de s'adapter à la hausse des trafics, des restructurations sur cet axe seront nécessaires. De même, les accès au Pays Caux Vallée de Seine sont par ailleurs à améliorer avec le retraitement des giratoires d'accès au Pont de Tancarville.

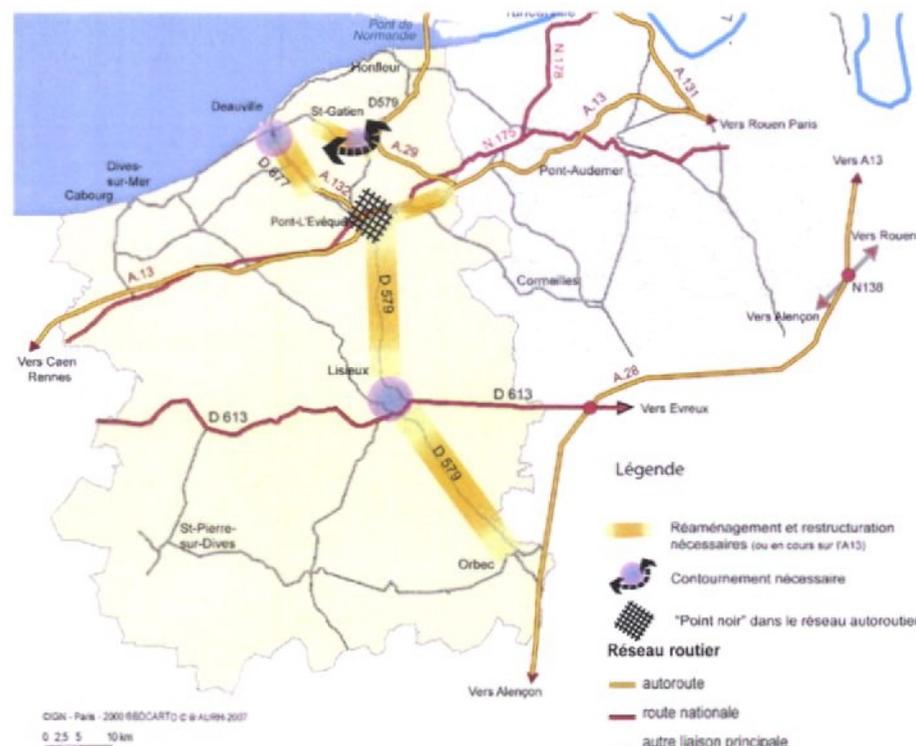
# Estuaire de la Seine

L'A13 joue un rôle primordial pour la desserte du Pays d'Auge et de sa connexion à Paris. Axe stratégique pour le tourisme et le développement économique, l'A13 a vu son trafic croître de 67% entre 1996 et 2006. Son trafic poids lourds a lui aussi augmenté de plus 64% sur 10 ans.

Aujourd'hui, l'A13, à la hauteur de Pont-l'Évêque (A132/A13) est saturé notamment aux heures d'affluence les week-ends. Cette augmentation du trafic a nécessité la mise à 2x3 voies d'un tronçon de treize kilomètres afin de fluidifier le trafic entre Pont-l'Évêque et la bifurcation de l'A29 vers le Pont de Normandie (bifurcation de Beuzeville).

Les deux autres axes structurants pour le Pays d'Auge sont la D613 (Caen/Lisieux/Evreux) et l'axe Deauville/Trouville-sur-Mer à Lisieux (D677 puis D579). Ce sont essentiellement les dessertes de Lisieux à Pont-l'Évêque qui nécessitent des réaménagements de voirie (créneaux de dépassement) ainsi que celles de Deauville-Trouville, puisque l'actuelle A132 s'achève 8 km avant Deauville à Canapville, ce qui provoque de nombreux ralentissements. Une liaison structurante entre l'A28, l'A13 et l'A29 est manquante.

Hormis cette liaison rapide de Deauville, l'autre enjeu local est la liaison avec Honfleur sans passer par le littoral. Comment améliorer les relations routières entre Deauville/Trouville et Honfleur (D74 et la D144/D579) sans accroître la dangerosité des traversées de villages et notamment de Saint-Gatien ? A moyen terme, un contournement de Saint-Gatien est-il envisageable ?



Trafic moyen journalier sur l'A13 en 1996-2003-2006

Lieux de comptage	1996		2003		2006	
	Total 2 sens VL+PL	%PL	Total 2 sens VL+PL	%PL	Total 2 sens VL+PL	%PL
Gare de péage de Dozulé	19 896	14,0	32 182	12,8	35 476	13,2
Gare de péage de Beuzeville	19 290	11,0	28 952	10,7	29 965	11,4
<b>Total</b>	<b>39 186</b>	<b>12,5</b>	<b>61 134</b>	<b>11,7</b>	<b>65 441</b>	<b>12,3</b>

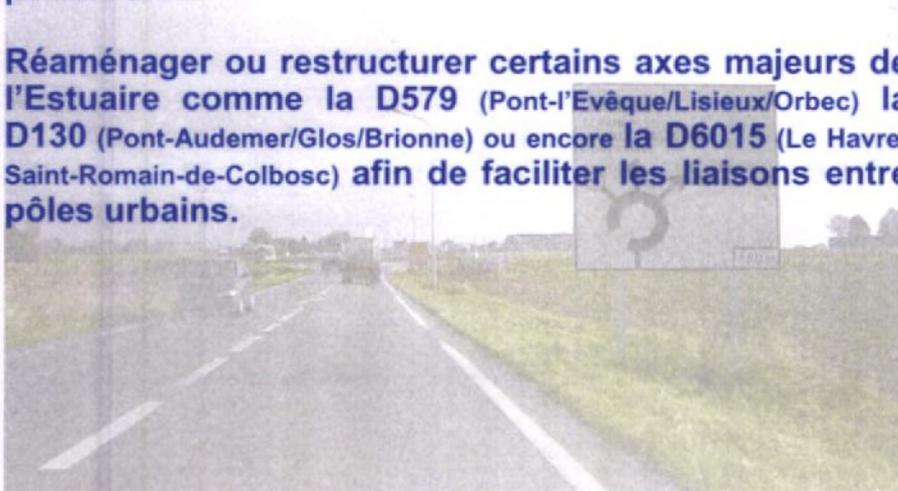
Source: SAPN VL: Véhicules Légers PL: Poids Lourds

# Estuaire de la Seine

## Les enjeux routiers et autoroutiers

Fluidifier, renforcer et sécuriser le réseau routier de l'Estuaire.

- Poursuivre le réaménagement en 2x2 voies de l'axe (D925) Le Havre-Goderville-Fécamp, fortement utilisé par les flux pendulaires.
- Compléter ou prévoir les contournements notamment de Fécamp, Goderville, Pont-Audemer et Beuzeville pour fluidifier les trafics (locaux, de transit ou liés au port du Havre)
- Planifier la première tranche du grand contournement de l'agglomération Havraise entre la D489 et l'A29 pour améliorer les liaisons de la première couronne périurbaine.
- Réaménager ou restructurer certains axes majeurs de l'Estuaire comme la D579 (Pont-l'Évêque/Lisieux/Orbec) la D130 (Pont-Audemer/Glos/Brionne) ou encore la D6015 (Le Havre-Saint-Romain-de-Colbosc) afin de faciliter les liaisons entre pôles urbains.



Renforcer la cohésion de l'Estuaire et améliorer les liaisons entre les deux rives de l'Estuaire

- Renforcer l'axe Fécamp/Yvetot/Pont de Brotonne/A28 (par l'aménagement de créneaux de dépassement, élargissements et restructuration de voiries)
- Améliorer les accès routiers du Pont de Tancarville et du Pont de Brotonne

Renforcer l'intégration de l'Estuaire et du Grand Port Maritime du Havre au réseau autoroutier

- Aménager un axe routier structurant A13/A29 à l'A28 en desservant notamment Lisieux
- Compléter l'axe Rouen Nord-Yvetot, (A150) (projet engagé par l'Etat entre Ecalles-Alix / Barentin, décision prise en février 2009)
- Poursuivre l'aménagement autoroutier de l'A132 de Canapville à Touques/Deauville pour fluidifier le trafic lié au tourisme en fin de semaine et en saison estivale.

# Estuaire de la Seine

## **II. CONTRAINTES ET OPPORTUNITES DU MODE FERROVIAIRE POUR STRUCTURER ET DEVELOPPER LES TERRITOIRES**

# Estuaire de la Seine

## QUELQUES RAPPELS HISTORIQUES DE CONSTRUCTION DU RESEAU

Les villes du Havre et de Rouen sont reliées à Paris depuis 1847. Dieppe le sera dès 1849. La desserte de Fécamp depuis Bréauté-Beuzeville est créée en 1856. Ce n'est qu'en 1858 que l'Empereur Napoléon III inaugure la ligne Paris-Caen-Cherbourg.

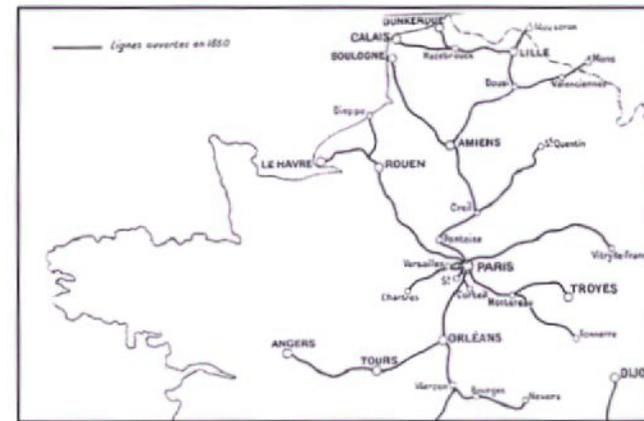
Le réseau Normand s'étoffe alors avec la desserte de villes secondaires : desserte de Pont-l'Évêque en 1858, Saint-Lô en 1860, Honfleur en 1862 (via Quetteville et Lisieux). Deauville et Trouville-sur-Mer sont raccordées en 1863 et Pont-Audemer est relié à Glos-Montfort en 1867.

Les autres villes de la côte qui souhaitent également profiter d'une desserte ferroviaire doivent attendre 1879. En effet, le projet est ajourné du fait de la guerre franco-allemande de 1870.

Il faut attendre la fin du 19<sup>ème</sup> siècle pour que les bourgs et petites villes ou ports de Normandie et de l'Estuaire de la Seine puissent bénéficier de l'arrivée du ferroviaire, un atout pour le développement économique et/ou du tourisme.

Ouverture de la ligne Lisieux/Orbec en 1873, Harfleur-Montivilliers en 1878, Bolbec et Lillebonne en 1882, 1895 pour Etretat, 1896 pour Epouville et Rolleville.

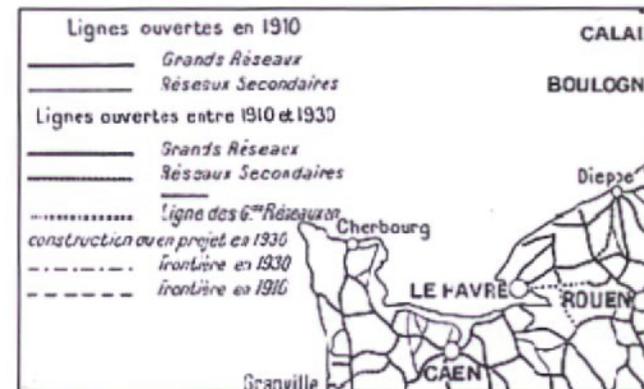
Le réseau en 1930 est un réseau très dense qui va, au lendemain de la seconde guerre mondiale, perdre du terrain face au développement de l'automobile durant la période des trente glorieuses. A ce moment là certaines lignes secondaires vont être fermées, suivies par de nombreuses autres durant la fin des années 70 et 80.



1850



1870



1910

# Estuaire de la Seine

## LE RESEAU FERRE ACTUEL ; UNE STRUCTURATION BIPARTIE EST-OUEST FORTE

L'Estuaire de la Seine, territoire ouvert sur la mer et traversé d'Est en Ouest par un fleuve, a engendré un réseau ferré dense mais structuré en deux parties, avec un réseau rive droite et un autre rive gauche.

Le réseau ferré estuarien se caractérise par deux axes majeurs Est-Ouest, un axe rive droite, (Le Havre / Rouen / Paris) et un autre rive Sud (Caen / Lisieux / Evreux / Paris).

L'interconnexion des deux réseaux, et donc entre les deux rives, s'organise à Rouen.

La colonne vertébrale du réseau rive droite de la Seine est la ligne construite en 1847 entre Rouen et Le Havre. Cet axe fait partie d'une des plus grandes artères radiales du réseau ferré français allant à Paris. Cette ligne souffre aujourd'hui de son obsolescence, d'un matériel roulant inconfortable et d'une sur-occupation en heure de pointe. Les problèmes de retard et de fiabilité sont courants.

En 1975 il fallait 1h45 pour réaliser le parcours, mais plus de 2h04 en 2008. Avec la mise en place du cadencement fin 2008, les trains intercitys mettent 2h10 en moyenne pour parcourir les 211 kilomètres qui séparent Le Havre de Paris avec seulement trois arrêts (Bréauté – Beuzeville, Yvetot et Rouen). Les principales raisons sont une ligne vieillissante et l'explosion du trafic ferroviaire entre Mantes et Saint-Lazare (et sur l'ensemble de la grande couronne parisienne) qui accueille un trafic fret et de voyageurs important (RER, Corails) en forte hausse.

En 1991, le schéma directeur des lignes nouvelles prévoyait une LGV Normandie. Aujourd'hui, ce projet n'est plus inscrit dans les plans du CIADT, ce qui laisse peu de perspective d'amélioration à court terme sur cette ligne sauf au niveau du confort, de la régularité et de la fiabilité du matériel.



# Estuaire de la Seine

La Région Haute-Normandie, responsable de l'organisation des transports de voyageurs (AOT) sur son territoire a néanmoins engagé en 2004 une amélioration des dessertes sur la ligne Rouen-Le Havre, ainsi que sur la ligne Le Havre/Bréauté/Fécamp mais également une rénovation du matériel roulant.

Deux millions d'euros d'investissements par an sont nécessaires pour renforcer les liaisons entre Le Havre et la capitale régionale, mais aussi pour mieux desservir les communes périurbaines du Havre sur cette ligne : Saint-Laurent-de-Brèvedent et Etainhus / Saint-Romain-de-Colbosc, qui ne sont plus qu'à 8 minutes du Havre par train.

Sur la ligne Fécamp / Bréauté / Le Havre, les investissements financiers ont permis de relier Fécamp au Havre sans changement (sur certains trains) en 43 minutes. A noter cependant la suppression de la gare des Ifs, ainsi que celle de Grainville/Ymauville (voir carte).

En zone urbaine et périurbaine du Havre, la LER (Lézard Express Régional) mise en place en septembre 2001 permet une desserte cadencée sur le tronçon Le Havre, Montivilliers mais n'assure actuellement que quatre navettes par jour jusqu'à Rolleville.

Son trafic a progressé de manière importante en 6 ans. Sa fréquentation quotidienne est de 1 700 voyageurs, constituée de scolaires pour près de 50% et de navetteurs pour leur travail pour 35%. Les autorails « nouvelle génération », qui équipent cette liaison, confèrent à cette ligne rapidité, sécurité, silence et confort.

Cette ligne dessert les centres bourgs de Rolleville, Epouville, Montivilliers, le centre hospitalier Jacques Monod, le centre commercial du Grand Havre, Harfleur, les quartiers Havrais de Gravelle et Soquence ainsi que la gare du Havre.

La politique tarifaire permet aux voyageurs d'utiliser un titre de Bus Océane (1,50 €), valable une heure dans le LER et le réseau de bus. Un accroissement des cadences améliorerait la desserte d'Epouville et de Rolleville, l'objectif étant de faire de la LER un axe de transport collectif structurant pour l'agglomération (des études sont ainsi programmées pour l'amélioration du niveau de services en tenant compte de différentes options comme l'extension de la ligne vers Criquetot-l'Esneval et Goderville plus au Nord).



Le Havre-Rolleville	10 189 voyageurs
Le Havre-Rouen (TER)	19 318 voyageurs
Le Havre-Bréauté-Fécamp	3 129 voyageurs
Rouen-Glos-Caen	8 137 voyageurs

Source : Conseil Régional de Haute-Normandie  
 A noter : D'après une enquête embarquée en 2004 sur les TER, 30% des usagers sont en correspondance avec un transport urbain en Haute-Normandie : 40% d'entre eux à Rouen et 10% au Havre

# Estuaire de la Seine

La ligne de Bréauté - Beuzeville / Notre-Dame-de-Gravenchon n'est utilisée que pour les trafics fret. Par ailleurs, les anciennes lignes Caudebec-en-Caux / Rouen, Etretat / Fécamp, Rolleville / Fécamp, et Fécamp / Saint-Valéry-en-Caux ont été abandonnées et parfois même démontées.

Le futur Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT) devra intégrer une problématique de réouverture des lignes. A cet égard, le Conseil Economique et Social de Haute-Normandie souhaite que la priorité soit donnée à la ligne Le Havre-Bréauté-Notre-Dame-de-Gravenchon et que des crédits soit inscrits rapidement pour en étudier l'opportunité et la faisabilité.

Sur le Pays des Hautes Falaises, il y a également une certaine volonté politique pour ré-ouvrir la continuité de la LER depuis Rolleville pour rejoindre Criquetot-l'Esneval et Goderville jusqu'à Fécamp, afin d'offrir une alternative au tout automobile dans les flux pendulaires entre l'aire urbaine du Havre et la ville de Fécamp.

Le Pays des Hautes Falaises ne bénéficie pas aujourd'hui d'une desserte suffisante de son territoire puisque les seules gares en activité sont celles de Fécamp et la gare TER de Foucart-Alvimare sur l'axe Le Havre-Rouen.



© IGN - Paris - 2003 \* GEVLA © INSEE - AURIS-ER 2008  
Source SNCF 2007  
Source CODAH 2000 (pour Caudebec, Haeux-Hélie, Jacques-Marcel, Montbailly, Esneval et Rolleville)  
Frais de cartographie sur 2 jours de suite (chaque semaine) en 2008.

## Lignes ferroviaires

- Lignes ouvertes au trafic voyageurs
- Lignes FRET uniquement
- - - Principales lignes désaffectées  
1963 Année de fermeture voyageur

# Estuaire de la Seine

La ligne Cherbourg/Caen/Lisieux/Evreux/Paris sur la rive gauche de la Seine est un axe important du réseau ferré français. Il constitue la colonne vertébrale du réseau Bas-Normand.

Les corail Intercités desservent cette lignes en s'arrêtant notamment à Evreux, Lisieux, Mézidon-Canon, Caen, Bayeux et Cherbourg. Actuellement, la région Basse-Normandie et la SNCF ont engagé une rénovation des voitures Corail Intercités de Normandie Après les rénovations, les trains pourront ainsi rouler à 220 Km/h sur l'ensemble de la ligne Paris-Cherbourg avec des gains de temps non négligeables.

D'autres lignes viennent irriguer le territoire : l'axe Caen/Le Mans, qui dessert Mézidon-Canon et Saint-Pierre-sur-Dives en Pays d'Auge et la ligne Caen/Rouen qui dessert le Pays Risle Estuaire au niveau de Glos-Montfort. Le plan de déplacements régional des transports de Haute-Normandie souhaite doter la ligne Caen-Rouen dès 2009 de 2 aller-retour supplémentaires afin d'améliorer l'offre de transports en commun.

La ville de Lisieux constitue un nœud ferroviaire puisque les lignes Caen/Paris, Caen/Rouen et Cabourg/Deauville/Paris, électrifiées en 1996 s'y croisent. De plus, la ville bénéficie d'un arrêt secondaire "Grand Jardin" à la sortie de la ville sur la ligne allant vers Deauville/Trouville. L'attractivité de la Côte Fleurie a permis de moderniser cette ligne et d'améliorer ainsi les relations entre Deauville-Trouville et Lisieux.

# Estuaire de la Seine

La ligne Montfort - Pont-Audemer - Honfleur est une ligne exclusivement fret qui ne sert que très peu. Fermée en 1977 aux voyageurs, la ligne est depuis le 28 février 2005, également fermée au trafic des marchandises entre Beuzeville et Honfleur.

Le Conseil Economique et Social de Haute-Normandie a demandé à ce qu'une attention particulière soit portée à cette ligne dont l'avenir est incertain. Il souhaite notamment qu'à l'avenir, dans tous les cas, les emprises ferroviaires soient conservées sur l'intégralité des lignes.

A noter : l'existence d'une ancienne ligne ferroviaire entre Pont-l'Évêque et Quetteville qui allait jusqu'à Honfleur, fermée en 1971.

Fréquentation journalière des principales gares de l'Estuaire de la Seine et de Haute-Normandie. (Source SNCF 2007)



Gare de Pont-Audemer

ent	Département	ANNEE	Nom Gare	VOY / jour
76	SEINE-MARITIME	2007	<b>Rouen-Rive-Droite</b>	<b>15364</b>
76	SEINE-MARITIME	2007	<b>Le Havre</b>	<b>7337</b>
27	EURE	2007	<b>Vernon (Eure)</b>	<b>4623</b>
76	SEINE-MARITIME	2007	<b>Yvetot</b>	<b>4048</b>
76	SEINE-MARITIME	2007	<b>Dieppe</b>	<b>2192</b>
27	EURE	2007	<b>Val-De-Reuil</b>	<b>2139</b>
27	EURE	2007	<b>Bernay</b>	<b>1639</b>
76	SEINE-MARITIME	2007	<b>Bréauté-Beuzeville</b>	<b>1329</b>
76	SEINE-MARITIME	2007	<b>Barentin</b>	<b>1229</b>
76	SEINE-MARITIME	2007	<b>Fécamp</b>	<b>977</b>
76	SEINE-MARITIME	2007	<b>Bolbec-Nointot</b>	<b>655</b>
76	SEINE-MARITIME	2007	<b>Foucart-Alvimare</b>	<b>608</b>
14	CALVADOS	2007	<b>Lisieux</b>	<b>409</b>
14	CALVADOS	2007	<b>Trouville-Deauville</b>	<b>194</b>
14	CALVADOS	2007	<b>Mézidon</b>	<b>92</b>
14	CALVADOS	2007	<b>Pont-L'Eveque</b>	<b>33</b>
14	CALVADOS	2007	<b>St-Pierre-Sur-Dives</b>	<b>33</b>
14	CALVADOS	2007	<b>Dives-Cabourg</b>	<b>30</b>
14	CALVADOS	2007	<b>Houlgate</b>	<b>30</b>
14	CALVADOS	2007	<b>Le Grand-Jardin</b>	<b>19</b>
14	CALVADOS	2007	<b>Villers-Sur-Mer</b>	<b>14</b>

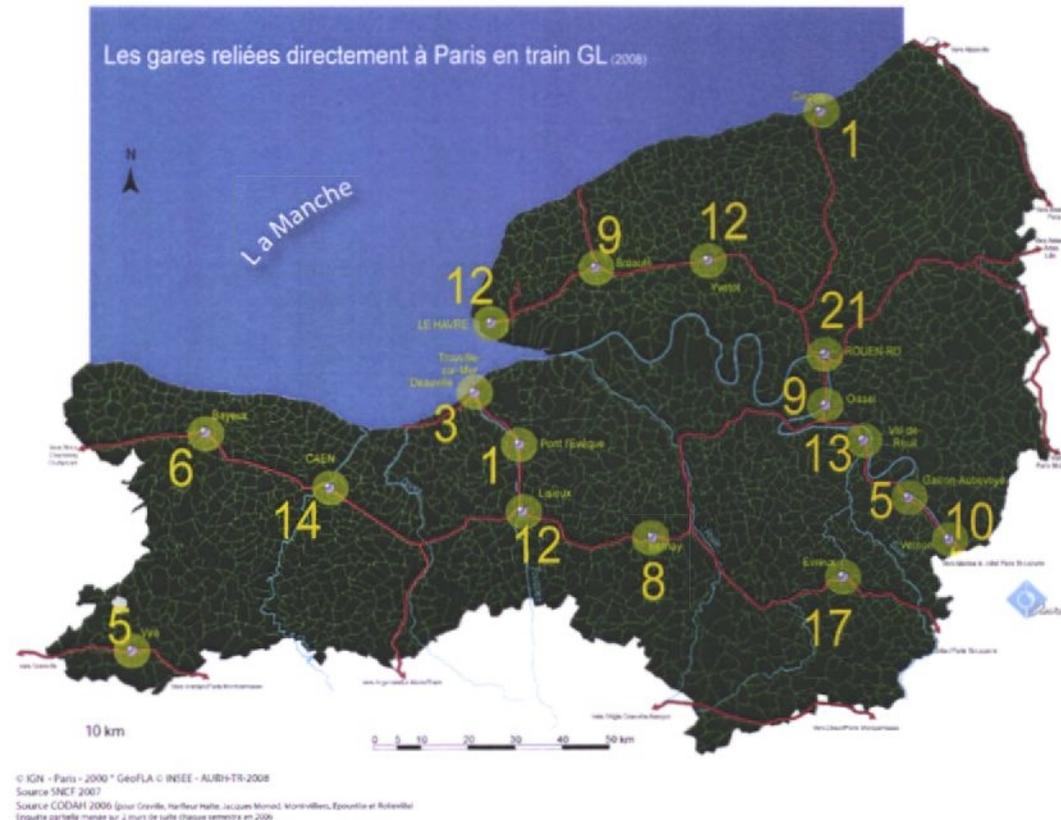
# Estuaire de la Seine

## DESSERTES SNCF ET CADENCEMENT : ACCOMPAGNER LES HAUSSES DES TRAFICS VOYAGEURS

En 2008, 5 gares de l'Estuaire de la Seine sont directement reliées à Paris en train Grandes Lignes. Il s'agit du Havre et Bréauté-Beuzeville sur la rive Nord de la Seine. Au Sud : de Deauville/Trouville-sur-Mer, Pont-l'Évêque et Lisieux.

En 2008, le nombre de liaisons Grande Ligne est le même entre Paris et Le Havre qu'entre Paris et Yvetot, ou Paris et Lisieux. Les dessertes de Caen et Rouen sont supérieures, notamment pour la capitale de la Région Haute-Normandie.

Le cadencement est entré en service le 14 décembre 2008. Les principaux changements concernent la mise en place d'horaires simplifiés sur une même ligne, puisque que les trains passent toujours à la même minute, arrivent toujours aux mêmes minutes et s'arrêtent toujours aux mêmes gares. Les correspondances sont ainsi optimisées. Cette organisation permet, en outre, d'offrir des trains supplémentaires. La hausse affichée est de 15% sur l'offre de TER ou Corail Intercité (une offre avec 470 000 km supplémentaires (+15%) par année sur le réseau régional), qui se traduit par un Aller/Retour supplémentaire pour Le Havre par jour.



# Estuaire de la Seine

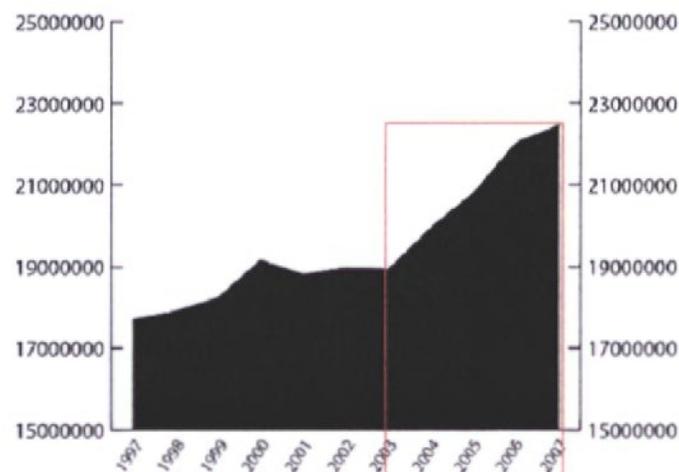
Ce cadencement bénéficie, dès à présent, à la desserte des autres gares TER du territoire.

Il sera intéressant de suivre l'évolution de nombre de voyageurs suite à la mise en place de ce cadencement.

Depuis 2003, cette évolution du nombre annuel de voyageurs sur le réseau ferroviaire normand ne cesse d'augmenter pour atteindre, en 2007, plus de 22 millions de voyageurs transportés.

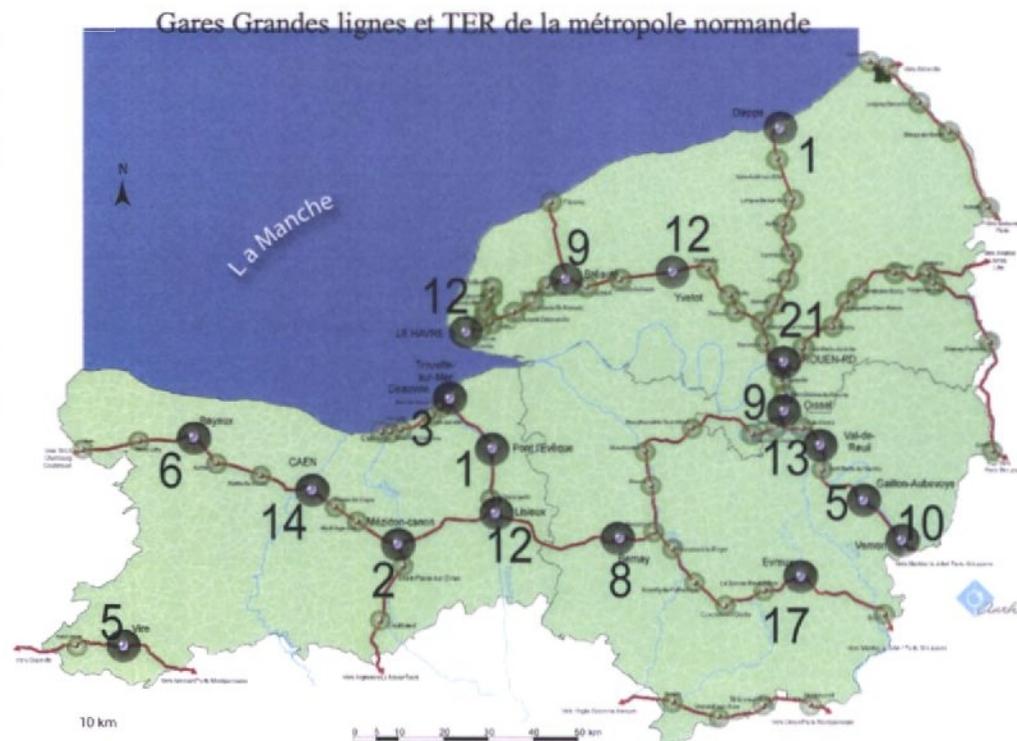
La hausse en 4 ans est de plus de 18%, dûe essentiellement à la hausse des carburants mais aussi à la modernisation de liaisons ferroviaires comme Dieppe/Rouen ou Fécamp/Le Havre. L'évolution des trafics voyageurs est également très importante sur les trois grandes gares de la métropole normande (Rouen/Caen/Le Havre) avec des hausses de trafics sur leurs relations avec Paris.

Evolution du nombre annuel de voyageurs sur le réseau ferroviaire normand



2003 19M  
2007 22,5M

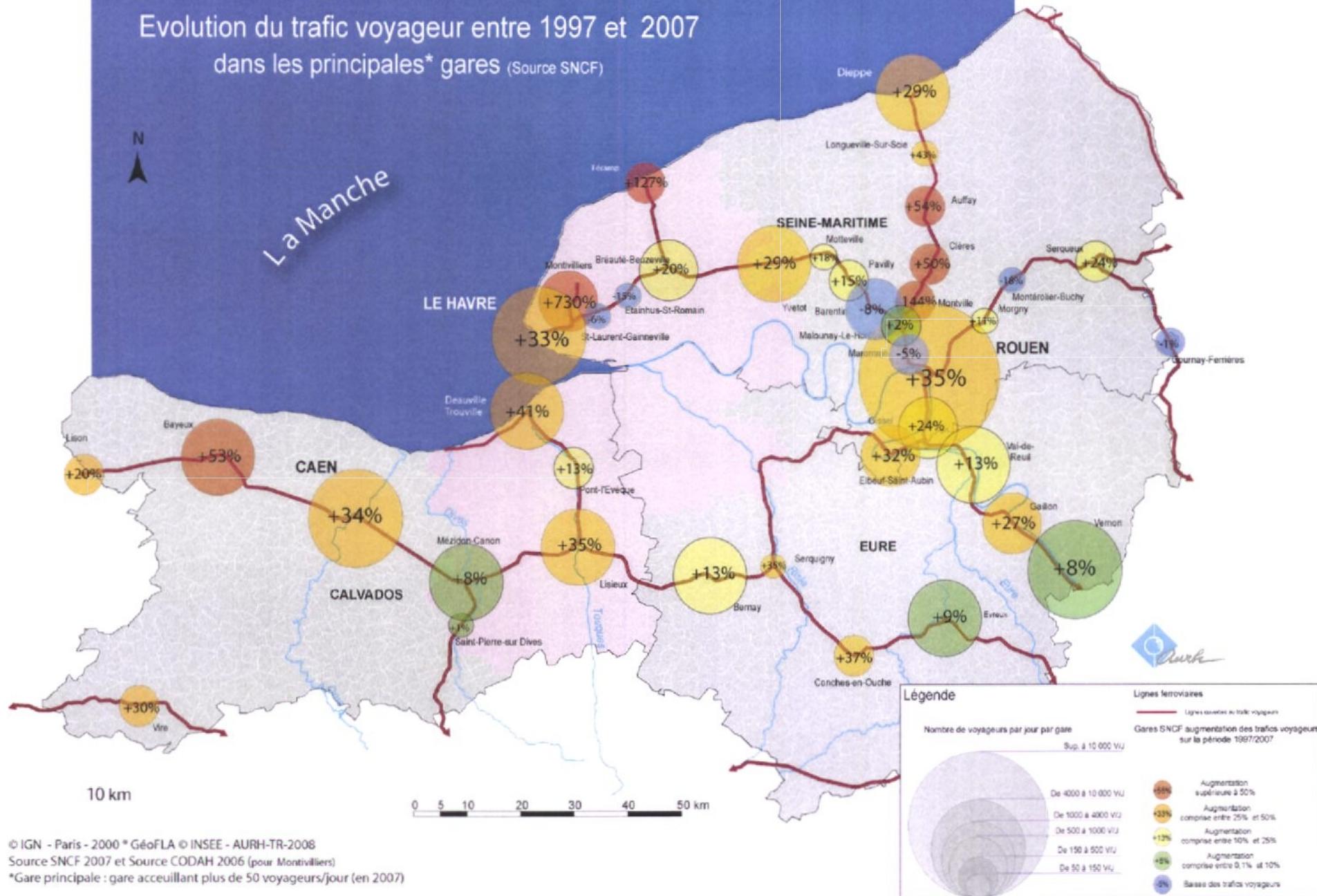
Source d'après données SNCF 2008



© IGN - Paris - 2000 \* GeoFLA © INSEE - AURH TR 2008  
Source SNCF 2007  
Source CODAH 2005 (pour Groulle, Harfleur-Haute, Jacques-Monnet, Montville, L'Écausse et Tosteville)  
Échelle cartographique mentionnée sur 2 jours de suite diverse sources en 2005

# Estuaire de la Seine

Evolution du trafic voyageur entre 1997 et 2007  
dans les principales\* gares (Source SNCF)



# Estuaire de la Seine

## L'ESTUAIRE DE LA SEINE « S'ÉLOIGNE » DE PARIS ; LA GEOGRAPHIE DES DISTANCES TEMPS

La ligne Paris/Le Havre est l'une des lignes de France les plus anciennes.

Les temps de parcours entre la capitale et Le Havre se sont allongés depuis les années 70.

Alors que, globalement, de très nombreuses villes Françaises ont vu, depuis les années 70, leur distance temps à Paris réduite d'1/3 ou parfois même de moitié.

Paris/Le Havre	211km	2h10	(Intercité Haute-Normandie)
Paris/Le Mans	200km	0h54	(TGV Atlantique)
Paris/Lyon	460km	1h57	(TGV Sud Est)
Paris/Strasbourg	488km	2h20	(TGV Est Européen)

Carte en bas à gauche : carte géographique de la France et de ses principales villes.

Carte en bas à droite : carte en anamorphose (transformation d'un contour selon un principe défini) selon les distance-temps par train au départ de Paris.

(Le procédé cartographique consiste à transposer une variable descriptive des lieux en une variable déformant ces lieux : la distance temps en train)



Carte initiale 2007



# Estuaire de la Seine

## UNE MODERNISATION DU MATERIEL FERROVIAIRE EN MARCHÉ

L'ouverture du TGV Est Européen a libéré des locomotives BB 15000 qui étaient affectées aux liaisons rapides entre Paris et l'Est de la France. Ces locomotives plus récentes ont remplacé les anciennes BB 16000 affectées à la ligne Paris/Le Havre depuis son électrification en 1967 et ont ainsi permis d'améliorer la fiabilité de la traction des trains. Cependant, c'est aujourd'hui les voitures qui sont vieillissantes et parfois obsolètes.

Sur les Paris/Rouen (liaisons semi-directes), 16 nouveaux TER2N (trains à deux niveaux) vont être progressivement livrés, dont le financeur est la Région (188 M €).

Entre juin 2009 et 2010, sur l'axe Paris/Rouen/Le Havre, 80 voitures Corails Intercités vont être modernisées. 18 M € seront financés à 50 % par la Région Haute-Normandie et 50 % par la SNCF. Et, dès 2010, les trains à deux niveaux (VO2N) devraient être rénovés par la Région Haute-Normandie à hauteur de 10,3 M €.

Les modernisations consistent à changer les tissus et les moquettes, à installer de nouveaux sièges, à remplacer les rideaux par des stores. Les prises de courant seront également généralisées et il y aura une voiture dédiée aux Personnes à Mobilité Réduite.

*Futurs aménagements des 1<sup>ère</sup> et Seconde classes des trains Corails Intercités*



# Estuaire de la Seine

## LES GARES UN ROLE STRUCTURANT D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Les gares sont des espaces polarisateurs qui permettent de structurer le territoire et les espaces environnants.

Dans l'estuaire nous avons placé sur la carte de droite des cercles rouges représentant les espaces à moins d'1,5 km d'une gare en activité de l'Estuaire (Espaces accessibles pour un piéton en moins de 20 minutes). Il est intéressant de voir que :

**193 847 habitants<sup>1</sup>** (Soit 32% de la population de l'Estuaire) sont concernés dont 114 742 habitants pour la CODAH).

Sur la seconde carte, nous avons représenté en rose les espaces à moins de 3 km autour des gares (espaces accessibles en bicyclette dans le quart d'heure).

**331 539 habitants<sup>2</sup>** (54% de la population de l'Estuaire de la Seine) sont concernés (dont 203 882 habitants pour la CODAH).

Ces deux cartes montrent le rôle structurant des gares pour les territoires.

La proximité d'un tel équipement est un atout fort du développement urbain et/ou économique. Dans un contexte de développement durable des territoires, ces sites d'enjeux sont renforcés.

<sup>1</sup> IRIS avec Population 1999

<sup>2</sup> IRIS avec Population 1999



Espaces à moins de 1,5 km autour des gares en activité dans l'Estuaire



Espaces à moins de 3 km autour des gares en activité dans l'Estuaire

# Estuaire de la Seine

## MODERNISATION ET AMENAGEMENT DE L'AXE PARIS/ROUEN/LE HAVRE

La ligne Paris-Rouen-Le Havre est vieillissante ; la SNCF et le Conseil Régional de Haute-Normandie sont conscients de l'enjeu de la rénovation de cette ligne structurante pour la Normandie.

L'amélioration de la qualité de service sur l'axe Le Havre - Paris constitue, selon le Président de la SNCF Guillaume Pepy une « priorité ».

L'un des problèmes majeurs sur cette ligne reste l'approche de la capitale. La gare Saint-Lazare est engorgée par le trafic banlieue et il est difficile de faire transiter, sur les mêmes voies, aux heures de pointe plus de 15 trains à l'heure. A cela s'ajoute un étranglement entre Poissy et Vernouillet (la ligne est réduite à 2 voies alors qu'elle concentre tous les trafics).

Une première tranche de travaux, qui s'achèvera fin 2009, est en cours entre Mantes et Saint-Lazare. Elle sera suivie d'un programme d'investissement de 320 millions d'euros qui s'échelonnent sur la période 2007-2013.

Les efforts de modernisation du matériel roulant à venir seront complétés également par d'importants travaux d'infrastructures en Normandie, permettant petit à petit de résorber les « points noirs » : renouvellement de voies, réfection de tunnels, aménagement de gares.

Le renouvellement et la mise au gabarit du tunnel de Venables (404 mètres) (18.9 millions €), le renouvellement et la mise au gabarit du tunnel de Tourville (500 mètres) (3.3 millions €) et dernièrement, le remplacement du pont rail de Oisel en novembre 2008 (18 millions €)

La gare actuelle de Rouen n'est plus adaptée aux enjeux de transport de demain. Elle est aujourd'hui proche de la saturation, et sa configuration,

Périmètre d'étude de la future gare de Rouen



0 75 150 300 Mètres  
Syndicat mixte pour le S.C.I.T. de l'agglomération Rouen-Evieux M. N° 2007 5K 18 37

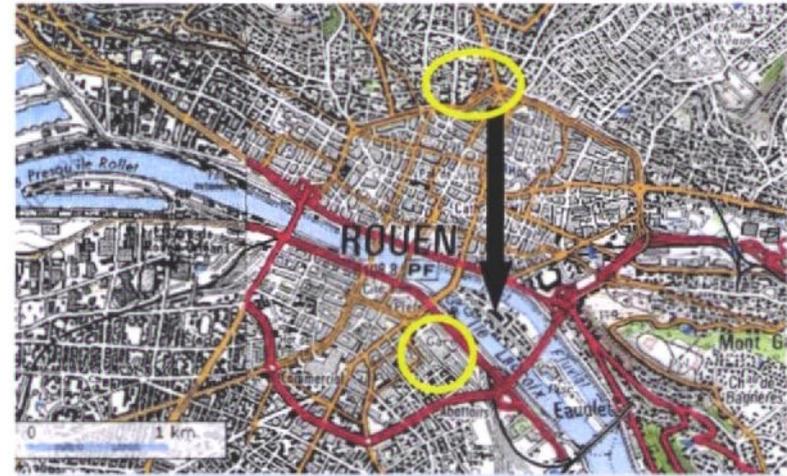
Source : Eau 200 104

# Estuaire de la Seine

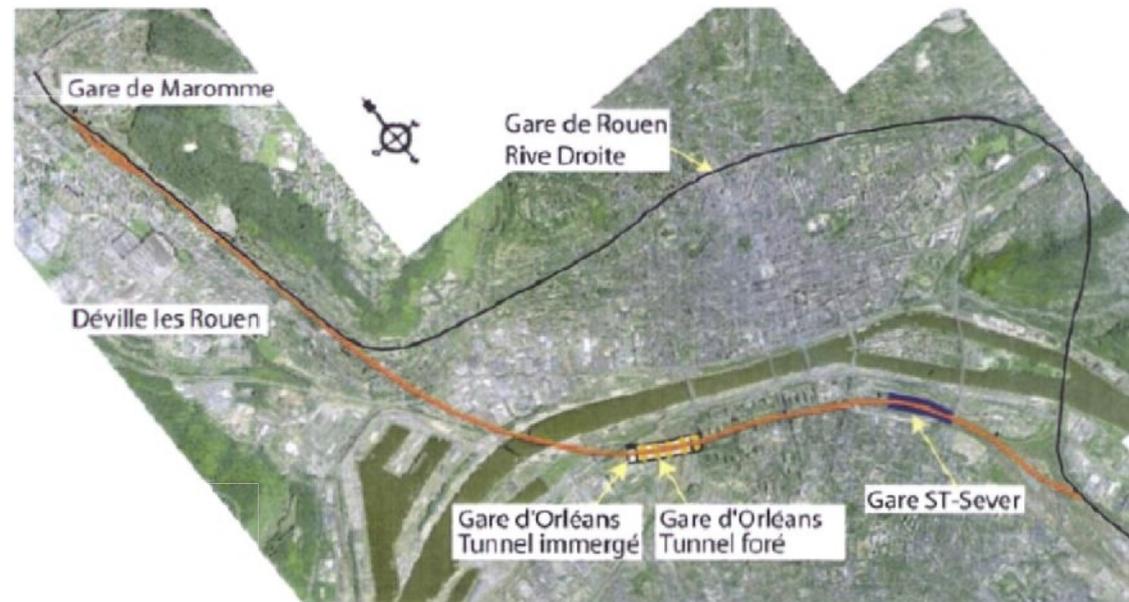
entre deux tunnels, limite les possibilités d'évolution de sa capacité pour les voyageurs et le fret.

A l'horizon 2020, la gare de Rouen devrait être aménagée sur la Rive Sud de la Seine. Le choix de ce site a été fait suite à des études préliminaires lancées en 2003 pour envisager la meilleure façon de faire face à l'évolution, d'ici 15 ans, des transports. Le site de Saint-Sever s'est révélé être le plus apte à recevoir la gare d'agglomération accompagnée du nouveau quartier urbain du fait, notamment, de sa grande centralité.

L'exploitation de cette gare nécessite un tunnel pour pouvoir se raccorder à la ligne existante en direction du Havre et de Dieppe (auquel cas le rebroussement aurait fait perdre 15 minutes sur les liaisons Paris-Le Havre). La date de mise en service est fixée à 2020 et la gare Rive Droite devrait subsister en tant que gare du réseau périurbain et accueillir notamment les futurs tram-trains Barentin-Rouen-Sotteville-lès-Rouen



Projet de déménagement de la gare de Rouen rive gauche à l'horizon 2020



# Estuaire de la Seine

## QUELLE STRUCTURATION DU RESEAU FERROVIAIRE SUR LE POINTE DE CAUX ?

Il est intéressant de définir des aires d'influence des 3 pôles métropolitains normands pour évaluer leurs influences sur les mobilités résidentielles.

Pour évaluer cette influence, on a (carte en bas à droite) pour chaque commune, le nombre de migrants originaires d'une des trois unités urbaines sur le nombre total de migrants entrants dans cette commune.

Pour hiérarchiser l'influence d'une commune sous l'attraction de deux pôles, seule la valeur la plus forte a été représentée.

La Pointe de Caux et l'aire urbaine du Havre apparaissent très nettement. Les communautés de Communes du Sud du Pays des Hautes Falaises principalement (seconde couronne périurbaine du Havre) sont soumises à une forte dépendance vis-à-vis de l'agglomération havraise et de sa ZIP ainsi que du Pays Caux Vallée de Seine (présence de la zone industrielle de Port Jérôme). La Pointe de Caux dispose d'un axe ferroviaire majeur (Paris-Bréauté-Yvetot-Rouen) et de deux axes modernisés (Fécamp-Bréauté et de la LER).



L'intérêt des axes ferroviaires désaffectés (en pointillés blancs) pour structurer le réseau de la Pointe de Caux.

Son opportunité est également de disposer d'une ligne fret dans la vallée du commerce et d'une ligne désaffectée sur le Pays des Hautes Falaises (Rolleville-Les Ifs) qui peuvent, à terme, faire partie d'un véritable réseau maillé sur la Pointe de Caux.

Cette ligne désaffectée passe par les Communautés de Communes de Criqueotot-L'Esneval et de Campagne de Caux. Les anciennes gares étaient Turretot, Criqueotot, Ecrainville et Goderville. Cette ligne rejoint Fécamp en se branchant au niveau de la commune des Ifs sur la ligne Bréauté/Fécamp. Cet axe est structurant pour l'aire urbaine havraise puisqu'elle se cale sur les flux pendulaires et est parallèle aux axes routiers les plus chargés.

La ligne dessert les communes où les actifs travaillant dans le pôle d'emploi du Havre sont supérieurs à 40%, qui sont également des espaces urbains à fort développement.

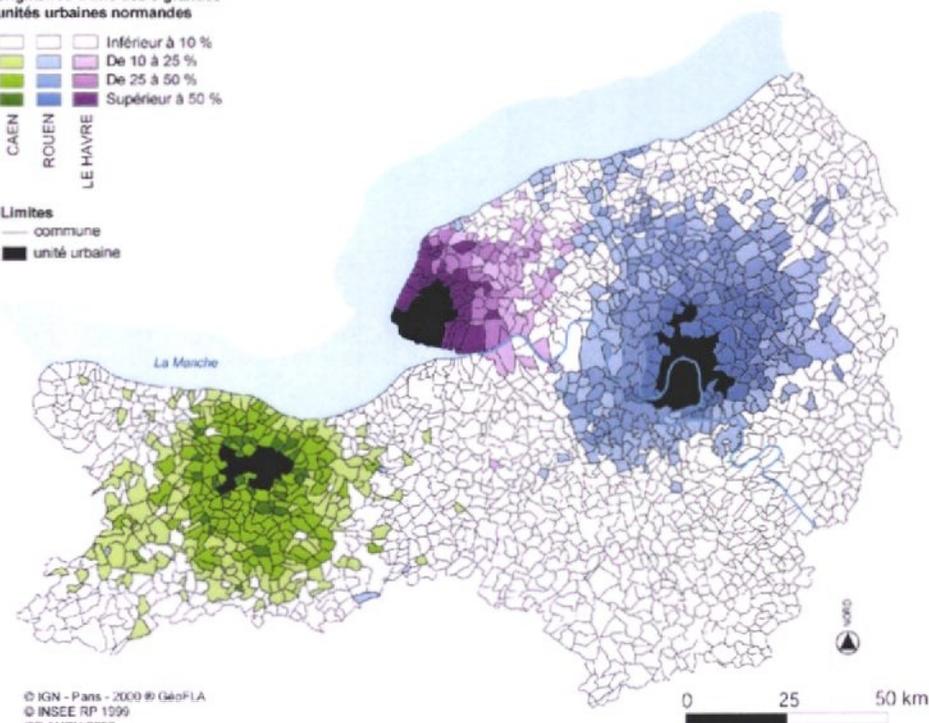
### MOBILITES RESIDENTIELLES DANS L'ESPACE METROPOLITAIN NORMAND

Part des migrants entrants originaires d'une des 3 grandes unités urbaines normandes



CAEN  
ROUEN  
LE HAVRE

Limites  
— commune  
■ unité urbaine



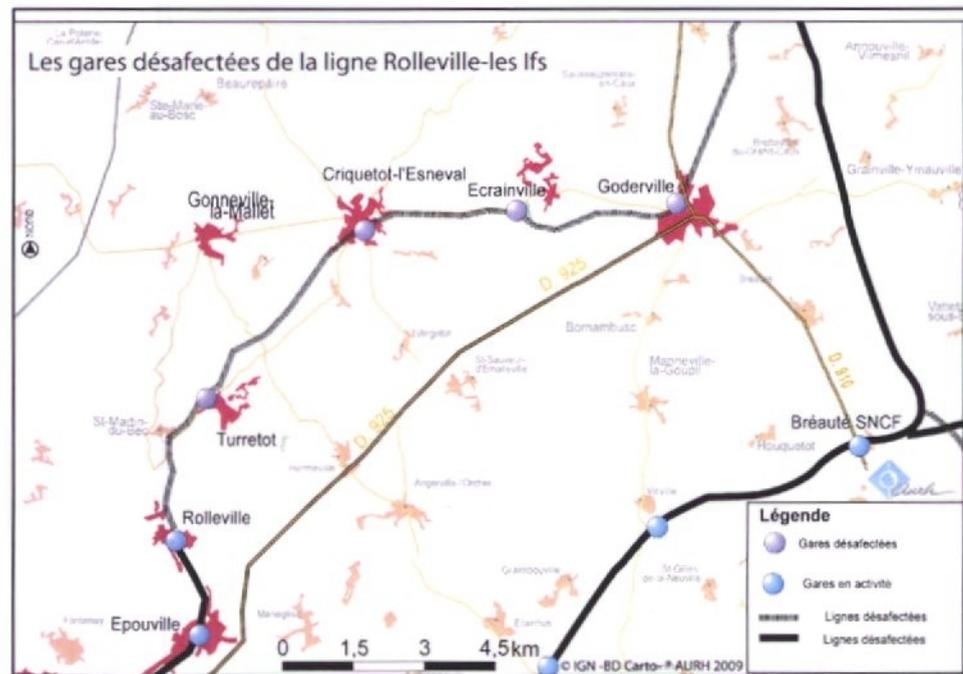
© IGN - Paris - 2000 © GéoFLA  
© INSEE RP 1999  
© AURH 2008

# Estuaire de la Seine

Les terrains à proximité des anciennes gares (Turretot, Criquetot-l'Esneval, Ecrainville et Goderville) constituent de véritables opportunités pour développer de l'habitat dans ces communes. Ce sont des sites d'enjeux.

La réouverture de la ligne desservant Lillebonne et Notre-Dame-de-Gravenchon est également envisagée.

L'ensemble de ces lignes permettraient ainsi de créer un véritable réseau sur la Pointe de Caux, avec des relations directes entre Fécamp et la vallée du Commerce, entre Fécamp et Le Havre, Le Havre et Yvetot, Le Havre Goderville à Fécamp et enfin les relations entre Le Havre et la vallée du Commerce.



Gares désaffectées Rolleville / Les Ifs



Quelle structuration du réseau ferroviaire de la Pointe de Caux ?

# Estuaire de la Seine

UNE INTEGRATION AU RESEAU TGV....RENFORCEE MI 2009

A l'heure européenne de l'interconnexion des Lignes à Grande Vitesse (LGV), la Normandie est, en 2008, toujours oubliée.

Dans les années 90, on parlait du TGV-Normandie, puis d'une liaison rapide Normandie-La Défense-Roissy, avec interconnexion avec le réseau TGV aujourd'hui abandonnée, au moins sous sa forme initiale.

Néanmoins même si la Normandie n'est pas desservie par une LGV, quelle est son intégration au réseau TGV national ?

Il ne faut pas confondre LGV qui permet aux TGV de rouler à des vitesses supérieures à 250-300 km et desserte de TGV à allure réduite. Ainsi Rouen et Le Havre sont reliés quotidiennement par un TGV à Lyon-Part-Dieu et plus au Sud à Marseille-Saint-Charles.

Aujourd'hui seules ces deux villes normandes sont reliées au réseau TGV. A la fin des années 90, une liaison Cherbourg - Lille avait été mise en service à titre expérimental et arrêtée au bout d'un an et demi, faute d'un nombre de passagers suffisant.

L'intégration au réseau TGV devrait cependant être renforcée dès juin 2009. Deux liaisons TGV vont ainsi être créées :

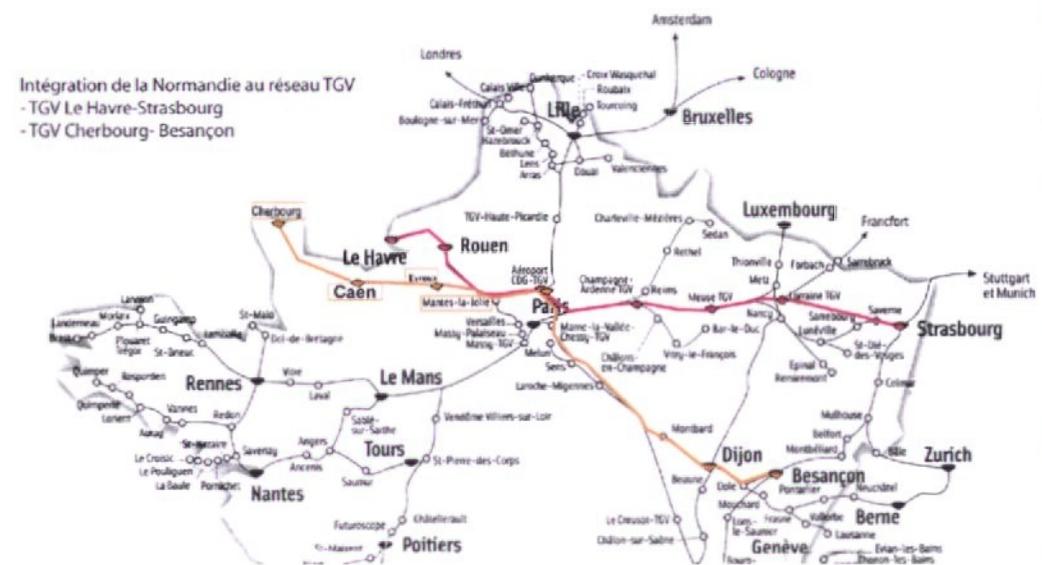
- Une liaison (un aller/retour quotidien) entre Le Havre/Rouen/Roissy-Charles-de-Gaulle/Lorraine TGV/Strasbourg en empruntant le réseau à grande vitesse Est-Européen.
- Une autre liaison (Cherbourg/Caen/Evreux/Massy/Dijon/Besançon) via la LGV Sud Est.

Ces liaisons, avec le réseau à grande vitesse bénéficieront d'une participation financière dégressive des régions et agglomérations concernées à hauteur de 11,10 M € dont 5,3 M € pour la région Haute-Normandie, 900 000 € pour la Communauté d'Agglomération de Rouen, 700 000 € pour la CODAH et 400 000 € pour la Communauté d'Agglomération d'Evreux.

Départ Le Havre 8h20/Rouen 9h/Roissy Charles de Gaulle : 10h30/11h ; Arrivée Strasbourg : 13h30.

Retour au Havre pour 22h20.

## Intégration de la Normandie au Réseau TGV français





# Estuaire de la Seine

## LA DESSERTE FRET DU GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

Le Havre, premier port de France de trafic de conteneurs et de valeur de marchandises traitées, affiche la volonté de doubler, tripler, (voire plus), le trafic de conteneurs d'ici 20 ans avec le projet Port 2020. Les besoins en transport et logistique, les préconisations du SCoT d'intégration du Havre en tant que Métropole Maritime Internationale, les enjeux environnementaux, nécessitent d'ouvrir une réflexion sur l'organisation des transports de fret.

Le trafic portuaire du Grand Port Maritime du Havre est en constante augmentation. En 2007, le trafic du port du Havre a progressé de +6,6% en tonnage total, la croissance du trafic conteneurisé atteignant +25,3%.

L'enjeu d'une politique de transport à la hauteur des ambitions affichées pour Le Havre est de renforcer la compétitivité d'un Port en fort développement en tenant compte des enjeux du développement durable.

Les ports les plus performants sont généralement ceux où les marchandises restent le moins longtemps. La pertinence de l'offre en transport ne se mesure pas aux seules quantités transportées, mais aussi à la fiabilité de l'offre, sa flexibilité et sa compétitivité.

Quels sont les moyens à mettre en œuvre pour transporter, apporter et évacuer les marchandises pour que les projets de Port 2000 et 2020 soient des succès, permettent de servir l'ambition de la Métropole Maritime Internationale et au port de conserver sa place de port européen majeur ?

Le mode ferré représente une part faible, à nouveau en légère croissance face au trafic routier.

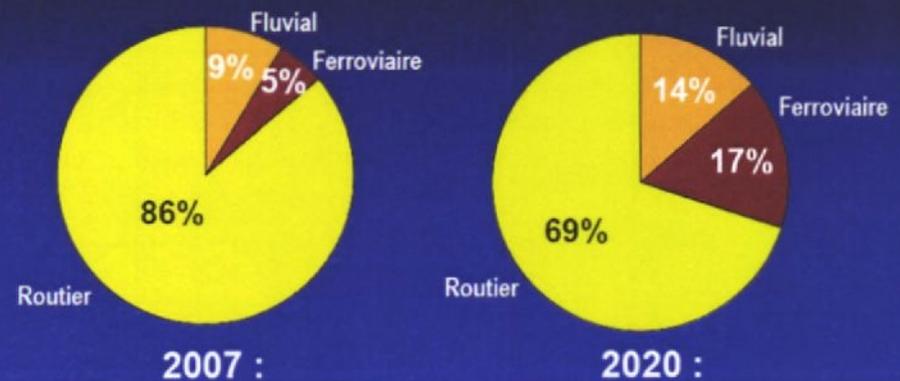
Après un recul très net jusqu'en 2006, le mode ferroviaire pour le transport des conteneurs maritimes traités amorce une reprise, notamment en lien avec la privatisation ferroviaire.

Fin 2006, le volume de trafic est de 72 000 EVP ; chiffre a été dépassé dès le mois de septembre 2007 pour atteindre 84 500 EVP, soit une augmentation de 46% sur dix mois.

Ces chiffres sont toutefois faibles au regard du trafic global du port du Havre.

I - Les enjeux pour le port du Havre

### L'évolution des modes de transports terrestres de conteneurs



Source : Grand Port Maritime du Havre



# Estuaire de la Seine



Autoroute ferroviaire  
**2007-2009**



*L'autoroute ferroviaire est un concept de transport combiné consistant à transporter des poids lourds sur des trains spéciaux. Il s'agit d'un des aspects du ferroutage.*

**Contraintes :**

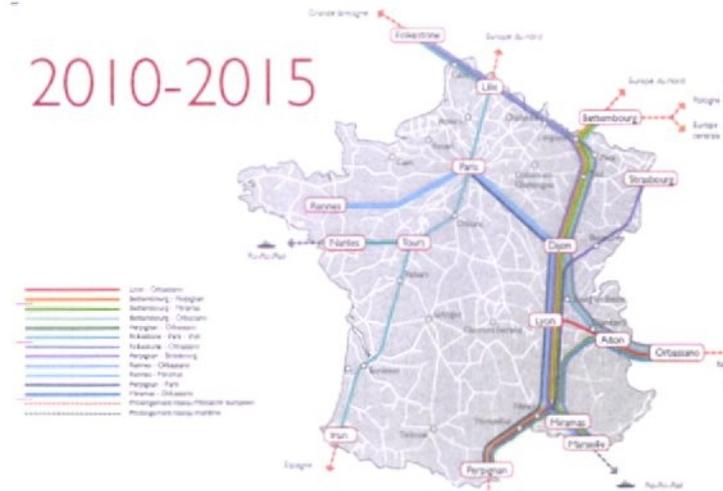
*Des conditions techniques et économiques contraignantes :*

- *accepter la plupart des poids lourds en circulation (jusqu'à 40t et hauteur de 4,04 m.),*
- *ne pas pénaliser le temps de parcours global du camion,*
- *offrir une cadence relativement élevée et une bonne fiabilité,*
- *proposer un tarif compétitif à l'alternative routière qui existe généralement,*
- *offrir un transport confortable aux chauffeurs et sûr pour les marchandises.*

*Dans les projets du Ministère des Transports et du Développement Durable à l'horizon 2015, Le Havre se retrouve en dehors des autoroutes ferroviaires alors même que le trafic du Port du Havre aura été doublé, triplé voire plus.*

L'autoroute ferroviaire atlantique est annoncée pour 2009. Elle reliera la France à l'Espagne (Lille, Dourges, Brétigny, Bordeaux, Bayonne). Elle proposera alors quatre allers retours quotidiens permettant de capter 600 camions par jour.

**2010-2015**



# Estuaire de la Seine

## LE FRET FERROVIAIRE EST-IL A UN TOURNANT ?

Après plusieurs années de baisse des tonnes par kilomètres transportés en France (-15% entre 1995 et 2005), le transport du fret amorce une reprise. Sur la période 2005-2006, la hausse est de +0,5% et, depuis l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché et le Grenelle de l'environnement en 2007, une nouvelle compétitivité se met en marche.

Les prévisions à la hausse du trafic ferroviaire au Havre s'expliquent par 2 facteurs que le Grand Port Maritime du Havre juge favorable au développement du ferroviaire :

- L'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence : la libéralisation du fret ferroviaire a permis l'arrivée de nouveaux opérateurs (Veolia Cargo et Eurocargo Rail) ;
- La refonte du réseau ferroviaire du port du Havre : chaque jour, 16 trains de conteneurs maritimes desservent le Port du Havre. Dans ce contexte qualifié de « très porteur », le Grand Port Maritime du Havre a décidé d'augmenter sensiblement le faisceau de soutien de Port 2000 en cours de travaux. Parallèlement, un doublement de la voie de desserte de Port 2000 est prévu pour 2009.

## LA DESSERTE FERROVIAIRE DU GRAND PORT MARITIME DU HAVRE (GPMH)

L'aménagement des infrastructures ferroviaires est en cours :

- Les opérateurs portuaires prennent en charge l'arrière quai ;
- Le GPMH est responsable de la sortie du terminal jusqu'à "l'aiguille de Port 2000" ;
- RFF-SNCF se chargent des voies au-delà de "l'aiguille de Port 2000" c'est à dire :
  - l'amélioration des voies contournant la Zone Industriale-Portuaire afin de passer d'une vitesse actuelle de 6 km/h avec arrêt à 30 km/h sans arrêt. Les travaux ont été effectués fin 2007,

- l'augmentation de la capacité du faisceau de soutien dit de la plaine alluviale (FPA) qui passera de 10 à 15 voies. Ce nœud ferroviaire deviendra le futur site fret du Havre réduisant à néant le rôle de l'actuelle gare de Soquence. Les travaux en cours ;
- l'électrification et de la modernisation d'une partie des voies. A l'occasion de ces travaux les trains devront pendant plusieurs mois utiliser les voies situées sur le pont de l'écluse François 1<sup>er</sup> ;
- le franchissement du nœud routier de la Brèque par la construction de 4 ouvrages d'art. Début des travaux fin 2005, fin des travaux prévue en 2009 ;
- Les travaux de modernisation de la ligne Motteville-Buchy terminés en 2008.

Le développement  
des autoroutes ferroviaires en France



Source : MEEDDAT

# Estuaire de la Seine

## LE FRANCHISSEMENT FERROVIAIRE DE LA SEINE

Des constats :

- Les besoins en transport et infrastructures à anticiper sont considérables, les infrastructures risquent rapidement de ne plus être adaptées :
  - une position de Finistère qui limite les possibilités de développement ;
  - une compétitivité en terme de développement à soutenir face au Range Portuaire du Nord de l'Europe ;
  - Un positionnement de Métropole Maritime Internationale affiché soutenu par les SCoT (Le Havre Pointe de Caux Estuaire et Pays d'Auge), aux enjeux multiples.
- La desserte du Havre et de l'Estuaire de la Seine (à l'écart des LGV, des autoroutes ferroviaires) est à améliorer pour favoriser :
  - une dynamique métropolitaine à renforcer à l'échelle de l'Estuaire : déplacement et intégration des marchés de l'emploi, accès à la formation, à l'éducation supérieure, à la culture, au tourisme ;
  - une meilleure intégration régionale, nationale et européenne
  - le développement socio-économique et touristique.

Dans ce contexte, les infrastructures existantes sont-elles à la hauteur de la place du Port et de l'ambition affichée ? Un Port d'une telle envergure peut-il se passer de véritables projets structurants ? Un franchissement ferroviaire de l'Estuaire de la Seine au Havre peut-il constituer un enjeu pertinent ? Est-il l'un des chaînons manquants du développement durable du port du Havre ? Au-delà, peut-il constituer un levier de développement pour les régions du Nord Ouest ?

*« Je faisais des comparaisons entre vos quais, entre vos bassins, entre les moyens d'écoulement de vos produits. Je pensais à ce qu'il y avait véritablement d'humiliant pour nous - non pour vous, gens du Havre, mais pour nous Français - de penser qu'un grand centre, qu'un grand foyer d'appel des marchandises du monde entier pourrait être réduit, pour quelques rubans d'acier qui lui faisaient défaut, à ne pouvoir soutenir la lutte, à ne pouvoir se trouver en communication directe avec le Nord, ni avec le Centre, ni avec l'Ouest de la France. Messieurs, c'est une situation qui ne peut durer. Je ne parle ici que comme simple citoyen. Je ne mets à votre disposition que le concours de ma parole individuelle et libre. Mais s'il dépend de moi de pousser à cette question, certainement, vous ne resterez plus bloqués par derrière tandis que la mer vous sollicite par devant. »*

Extrait du discours de Gambetta prononcé le 26 octobre 1879 au Havre (toujours d'actualité en 2007).

# Estuaire de la Seine

Le troisième franchissement a donc des répercussions à plusieurs échelles :

L'échelle locale du Pays Havrais de la Ville/Port avec les échanges portuaires, organisation et évacuation du transport des conteneurs ;

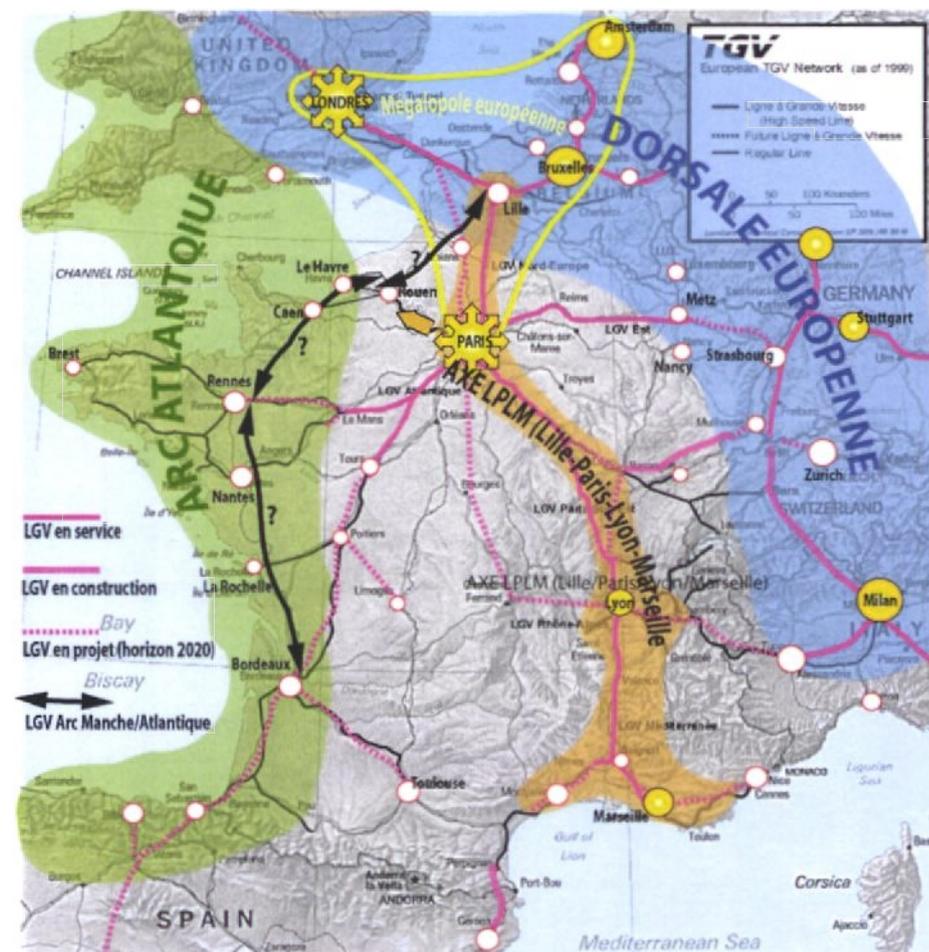
L'échelle Internationale avec la compétitivité et prospective portuaires.

L'échelle de l'Estuaire de la Seine et des territoires interrégionaux : compléter la liaison des deux rives de la Seine à la hauteur souhaitée pour rapprocher la Métropole Normande Caen/Rouen/Le Havre en lien avec les territoires régionaux voisins (Bretagne, Picardie, Nord Pas de Calais).

L'échelle Européenne avec le positionnement sur les grands axes de transports européens et les relations du Havre au Nord, à l'Est et au Sud de l'Europe, sans passer nécessairement par Paris.

L'étude technique de définition d'un projet de 3<sup>ème</sup> franchissement de la Seine a été lancée par la DRE de Haute-Normandie.

L'étude concernant le volet socio-économique du projet sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la Région Haute-Normandie, en association avec la Basse-Normandie.



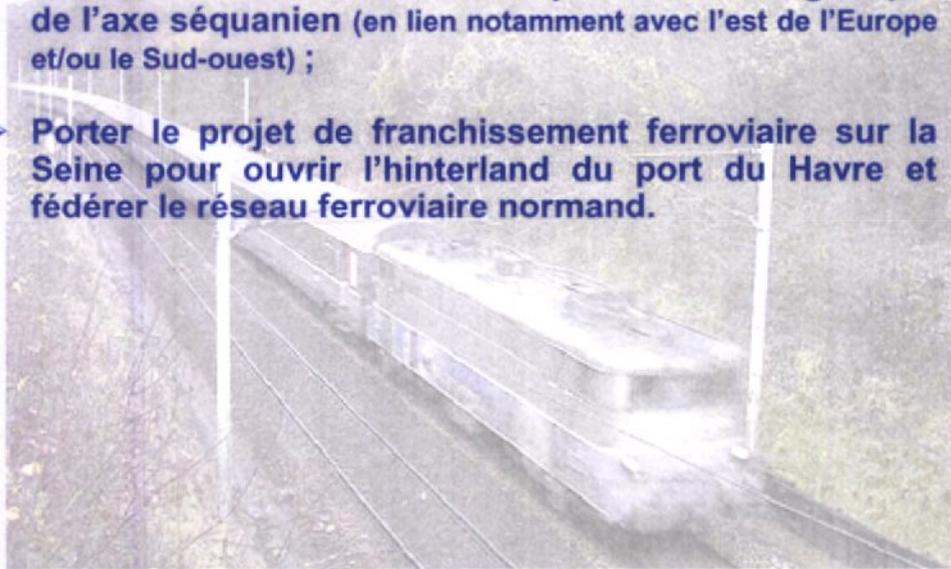
# Estuaire de la Seine

# Estuaire de la Seine

## Les enjeux de la desserte ferroviaire

« Muscler » l'hinterland du port du Havre face aux ports nord européens en développant le fret ferroviaire

- Renforcer les corridors de fret ferroviaires existants et moderniser/réaménager la liaison Serqueux/Gisors qui permettrait aux convois de fret de se connecter directement à la grande ceinture ferroviaire de Paris et d'éviter ainsi d'utiliser l'axe surchargé entre Rouen/Mantes/Nanterre ;
- Développer une ou des autoroutes ferroviaires pour la desserte des zones industrialo-portuaires et logistique de l'axe séquanien (en lien notamment avec l'est de l'Europe et/ou le Sud-ouest) ;
- Porter le projet de franchissement ferroviaire sur la Seine pour ouvrir l'hinterland du port du Havre et fédérer le réseau ferroviaire normand.



Moderniser l'axe Le Havre/Rouen/Paris pour une meilleure accessibilité des territoires :

- Rester vigilant quant à la modernisation de l'axe ferroviaire Le Havre/Paris en ce qui concerne les infrastructures et le matériel ferroviaire
- Défendre l'accessibilité de la rive nord de la Seine pour ne pas être pénalisé face au possible déménagement de la gare de Rouen à l'horizon 2020.

Favoriser l'émergence d'un véritable réseau ferroviaire maillé de la Pointe de Caux :

- Réutiliser les anciennes voies ferrées de la ligne Le Havre/Goderville/Fécamp au service des flux pendulaires en transport en commun ;
- Réfléchir à l'opportunité d'une desserte ferroviaire voyageur de la Vallée du Commerce depuis Bréauté-Beuzeville.

# Estuaire de la Seine

## **III. L'INTERMODALITE, SYNERGIE DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE ET LE CADRE DE VIE**

# Estuaire de la Seine

# Estuaire de la Seine

## RAPPEL DE L'INTERMODALITE

L'intermodalité est un concept qui permet l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Sa traduction sera une forte interconnexion à une gare ou à un arrêt de bus avec d'autres réseaux de transport en commun, du stationnement des vélos, de l'accessibilité en général, de la marche à pied et des commerces. L'important est d'avoir une interface qui diminue au maximum les inconvénients pour faciliter le passage d'un mode à un autre et son intégration à l'espace urbain la plus fluide possible.

L'intégration de tous les modes de transport et des services devient une condition de succès et de productivité des transports en commun.

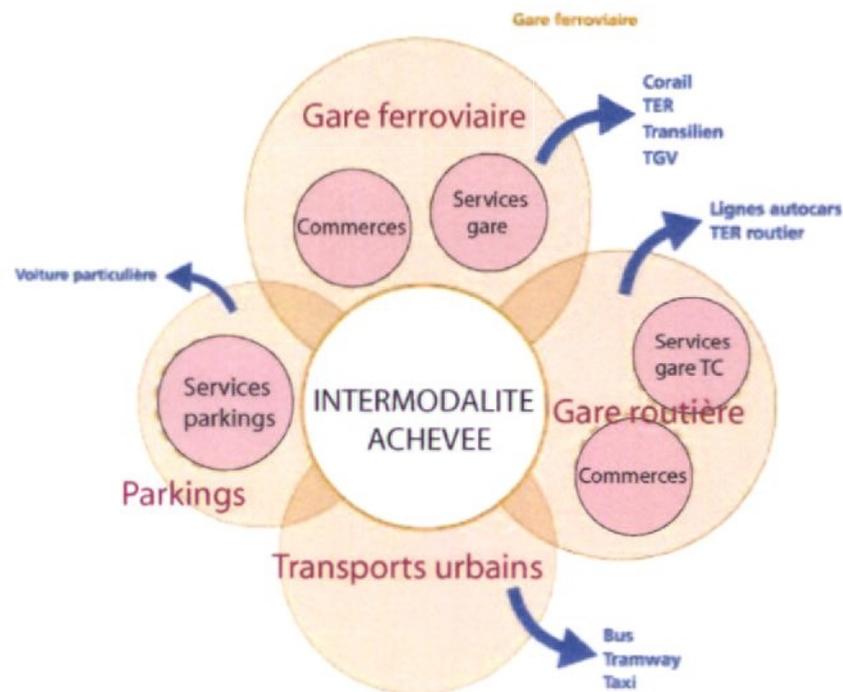
## UNE INTERMODALITE INEGALE ET INACHEVEE DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Les infrastructures de transports sont nombreuses sur ce territoire morcelé mais l'intermodalité est plus ou moins aboutie selon les zones géographiques.

Les mobilités accrues sur le territoire estuarien (flux pendulaires, de transit, liés au travail, aux loisirs, les flux touristiques, et d'une manière générale l'hypermobilité des habitants) demandent une meilleure intermodalité (bus urbains et interurbains, navettes fluviales et fluvio-maritimes, réseau ferroviaire...) et, un développement des transports doux.

Sur le territoire de l'Estuaire, Le Havre constitue le principal nœud de transport et d'intermodalité. Fécamp et Lisieux constituent des nœuds secondaires d'intermodalité d'importance régionale (voir carte ci-après).

Une intermodalité moins importante s'effectue également en certains points (Côte Fleurie, Pont l'Evêque, Bréauté-Beuzeville). Plusieurs autres territoires ont une intermodalité partielle (Pont-Audemer, Honfleur, la vallée du Commerce, certains bourgs structurants du Pays des Hautes Falaises).

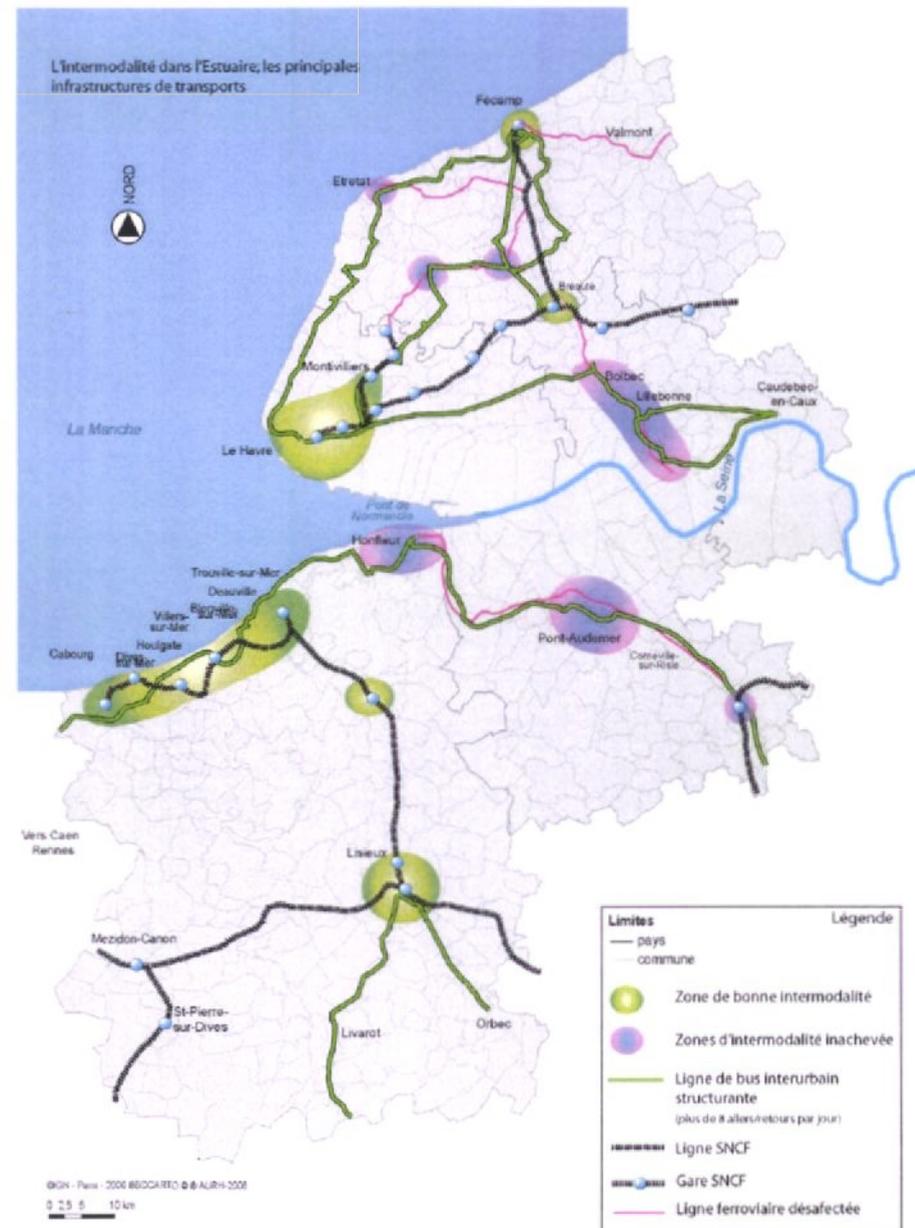


# Estuaire de la Seine

La fermeture commerciale des lignes ferroviaires de la vallée de la Risle et du Pays des Hautes Falaises ont limité le développement de l'intermodalité sur les principaux bourgs desservis.

Cette politique de l'intermodalité est à mettre en place dans un contexte de pétrole cher et de respect du protocole de Kyoto.

C'est un atout indéniable pour offrir aux touristes comme aux habitants, la possibilité d'utiliser des modes de transport moins polluants et de s'inscrire ainsi dans une démarche de développement durable.



# Estuaire de la Seine

## UN RESEAU DE BUS INTERURBAINS A RENFORCER

Les départements ont à leur charge l'organisation des transports par car. La gestion et l'organisation sont déléguées à des sociétés privées.

Le réseau interurbain du Calvados, plus connu sous le nom de Bus Verts du Calvados, a été créé par le Conseil Général, dans les années 80. Et les Conseils Généraux de Seine-Maritime et de l'Eure ont également leur réseau de bus interurbains appelés « transports départementaux ».

L'Estuaire de la Seine comptait début 2008 24 lignes de bus interurbains desservants les principaux pôles urbains ou ruraux du territoire. Cependant, la desserte des lignes et les fréquentations des lignes sont très inégales. Certaines liaisons sont très efficaces comme la desserte Le Havre/Caen Express (20 000 passagers par an en 2005) ou la ligne Le Havre-Caudebec-en-Caux. D'autres lignes sont beaucoup moins attractives comme la ligne Fécamp-Valmont-Angerville.

Depuis le 28 août 2006, les Départements de la Seine Maritime et de l'Eure ont mis en place une tarification commune à 2€ le billet, sur toutes les lignes de bus interurbains (hormis Evreux-Rouen).



Face à l'existence de flux de déplacement de plus en plus nombreux entre Le Havre et le Sud de la Seine, le plan de déplacement régional de Haute-Normandie propose d'améliorer les relations entre Le Havre et Pont-Audemer.

### Lignes interrurbaines

- Caudebec-en Caux / Rouen (ligne 30)
- Fécamp/ St-Valéry-en-Caux (ligne 60)
- Fécamp/Valmont (ligne 17)
- Fécamp/Bolbec (ligne 22)
- Fécamp/Fauville-en-Caux/Yvetot (ligne 25)
  
- Le Havre / Bolbec/Caudebec-en-Caux (ligne 20)
- Le Havre/ Etretat/ Fécamp (ligne 24)
- Le Havre/Goderville/Fécamp (ligne 23)
- Le Havre/ Caen Express
- Le Havre / Deauville/Cabourg (ligne 20 bus Calvados)
- Le Havre/ Lisieux ( ligne 50)
- Le Havre/Pont Audemer (ligne 400)
- Le Havre/Beuzeville (ligne 410)
  
- Lisieux/Bonnebosq (ligne 59)
- Lisieux/ Pont Audemer (ligne 560 b)
- Lisieux/Vimoutiers (ligne 53)
- Lisieux/Orbec (ligne 56)
  
- Pont l'Evêque/Caen (ligne 36)
- Deauville/Caen (ligne 20bis bus Calvados)
- Evreux/Pont-Audemer/Honfleur (ligne 380)
- Bernay/ Pont-Audemer ( ligne 420)
- Caudebec-en-Caux/ Yvetot (ligne 10)
- Navette Bréauté gare SNCF/ Bolbec
- Navette Bréauté gare SNCF/Gogerville/Criquetot/Etretat (Ligne 17)

# Estuaire de la Seine

L'ESTUAIRE DE LA SEINE  
Réseau de lignes interurbaines principales



L'ESTUAIRE DE LA SEINE  
Réseau de lignes interurbaines structurantes  
(+ de 8 A/R par jour)



# Estuaire de la Seine

## Repérage (le nombre d'aller retour pour 2007)

- |  |                 |  |                    |
|--|-----------------|--|--------------------|
| ○ <b>Caudebec-en-Caux/Yvetot</b><br>Compagnie des Cars Hangars<br>4 allers-retours du lundi au vendredi, aucun le week-end       | <b>ligne 10</b> | ○ <b>Le Havre/Pont-Audemer</b><br>Compagnie CFTI Normandie<br>1 par jour   | <b>ligne 400</b>   |
| ○ <b>Fécamp/Saint-Valéry-en-Caux</b><br>Veolia Transport Normandie Interurbain<br>4 allers-retours du lundi au vendredi          | <b>ligne 60</b> | ○ <b>Le Havre/Beuzeville</b><br>CFTI Normandie 3 par jour  | <b>ligne 410</b>   |
| ○ <b>Fécamp/Bolbec</b><br>Autos cars gris<br>8 allers/retour en semaine, 7 le samedi, aucun le dimanche                          | <b>ligne 22</b> | ○ <b>Lisieux/Bonnebosq</b><br>Bus verts du Calvados 1 par jour   | <b>ligne 59</b>    |
| ○ <b>Fécamp/Angerville</b><br>Compagnie des Cars Fauvillais<br>3 allers-retours du lundi au vendredi, et 1 le samedi             | <b>ligne 13</b> | ○ <b>Lisieux/ Pont-Audemer</b><br>Compagnie Normande d'Autocar<br>3 aller/retour en semaine, 2 le samedi, aucun le dimanche  | <b>ligne 560 b</b> |
| ○ <b>Le Havre/Bolbec/Caudebec-en-Caux</b><br>Veolia Transport Normandie Interurbain<br>30 allers-retours par jour, 2 le week-end | <b>ligne 20</b> | ○ <b>Lisieux/Vimoutiers</b><br>Bus verts du Calvados   | <b>ligne 53</b>    |
| ○ <b>Le Havre/Etretat/Fécamp</b><br>Autos cars gris<br>7 allers/retours du lundi au samedi, 5 le dimanche                        | <b>ligne 24</b> | ○ <b>Lisieux/Orbec</b><br>Bus verts du Calvados<br>8 aller/retour par jour en semaine  | <b>ligne 56</b>    |
| ○ <b>Le Havre/Goderville/Fécamp</b><br>Autos cars gris<br>15 allers-retour du lundi au samedi, 4 le dimanche                     | <b>ligne 23</b> | ○ <b>Pont l'Evêque/Caen</b><br>Bus verts du Calvados<br>3 aller/retour par jour en semaine   | <b>ligne 36</b>    |
| ○ <b>Le Havre/Caen Express</b><br>Bus verts du Calvados<br>3 par jour en semaine 2 le samedi et 2 le dimanche                    |                 | ○ <b>Deauville/Caen</b><br>Bus verts du Calvados<br>9 aller/retour par jour en semaine   | <b>ligne20bis</b>  |
| ○ <b>Le Havre/Deauville/Cabourg</b><br>Bus verts du Calvados<br>7 aller/retour par jour en semaine                               | <b>ligne 20</b> | ○ <b>Evreux/Pont-Audemer/Honfleur</b><br>Compagnie CFTI Beneult<br>8 navettes par semaine et une le dimanche   | <b>ligne 380</b>   |
| ○ <b>Le Havre/ Lisieux</b><br>Bus verts du Calvados<br>1 aller/retour du lundi au dimanche                                       | <b>ligne 50</b> | ○ <b>Bernay/Pont-Audemer</b><br>Compagnie CFTI Beneult<br>6 par jour en semaine et 1 le dimanche   | <b>ligne 420</b>   |
|  |                 | ○ <b>Navette Bréauté gare SNCF/ Bolbec</b><br>Veolia Transport Normandie Interurbain<br>24 allers-retours du lundi au vendredi, et 14 le samedi, aucun le dimanche           |                    |
|  |                 | ○ <b>Navette Bréauté gare SNCF/ Goderville/Criquetot/Etretat</b><br>Autos cars gris<br>1 aller Bréauté-Etretat le vendredi un autre le samedi du lundi, 1 retour le dimanche | <b>Ligne 17</b>    |
|  |                 | ○  |                    |

# Estuaire de la Seine

Pour exemple

Ligne 20	Le Havre/Bolbec/Lillebonne	1 heure
Ligne 23	Le Havre/Goderville/Fécamp	48 minutes
Ligne 24	Le Havre/Etretat/Fécamp	1 heure 30
Ligne 22	Fécamp-Bolbec	32 minutes
Ligne 50	Le Havre/Lisieux	40 minutes
-	Le Havre/Caen Express	1 heure 30

En février 2007, le département de Seine-Maritime lançait un nouveau service de transport de proximité « Minibus 76 » dans 12 cantons dont 4 sur l'Estuaire de la Seine (Bolbec, Caudebec-en-Caux, Lillebonne, et Valmont), en complément des réseaux départementaux et régionaux existants.

Il s'agit d'un nouveau service de transport à la demande destiné aux zones rurales non desservies par les lignes régulières d'autocar. Les clients doivent s'inscrire la veille pour se rendre en des lieux ou des activités régulièrement organisés (jours de marchés, activités sociales ou périscolaires). Le minibus 76 a fait l'objet d'une délégation de service public attribuée à Veolia Transport qui a mis en place des minicars équipés pour les personnes à mobilité réduite.

Après une première phase d'expérimentation du dispositif à la demande, Minibus 76 a été étendu dès janvier 2008 aux cantons de Fauville-en-Caux et de Goderville avec un service plus souple pour les usagers. Ce service répond au besoin de mobilité des populations, en particulier dans les zones rurales tenues à l'écart de tout service de transport public. Le minibus 76 est accessible du lundi au samedi entre 9 heures et 12 heures ainsi qu'entre 13 heures 30 et 17 heures.

Une solution économique (tarif maximum de 2€ ) et écologique, puisque les véhicules ne se déplacent que si les personnes en font la demande. Avant d'effectuer un voyage, la personne doit réserver son déplacement. Le jour du voyage, la personne se rend à un arrêt, proche de chez elle, qui lui aura été indiqué par l'opérateur. La personne s'acquitte alors du paiement de son voyage en rentrant dans le véhicule. Au retour, le Minibus ramène la personne au point d'arrêt.

# Estuaire de la Seine

## LES TRANSPORTS URBAINS DE L'ESTUAIRE

Territoire	Compagnie	Nombre de lignes	Titre à l'unité 2007	Carnet de 10 voyages	% de réduction Entre un carnet et un titre à l'unité
Le Havre	Bus Océane	15	1,50 €	9,80 €	34%
Fécamp	Ficibus	2	1,10€	9 €	18% en 2007
Bolbec	TU de Bolbec	4	1,30 €	8,80 €	30%
Pont-Audemer	TU de Pont-Audemer	1	0,82 €	5,75 €	42%

### Le Havre

Le réseau de bus de l'agglomération havraise, appelé « Bus Océane », est géré par la Société Anonyme CTPO Bus Océane.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001, date de sa création, la CODAH est l'autorité organisatrice sur l'ensemble des 17 communes. Le réseau compte 15 lignes de bus, complétées par un funiculaire, un dispositif spécifique à destination des personnes à mobilité réduite (Mobi'Fil) ainsi que par un service de transport à la demande, le « Fil'Bus ».

### Fréquentations

Midnight Bus	123 803 passagers en 2005
Funiculaire	509 414 passagers en 2005
Service PMR	48 940 passagers en 2005
Fil'Bus	18 296 voyageurs en 2004

Les lignes 1, 2, 3, 8, 9 et 11 (en gras) sont les plus utilisées et desservent le plus d'usagers.

Ligne		Nombre de voyageurs en 2005
<b>Ligne 1</b>	<b>Dollemard/Montivilliers (par Jenner)</b>	<b>2 085 422</b>
<b>Ligne 2</b>	<b>Soquence/Notre Dame</b>	<b>2 955 877</b>
<b>Ligne 3</b>	<b>Les Neiges/Perrey</b>	<b>2 446 030</b>
Ligne 5	Sous-Brettonne/Graville	1 938 270
Ligne 6	Bléville/Gare	1 170 344
Ligne 7	Gare/Halles centrales	1 815 414
<b>Ligne 8</b>	<b>Hôtel de Ville/Craucrauville Sud</b>	<b>3 698 397</b>
<b>Ligne 9</b>	<b>Dollemard/Montivilliers (Par Colmoulins)</b>	<b>2 335 690</b>
Ligne 10	Hôtel de Ville/Caucrauville Nord	1 123 962
<b>Ligne 11</b>	<b>Hôtel de Ville/Porte de la Forêt</b>	<b>3 296 265</b>
Ligne 12	Dollemard/Jacques Monod	317 159
Ligne 13	Lycée Schuman/La Voute	328 193
Ligne 14	Gare/Fontaine-la-Mallet/Montivilliers	57 350
Ligne 15	Rouelles/Colmoulins	8 550
Ligne 16	Octeville sur Mer/Montivilliers	2 264*
<b>Total 2005</b>		<b>23 579 187</b>

\*Année de mise en service (29 août 2005)



# Estuaire de la Seine

## LE TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME

### LES PORTS DE PLAISANCE

L'Estuaire de la Seine, ouvert sur la Manche, accueille le long de ses côtes plusieurs ports.

En Basse-Normandie, d'Ouest en Est, Honfleur, Deauville, Dives-sur-Mer et Cabourg. Ils comptabilisent plus de 2 300 anneaux :

- Honfleur accueille 104 anneaux dans le port de plaisance,
- Deauville a 1 260 anneaux dans son port de plaisance,
- Dives-sur-Mer comptabilise 800 anneaux dans son port de plaisance,
- Cabourg est un port de mouillage de 150 anneaux.

En Haute-Normandie, Le Havre et Fécamp totalisent plus de 2500 anneaux.

- Fécamp, historiquement port de pêche, dispose également d'un port de plaisance 800 anneaux (2007). La CCI de Fécamp procède actuellement à des travaux d'allongement des pontons de l'avant-port. L'opération (coût : 320 000 €) permettra la création de 85 anneaux supplémentaires pour les bateaux de plaisance.
- Le Havre, port de commerce et de pêche, accueille également les paquebots de croisières, et dispose d'un port de plaisance 1 200 anneaux. (2000 prévus en 2012)
- Dieppe, 439 anneaux 2007.

Les deux rives totalisent ainsi près de 4 000 anneaux dans leurs ports, soit 34% des places disponibles de Basse et Haute-Normandie réunies. Au niveau national, le territoire de l'Estuaire comptabilise 4% des places disponibles sur le littoral.

### LE SECTEUR DE LA CROISIERE

Concernant les croisières au Havre, le secteur fait l'objet d'une politique touristique depuis plus de 10 ans. Les différentes compagnies qui font escales dans la cité Océane débarquent et embarquent désormais depuis le quai Roger Meunier au Havre. Elles représentent une cinquantaine d'escales de paquebots par an, et environ 80 000 à 90 000 passagers selon les années.

Le Havre profite d'un marché en pleine croissance. Au cours des 50 escales enregistrées en 2007, 113 000 passagers et membres d'équipage ont passé les digues de la Porte Océane. En 2008, plus de 55 escales ont été programmées.

### LES CROISIERES FLUVIALES

Sur la Seine, trois compagnies organisent des croisières de tourisme de luxe jusqu'à Paris.

Un à deux navires par semaine, au départ du quai de Marseille (quartier de l'Eure), au Havre, permettent à plus de 8 000 passagers par an, essentiellement des étrangers, de découvrir la Seine autrement. Des croisières similaires font escale à Honfleur, à l'année.

# Estuaire de la Seine

## LES MODES DOUX

Créé à l'initiative de Bus Océane et de l'association Sabine en juillet 2002, le service de location vélo dénommé « Vélocéane », répond aujourd'hui à une pratique du deux-roues essentiellement de loisirs. Le service est ouvert toute l'année.

La ville du Havre encourage les pratiques des modes doux depuis quelques années par l'aménagement de pistes et itinéraires cyclables. Des réflexions similaires, dans d'autres communes de l'Estuaire, sont actuellement à l'étude et pourraient s'articuler pour organiser une offre cohérente.

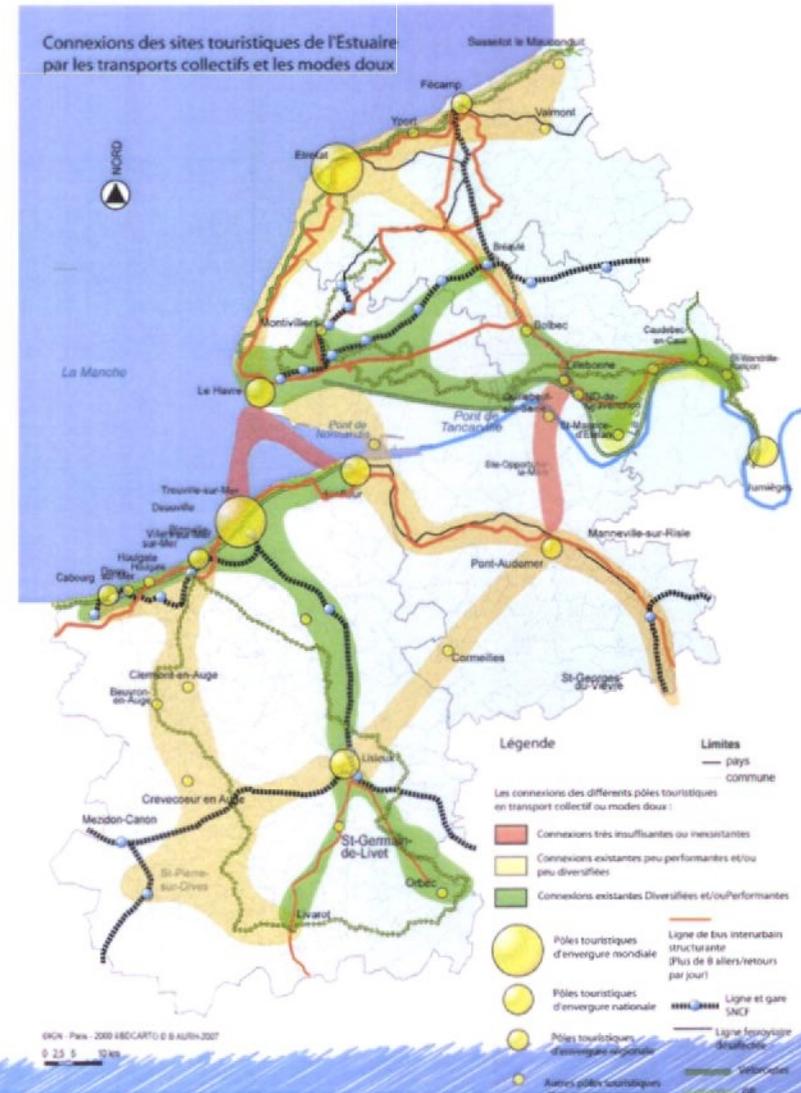
La prise en compte du vélo se fait également à l'échelle départementale et nationale.

Le CIADT du 15 décembre 1998 a validé le projet de réalisation d'un schéma national d'itinéraires véloroutes et voies vertes (qui s'inscrivent dans le réseau européen des itinéraires cyclables).

- Une véloroute est un itinéraire cyclable à moyenne ou longue distance pour des déplacements quotidiens ou de tourisme, continu, jalonné et sécurisé reliant une ville A à une ville B de façon directe et touristique. Une véloroute emprunte un itinéraire agréable, évite les dénivelés excessifs et utilise des aménagements en site propre reliés par des petites routes tranquilles.
- La voie verte est un aménagement en site propre, excluant toute circulation motorisée. Les emprises idéales pour l'aménagement des voies vertes sont les voies de chemin de fer désaffectées, les berges des voies d'eau, les pistes forestières.

Les véloroutes sur le territoire de l'Estuaire de la Seine sont au nombre de trois :

- La véloroute du littoral de Seine maritime ;
- La véloroute de la vallée de la Seine ;
- La véloroute du Calvados.



# Estuaire de la Seine

## Les enjeux de l'intermodalité

Offrir aux habitants et aux touristes la possibilité de se déplacer d'une manière facile et durable dans l'Estuaire de la Seine :

- Renforcer les pôles intermodaux du Havre, de Fécamp et de Lisieux ainsi que de la gare de Bréauté-Beuzeville qui joue un rôle structurant sur la Pointe de Caux
- Développer l'intermodalité dans l'Estuaire en créant des pôles d'échanges en lien avec de possibles réouvertures de lignes ferroviaires à Goderville, Criquetot-l'Esneval, Pont-Audemer et/ou dans la Vallée du Commerce ;
- Favoriser l'émergence d'un pass'estuaire dans un contexte de renchérissement des déplacements ;
- Connecter par voie Fulviomaritime les pôles touristiques majeurs, notamment entre Le Havre-Honfleur et Deauville.

Favoriser l'intégration des sites touristiques de l'Estuaire en développant leur accessibilité en transport en commun.

- Améliorer les transports sur le littoral de la Pointe de Caux pour notamment « désenclaver » Etretat et améliorer ses relations au Havre et Fécamp ;
- Développer l'offre de location de vélos et une mise en réseau sur l'Estuaire. Cela nécessite également une meilleure lisibilité des parcours cyclables et pédestres de l'Estuaire ;
- Favoriser l'intégration des sites touristiques du Pays d'Auge (Villages de Beuvron en Auge, Beaumont en Auge par exemple) aux axes de transport en commun.



# Estuaire de la Seine



Agence d'Urbanisme de la Région du Havre - Association loi 1901 - Siège social : hôtel de ville  
136, rue Victor Hugo - BP 1113 - 76063 LE HAVRE Cedex - Tél : 02 35 42 17 88 - Fax : 02 35 21 51 57