

Pour un réseau TER périurbain sur la Pointe de Caux

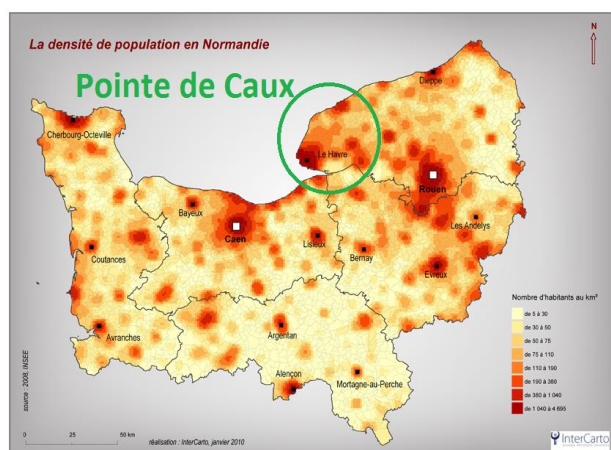
Consciente des enjeux économiques, écologiques et sociaux liés à la transition énergétique qui se profile, et soucieuse de promouvoir sur notre territoire des mobilités plus durables, la FNAUT Haute Normandie souhaiterait aujourd'hui proposer à l'ensemble des Collectivités territoriales concernées (Région Haute Normandie, Département de Seine Maritime, CODAH, intercommunalités de Fécamp, Bolbec, Lillebonne...) un ambitieux projet de développement des dessertes ferroviaires périurbaines sur la Pointe de Caux.

Ce projet pourrait être phasé en deux temps :

- il s'agirait d'abord, à moyen terme (horizon 2020), de valoriser l'étoile ferroviaire havraise sous forme de dessertes TER renforcées, et prolongées sur des sections de voies inexploitées (nord de la LER) ou fermées au trafic des voyageurs (Notre Dame de Gravenchon) ;
- il s'agirait ensuite, à plus long terme, d'interconnecter ce réseau ferroviaire périurbain avec le tramway de la CODAH afin d'offrir aux usagers la commodité d'un service de tram-train.

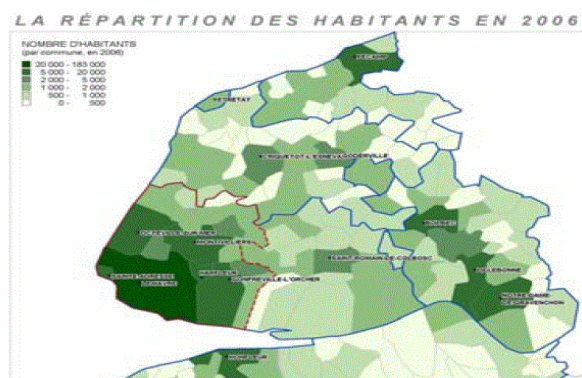


1. Le contexte général



L'aire géographique concernée, usuellement appelée Pointe de Caux, recouvre l'ouest de la Seine Maritime dans un rayon d'une trentaine de kilomètres autour de la ville du Havre.

Avec près de 270 000 habitants et 120 000 emplois, ce territoire est l'un des secteurs les plus densément peuplés et les plus actifs de notre région.



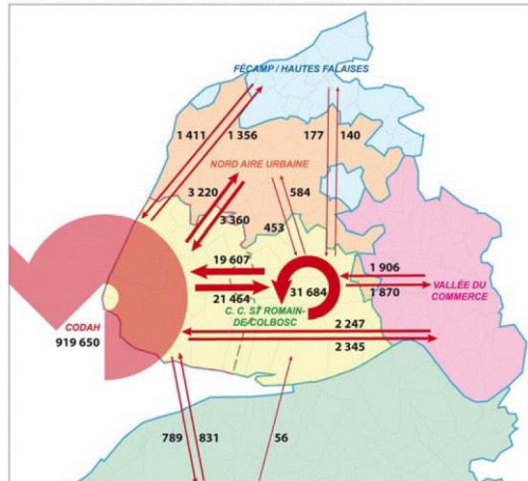
Les répartitions de la population et de l'activité sur ce territoire s'avèrent cependant notablement hétérogènes, l'agglomération havraise concentrant 70 % de la démographie locale. Deux pôles urbains secondaires s'affirment néanmoins, l'un autour de Fécamp, l'autre dans la vallée du Commerce, de Bolbec à N.D. de Gravenchon. Une très forte pression périurbaine s'exerce en outre sur les localités voisines de l'agglomération havraise.



En rapport avec l'objet de cette étude, il convient d'observer la densité du maillage ferroviaire de ce territoire, et des opportunités qui en découlent en termes de développement d'outils de mobilité durable.

Des sections de lignes actuellement inexploitées au service des voyageurs pourraient en effet demain utilement désenclaver deux secteurs fortement générateurs de déplacements, au nord et à l'est de l'agglomération havraise.

LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS TOUS MODES SUR L'ENSEMBLE DES SECTEURS D'ÉTUDE



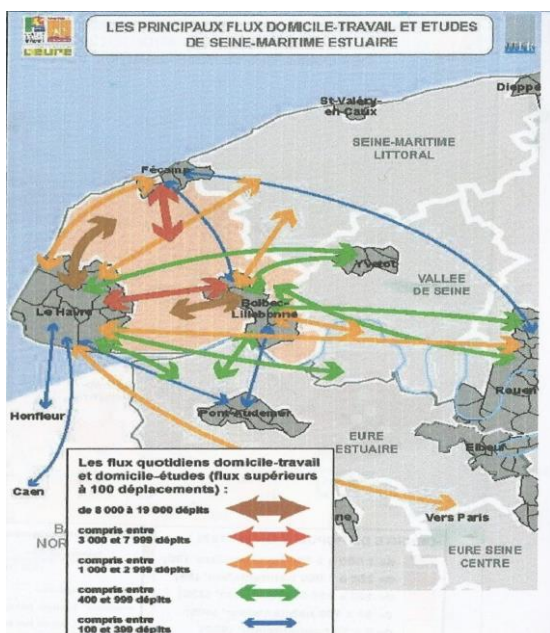
Afin d'évaluer la pertinence de tels projets, il convient de bien connaître les principales caractéristiques de la mobilité locale.

Au cours de la dernière décennie, la CODAH et la Région Haute Normandie ont réalisé des études permettant aujourd'hui d'éclairer et d'orienter notre réflexion.

Ainsi, le PDU de l'agglomération havraise a mis en évidence, après la prépondérance des déplacements intra-urbains, l'existence de flux périurbains importants sur les axes Le Havre – Saint Romain – Lillebonne et Le Havre – Criquetot, militant en faveur de la réouverture de la ligne de Gravenchon et du prolongement de la LER ;

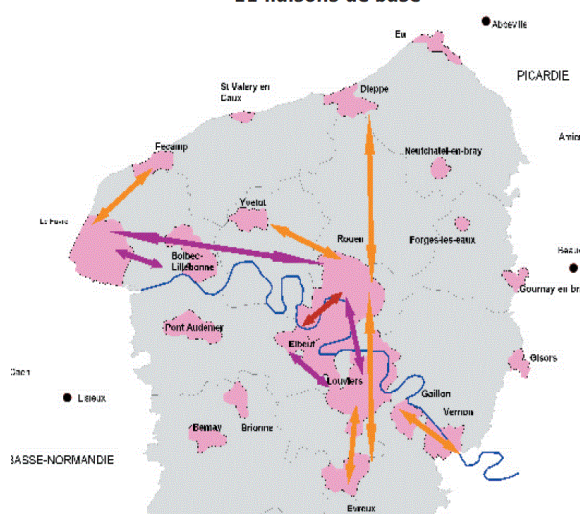
En se focalisant sur les seuls déplacements « domicile-travail » ou « domicile-études », minoritaires en ville, mais très largement majoritaires à l'échelle périurbaine, le PDR confirme les indications du PDU.

La liaison Le Havre – Bolbec – Lillebonne apparaît ainsi comme l'un des axes majeurs de la mobilité régionale, malheureusement dépourvu de toute desserte ferroviaire. Paradoxalement, c'est l'antenne de Fécamp, créditée d'un potentiel trois fois plus faible, qui reste desservie par des TER périurbains.



Niveau de liaisons	Liaisons structurantes internes de base	Somme des flux dom-travail et dom-études
1	Rouen-Elbeuf	11 325
2	Rouen-Louviers	4 661
	Le Havre-Bolbec-Lillebonne	3 308
	Le Havre-Rouen	2 873
	Elbeuf-Louviers	2 446
3	Louviers-Evreux	1 755
	Rouen-Yvetot	1 414
	Vernon-Gaillon	1 100
	Le Havre-Fécamp	1 208
	Rouen-Evreux	1 300
	Rouen-Dieppe	1 120

Le réseau structurant interne de Haute-Normandie 11 liaisons de base



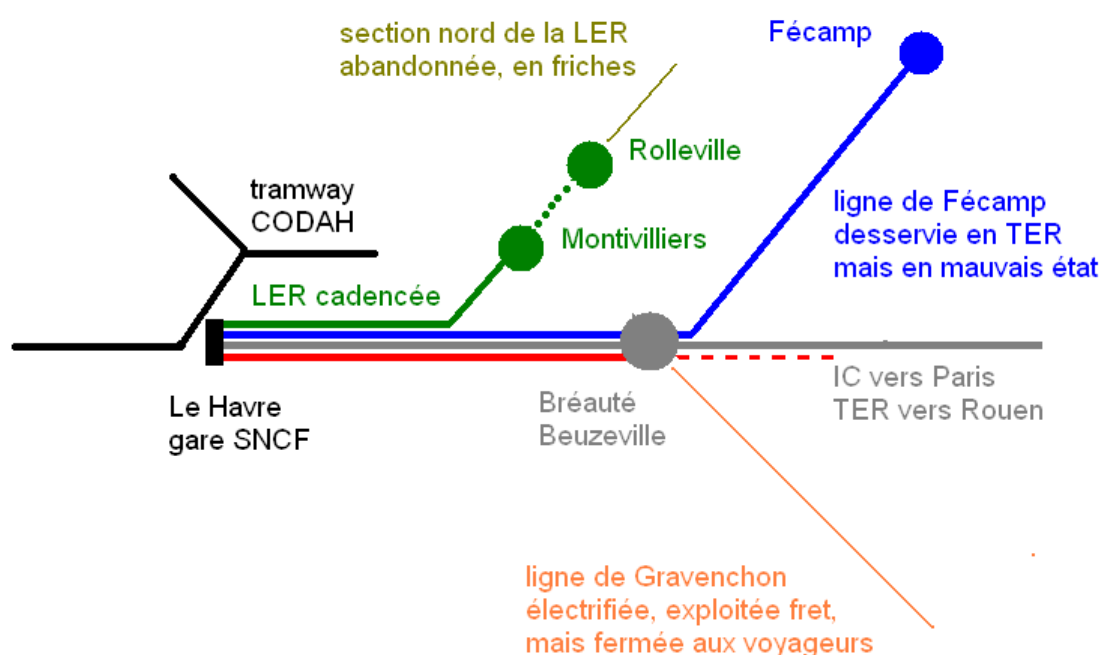
2. La consistance actuelle de l'offre havraise de transports périurbains

Le dispositif actuel est composé de plusieurs dessertes ferroviaires d'intérêt régional (TER) et de trois lignes routières départementales.

L'offre ferroviaire est déployée sur trois axes :

- la section périurbaine de la ligne Le Havre – Rouen - Paris ;
- l'antenne Bréauté – Fécamp, temporairement fermée pour travaux ;
- la ligne périurbaine Le Havre – Montivilliers – Rolleville (la « LER »)..

Réseau ferroviaire actuel de la Pointe de Caux



Le Havre – Bréauté

Cette section est localement desservie par deux sortes de trains :

- 4 TER Le Havre – Rouen, desservant toutes les stations intermédiaires ;
- 6 TER Le Havre – Fécamp, desservant Saint Laurent et Etainhus Saint Romain.

Le Havre	6 45	8 26	12 26	12 45	15 26	16 45	17 26	18 26	18 45	19 26
Harfleur	6 51	I	I	12 51	I	16 51	I	I	18 51	I
Saint Laurent	6 56	8 34	12 34	12 56	15 34	16 56	17 34	18 34	18 56	19 34
Saint Romain	7 01	8 40	12 40	13 01	15 40	17 01	17 40	18 40	19 01	19 40
Virville M.	7 04	I	I	13 04	I	17 04	I	I	19 04	I
Bréauté	7 08	8 46	12 46	13 09	15 46	17 09	17 46	18 46	19 09	19 46

Il conviendrait cependant, pour donner un aperçu complet de la réalité de l'offre disponible, de mentionner la quinzaine de rotations CORAIL IC ou TER en provenance ou à destination de Paris ou de Rouen, qui effectuent un parcours direct entre Le Havre et Bréauté Beuzeville, mais qui écoulent cependant entre ces deux localités de nombreux déplacements pendulaires.

D'où, au total, à la pointe du matin, au service 2015 (période de travaux):

Bréauté	6 50	7 01	7 13	7 50	8 12	8 22	8 43		
Virville M.	6 55	I	I	7 55	I	I	I		
Saint Romain	6 59	7 09	I	7 59	8 20	I	I		
Saint Laurent	7 04	7 13	I	8 04	8 26	I	I		
Harfleur	7 08	I	I	8 08	I	I	I		
Le Havre	7 13	7 25	7 33	8 13	8 34	8 38	8 58		

Et, inversement, à la pointe du soir (tranche 16 h / 19 h) :

Le Havre	16 03	16 45	17 03	17 26	18 03	18 26	18 45		
Harfleur	I	16 51	I	I	I	I	18 51		
Saint Laurent	I	16 56	I	17 34	I	18 35	18 56		
Saint Romain	I	17 01	I	17 40	I	18 42	19 01		
Virville M.	I	17 04	I	I	I	I	19 04		
Bréauté	16 20	17 09	17 20	17 46	18 19	18 49	19 09		

Si la consistance de cette grille horaire semble convenable sur le trajet Le Havre – Bréauté, force est d'admettre en revanche que l'offre TER actuelle est très insuffisamment attractive pour la desserte des localités intermédiaires, en dépit de leurs potentialités de trafic :

Le Havre		16 45		17 26		18 26	18 45		
Saint Laurent		16 56		17 34		18 35	18 56		
Saint Romain		17 01		17 40		18 42	19 01		

Sur ces destinations très fortement périurbanisées, un cadencement aux 30 minutes exactes, analogue à celui déployé entre Rouen et Pavilly, constituerait le minimum exigible.

Le Havre - Bréauté – Fécamp

Depuis quelques années, à l'exception de la période la plus récente, au cours de laquelle l'exploitation de l'antenne a été suspendue, la Région avait organisé des liaisons directes, infiniment plus commodes que les anciennes navettes, qui imposaient une rupture de charge.

Fécamp	6 49	7 49	9 49	13 49		16 48	18 21		
Bréauté	7 13	8 13	10 13	14 13		17 13	18 45		
Le Havre	7 34	8 34	10 34	14 34		17 34	19 03		

Le Havre	8 26		12 26	15 26	17 26	18 26	19 26		
Bréauté	8 47		12 47	15 47	17 47	18 50	19 48		
Fécamp	9 10		13 10	16 10	18 10	19 11	20 10		

Cette grille comportait cependant plusieurs lacunes qui en affaiblissaient l'attractivité. Dans le cadre de la prochaine remise en service de la ligne, fin 2016, une évolution vers un cadencement à l'heure serait souhaitable.

Le Havre – Montivilliers – Rolleville (la « LER »)

Cette très courte ligne périurbaine (14 km) présente des caractéristiques très particulières. D'une part en raison de la richesse de l'offre qui y est déployée (deux passages par heure), et d'autre part au regard de son statut spécifique qui, à la faveur d'un conventionnement entre la Région et la CODAH, en rend l'usage accessible aux porteurs d'un titre urbain.

Jusqu'au milieu des années 1990, la ligne a été exploitée de façon absolument minimaliste, sur la base de 5 rotations quotidiennes de bout en bout et de deux navettes partielles :

Rolleville	6 20	7 18			13 26			18 08	19 10	
Montivilliers	6 28	7 27	8 12		13 35		17 14	18 16	19 19	
Le Havre	6 43	7 43	8 29		13 52		17 30	18 32	19 34	

Sous cette forme, la LER était vouée à un inéluctable déclin, voire à une fermeture prochaine. Mais l'action déterminée de l'AURVAL (l'association locale d'usagers, affiliée à la FNAUT) en faveur d'une modernisation de l'infrastructure et d'une intensification de son exploitation permit d'inverser la tendance, puisque la desserte est désormais cadencée à la demi-heure sur la section la plus urbaine de la ligne, entre Le Havre et Montivilliers (horaires 2010) :

Rolleville			6 52							
Montivilliers	6 03	lacune	7 03	7 33	8 03	8 33	9 03	9 33	10 03	10 33
Le Havre	6 19	lacune	7 19	7 49	8 19	8 49	9 20	9 49	10 20	10 49

Rolleville						13 22				
Montivilliers	11 03	11 33	12 03	12 33	lacune	13 33	14 03	14 33	15 03	15 33
Le Havre	11 19	11 49	12 19	12 49	lacune	13 49	14 19	14 49	15 19	15 49

Rolleville						18 22		19 22		20 22
Montivilliers	16 03	16 30	17 03	17 33	lacune	18 33	lacune	19 33	lacune	20 33
Le Havre	16 19	16 47	17 20	17 49	lacune	18 49	lacune	19 49	lacune	20 49

Cette nouvelle offre infiniment plus attractive que la formule antérieure a permis de conquérir puis de fidéliser de très nombreux nouveaux usagers : le trafic a en effet été multiplié par 15, pour atteindre 600 000 voyages annuels au début de la décennie, avec une forte prédominance de déplacements liés aux études (50 %) ou au travail (30 %).

Le dispositif présente cependant encore trois points faibles :

- la desserte du secteur Epouville - Rolleville est insuffisante (4 prolongements quotidiens) ;
- chacun de ces prolongements creuse une lacune d'une heure sur la section urbaine de l'axe ;
- en dépit de son développement, l'aire périurbaine voisine de Criquetot n'est pas desservie.

En dépit d'une facilité d'usage rendue possible par la validité des titres de transport urbains sur ce service ferroviaire, les derniers bilans d'exploitation révèlent une sensible érosion de la fréquentation de la LER. Ce mauvais signal met en évidence la nécessité de moderniser cette desserte en adaptant son déploiement aux nouvelles réalités géographiques

Les dessertes routières départementales

En complément des dessertes ferroviaires, la Pointe de Caux est irriguée par plusieurs lignes routières départementales dont les trois principales (20, 23 et 24) convergent vers le Havre.



Remontant la vallée de la Seine jusqu'à Caudebec en Caux, la ligne 20 dessert le secteur de Saint Romain et l'ensemble de la vallée du Commerce, de Bolbec à N. D. de Gravenchon. Cette ligne se caractérise par un niveau d'offre particulièrement riche (20 rotations par jour) et une fréquentation très soutenue : plus de 1 000 voyages. Entre Lillebonne et Le Havre, aux heures de pointe, l'affluence est telle qu'il a fallu se résoudre à dédoubler certains bus. Preuve de la nécessité de faire évoluer cette relation vers un service ferroviaire ...

Les lignes 23 et 24 assurent la liaison entre le Havre et Fécamp, la première selon un itinéraire central desservant Montivilliers et Goderville, et l'autre en suivant le littoral, par Etretat. Peu attractives sur les trajets de bout en bout, car deux fois plus lentes que les services TER, ces lignes ont pour missions principales la desserte fine des villages et le ramassage scolaire. Une fois déduites les nombreuses courses dédiées à l'approche des lycées, le niveau d'offre mis à la disposition des usagers s'élève à 8 rotations sur la ligne 23 et 6 sur la ligne 24.

Il existe aussi une offre transversale nord-sud, entre Bolbec et Fécamp, desservant Goderville, composée de 5 rotations départementales (ligne 22) et de quelques courses d'autocars affrétés par la SNCF en rabatement sur la gare de Bréauté-Beuzeville et enfin, à titre anecdotique, une navette Bréauté – Etretat ne circulant qu'en fin de semaine (ligne 17).

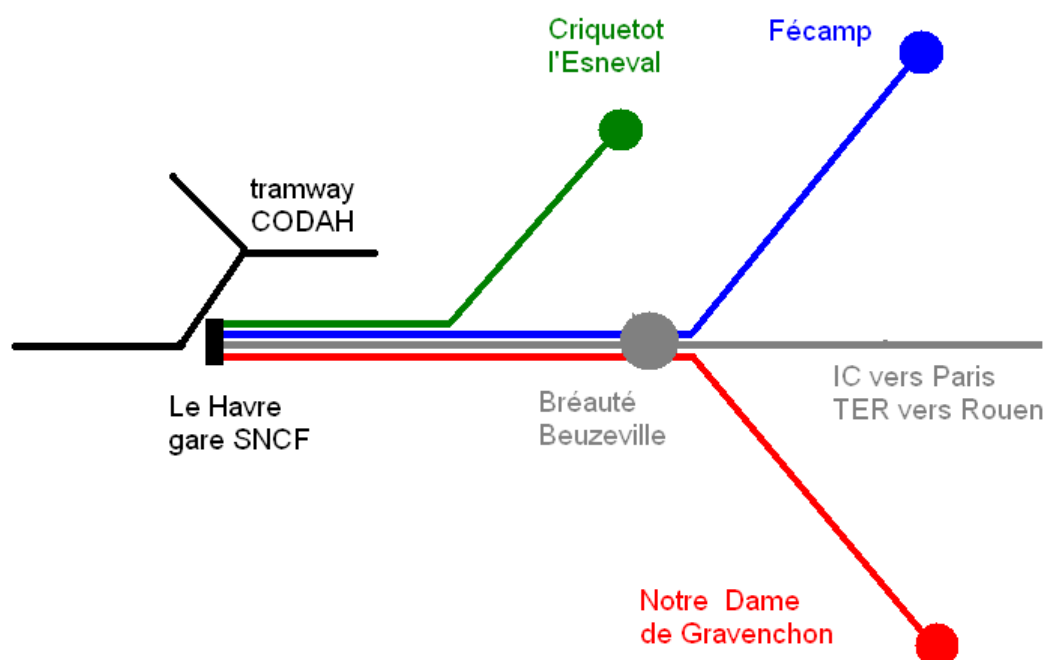
3. Un projet raisonnable de moyen terme : l'étoile TER périurbaine

L'objectif poursuivi consiste à développer, autour des infrastructures ferroviaires existantes, un réseau intermodal susceptible de répondre à l'ensemble des besoins de déplacements.

L'idée consisterait ainsi, en premier lieu, à développer des dessertes ferroviaires cadencées sur les trois lignes formant l'étoile du Havre :

- une ligne « bleue » : Le Havre - Bréauté – Fécamp ;
- une ligne « rouge » : Le Havre – Bréauté – Notre Dame de Gravenchon ;
- une ligne « verte » : Le Havre – Montivilliers – Criquetot (ou Goderville).

Proposition de réseau TER périurbain sur la Pointe de Caux



L'exploitation de ce réseau nécessiterait la réalisation de divers travaux d'infrastructures (remise en état du prolongement de la LER, construction de haltes sur la ligne rouge, etc...) dont le détail sera présenté dans la troisième partie de cette note.

La recherche d'une certaine cohérence et d'une optimisation des moyens voudrait que, parallèlement à la mise en place de ces nouvelles dessertes ferroviaires, soient recomposées les lignes départementales sous la forme de rabattements vers de nouveaux pôles multimodaux, aménagés au contact immédiat des services TER.

Dans les lignes qui suivent, nous évoquerons tout d'abord la structure et la consistance des dessertes ferroviaires qui pourraient être mises à la disposition des usagers.

La ligne verte

Cette ligne résulterait d'un simple prolongement de l'actuelle LER vers des aires périurbaines un peu plus éloignées, moyennant une remise en état de l'ancienne voie ferrée de Fécamp.

Deux options seraient envisageables :

- un prolongement court, limité à Criquetot l'Esneval ;
- un prolongement plus long, étendant la desserte jusqu'à Goderville.

Le prolongement court semble constituer une absolue nécessité, au regard de l'importance des flux périurbains qu'il serait en mesure de canaliser. L'excellente localisation de la future halte de Criquetot, à proximité immédiate du vieux bourg et d'un hypermarché très fréquenté, serait un facteur déterminant du succès de l'opération.

Nous sommes en revanche plus réservés quant à la pertinence de l'extension vers Goderville. Cette option alourdirait très fortement le coût du projet, sans générer un usage proportionné. Une navette de minibus vers Bréauté, en correspondance immédiate avec les trains directs, permettrait en outre d'assurer une liaison remarquablement plus rapide entre cette localité et l'agglomération havraise : 30 minutes par Bréauté, contre 50 minutes par la LER.

Nous nous en tiendrons donc à la proposition consistant à prolonger la LER jusqu'à Criquetot. En ayant bien conscience que cet aménagement apporterait une amélioration considérable aux usagers des gares de Rolleville et d'Epouville, aujourd'hui particulièrement mal desservies.

Moyennant l'aménagement d'évitements à Harfleur et à Epouville, il serait envisageable d'établir une desserte rigoureusement cadencée à l'heure sur la section périurbaine de la ligne, tout en conservant un rythme de 30 minutes sur la section urbaine Le Havre - Montivilliers.

Voici un court extrait, emprunté à la pointe du soir, des horaires qui pourraient être pratiqués :

Le Havre	16 20	16 50	17 20	17 50	18 20	18 50	19 20
Harfleur	16 30	17 00	17 30	18 00	18 30	19 00	19 30
Hôpital	16 35	17 05	17 35	18 05	18 35	19 05	19 35
Montivilliers	16 40	17 10	17 40	18 10	18 40	19 10	19 40
Epouville	16 45		17 45		18 45		19 45
Rolleville	16 50		17 50		18 50		19 50
Criquetot	17 00		18 00		19 00		20 00

Criquetot		17 30		18 30		19 30	20 30
Rolleville		17 40		18 40		19 40	20 40
Epouville		17 45		18 45		19 45	20 45
Montivilliers	17 20	17 50	18 20	18 50	19 20	19 50	20 50
Hôpital	17 25	17 55	18 25	18 55	19 25	19 55	20 55
Harfleur	17 30	18 00	18 30	19 00	19 30	20 00	21 00
Le Havre	17 40	18 10	18 40	19 10	19 40	20 10	21 10

La ligne bleue

Cette autre ligne, dont l'exploitation est aujourd'hui temporairement suspendue pour travaux, relierait Le Havre à Fécamp via Bréauté, mais selon une fréquence beaucoup plus soutenue, tendant vers le cadencement à l'heure, à l'exception peut-être des périodes les plus creuses de la matinée.

Fécamp	6 35	7 35	8 35	9 35	12 35	13 35	14 35	15 35	16 35	17 35	18 35
Bréauté	6 55	7 55	8 55	9 55	12 55	13 55	14 55	15 55	16 55	17 55	18 55
Virville M.	7 00	8 00	9 00	10 00	13 00	14 00	15 00	16 00	17 00	18 00	19 00
Saint Romain	7 05	8 05	9 05	10 05	13 05	14 05	15 05	16 05	17 05	18 05	19 05
Saint Laurent	7 10	8 10	9 10	10 10	13 10	14 10	15 10	16 10	17 10	18 10	19 10
Harfleur	7 15	8 15	9 15	10 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15
Le Havre	7 20	8 20	9 20	10 20	13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	18 20	19 20

Le Havre	7 40	8 40	9 40	12 40	13 40	14 40	15 40	16 40	17 40	18 40	19 40
Harfleur	7 45	8 45	9 45	12 45	13 45	14 45	15 45	16 45	17 45	18 45	19 45
Saint Laurent	7 50	8 50	9 50	12 50	13 50	14 50	15 50	16 50	17 50	18 50	19 50
Saint Romain	7 55	8 55	9 55	12 55	13 55	14 55	15 55	16 55	17 55	18 55	19 55
Virville M.	8 00	9 00	10 00	13 00	14 00	15 00	16 00	17 00	18 00	19 00	20 00
Bréauté	8 05	9 05	10 05	13 05	14 05	15 05	16 05	17 05	18 05	19 05	20 05
Fécamp	8 25	9 25	10 25	13 25	14 25	15 25	16 25	17 25	18 25	19 25	20 25

La ligne rouge

Cette liaison TER résolument nouvelle résulterait de l'ouverture au service des voyageurs de la ligne Bréauté – Notre Dame de Gravenchon, actuellement exploitée pour le seul fret, mais dont le potentiel voyageurs justifie une réactivation.

La ligne parcourt en effet le corridor urbain de la vallée du Commerce, où sont regroupées quatre localités importantes : Bolbec, Gruchet le Valasse, Lillebonne et ND de Gravenchon.



Une étude réalisée par Jean Yves Bouffet a d'ailleurs été publiée en 2009 par la FNAUT afin de faire valoir l'utilité et la faisabilité de la remise en service de cette desserte.

Plusieurs stations devraient être aménagées, afin de desservir les localités intermédiaires. Il ne s'agirait pas de gares, mais de simples haltes, aménagées aux normes « tramway ».

Halte de Bolbec

Deux possibilités se présentent :

- soit réutiliser l'actuelle gare fret, très vaste (possibilité de parking), mais excentrée ;
- soit créer une halte proche du centre, accessible par le square, mais dépourvue de parking.

Compte tenu du caractère très urbain du secteur à desservir, et de la prédominance probable du mode piétonnier sur les marches d'approche, la seconde option semblerait la plus adaptée.

Halte de Gruchet le Valasse

Une alternative analogue se profile, mais selon une géographie inverse, consistant :

- soit à aménager une halte proche du bourg, sur le talus, mais inaccessible en voiture ;
- soit à décentrer la station vers le sud de la commune, au contact de la zone commerciale.

Cette seconde option présenterait plusieurs avantages :

- permettre l'aménagement d'un parking (le secteur à desservir étant très étalé) ;
- installer une voie d'évitement afin de faciliter l'acheminement des trains de fret.

La capacité actuelle de la ligne, relativement à l'activité fret, serait ainsi rigoureusement maintenue.

Halte de Lillebonne

Aux abords de cette localité, la voie ferrée est tracée en bordure de la route principale (RD 173), dont l'itinéraire tangente de très près le centre-ville (200 mètres), sans toutefois y pénétrer. La localisation de la station TER devant permettre une desserte aussi rapprochée que possible, le site du carrefour avec la route de Saint Romain, offrant un accès immédiat au centre-ville, semble s'imposer comme une évidence.

Terminus de Notre Dame de Gravenchon

Il existe dans cette localité une véritable gare, idéalement placée, en bordure du RD 982, offrant un accès immédiat à la fois au centre-ville (200 mètres) et à la zone industrielle. Sur le vaste faisceau de voies existant, et partiellement inutilisé, il suffirait de construire un quai, de moderniser les voies le desservant, et d'aménager une aire de stationnement.



La grille de desserte envisageable

Le principe d'exploitation serait fondamentalement le même que celui de la ligne bleue : un cadencement à l'heure, avec une lacune dans la partie la plus creuse de la matinée.

Gravenchon	6 05	7 05	8 05	9 05	12 05	13 05	14 05	15 05	16 05	17 05	18 05
Lillebonne	6 10	7 10	8 10	9 10	12 10	13 10	14 10	15 10	16 10	17 10	18 10
Gruchet	6 15	7 15	8 15	9 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15
Bolbec	6 20	7 20	8 20	9 20	12 20	13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	18 20
Bréauté	6 25	7 25	8 25	9 25	12 25	13 25	14 25	15 25	16 25	17 25	18 25
Virville M.	6 30	7 30	8 30	9 30	12 30	13 30	14 30	15 30	16 30	17 30	18 30
Saint Romain	6 35	7 35	8 35	9 35	12 35	13 35	14 35	15 35	16 35	17 35	18 35
Saint Laurent	6 40	7 40	8 40	9 40	12 40	13 40	14 40	15 40	16 40	17 40	18 40
Harfleur	6 45	7 45	8 45	9 45	12 45	13 45	14 45	15 45	16 45	17 45	18 45
Le Havre	6 50	7 50	8 50	9 50	12 50	13 50	14 50	15 50	16 50	17 50	18 50

Le Havre	7 10	8 10	9 10	12 10	13 10	14 10	15 10	16 10	17 10	18 10	19 10
Harfleur	7 15	8 15	9 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15
Saint Laurent	7 20	8 20	9 20	12 20	13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	18 20	19 20
Saint Romain	7 25	8 25	9 25	12 25	13 25	14 25	15 25	16 25	17 25	18 25	19 25
Virville M.	7 30	8 30	9 30	12 30	13 30	14 30	15 30	16 30	17 30	18 30	19 30
Bréauté	7 35	8 35	9 35	12 35	13 35	14 35	15 35	16 35	17 35	18 35	19 35
Bolbec	7 40	8 40	9 40	12 40	13 40	14 40	15 40	16 40	17 40	18 40	19 40
Gruchet	7 45	8 45	9 45	12 45	13 45	14 45	15 45	16 45	17 45	18 45	19 45
Lillebonne	7 50	8 50	9 50	12 50	13 50	14 50	15 50	16 50	17 50	18 50	19 50
Gravenchon	7 55	8 55	9 55	12 55	13 55	14 55	15 55	16 55	17 55	18 55	19 55

Avec l'éventualité d'élargir l'amplitude en fonction des horaires des entreprises desservies, dans le cadre d'une démarche partenariale s'appuyant sur un PDE sectoriel.

Le tronc commun aux deux lignes précédentes

Entre Bréauté et Le Havre, la ligne rouge et la ligne bleue circuleraient en superposition, selon des horaires parfaitement alternés, formant un cadencement omnibus à la demi-heure, auquel s'ajouteraient les dessertes directes assurés par les INTERCITES et les TER intervalles venant de Rouen. D'où la grille suivante (pointe du matin) :

Bréauté	6 25	6 45	6 55	7 15	7 25	7 45	7 55	8 15	8 25	8 45	8 55
Virville M.	6 30	I	7 00	I	7 30	I	8 00	I	8 30	I	9 00
Saint Romain	6 35	I	7 05	I	7 35	I	8 05	I	8 35	I	9 05
Saint Laurent	6 40	I	7 10	I	7 40	I	8 10	I	8 40	I	9 10
Harfleur	6 45	I	7 15	I	7 45	I	8 15	I	8 45	I	9 15
Le Havre	6 50	7 00	7 20	7 30	7 50	8 00	8 20	8 30	8 50	9 00	9 20

La nécessaire recomposition des dessertes routières départementales.

Les nouvelles dessertes ferroviaires proposées, si elles étaient mises en œuvre, absorberaient une proportion significative des trafics actuellement écoulés par les bus départementaux. D'où la nécessité d'associer à notre projet un plan de restructuration des lignes routières, selon une logique de cohérence et de complémentarité.

D'avantage que par le passé, de telles évolutions semblent aujourd'hui aisément réalisables, la loi NOTRE transférant aux régions la compétence transport exercée par les départements, de sorte à regrouper l'ensemble des dessertes locales autour d'une seule autorité organisatrice.

Une démarche de réflexion concertée devrait alors s'engager afin d'élaborer un projet global et intermodal susceptible d'améliorer l'attractivité et l'efficacité des transports publics. En éliminant les doublons ou les redondances, puis en développant les complémentarités, il devrait être possible d'améliorer considérablement les potentialités du réseau.

Loin de prétendre imposer de manière prescriptive un schéma de dessertes pour ce territoire, nous souhaiterions suggérer quelques pistes d'améliorations envisageables.

Secteur de Bolbec et Lillebonne : restructuration de la ligne 20

Fort de sa vitesse et de la proximité de ses stations, le train devrait capter la majorité des flux générés par la vallée du Commerce. En revanche, le bus resterait nécessaire afin de desservir l'extrémité de la ligne (Caudebec) et l'aire périurbaine voisine de Saint Romain de Colbosc.

Une solution pourrait consister à scinder la ligne en deux entités nouvelles :

- ✎ une ligne périurbaine assez dense entre Le Havre, Saint Romain et Bolbec ;
- ✎ une liaison plus diffuse (avec deux itinéraires distincts) entre Lillebonne et Caudebec.

Secteur nord, entre Le Havre et Fécamp (lignes 23 et 24).

Sur chacune de ces deux lignes, une grande partie de l'offre est constituée de services partiels orientés vers les lycées : ces circulations à vocation scolaire devront bien sûr être maintenues, mais intégrées au service SATPS, afin de rendre plus lisible l'offre commerciale résiduelle.

L'usage de la ligne 23 serait sensiblement affaibli : le prolongement de la LER à Criquetot aspirerait une grande part de son trafic. Il serait alors pensable de reconfigurer cette desserte sous la forme d'une navette Fécamp – Montivilliers (gare LER) via Goderville et Angerville.

Plus distante de la voie ferrée réactivée, la ligne 24 pourrait être maintenue en son état actuel. Un rabattement vers le terminus du tramway de la CODAH serait cependant envisageable, dès lors qu'une continuité tarifaire serait établie, comme à Caen, avec les transports urbains.

Le problème spécifique de la desserte de Goderville (lignes 17 et 22)

Pour cette localité, la liaison la plus rapide vers la porte océane consiste en un rabattement bus vers la gare de Bréauté-Beuzeville. Cette fonctionnalité existe déjà, avec la ligne 22, reliant Fécamp à Bolbec, mais selon une fréquence assez faible et des horaires trop peu synchronisés. Renforcer la liaison entre Goderville et la gare de Bréauté devient une priorité incontournable. Il serait possible d'y parvenir en développant au quotidien une offre fréquente sur la ligne 17 qui relie Bréauté à Etretat via Goderville mais qui n'existe actuellement qu'en fin de semaine. Tracée par Criquetot, cette nouvelle ligne 17 offrirait en outre aux usagers venant d'Etretat une double correspondance avec la LER (à Criquetot) et avec la ligne de Paris (à Bréauté). Cette mesure serait financée par redéploiement des kilomètres économisés sur la ligne 23.

4. L'inventaire des travaux d'infrastructures nécessaires

La mise en œuvre du projet de dessertes proposé nécessiterait préalablement la réalisation de plusieurs tranches de travaux d'adaptation ou de remise à niveau de l'infrastructure.

Sur la ligne verte

Il s'agirait principalement de reconstruire la section Rolleville – Criquetot l'Esneval de la LER. Aucune acquisition foncière ne serait nécessaire, l'infrastructure étant toujours propriété de RFF. En revanche, l'état très dégradé de la plateforme, actuellement envahie par la végétation, appellerait de lourds travaux de réhabilitation.

Il faudrait en outre aménager le terminus de Criquetot (un simple quai en bordure de route), éventuellement une halte à Turretot, et surtout deux évitements, à Harfleur et à Epouville. Puis équiper la ligne de tous les dispositifs de sécurité nécessaire (commande centralisée).

Sur la ligne bleue

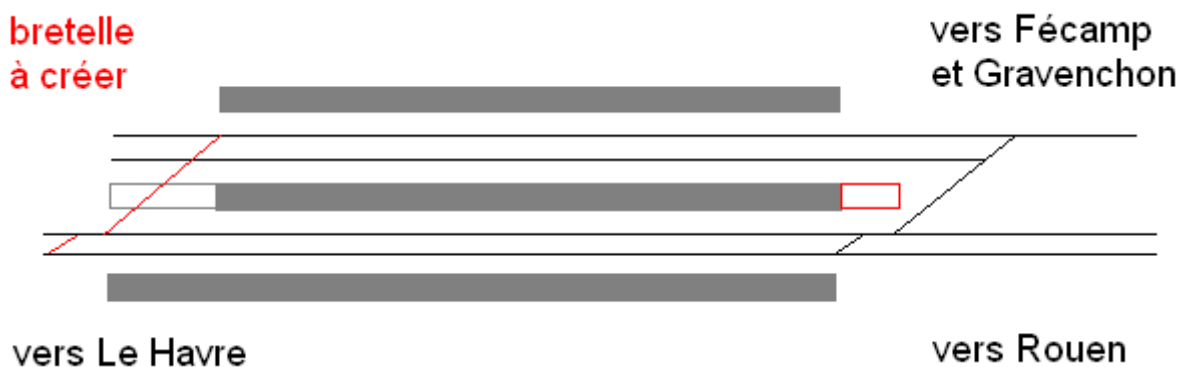
Les travaux de modernisation de la ligne, récemment entrepris, seraient largement suffisants. Il s'agit de régénérer une infrastructure vétuste, afin de permettre une circulation plus rapide des trains et un meilleur confort pour les usagers. L'électrification ne serait en revanche pas indispensable, dès lors que seraient utilisées des rames « bimode ».

Sur la ligne rouge

Acheminant actuellement de lourds trafics de fret, l'antenne Bréauté – Notre Dame de Gravenchon est bien mieux armée que les deux lignes précédentes. Plusieurs adaptations seraient néanmoins indispensables, dont l'aménagement du terminus, la construction des trois stations, et la pose de l'évitement à mi-parcours.

En gare de Bréauté Beuzeville

Le plan de voies a été conçu pour desservir les antennes en navettes avec correspondances. Il faudrait donc créer un raccordement direct des voies latérales nord en direction du Havre. La proximité d'un ouvrage d'art nécessiterait pour cela un glissement vers l'est du quai n° 2.



5. Les surcoûts d'exploitation engagés

La mise en service des dessertes proposées nécessiterait le financement de très nombreux kilomètres trains supplémentaires. Dont voici tout naturellement une évaluation sommaire. Afin d'en simplifier la présentation, nous raisonnerons d'abord sur une journée ouvrable.

Sur la ligne verte

La desserte du prolongement vers Criquetot induirait la mise en œuvre :

- de 4 rotations supplémentaires entre Rolleville et Criquetot ($2 \times 4 \times 10 = 80$ km) ;
- de 10 rotations supplémentaires entre Montivilliers et Criquetot ($2 \times 10 \times 15 = 300$ km).

Sur la ligne bleue

On passerait alors de 4 à 10 rotations quotidiennes de bout en bout (Le Havre – Fécamp), soit $2 \times 6 \times (25 + 20) = 540$ km.

Sur la ligne rouge

Une approche malhonnête consisterait à déduire de notre évaluation les kilomètres actuellement parcourus par les quatre rotations de TER Rouen - Le Havre assurant actuellement la desserte de la section périurbaine comprise entre Le Havre et Bréauté.

Le surcoût d'exploitation de notre proposition correspondrait alors :

- au prolongement de ces quatre rotations de Bréauté à Gravenchon : $2 \times 4 \times 19 = 152$ km ;
- à la création de 6 rotations complètes Le Havre – Gravenchon : $2 \times 6 \times (25 + 19) = 288$ km.

Mais, en réalité, les quatre rotations Rouen – Le Havre existantes, qui assurent d'autres missions que la desserte périurbaine du Havre (fonctionnalités interville, desserte des aires intermédiaires) devraient être maintenues, sous une forme désormais semi-directe, consistant à desservir Barentin, Yvetot, Foucart Alvimare, Bolbec Nointot et Bréauté.

Le surcoût d'exploitation du schéma de desserte que nous proposons serait donc plus élevé : il consisterait en réalité à financer intégralement dix rotations Le Havre – Gravenchon, soit $2 \times 10 \times (25 + 19) = 880$ km.

Et, globalement...

Les surcoûts quotidiens d'exploitation s'élèveraient donc ainsi à 1 800 kilomètres trains :

- 380 km sur la ligne verte ;
- 540 km sur la ligne bleue ;
- 880 km sur la ligne rouge .

Sur une année complète, même en pratiquant de forts allègements de l'offre en fin de semaine, on atteindrait environ les 500 000 kilomètres trains.

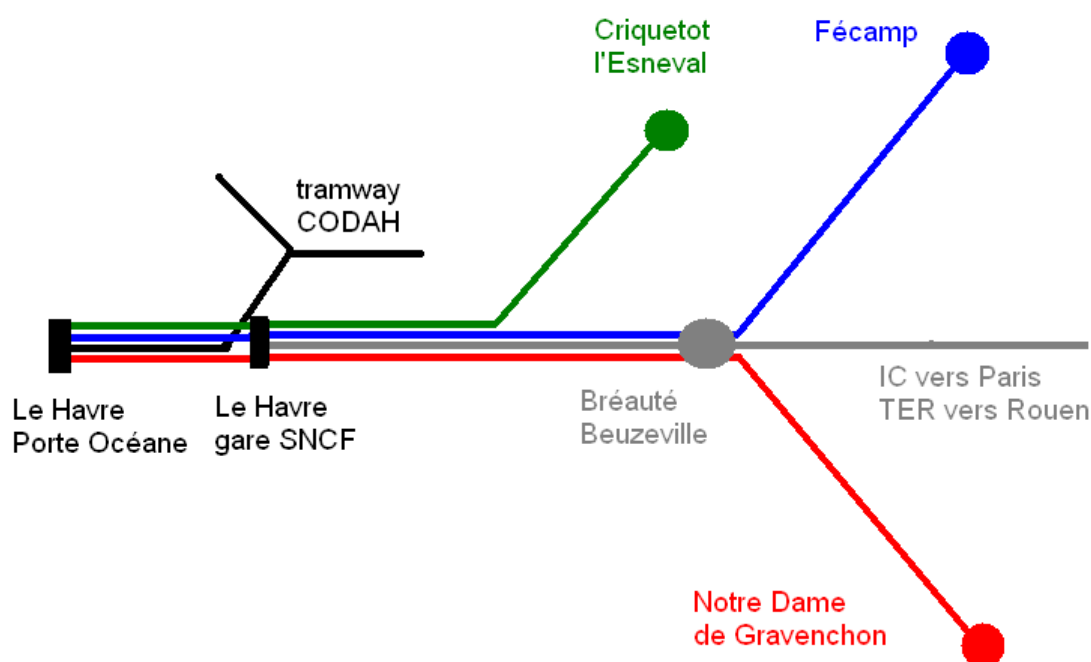
D'où une charge supplémentaire voisine de 10 M€...

6. Un projet ambitieux de long terme : le tram-train

Le concept de tram-train repose sur l'objectif d'offrir aux populations des aires périurbaines une desserte attractive les déposant sans rupture de charge au cœur de l'agglomération voisine. Il repose matériellement sur une connexion du réseau ferroviaire régional avec le réseau urbain de tramways, et l'utilisation d'un matériel roulant spécifique et compatible.

La confrontation des configurations géographiques respectives de l'étoile TER Pointe de Caux et du futur réseau de tramways de la CODAH met en lumière l'intérêt mais aussi la faisabilité d'une application locale de la formule : il suffirait de prolonger de façon quasiment rectiligne le parcours des TER périurbains pour offrir à leurs usagers une desserte directe du centre-ville.

Proposition de réseau de TRAM TRAIN pour la Pointe de Caux



L'intérêt socio-économique d'un pareil projet semble évident.

Sa mise en œuvre serait cependant complexe, tant au plan technique qu'au plan juridique. D'où la nécessité d'en faire une perspective de long terme, en engageant sans trop attendre les études et les procédures nécessaires à sa concrétisation, et en prenant toutes les mesures conservatoires garantissant sa faisabilité.

Il ne serait en revanche pas raisonnable de conditionner la modernisation de l'étoile TER, réalisable à bien plus brève échéance, aux contraintes inhérentes à ce très ambitieux projet. Devant l'urgence sociale que vont provoquer les prochaines tensions sur le marché de l'énergie, il est indispensable de développer, au moins dans un premier temps, des outils de mobilité certes moins prestigieux, mais indispensables au bien-être d'une génération entière d'usagers.