

Bilan de la directive territoriale d'aménagement de l'Estuaire de la Seine

Compte-rendu entretien avec Division Multimodalités (DMMOD) au Service Mobilités et Infrastructures de la DREAL Normandie

Entretien conduit par : DREAL Normandie (Arnaud Diarra, Théophile Legoupil)

Personnes rencontrées :

- **Astrid ERENATI**, responsable de la DMMOD
- **Didier MENANT**, responsable du pôle projets ferroviaires de la DMMOD
- **Pierre DEBAILLON**, responsable du pôle projets portuaires et fluviaux de la DMMOD

Entretien :

Evolution du cadre des politiques ferroviaires depuis l'approbation de la DTA

- les « Plateformes de Services Infrastructures » sont des instances pilotées par la DGITM, avec SCNF et IGEDD (1 coordinateur IGEDD par plateforme), qui ont pour mission d'établir les prévisions de trafics à 5 et 10 ans, les plans d'exploitation de référence (capacité circulation commerciale et fret du réseau) et d'identifier les leviers et de programmer les investissements via les CPER
- concernant le fret, les objectifs sont notamment fixés par la Stratégie Nationale de Développement du Fret Ferroviaire de 2022 (qui vise le doublement de la capacité fret en 2030), le Schéma Directeur des Transports Combinés (prévu pour 2024), le Schéma Semi-Remorques (prévu pour 2025), le Schéma de Cohérence Logistique Régional de Normandie
- Les Services Express Régionaux Métropolitains ont vocation à développer les offres ferroviaires et routières collectives au niveau local ; financements des études pour mise en place des SERM sont prévus dans les CPER ; il y a un SERM pour Rouen et un pour Caen ; le déploiement et mise en place est fixé par la loi SERM

Développement du fret ferroviaire à partir du périmètre DTA limité par les capacités des réseaux

- en Ile de France : en raison de l'engorgement des itinéraires
- en Normandie :
 - itinéraire Serqueux-Gisors : conçu pour des longueurs et charges maximales de train de respectivement 750m et 1750t, des travaux seront nécessaires sur 4 passages à niveau pour les trains de 850m désormais envisagés par HAROPA ; l'itinéraire est aujourd'hui emprunté à hauteur de 5-6 trains/jours sur un potentiel de 25 trains/jour en raison des blocages sur l'Ile de France ;
 - l'état et les perspectives actuelles concernant les itinéraires fret ne favorisent pas le développement des activités économiques qui pourraient porter les investissements pour développer et entretenir de tels itinéraires fret. Le fret, notamment le réseau capillaire, souffre de l'inadéquation offre/demande et de l'absence d'articulation forte avec la stratégie de réindustrialisation.

- Projet LNPN servira à améliorer le ferroviaire commercial et donc indirectement le fret

Mise à jour des informations d'avancement des projets d'infrastructure

- voir tableaux ci-dessous ;
- informations complémentaires :
 - future Gare Saint-Sever, une composante du projet LNPN, est nécessaire pour mise en place du SERM de Rouen
 - l'État a décidé de développer le TET interrégional Lille-Nantes qui passera par Rouen, Caen et Le Mans, les sillons sont réservés via le Plan d'Exploitation de Référence
 - innovation trains légers : un autre projet est porté par Caux Seine Agglo sur la liaison Bréauté-Port-Jérôme, l'étude d'autres tronçons "trains légers" pourrait être relancée

Conclusion : rôle de la DTA dans le développement des itinéraires ferroviaires et du fluvial

- les difficultés du développement du fret ferroviaire sont d'ordre économique, et ne peuvent donc être résolus par la DTA qui est un outil urbanistique
- la DTA n'est plus l'outil pertinent aujourd'hui pour le portage de la politique de développement du réseau ferroviaire compte-tenu de l'évolution du cadre d'action ; concernant le fluvial, elle peut encore jouer un rôle pour le développement des accès fluviaux à Port 2000, toutefois limité dans la mesure où le projet chatière entre en phase travaux. Le SRADDET et la DIDVS ont remplacé la DTA pour porter le développement des infrastructures
- Certains projets identifiés dans la DTA ne sont plus d'actualité (ex du grand canal) sans que cela soit une problématique dans le discours Etat porté aujourd'hui
- Objectif 3-5 est à classer "à risque de non atteinte" car bien que les stratégies et les outils portage existent, les clefs de financements des investissements très importants à réaliser restent à déterminer, et de nombreuses études seront nécessaires avant que les solutions envisagées soient opérationnelles

Objectif 3-5 : améliorer les échanges et les déplacements de personnes

Infrastructures DTA		État	Déplacements entre le territoire DTA et l'extérieur dont Paris	Liaison entre les 3 agglomérations de Caen, Rouen et le Havre	Déplacements au sein du territoire DTA, avec les agglomérations moyennes
Ferroviaires	Renforcement des capacités et de la performance entre Paris et les deux régions, pour le fret et les voyageurs	Les études préalables à l'enquête publique pour la future liaison Paris-Normandie LNPN sont en cours (étape 2 – études d'esquisses de tracés (APS), prévisions trafics, socio-économiques), celle-ci étant prévue pour 2025/2026 pour une mise en service des premières sections de la ligne à l'horizon 2035. Par ailleurs, des études sont en cours pour des améliorations antérieures à la LNPN : modification du plan de voie de Vernon, étude Haute Performance Paris Normandie.	X	X	
	Amélioration de la liaison Rouen/Caen sur volets transit et cadencement (études d'opportunité pour financement d'amélioration niveau de service, notamment nouvelles sections comme Montfort-sur-Risle – Lisieux)	Non réalisé ; la réalisation des travaux en Ile de France dans le cadre de la LNPN permettra de libérer des sillons à horizon priorité 1 du projet LNPN. Des études visant à la pérennisation de l'infrastructure sont à prévoir dans le cadre du futur SERM de Caen.		X	X
	Poursuite jusqu'à Cabourg de la liaison Paris/Deauville	Non réalisé	X		X
	Étude et réalisation des liaisons périurbaines des 3 grandes agglomérations : Barentin-Saint – Aubin-les-Elbeuf	Etudes en partie réalisées dans le cadre du SERM de Rouen, à venir pour le SERM de Caen En service		X	X
	Le Havre – Rolleville vers Fécamp	Ligne en cours de transfert à la CU LHSM pour un le projet de tramway sur ancienne ligne réseau ferré national jusqu'à Montivilliers, pour laquelle l'autorisation du Ministre a été donnée le 19/12/2022, arrêt de la circulation prévue en septembre 2024 et transfert de propriété au 01/01:2025 Entre Rolleville et Fécamp, la ligne est fermée		X	X
	Lisieux – Caen – Bayeux – Saint-Lô	En service	X	X	X
	Étude, réalisation et remise en activité des dessertes de Honfleur à partir de Pont-l'Evêque et Pont-Audemer	Ligne toujours fermées aux voyageurs, réflexions en cours portée par la région Normandie pour desserte « train léger » ; demandes de sauvegarde de la possibilité d'une circulation Fret à moyen / long terme, en lien avec le développement de la plateforme multimodale de Honfleur			X

Infrastructures DTA		État	Déplacements entre le territoire DTA et l'extérieur dont Paris	Liaison entre les 3 agglomérations de Caen, Rouen et le Havre	Déplacements au sein du territoire DTA, avec les agglomérations moyennes
Routières	Contournement Caen par le Sud	Non réalisé. Lettre de commande en 2021 pour lancement des études d'opportunité.		X	
	Contournement Est de Rouen	Projet déclaré d'utilité publique en 2017. Lancement de la démarche de mise en concession annoncée par le premier ministre le 15/12/2021. Lancement de l'avis d'appel public à candidatures pour le choix d'un concessionnaire le 02/02/2022. Mise en service prévue à l'horizon 2030.		X	
	Barreau reliant le contournement Est de Rouen et autoroute A13/RN154	Projet inclus dans le projet de contournement Est de Rouen.	X	X	
	Rocade Nord du Havre jusqu'à aéroport Octeville	Projet réalisé et mis en service en 2012		X	
	Grand contournement Ouest de Rouen (liaison A28 et A150, inscription au CIADT transport du 18/12/2003)	Non réalisé	X		X
	Bouclage de la rocade Nord (Rouen)	Non réalisé		X	
	Réalisation de l'A28 entre Rouen et Alençon	Projet réalisé et mis en service	X		X
	Réalisation de l'A88 entre Caen, Falaise et Alençon	Projet réalisé et mis en service entre Falaise et Alençon	X		
	réalisation RN154 entre Rouen et Orléans	Projet A154-A12 entre Nonancourt et Orléans déclaré d'utilité publique en 2018. Lancement de la démarche de mise en concession annoncée par le premier ministre le 16/12/2021. Mise en service prévue à l'horizon 2030.	X		
	Achèvement A150 entre Rouen et A29	Projet réalisé et mis en service		X	X
	Permettre aménagements lourds sur réseau principal pour adaptation à la croissance du trafic et amélioration de la sécurité Amélioration des accès du pont de Tancarville (Déplacement des barrières de péage de la tête Nord à la	Travaux achevés fin 2016	X	X	X

	tête Sud du pont et le dénivellement des points d'échanges entre la RN 182 et l'A131 pour améliorer la sécurité des usagers, la fluidité du trafic et l'insertion de l'ouvrage dans son environnement)				
	Accès définitifs du Pont Flaubert à Rouen rive gauche	Enquête publique et travaux lancés en 2017, (voiries anticipées, bassin Madagascar). Les travaux sont en cours, la mise en service est prévue en 2025.		X	

Objectif 1-3 : améliorer la desserte portuaire

Infrastructures DTA		État d'avancement
Fluvial	Amélioration axe fluvial GPMR	Chenal du port de Rouen approfondi d'un mètre entre 2012 et 2018 entre l'estuaire et Rouen (120 km), coût total estimé à 187 millions d'euros
	Amélioration axe fluvial jusqu'à P2000	Routes fluviales Nord et Sud de Port 2000 : autorisées à partir de 2007 et ouvertes à partir de 2011/2012, leur développement est soumis à enquête publique dans le cadre du projet « chatière »
		Projet chatière dont les travaux doivent débuter en 2024
	Écluses de Tancarville	Une première série de travaux inscrits au CPER 2007-2013 a été réalisée (centralisation des postes de commandes, réfection du génie civil de l'ancienne écluse, confortement des berges du canal de Tancarville). Une seconde série de travaux inscrits au CPIER 2015-2020 a été réalisée (reconstruction de la porte amont de l'ancienne écluse, travaux mécaniques et hydrauliques sur les équipements du sas, construction d'une porte de rechange pour la nouvelle écluse permettant une substitution de celle à rénover, réalisation d'un second franchissement routier de la nouvelle écluse au niveau de la porte amont).
	Écluse entre la darse de l'Océan et le bassin de Port 2000	Projet suspendu, étude des alternatives possibles réalisées, enquête publique réalisée en 2017 entre 3 options dont le projet « chatière »
	Terminal fluvial	Installation d'un terminal fluvial sur le quai de l'Europe et relié aux terminaux de port 2000 par un service de brouettage ferroviaire (entre 2006 et 2015), complété par l'aménagement d'un terminal fluvial au poste n° 5 du Terminal de France de Port 2000 (mise en service en juin 2010)
	Terminal multimodal	Un terminal multimodal financé au CPER 2007-2013 a été mis en service en 2015 en bordure nord du Grand Canal du Havre, à proximité des parcs logistiques PLPN, PLPN 2 et PLPN 3. Une navette ferroviaire assure le transfert entre le terminal mutimodal et les terminaux de Port 2000. Cette navette remplace le service de brouettage ferroviaire évoqué pour le terminal fluvial. Il dispose d'une cour ferroviaire permettant d'assembler des trains de conteneurs venant ou à destination de Port 2000, d'un quai fluvial de 400 m, deux portiques, un terre-plein de

		stockage.
	Prolongement du Grand canal du Havre	Abandon du projet annoncé lors de la concertation préalable à propos de l'amélioration de la desserte fluviale du port du Havre en 2017 et 2018 ¹
Infrastructures DTA		État d'avancement
Ferroviaire	Réalisation des chantiers de transport combinés prévus à l'arrière des quais de Port 2000	<p>Suite au transfert du réseau ferré portuaire au GPMH en 2008 (réforme portuaire), priorité a été donnée à la modernisation et la sécurisation du réseau ferré portuaire, pour lesquelles 20 M€ ont été provisionnés sur le CPER 2007-2013. Travaux réalisés entre 2009 et 2015 par le GPMH. Des travaux complémentaires contractualisés au CPER 2015-2020 ont été réalisés (sécurisation de passages à niveau du réseau ferré portuaire, régénération de la grande boucle (remplacement de traverses). Le programme prévoit des travaux complémentaires encore à réaliser dont la modernisation du poste d'aiguillage 4R.</p> <p>Concernant Port 2000, une première tranche des dessertes terrestres (routière et ferroviaire) en arrière des terres-pleins a été achevée en 2012, et 2 passages routiers sous les voies ferrées ont été réalisés. Le raccordement ferroviaire aux terminaux TPO et TNMSC est intervenu en juillet 2013. Un nouveau poste d'aiguillage sur le faisceau de soutien assure depuis juillet 2013 la gestion des circulations ferroviaires des terminaux sud du port du Havre.</p> <p>Les travaux de la phase 3 de Port 2000 (postes 11 et 12) ont démarré en 2020 pour être opérationnelle au second semestre 2022, le prolongement des dessertes ferroviaires en arrière des terres-pleins doit être réalisé à la suite pour l'été 2023.</p>
	Itinéraires alternatifs pour le fret ferroviaire permettant le contournement IDF pour les liaisons vers l'est (France, Allemagne, Europe) et vers le sud-ouest (France, Espagne)	La modernisation de la ligne « Serqueux-Gisors » a été mise en service en mars 2021. La capacité du tronçon est de 25 trains/jour, avec des longueurs maximales de 750m et des tonnages maximum de 1750t.
		Concernant la ligne Le Havre – Amiens – Metz, le barreau Motteville – Buchy a été mis en service en mars 2008, permettant aux circulations de trains venant ou allant au Havre de transiter vers le nord de la France, en contournant Rouen et l'Île-de-France par le nord ; itinéraire limité en capacité à 4 trains/jour (voie unique)
		<p>Itinéraires alternatifs pour le fret ferroviaire permettant le contournement IDF pour les liaisons vers l'est (France, Allemagne, Europe) et vers le sud-ouest (France, Espagne), réflexions menées dans le cadre des Plateformes de Service Atlantique et du programme ULYSSE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le Havre – Rouen – Amiens – Reims vers Metz, Strasbourg et Sopron - Le Havre – Rouen – Amiens – Reims vers Lyon et Milan - Rouen – Le Mans – Tours - Cherbourg – Caen – Le Mans – Tours
	Liaison ferroviaire entre ZIP du Havre et Port Jérôme	Non réalisé
	Mise en site propre des voies ferroviaires du Port de Rouen	Opération achevée en 2008 qui a permis d'élèver la vitesse des trains de 6 à 30 km/h et de raccourcir les délais de mise à disposition des wagons
	Remise à niveau de la desserte ferroviaire du port de Honfleur	Ligne non exploitée depuis 2012. Discussions en cours avec les collectivités locales, mais aucun projet de réouverture à l'étude. demandes de sauvegarde de la possibilité d'une circulation Fret à moyen / long terme, en lien avec le développement de la plateforme multimodale de Honfleur

¹ BILAN DE LA GARANTE, Concertation préalable Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000

	Changement de statut des voies ferrées HAROPA	Décret 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations de certaines voies ferrées locales , les voies ferrées publiques d'HAROPA sont passées sous statut de réseau ferré local en 2020.
	Évitement de Soquence	Le raccordement (ou shunt) de la Brèque, permettant de relier directement la ligne principale Paris-Le Havre au faisceau de la plaine alluviale via le pont VII bis sans passer par le faisceau de Soquence a été mis en service en décembre 2010
	Renforcement des capacités et de la performance ferroviaires entre Paris et les deux régions, pour le fret et les voyageurs	future liaison Paris-Normandie LNPN en cours d'étude Travaux d'amélioration des capacités : - aiguille de Vernon (mise en service en 2011), plan de voie en gare de Vernon, terminus des trains franciliens en cours d'étude. - aménagement d'un terminus péri-urbain à Yvetot afin de dégager les voies principales de circulation (mise en service en 2014) - redécoupage du block en traversée de Rouen (études en cours, en lien avec projets LNPN et SERM de Rouen) - gare de Mantes : travaux en cours avec échéance à 2026-2028 pour le train EOLE - modification plan de voie en gare de Vernon pour améliorer la régularité (terminus des trains franciliens): études en cours via CPIERVS
Infrastructures DTA		État d'avancement
Routier	Amélioration du bld maritime à Rouen	Travaux terminés en 2011, nouvelle phase en 2023 pour mise en place déviation des poids lourds pour permettre les travaux des accès Sud au pont Flaubert en 2023-2024
	Amélioration du bld Jules Durant au Havre	Amélioration de la desserte du port constatée depuis 2010
	Permettre des aménagements lourds sur réseau principal pour adaptation à la croissance du trafic et amélioration de la sécurité	Mise en service en 2009 d'une nouvelle bretelle autoroutière reliant l'A131 est à l'A29 sud, permettant de fermer la route de l'estuaire traversant la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine que les poids-lourds porte-conteneurs utilisaient pour accéder au port
		Amélioration des accès du pont de Tancarville : déplacement des barrières de péage de la tête Nord à la tête Sud du pont et le dénivellement des points d'échanges entre la RN 182 et l'A131 pour améliorer la sécurité des usagers, la fluidité du trafic et l'insertion de l'ouvrage dans son environnement ; travaux achevés fin 2016
		Amélioration de l'accès de la Zone Industriale-Portuaire du Havre via l'A29 : les phénomènes récurrents de congestion observés au niveau de l'échangeur n° 5 générant des remontées de files conséquentes sur l'A29 et l'A131, entraînant des problèmes de sécurité routière importants ont conduit le GPMH et la CCIH à étudier la faisabilité d'un nouvel échangeur ou de l'amélioration de l'échangeur en prévision du développement des activités portuaires dans la zone
		Accès définitifs du Pont Flaubert, qui permet de relier l'A150 à l'A13 ; travaux débutés en 2019 pour une mise en service prévue en 2025