



SCoT des Hautes Falaises Synthèse de l'atelier du 5 novembre

ATELIER 3 : DEPLACEMENTS

Principales remarques émises lors de l'atelier du 5 novembre permettant de compléter, de confirmer ou d'infirmer les pistes de travail

1- Comment favoriser l'accessibilité au Pays et l'articulation avec les territoires voisins ?

Pistes de travail

1- Améliorer l'accessibilité au Pays pour favoriser le développement

- Relations entre la ZIP du Havre et le Pays des Hautes falaises impossibles en transport en commun.
- Question de la gratuité du péage de Saint-Romain qui permettrait de favoriser les déplacements et donc le désenclavement du Pays.
- Poursuivre le désenclavement routier avec l'A28. Relier et améliorer les infrastructures routières entre Fécamp/Fauville-en-Caux/Yvetot/ Pont de Brotonne/ l'A13 pour rejoindre Le Mans/Bordeaux permettant ainsi de se connecter plus facilement au réseau national et européen pour désenclaver le Pays et favoriser le développement économique. Cette liaison peut intéresser l'ensemble du pays même jusqu'au canton de Criquetot l'Esneval.
- Comment améliorer les relations entre la Communauté de Communes de Valmont et Fécamp, Cany-Barville, St-Valéry, et même avec Dieppe.
- Question du coût financier des travaux d'infrastructure.
- Il n'est pas possible de faire du « tout route ou du tout ferroviaire », où placer le curseur ? Comment prioriser ?

2- Faciliter la rapidité et la fluidité des échanges sur les axes majeurs du territoire

- Pour se déplacer vers la CODAH ou la ZIP, au sud du Pays, les personnes utilisent d'une part l'autoroute A29 et d'autre part les petites routes de campagne ce qui engorge les axes secondaires (facteur de dangerosité pour les villages).

- De nombreuses personnes des Communautés de Communes de Cœur de Caux et de Campagne de Caux qui se rendent en voiture à Bréauté pour emprunter le train Intercité de la SNCF ont des problèmes pour se garer une fois sur place.

3- Développer et organiser les transports en commun avec les territoires voisins

- Question de la réouverture de la ligne Rolleville / Goderville (LER). Cela permettrait d'avoir moins de voitures sur les routes puisque de nombreux actifs vont travailler sur la CODAH en voiture. Une étude a été lancée par la Région.
- Une extension du LER permettrait de passer par la vallée de la Lézarde puis par Goderville pour rejoindre Fécamp et de dégager des sillons ferroviaires pour le Port autonome du Havre. (importance de s'occuper des questions de fret sur le territoire).
Problématique de la structure porteuse : l'Autorité Organisatrice des Transports du LER est la CODAH.
- Problèmes de rupture de charge entre le LER et les transports au sein de la ville du Havre d'où l'idée d'un véritable Tram-Train sur le modèle allemand (Karlsruhe) permettant d'éviter les ruptures de charge et d'obtenir une meilleure fluidité dans les déplacements.
- Sur le plan ferroviaire, situation tout à fait particulière sur le Pays : problème des sillons ferroviaires liés à Port 2000 sur la ligne Le Havre/Rouen/Paris.
- Possibilité de créer un véritable réseau maillé entre les différents territoires sans trop d'aménagements lourds : liaisons entre la Vallée du Commerce, Fécamp, Goderville, le Havre
- Si on envisage l'aménagement d'un tram-train, l'importance de la création de parkings relais en parallèle sera à prendre en compte.

2- Quels modes de transport et infrastructures promouvoir ?

Pistes de travail

1-Développer et adapter les transports en commun et favoriser l'intermodalité

- Un contexte particulier avec le coût de l'essence (près de 100 dollars le baril) et des préoccupations environnementales fortes (grenelle de l'environnement) qui confirment la nécessité de développer les transports en commun.
- Coût kilométrique moins cher pour le ferroviaire que pour le routier donc intérêt supplémentaire pour développer et améliorer les transports en commun.
- Le réseau des années 70 couvrait l'ensemble du territoire. Le foncier est encore disponible sur pratiquement l'ensemble du réseau, c'est une opportunité.
- Afin d'optimiser la connexion d'une extension de la LER aux autres sillons ferroviaires du pays (Bréauté/Fécamp) et (Bréauté/N-D de Gravenchon), il serait possible de créer une liaison entre Goderville et Grainville/Ymauville de 2kms. Cet aménagement permettrait également d'éviter la restructuration de l'ancienne voie ferrée de Goderville/Les Ifs de 7 kms.

- Problème de l'enclavement de la Communauté de Communes de Valmont : le territoire est très mal desservi en transport en commun (aucune ligne SNCF, trop peu de relations en bus interurbain avec Fécamp).
Cette problématique sur la communauté de communes de Valmont pose plus généralement le problème d'un réseau de bus interurbains sur le Pays des Hautes Falaises, aucune ligne ne reliant les différents bourgs structurants.
- De manière générale, il est indiqué qu'il serait nécessaire de permettre une accessibilité aisée aux transports en commun, harmoniser les tarifications, sécuriser les circuits PMR et personnes âgées, améliorer la billettique.
- Au niveau routier, il est nécessaire de se poser la question du contournement de Fécamp et de l'amélioration des relations entre les deux parties de la RD 925, Le Havre/Fécamp, Fécamp/St-Valéry.

2- Développer les modes doux et transport alternatifs à la voiture

- Les transports doux sont possibles sur du micro-local mais on ne peut envisager le vélo comme une alternative réelle aux autres modes de transport sur le territoire du Pays qui en grande partie est rural : c'est un apport dans l'intermodalité, un mode de « rabattement » venant en complément notamment des transports scolaires.

3- Intégrer les infrastructures dans le paysage

- Les premières discussions de l'atelier ont abordé la question de l'échelle pertinente pour traiter cette thématique. Pour les participants, l'échelle adéquate est celle de la commune et la démarche ScoT, sans écarter ce champ d'action des travaux, ne devra pas en faire une de ses priorités.

3- Quelles articulations entre déplacements, activités économiques et habitat ?

Pistes de travail

1-Développer l'habitat à proximité des pôles de services

2-Encourager une meilleure gestion des déplacements pour améliorer le respect de l'environnement

- Les infrastructures et les modes de transport devront-ils mailler l'ensemble du territoire du Pays des Hautes Falaises et/ou orienter les déplacements vers d'autres territoires ?
Par exemple, si on pose l'hypothèse de la mise en 2X2 voies du Havre à Fécamp, les temps de parcours seraient réduits à 20 minutes entre les deux pôles. Il serait alors envisageable que les comportements changent, les habitudes et les logiques également. La crainte soulevée ici est que, par la réduction des temps de parcours pour rejoindre l'agglomération Havraise, les équipements de proximité du territoire (justice, santé, loisirs, éducation, commerces) disparaissent en faveur d'une concentration de ces derniers au Havre.
- Les questions qui se posent sont donc celles des complémentarités à organiser avec les autres territoires (et notamment à l'échelle de l'arrondissement, de l'Estuaire), des moyens à mettre en œuvre (un tram-train avec le Havre ?) , de l'organisation et des choix d'aménagement du territoire à opérer (quelle gouvernance pour demain ?).

- L'élaboration du ScoT du Pays des Hautes Falaises doit permettre de donner un cadre aux communes, qui restent maîtresses de leur urbanisme, pour qu'elles puissent se développer tout en respectant leur environnement et le principe d'une meilleure gestion de l'espace mis en avant dans la loi SRU.