OBSERVATOIRE MOBILITÉS

aurh 60 ans

GARES DES VILLES, GARES DES CHAMPS : MAILLAGE ET ENJEUX

Estuaire de la Seine

Quelle évolution du réseau ferroviaire de l'estuaire de la Seine ? Comment évolue la fréquentation des gares ? Quel niveau d'accessibilité ?

Juillet 2025 [aurh]

Photo page de couverture : la gare d'Auffay, sur la ligne Rouen / Dieppe, accueille le train du Pacific Vapeur club de Sotteville-lès-Rouen le dimanche 11 août 2019 ©bonjourlafrance.com - source Wikipedia, Creative Commons.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 5

État des lieux 6

Fréquentation et offre de services 8

Accès aux gares et utilisation de la voiture 10

CONCLUSION 13

INTRODUCTION

En 2025, le territoire de l'estuaire de la Seine est desservi par 26 gares. Ce maillage ferroviaire s'est progressivement réduit depuis le milieu du XXe siècle, en raison de la fermeture de nombreuses lignes secondaires (voir carte ci-après).

Longtemps déclassées au profit de la voiture et du réseau routier, les gares retrouvent un regain d'attractivité dans les années 2000 grâce aux investissements importants des anciennes régions Haute et Basse-Normandie, puis de la région Normandie : mise en place du cadencement, suivie d'un important programme de modernisation des gares et de leurs abords. La rationalisation du réseau a également entraîné la fermeture de gares peu fréquentées comme Bolbec-Nointot ou Glos-Montfort.

Les gares jouent un rôle clé dans la décarbonation du secteur des transports, responsable à lui seul de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Alors que les trajets ferroviaires représentent 10 % du transport des marchandises et voyageurs, ils sont responsables de seulement 1 % des émissions de CO_2.

Pas de train sans gare ! La fréquentation globale des gares du territoire est en constante augmentation depuis 10 ans. C'est un signe positif, mais n'avons-nous pas atteint un plafond technique et budgétaire, qui serait seulement dépassé dans un horizon lointain avec le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie ? L'attractivité des gares dépend de l'offre mais les marges sont réduites pour accroître le trafic aux heures de pointe au niveau du nœud ferroviaire de Rouen et en Île-de-France. Le travail sur l'offre de services est donc davantage tourné sur les capacités de stationnement aux abords des gares.

À l'extérieur des agglomérations, le rabattement vers les gares est essentiellement assuré par la voiture en mode solo et les aires de stationnement sont régulièrement saturées. Pas de train sans voiture ! Comment imaginer alors un autre modèle intermodal ? Comment diversifier les modalités d'accès aux gares et diminuer l'usage de la voiture particulière ?

ÉTAT DES LIEUX

Le réseau ferroviaire et les gares de l'estuaire de la Seine se développent à partir de la seconde moitié du XIXe siècle. Les premiers trains arrivent au Havre en 1847 et à Caen en 1858.

À l'aube du XXe siècle, le train dessert très finement le territoire avec un nombre conséquent de petites lignes secondaires qui, pour la plupart, sont désormais fermées. Certaines connaissent un nouveau destin avec leur transformation en voie verte, comme la Véloroute du Lin entre Fécamp et Dieppe.

Les deux lignes historiques Paris / Rouen / Le Havre et Paris / Caen / Cherbourg constituent toujours les deux colonnes vertébrales du système ferroviaire normand, au nord et au sud de la Seine.

Elles sont complétées par 6 tronçons ferroviaires encore actifs :

- Lisieux / Trouville-Deauville (en voie unique électrifiée). C'est le seul tronçon secondaire sur lequel circulent des trains à destination de Paris ;
- Mézidon / Le Mans (en double voie non électrifiée) qui relie Caen aux régions Centre (Le Mans) et Val-de-Loire (Tours) ;
- Malaunay / Dieppe (en voie double non électrifiée) assure des liaisons entre Dieppe et Rouen ;
- Bréauté-Beuzeville / Fécamp (en voie unique non électrifiée, entièrement refaite en 2016) avec des liaisons directes entre Fécamp et Le Havre ;
- Le tronçon Serquigny / Elbeuf-Saint-Aubin (en double voie non électrifiée) qui permet des liaisons quotidiennes entre Caen et Rouen (en fort développement depuis 2016) ;
- La ligne saisonnière Trouville-Deauville / Dives-Cabourg fonctionne uniquement le week-end d'avril à octobre et tous les jours en juillet et août (6 allers- retours quotidiens).

La ligne Le Havre / Montivilliers / Rolleville (LER) a fermé en septembre 2024. Elle sera remplacée en 2027 par un tramway allant jusqu'à Montivilliers.

Ce schéma ferroviaire est-ouest ne permet pas les liaisons nord-sud directes et ne dessert plus des pans entiers du territoire de l'estuaire, notamment les secteurs de Pont-Audemer et de Saint-Valery-en-Caux.

En dehors des grandes agglomérations, le rabattement vers les gares prend des formes diverses :

- La gare du Havre est au cœur du système de transport de l'agglomération. C'est un hub intermodal régional ;
- Les gares de Dieppe, Lisieux, Trouville-Deauville, Fécamp et Yvetot se situent à deux pas des centres-villes, ce qui facilite un accès à pied ou à vélo aux habitants ;
- Les gares de Bréauté-Beuzeville et Auffay sont localisées en milieu rural et sont tributaires d'un rabattement essentiellement opéré en voiture ;
- La gare d'Étainhus-Saint-Romain, pourtant isolée, est connectée au réseau de bus Lia de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

Nombre de voyageurs

8 347 665

en 2023 (dont voyageurs LER)

Soit en moyenne

22 870

voyageurs / jr

STATUT DES GARES FERROVIAIRES VOYAGEURS DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Statut selon nomenclature SNCF

- Gare nationale
- Gare régionale
- Gare d'intérêt local
- Gare fermée *(à partir de 2018)*

Types selon localisation

- Cœur d'agglomération
- Agglomération
- Pôle secondaire
- Bourg / rural

Types de lignes ferroviaires voyageurs

- Structurante
- Secondaire non électrifiée
- Disparue, désaffectée ou fermée (+ date)
- Projet de ligne de tramway

Densité de population

- Maximum
- minimum

Nomenclature SNCF : Elle s'appuie sur une segmentation des gares classées en A, B ou C.
La catégorie A regroupe les gares de voyageurs d'intérêt national. La fréquentation y est au moins égale à 250 000 voyageurs par an. La catégorie B regroupe les gares de voyageurs d'intérêt régional. C'est l'ensemble des gares n'appartenant pas à la catégorie A mais dont la fréquentation totale est au moins égale à 100 000 voyageurs par an. La catégorie C regroupe les autres gares de voyageurs ; elles sont qualifiées de gares d'intérêt local.

FRÉQUENTATION ET OFFRE DE SERVICES

Le rail gagne du terrain : une fréquentation en hausse

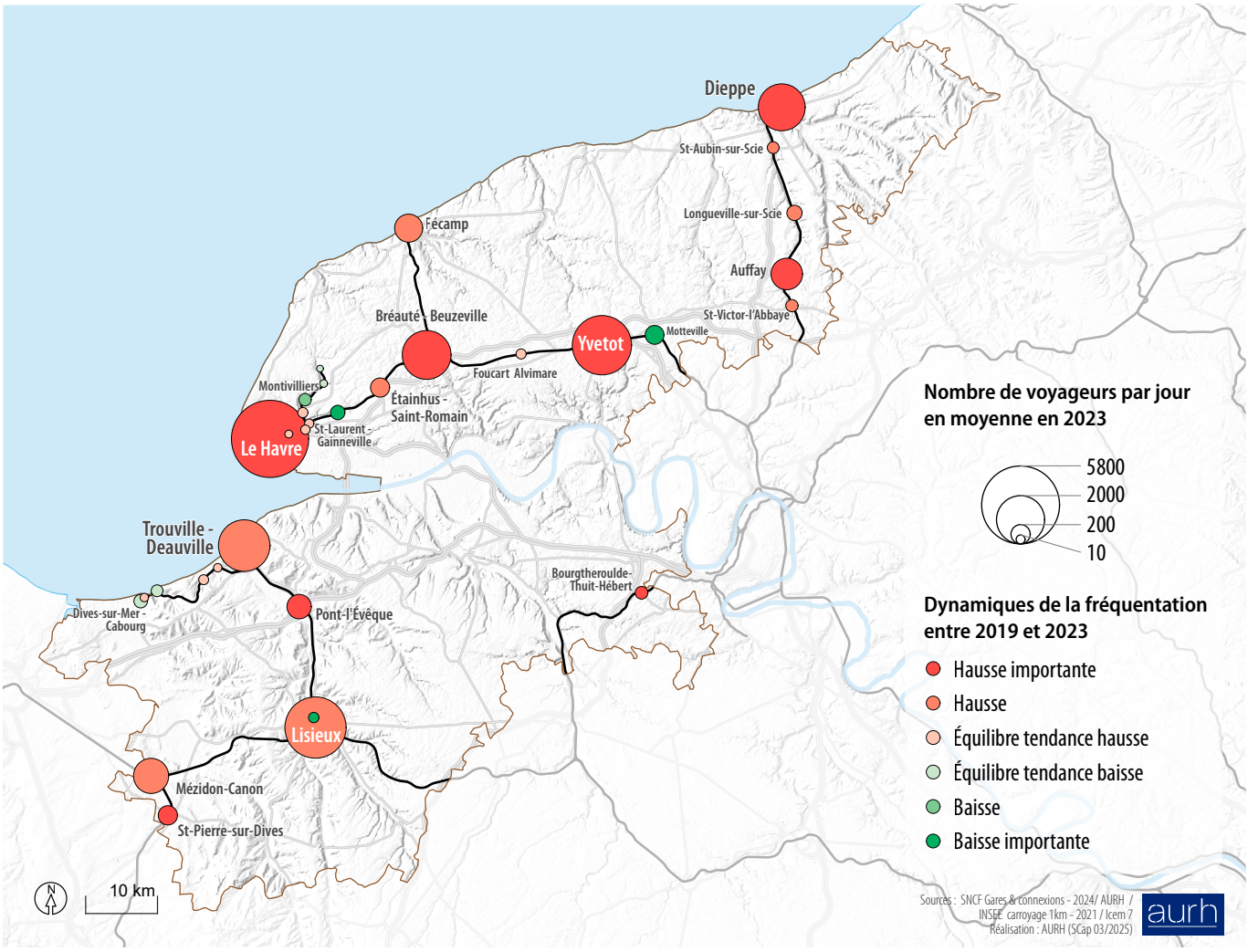
Au cours de la période 2019-2023, le transport ferroviaire « voyageurs » connaît une dynamique positive avec une augmentation globale de 16,2 % du nombre de voyageurs dans les gares de l'estuaire (1 162 766 voyageurs supplémentaires). Cette hausse de fréquentation est souvent corrélée à l'amélioration de l'offre et à l'augmentation du nombre d'arrêts.

Les gares de Dieppe (+29 %) et de Bréauté-Beuzeville (+25 %) connaissent les progressions les plus significatives. Bréauté-Beuzeville, malgré sa localisation en « rase campagne » joue à la fois le rôle de hub intermodal local « voiture / train » en direction du Havre (pôle d'emploi) et de desserte grandes lignes en direction de Rouen et Paris. La gare d'Yvetot connaît une hausse significative (+19 %) entre 2019 et 2023, corrélée à une augmentation des liaisons vers Rouen.

Nous pouvons également mentionner la gare de Bourgtheroulde – Thuis-Hébert qui progresse de 2 500 voyageurs en 2019 à 20 000 voyageurs / an en 2023, avec l'augmentation des liaisons Rouen / Caen (10 allers-retours).

Nb : l'évolution de la fréquentation des gares a été analysée entre 2019 et 2023, période durant laquelle la méthode de comptage du nombre de voyageurs en gare est identique.

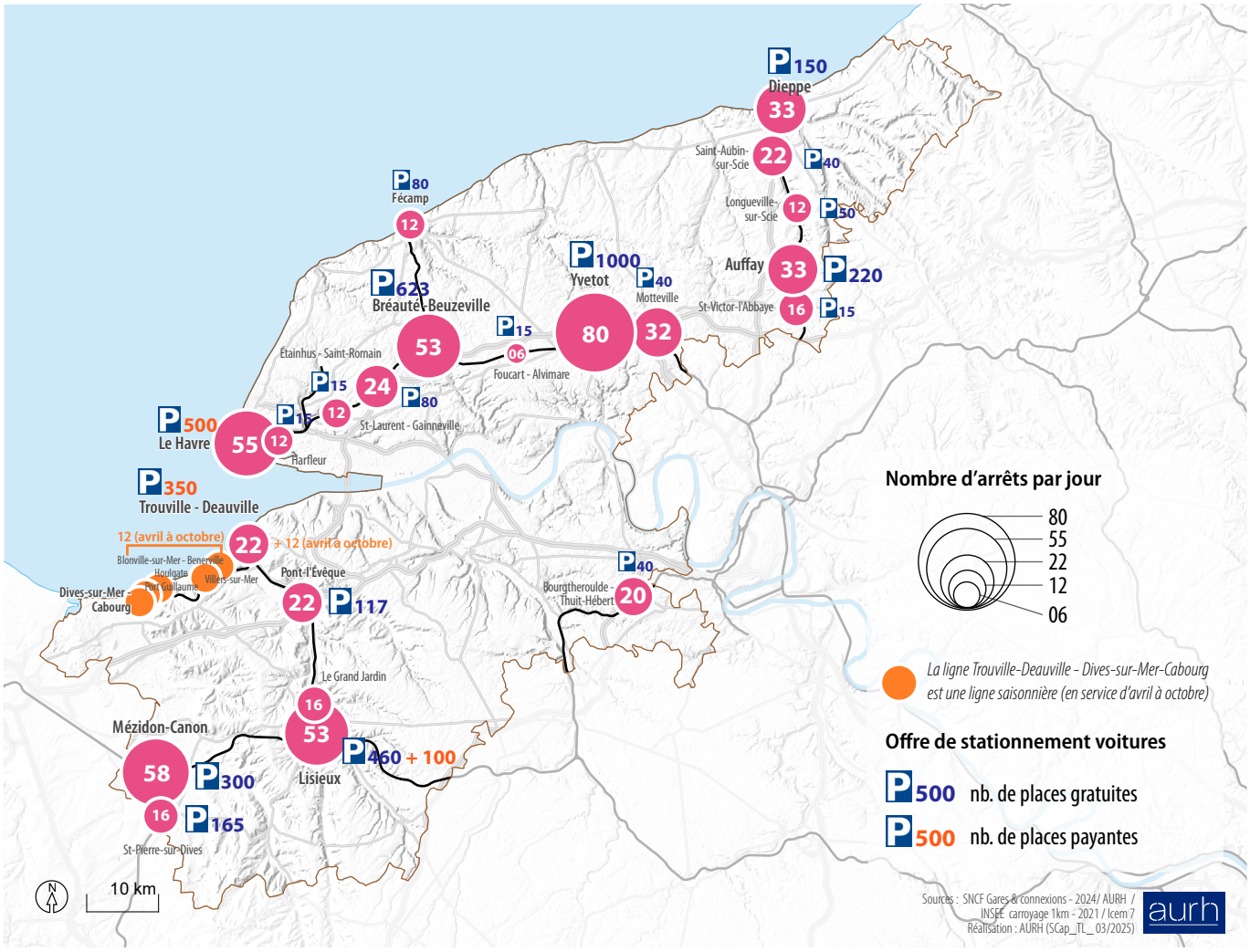
FRÉQUENTATION DES GARES EN 2019 ET ÉVOLUTION DEPUIS 2019 DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE



Un niveau de desserte contrasté

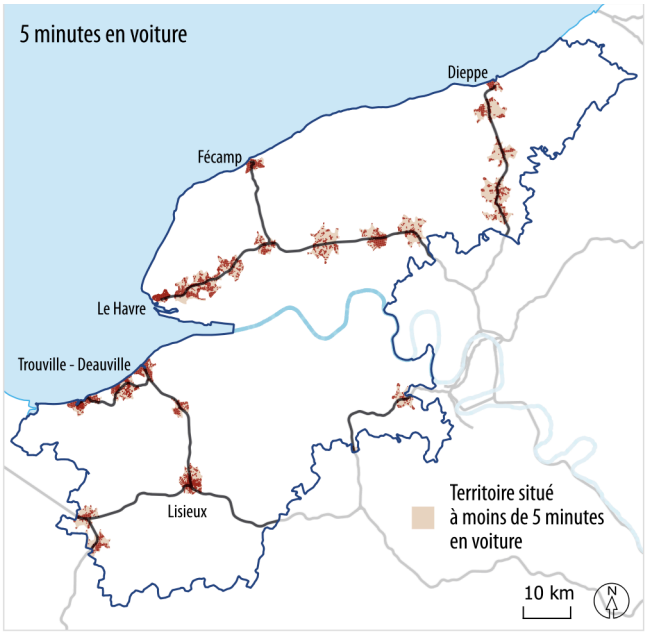
- La gare d'Yvetot se détache nettement avec 80 arrêts quotidiens qui cumulent deux liaisons : Le Havre / Rouen et Yvetot / Elbeuf-St-Aubin (12 allers-retours quotidiens). Malgré ses grandes capacités de stationnement (1 000 places) sans cesse élargies, les parkings gratuits sont régulièrement saturés.
- La gare de Bréauté-Beuzeville bénéficie d'une offre quasi similaire au Havre. À l'image d'Yvetot, elle draine une vaste zone de rabattement et ses parkings sont saturés dès l'heure de pointe du matin.
- La gare de Mézidon bénéficie de 28 allers-retours quotidiens en semaine avec Caen (entre 14 et 16 minutes de temps de parcours) et de liaisons directes plus lointaines vers le sud de la Normandie.

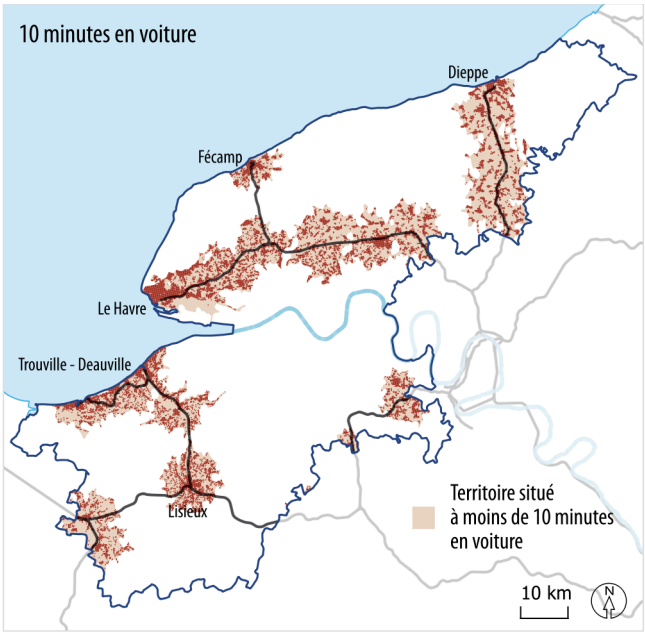
NOMBRE D'ARRÊTS QUOTIDIENS DANS LES GARES FERROVIAIRES DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE (AVRIL 2025 - HORS VACANCES SCOLAIRES)
OFFRE DE STATIONNEMENT VOITURE AUX ABORDS DES GARES

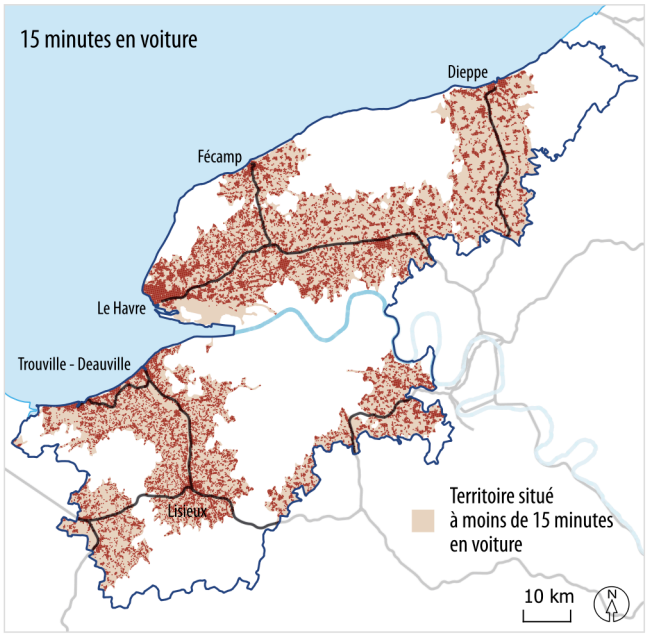


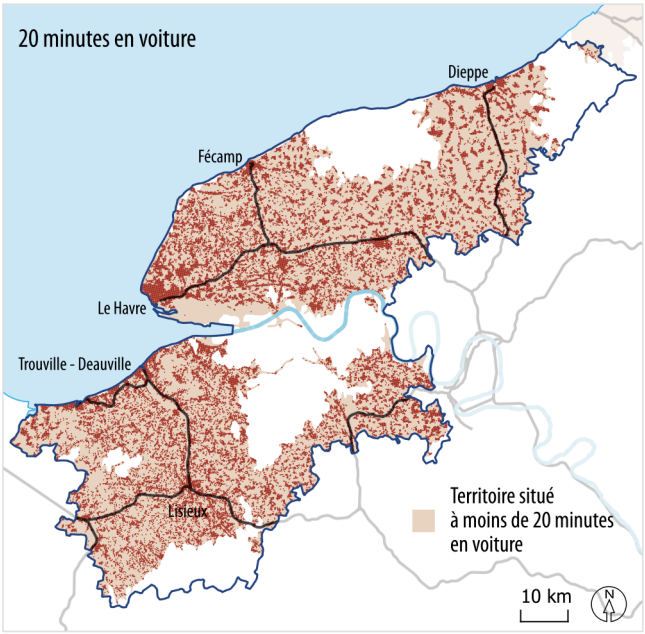
ACCÈS AUX GARES ET UTILISATION DE LA VOITURE

ISOCHRONES DEPUIS LES GARES « VOYAGEURS » DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE









Note de lecture : Les isochrones ont été calculées en tenant compte de toutes les gares pouvant interagir avec le territoire d'étude dont certaines situées en dehors de celui-ci.

Population située dans l'isochrone

Réseau ferroviaire

Territoire d'étude

Sources : INSEE - carroyage 200m -RP2019/ Icem 7 / IGN BD Topo - 2023
Réalisation : AURH (SCap 04/2025)

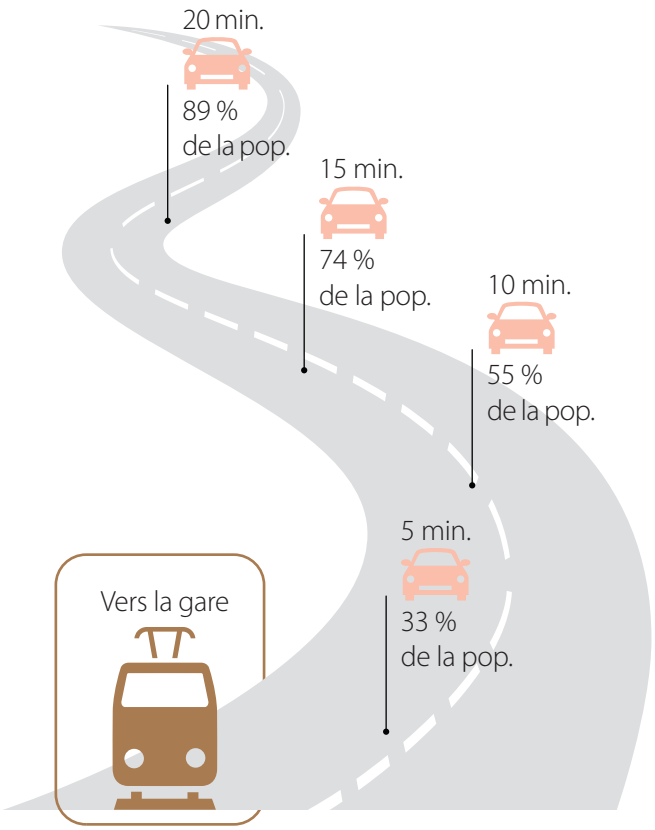
Une bonne desserte ferroviaire à portée de voiture

Une très grande majorité de la population de l'estuaire de la Seine habite à moins de 20 minutes en voiture d'une gare.

À cette distance « temps », les territoires non couverts s'étendent, pour le plus important, autour de Pont-Audemer (environ 45 000 habitants sans offre ferroviaire), dans un rayon de 10 km autour de Saint-Valery-en-Caux (environ 23 000 habitants sans offre ferroviaire) et entre les gares de Dieppe et du Tréport (10 000 habitants sans offre ferroviaire).

Bien plus réduits, les espaces situés à moins de 5 minutes en voiture d'une gare concernent toujours 1/3 de la population estuarienne. Ce phénomène témoigne de la forte concentration de la population le long des axes ferroviaires.

PART DE LA POPULATION SELON LA DISTANCE-TEMPS VERS LA GARE LA PLUS PROCHE



Gare d'Yvetot ©Sébastien HENAULT

Migrations domicile – travail : la faible part des transports en commun

En raison de sa grande flexibilité, mais également d'un coût réel sous-estimé, la voiture reste le mode de déplacement dominant.

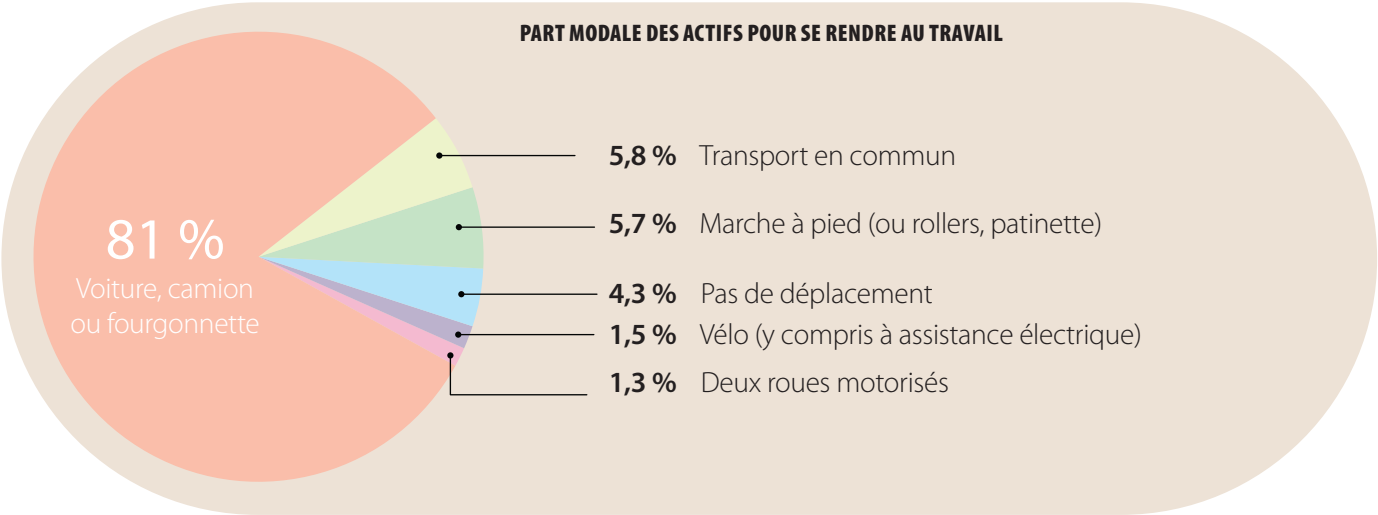
Pour les nombreux autosolistes, le basculement possible vers l'usage du train s'avère fortement dépendant de l'offre en transport complémentaire pour aller de la gare à la destination finale (transports en commun, trottinette, vélo…).

Dans les pôles urbains de la CU Le Havre Seine Métropole et de la CA Dieppe Maritime, l'existence d'une offre plurielle en transports en commun contribue à la moindre importance accordée à la voiture et permet cette intermodalité recherchée avec le train.

Dans les conditions d'un déplacement optimisé, en considérant les temps de trajets les plus rapides, tous les trajets mesurés entre deux gares se révèlent plus rapides en train qu'en voiture, par exemple :

- Le Havre / Bréauté : 13 min en train / 34 min en voiture ;
- Lisieux / Mézidon : 14 min en train / 33 min en voiture.

PART MODALE DES ACTIFS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL



Gare de Motteville ©Sébastien HENAULT

UNE INTERMODALITÉ À REPENSER

Le train reste le mode le plus concurrentiel face à la voiture. Les temps de parcours de gare à gare sont en effet souvent plus rapides (et moins fatigants). Pour les actifs qui habitent et travaillent à proximité d'une gare (10 minutes à pied ou à vélo), c'est la solution la plus rationnelle et la plus économique. Un trajet entre la halte de Bourgtheroulde-Thuis-Hébert et Rouen Rive-Droite dure 25 minutes en train, contre 45 minutes en voiture. La hausse de la fréquentation conforte cette hypothèse, mais la part modale du train reste encore modeste voire inexistante dans les zones blanches non desservies (au-delà de 20 minutes de voiture pour atteindre une gare).

L'amélioration de l'intermodalité en ville comme à la campagne est un autre enjeu important. Aujourd'hui, c'est la combinaison marche à pied / gare qui présente le plus d'efficacité pour les gares en milieu urbain (Le Havre, Yvetot, Fécamp, Lisieux, Dieppe). La voiture occupe une place centrale pour les gares en zones peu denses et les aires de stationnement sont régulièrement saturées.

Comment améliorer les conditions de rabattement ? L'extension des aires de stationnement a atteint un point limite. Des solutions existent mais nécessitent de repenser la globalité du système de mobilité : amélioration de la desserte des gares par les cars du réseau normand Nomad, rabattement vélo sécurisé, stationnement réservé aux abonnés du train et au covoiturage.

Le réseau de car Nomad de la Région est d'autant plus stratégique sur un territoire ne disposant pas ou peu de liaisons ferroviaires nord-sud (franchissement de l'estuaire entre Honfleur et Le Havre).

Les bassins de mobilités en cours de construction et diligentés par la Région Normandie sont une opportunité pour renforcer le rôle des gares et haltes ferroviaires dans le paysage des mobilités de demain.

Gares et Ligne Nouvelle Paris Normandie

Le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie est un projet d'intérêt national visant à doter progressivement les territoires de la vallée de la Seine de liaisons ferroviaires performantes. La réalisation de plusieurs sections de lignes nouvelles et de la gare de Rouen Saint-Sever viendra consolider le réseau ferroviaire existant et augmenter la fréquence et le nombre de dessertes sur l'ensemble du réseau Normand et à l'ouest de l'Île-de-France (réseau EOLE). L'enquête d'utilité publique du projet est programmée pour la fin 2026. Elle a pour objectif de déclarer le projet d'intérêt national et de préciser les tracés en Normandie et en Île-de-France. Les gares de l'estuaire seront pleinement intégrées à ce grand projet ferroviaire toujours d'actualité et confirmé par SNCF Réseau.

ANNEXE

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES GARES ENTRE 2019 ET 2023

Gares	Nombre voyageurs 2019	Nombre voyageurs 2020	Nombre voyageurs 2021	Nombre voyageurs 2022	Nombre voyageurs 2023
Auffay	214 793	159 577	184 178	228 254	275 079
Blonville-sur-Mer-Benerville	2 404	1 398	1 864	2 498	2 996
Bourgtheroulde-Thuit-Hébert	**2 424**	**5 189**	**8 528**	**11 589**	**19 532**
Bréauté-Beuzeville	**595 924**	**393 317**	**471 118**	**674 677**	**769 085**
Dieppe	**557 443**	**376 579**	**468 655**	**638 243**	**700 985**
Dives-sur-Mer-Cabourg	27 525	14 684	20 250	26 502	24 930
Dives-sur-Mer Port Guillaume	2 510	1 567	2 663	3 223	2 906
Épouville	1 772	895	1 125	1 173	1 540
Étainhus-Saint-Romain	63 166	42 897	49 644	55 420	73 535
Fécamp	**162 037**	**107 655**	**135 810**	**176 364**	**205 329**
Foucart-Alvimare	7 306	2 059	3 389	6 551	7 705
Harfleur	4 761	3 338	3 944	3 806	4 890
Harfleur Halte	3 788	2 055	2 591	4 022	5 262
Houlgate	15 283	8 614	11 758	14 635	15 045
Jacques Monod la Demi-Lieue	7 934	4 865	7 089	7 077	7 975
Le Grand Jardin	29 111	15 895	12 044	8 324	8 730
Le Havre	**1 846 292**	**1 170 571**	**1 373 175**	**1 875 316**	**2 116 610**
Le Havre Graville	993	512	1 430	1 559	1 710
Lisieux	**1 152 606**	**662 324**	**823 348**	**1 204 622**	**1 276 683**
Longueville-sur-Scie	29 584	21 705	25 177	30 580	37 046
Mézidon-Canon	298 881	210 231	249 184	318 511	356 499
Montivilliers	22 450	14 499	17 515	17 601	18 298
Motteville	89 599	61 279	54 932	63 184	69 745
Pont-l'Évêque	112 346	70 343	87 836	123 946	143 454
Rolleville	1 279	162	204	329	375
Saint-Aubin-sur-Scie	11 437	7 474	8 532	12 469	15 119
Saint-Laurent-Gainneville	41 991	26 101	20 245	20 887	31 008
Saint-Pierre-sur-Dives	42 027	34 560	46 540	64 822	74 754
Saint-Victor-l'Abbaye	13 221	9 271	9 904	12 871	17 385
Trouville-Deauville	819 956	493 350	650 092	879 946	867 558
Villers-sur-Mer	6 889	3 706	4 892	6 722	7 083
Yvetot	**997 167**	**687 572**	**787 592**	**1 039 150**	**1 188 814**

Direction de la publication : Max YVETOT
Équipe projet : Sophie CAPITAINE / Thierry LOCHARD
Communication : Aurore LE ROUX
Mise en page : Céline CARRIER
La réalisation de cette publication a mobilisé l'ensemble des expertises et compétences de l'AURH.
[PA487 - 7.2025 - Imprimerie SNAG : www.groupe-morault.com]

Édition et réalisation AURH

L'AURH est une association d'intérêt public. Elle accompagne les élus et les partenaires dans leurs projets d'aménagement du territoire.

Agence d'urbanisme
Le Havre -
Estuaire de la Seine

4 quai Guillaume Le Testu
76063 Le Havre cedex
aurh@aurh.fr

aurh.fr
[02 35 42 17 88]