



**CCI LE HAVRE**



## **DOSSIER DE PRESSE**

*MAJ : février 2015*

---

Contact presse : Marianne Dalloz T. 02 35 55 27 29 - [mdalloz@seine-estuaire.cci.fr](mailto:mdalloz@seine-estuaire.cci.fr)

La Chambre de commerce et d'industrie du Havre a pour mission de soutenir les entreprises de son territoire à chaque étape de leur développement, de représenter les entreprises dans les débats essentiels pour l'avenir de l'Estuaire de la Seine et d'animer la vie économique de son territoire. Elle représente aujourd'hui plus de 7000 entreprises industrielles, commerciales et de services, situées sur un territoire de 29 communes.

181 quai Frissard - BP 1410 - 76067 Le Havre Cedex  
T. 02 35 55 26 00 - F. 02 35 55 26 26 - [www.havre.cci.fr](http://www.havre.cci.fr)

## Aménagement des accès au pont de Tancarville

Mis en service en 1959, Le pont de Tancarville permet le franchissement de la Seine entre la commune du même nom dans le département de Seine-Maritime (76) sur la rive Nord, et la commune du Marais-Vernier dans le département de l'Eure (27) sur la rive Sud. Le pont porte la Route Nationale RN182, longue de 3 km, et encadrée par deux portions de l'autoroute A131, reliant Le Havre à Paris via l'autoroute A13, ainsi que par plusieurs Routes Départementales, les RD910 et RD982 rive Nord (76) et la RD6178 rive Sud (27).

Cet axe est très fréquenté, car il constitue :

- jusqu'en 1995, date de l'inauguration du pont de Normandie, le dernier franchissement de l'estuaire de la Seine avant son embouchure,
- l'axe principal reliant Paris au Havre et son hinterland, induisant des déplacements liés aussi bien à l'activité portuaire et industrielle de ce bassin qu'à l'activité touristique,
- l'itinéraire principal de desserte de la zone industrielle de Port-Jérôme, pôle d'activité majeur aux abords directs de l'ouvrage, générateur de flux de circulations importants du fait de son développement.



Par ailleurs, les différents projets industriels ou portuaires en cours de déploiement sur les sites majeurs de la région desservis par l'ouvrage (notamment Port 2000 au Havre, les ZAC Port-Jérôme II et III à l'est de Tancarville, etc.) induiront à moyen et long termes une augmentation du trafic, malgré la prise en compte des hypothèses de transfert modal des flux de marchandises. Des études prospectives des évolutions du trafic à l'horizon 2030 ont montré que les limites de capacité des accès à l'ouvrage seraient atteintes avant la fin de la concession (17 mai 2027).

Par ailleurs, depuis son inauguration, le pont de Tancarville et ses accès n'ont fait l'objet d'aucun aménagement majeur. D'où la nécessité aujourd'hui d'améliorer ses abords en termes de sécurité des usagers, de fluidité du trafic et d'insertion de l'ouvrage dans son environnement. La Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre, dans le cadre de la concession de l'ouvrage jusqu'en 2027, s'est vu confier l'amélioration de ses accès pour que le pont de Tancarville continue d'offrir à ses usagers le service qu'ils sont en droit d'attendre.

\* \* \*

### Sommaire

1. Fluidité, sécurité, intégration environnementale .....	3
2. Présentation du projet de réaménagement des accès .....	4
3. La dimension environnementale du projet.....	11
4. Impact des travaux sur la circulation .....	15
5. ANNEXES .....	16
Du projet au chantier.....	16
Le financement des ponts.....	19
Évolution des trafics routiers (1994-2014).....	21

## 1. Fluidité, sécurité, intégration environnementale

---

Quels sont les 3 objectifs principaux du projet d'aménagement des accès au pont de Tancarville ?

### **Améliorer les conditions de fluidité du trafic routier pour accompagner le développement économique**

Le pont de Tancarville reste aujourd'hui l'axe principal qui permet de relier Le Havre à son hinterland, la région parisienne. Avec le lancement du projet Axe Seine, ce franchissement est essentiel pour assurer la croissance économique de la ville et de sa zone industrielle. Il permet, en complément du transport ferroviaire et fluvial, la desserte du port, dont le trafic de conteneurs devrait doubler d'ici 2020.

18.000 véhicules en moyenne par jour empruntent cette voie, ce chiffre dépassera les 22.500 véhicules d'ici 2030, dont 25% de poids lourds. Avec ses 2 voies dans chaque sens de circulation, le Pont de Tancarville est adapté à l'évolution de ce trafic, contrairement à ses accès, aujourd'hui sous-dimensionnés. Ainsi, sur les deux rives, les ralentissements se multiplient aux heures de pointe et les risques d'accidents augmentent. Il devient donc nécessaire de fluidifier et de sécuriser le flux principal entre Le Havre et Paris, ainsi que les flux secondaires qui desservent les communes environnantes.

### **Améliorer les conditions de sécurité des usagers**

Le principal trafic empruntant le pont de Tancarville concerne les flux entre Le Havre et Rouen/Paris. Ces flux routiers comportent de nombreux poids lourds ayant pour origine et/ou destination le Grand Port Maritime du Havre ; ils croisent - au niveau des échangeurs à proximité du pont - tous les flux locaux vers Bolbec, Tancarville ou Saint Romain de Colbosc. Les cisaillements entre des trafics de natures aussi différentes se font dans des conditions de sécurité qui se précarisent, en particulier lors des intempéries et la nuit, à la fois pour les usagers et le personnel travaillant sur le pont.

### **Améliorer le traitement environnemental de l'infrastructure**

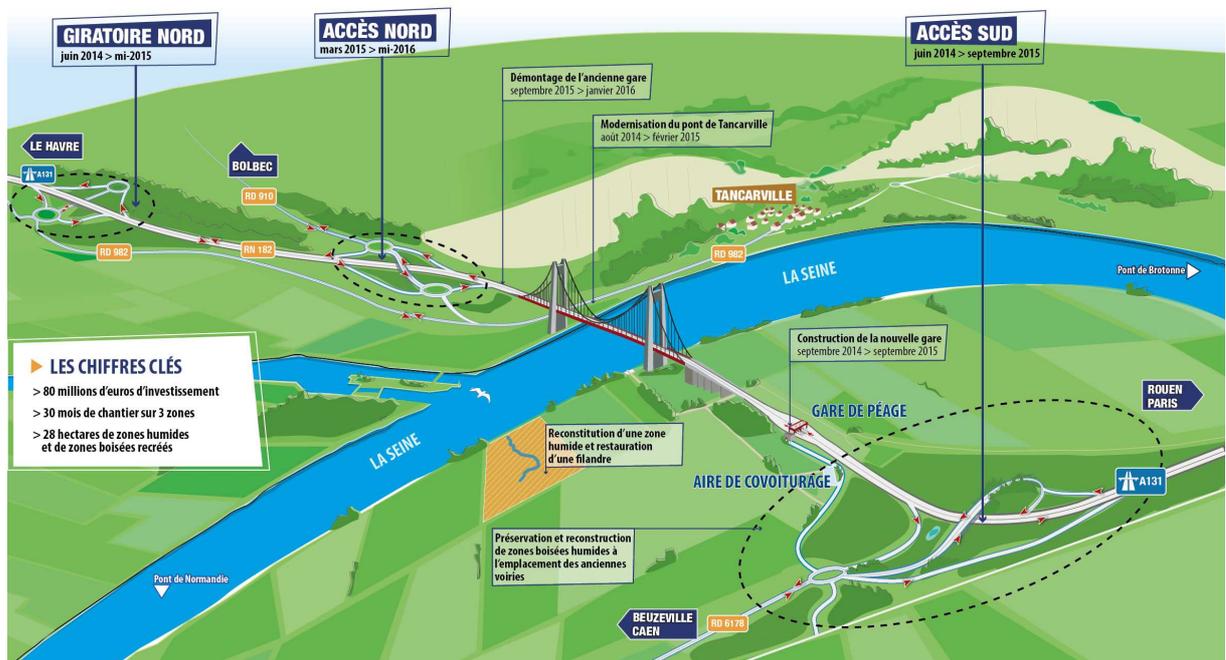
Le pont de Tancarville a été construit dans les années 50. Les préoccupations de l'époque n'intégraient pas les enjeux écologiques et environnementaux. La législation a beaucoup évolué depuis. Une mise à niveau environnementale de l'ouvrage et de ses accès est devenue nécessaire pour intégrer ces nouveaux enjeux. La CCI du Havre a donc apporté une attention particulière à construire une proposition adaptée sur le plan environnemental.

## 2. Présentation du projet de réaménagement des accès

Le projet s'articule de manière globale en termes d'aménagement ; il repose sur un équilibre économique et environnemental à l'échelle de l'Estuaire.

Sur le plan purement technique, les accès au pont ont été revus en tenant compte des principaux itinéraires et flux routiers desservant Tancarville. D'une manière générale, il s'agit de supprimer tous les entrecroisements de flux sur le parcours Le Havre-Paris.

### 3 zones d'aménagement sont prévues sur les 2 rives du pont :



NB : ce croquis est une ébauche susceptible d'évoluer et sans valeur contractuelle.

**RIVE SUD : « ACCÈS SUD »**



Voiries

Le rond-point actuel est donc amené à disparaître au profit d'un nouvel aménagement. Les voiries d'accès actuelles seront partiellement conservées et réaménagées pour le déplacement des vélos et piétons.



NB : ce croquis est une ébauche susceptible d'évoluer et sans valeur contractuelle.

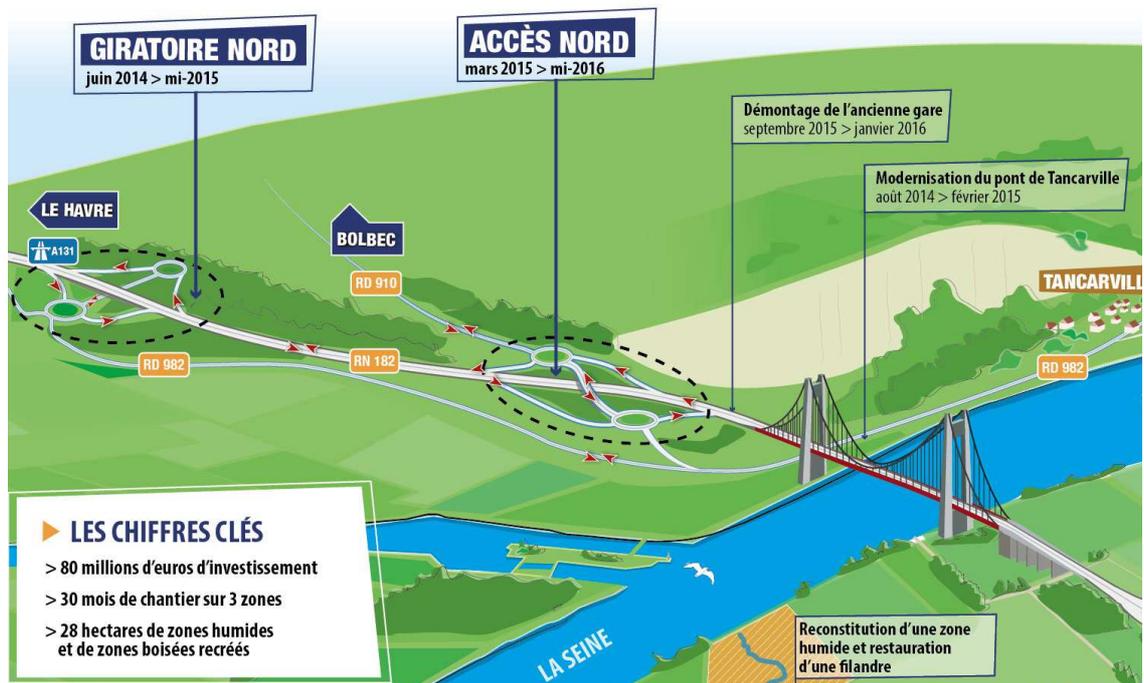
## Déménagement de la gare de péage

Actuellement enclavée entre deux falaises au Nord, l'amélioration de la gare de péage sur le site actuel est impossible sans modification majeure des lieux. Celle-ci sera donc déménagée sur la rive sud. Un bâtiment d'exploitation respectant la réglementation thermique 2012, y sera construit à proximité pour accueillir les personnels et le public.



Document Frank et Olivier Duflo architectes - vue de l'artiste non contractuelle

## RIVE NORD : « ACCÈS NORD » ET « GIRATOIRE NORD »



### ▶ LES CHIFFRES CLÉS

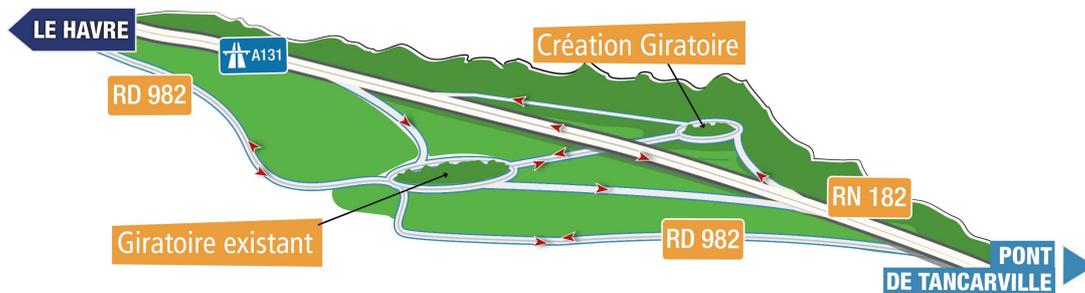
- > 80 millions d'euros d'investissement
- > 30 mois de chantier sur 3 zones
- > 28 hectares de zones humides et de zones boisées recréés

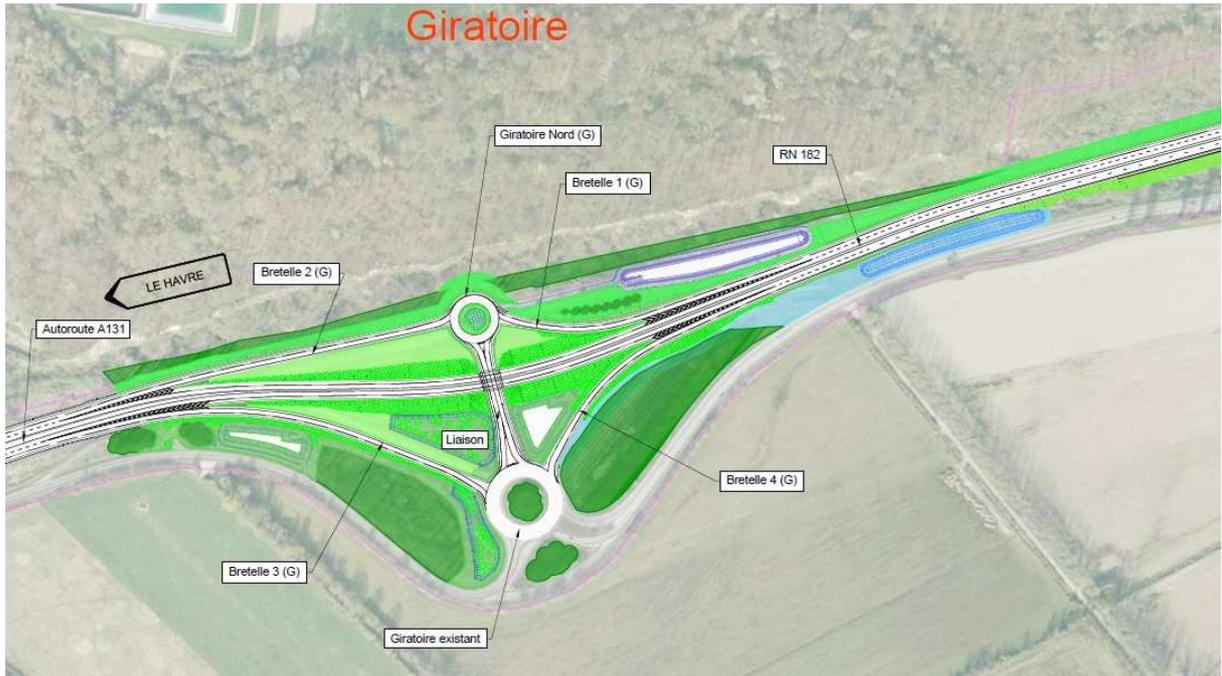
**Accès nord.** À l'emplacement de l'actuelle gare de péage, une sortie à droite dans chaque sens de circulation permettra l'accès aux communes voisines, sans gêner le flux principal Le Havre/Paris. Un ouvrage d'art enjamera le flux principal pour restaurer tous les échanges entre les voies secondaires.



NB : ces croquis sont des ébauches susceptibles d'évoluer et sans valeur contractuelle.

**Giratoire nord.** Toujours sur la rive nord, un accès direct sera créé entre la fin de l'autoroute et la rampe d'accès au pont pour que le flux principal, reliant Paris au Havre, ne soit plus interrompu par les autres véhicules. L'accès au rond-point actuel sera toujours possible dans les deux sens de circulation, ainsi que l'accès à la route des convois exceptionnels. Cette solution devrait résoudre le double point de congestion actuel aux heures de pointe : la fin de l'autoroute et la RD982 desservant la zone industrielle de Notre-Dame-de-Gravenchon.

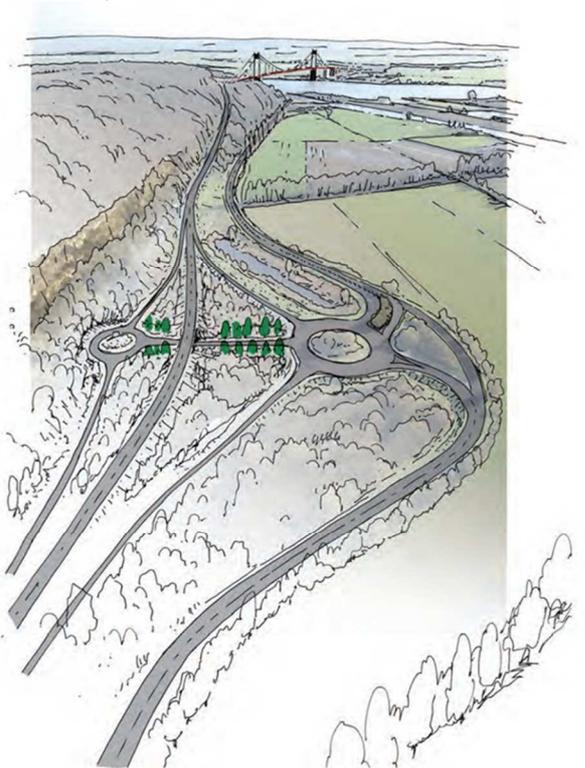




Avant



Après



NB : ce croquis est une ébauche susceptible d'évoluer et sans valeur contractuelle.

## Le calendrier du projet

- 2011- Juin 2012 : études environnementales et techniques
- 2012-2013 : procédures (Déclaration d'Utilité Publique).
- 2013-2016: réalisation des travaux.
  - Dévoisement des réseaux : fin 2013 - début 2014
  - Travaux d'aménagement des accès : démarrage avril 2014, fin programmée en juin 2016 pour la partie routière, et fin 2016 pour les derniers aménagements paysagers

La durée globale des travaux a été estimée à 27.5 mois. Le phasage des travaux a été étudié pour respecter le planning de l'opération et en particulier la date de mise en service de la totalité de l'aménagement envisagée en juin 2016.

Le chemin critique de l'opération passe par la réalisation en première phase de la Tête Sud pour la mise en service de la nouvelle barrière de péage, puis dans un deuxième temps, par la Tête Nord par la démolition de l'existante et la fin de l'aménagement de la zone.

## Coût et financement de l'opération

Le coût d'objectif de l'opération est de 65 millions d'euros HT, soit 80 millions d'euros TTC.

### Financement :

- Des fonds propres des concessions de la CCI du Havre ;
- Un financement extérieur par emprunt classique à hauteur de 60 M € maximum, garanti par les collectivités déjà garantes (Conseil Régional de Haute Normandie, Conseils généraux de Seine Maritime, de l'Eure et du Calvados). Signature de la convention de crédit le 27 juin 2013. Pool bancaire composé de : PBB, BPCE, Crédit Coopératif et Crédit Agricole.

### Un équilibre financier assuré par :

- La gestion rigoureuse de l'activité « ponts » par la CCIH, concessionnaire de l'État jusque 2027 ;
- Depuis 2011 et jusqu'en février 2015, un ajustement annuel des tarifs justifié par l'ampleur des travaux, mais limité et calé sur l'inflation.

## **Un projet d'aménagement qui résulte de nombreuses concertations**

Les nombreuses concertations croisées ont permis une approbation de l'intérêt du projet, unanime chez les collectivités et les acteurs économiques. Elles ont également débouché sur l'établissement de conventions d'échanges de données avec le milieu associatif et gestionnaire d'espace.

### Une concertation de proximité avec tous les acteurs locaux :

- Les garants des emprunts en cours : CG27, CG76, CG14, Région Haute Normandie
- Les collectivités locales : Communautés de communes Caux Vallée de Seine et Quillebeuf, mairies directement impliquées dans le projet - Tancarville, Marais Vernier
- Les aménageurs : GPMH, GPMR, AURH
- Les gestionnaires des voiries avoisinantes : CG27, CG76, DIRNO, SAPN
- Les associations environnementales : Écologie pour Le Havre, Eco Choix, Estuaire sud, SOS Estuaire
- Les comités scientifiques : GIP Seine Aval, Groupe Mammalogique de Normandie
- Les gestionnaires d'espaces naturels : le Parc Naturel Régional des Boucles de Seine, la Maison de l'Estuaire
- Les professionnels des transports routiers
- Les acteurs portuaires et maritimes : UMEP, port de Rouen...

### Un dialogue continu avec les services de l'État

- Les services du concédant : DIT (Direction des Infrastructures et des Transports)
- L'autorité environnementale
- Les services territoriaux de l'État : DDTM 76, 27, DREAL...

### 3. La dimension environnementale du projet

---

#### Protection environnementale

Le réaménagement des accès au pont s'inscrit dans un environnement sensible, comptant à la fois des zones de protection du littoral et des zones naturelles protégées du fait notamment de leur biodiversité très riche.

Le projet d'aménagement des accès au pont en tient parfaitement compte et est axé sur la réhabilitation environnementale et le respect de contraintes réglementaires fortes :

- Sur l'ensemble de la concession, mise en place d'un traitement de tous les rejets vers le milieu naturel, avec notamment une protection des eaux de la Seine et des nappes phréatiques ;
- Une intégration paysagère respectueuse des espaces naturels qui valorise le franchissement de la Seine ;
- Des emprises maîtrisées et réhabilitées, avec retraitement de toutes les voiries désaffectées ;
- Une reconfiguration des bâtiments d'exploitation :
  - Au sud, des installations strictement nécessaires à la fonction « péage »,
  - Au nord, toutes les installations d'exploitation de la concession sont reconfigurées.

Les autres impacts positifs sur l'environnement :

- Réduction de la pollution de l'air, des nuisances acoustiques, de la pollution lumineuse,
- Intégration de parkings pour le covoiturage.

#### Insertion paysagère et architecturale

Le programme concernant les aménagements paysagers associés est particulièrement ambitieux. L'objectif est de redonner une cohérence dans l'intégration paysagère vis-à-vis de son environnement proche. Le Marais Vernier et les zones de marais le long de la Seine, constituent une entité paysagère particulière avec des marqueurs paysagers spécifiques que les aménagements prévus vont révéler.



Références soutènement béton lisse avec lierre en partie haute



La vigne vierge, grimpante idéale pour ce genre de situation, ne pourra être utilisée, car elle ne compte pas parmi la flore locale.



Référence locale lierre en haut et sur la falaise

### Aménagements paysagers du giratoire nord :



NB : ce croquis est une ébauche susceptible d'évoluer et sans valeur contractuelle.

Aménagements paysagers tête nord :



NB : ce croquis est une ébauche susceptible d'évoluer et sans valeur contractuelle.

Aménagements paysagers tête sud / Gare de péage :



*Document Frank et Olivier Duflo architectes - vue de l'artiste non contractuelle*



*Document Frank et Olivier Duflo architectes - vue de l'artiste non contractuelle*



NB : ce croquis est une ébauche susceptible d'évoluer et sans valeur contractuelle.

## 4. Impact des travaux sur la circulation

---

### **Les principes généraux de circulation pendant le chantier**

#### Une continuité de la circulation dans les 2 sens

Le principe consiste à organiser la phase travaux avec 2 voies de circulation de largeurs réduites, ce qui permettra d'assurer la circulation des VL et PL dans les 2 sens et sans interruption, pendant la durée des travaux tout en minimisant les contraintes sur la réalisation.

#### Mesures spécifiques pour les convois exceptionnels

Pendant cette période, les PL et convois exceptionnels de catégorie 1 uniquement pourront circuler et traverser les zones de travaux.

Les autres catégories de convois exceptionnels (catégories 2 et 3) devront emprunter des itinéraires de substitutions (par le pont de Normandie ou le Pont de Brotonne). En particulier d'avril 2014 à septembre 2015 pour la Tête Sud et de mars 2015 à mi-2016 pour le Giratoire Nord.

### **Les outils et dispositifs d'information**

En phase travaux, les usagers du pont pourront s'informer de l'avancement du chantier et des conditions de circulation en consultant le site internet de la CCI.

Tous les abonnés seront invités à s'inscrire au système d'alerte par l'envoi de SMS : à chaque fois qu'une information concernant le chantier Tancarville est publiée sur le site internet de la CCI, l'abonné reçoit une alerte SMS.

Les transporteurs routiers seront également informés régulièrement de l'avancement du chantier et des éventuelles restrictions de circulation.

## 5. ANNEXES

---

### Du projet au chantier

#### Études

- Dossier de Demande de Principe : Décision Ministérielle d'approbation 13 avril 2012
- Avant- Projet : droit d'évocation levé 28 septembre 2012

#### Entreprises

- Assistance à Maîtrise d'ouvrage : INGEROP
- Maîtrise d'œuvre travaux/Équipements : SETEC International
- Maîtrise d'œuvre bâtiment / architecte : 3D Architecture
- Maîtrise d'œuvre modernisation des équipements du pont : SETEC TPI

Assistant Maîtrise d'ouvrage	Maître d'ouvrage	Maîtrise d'oeuvre	
			

Travaux de terrassement, ouvrages d'art et rétablissement de communication (TOARC) : GUINTOLI désigné par délibération du 17 avril 2014, notifié le 19 mai 2014

Travaux de construction du bâtiment d'exploitation : ABSCIS BERTIN désigné par délibération du 3 juillet 2014, notifié le 24 juillet 2014

Travaux de modernisation des équipements du pont : SADE / GUINTOLI désigné par délibération du 27 novembre 2014, notifié le 24 décembre 2014

Nota : les actes et délibération mentionnés dans cette page sont consultables à la CCI du Havre.

#### Procédures

##### Étude d'impact :

- Saisine préfet : 6 décembre 2012
- Avis de l'autorité environnementale : 30 janvier 2013

##### Concertation Inter-administrative :

- Concertation effectuée en préalable de l'enquête publique.

##### Enquête publique unique :

- Arrêté d'ouverture d'enquête : 11 février 2013, modifié par arrêté du 14 mars 2013
- Enquête publique du 7 mars au 5 avril 2013
- Rapport de la commission d'enquête : 7 mai 2013
- Avis du préfet du département de l'Eure : 5 juin 2013
- Avis du sous-préfet du Havre : 23 mai 2013
- Avis du sous-préfet de Bernay : 28 mai 2013

#### Mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

- Examen conjoint : le 31 janvier 2013 pour la commune de Quillebeuf, le 1<sup>er</sup> février 2013 pour la commune de Tancarville
- Délibération de la commune de Tancarville, après l'enquête publique : 24 juin 2013
- Avis favorable de la commune de Quillebeuf.

#### Acquisitions foncières :

- Enquête parcellaire du 7 mars au 5 avril 2013

#### Arrêté de DUP :

- Arrêté en date du 21/08/2013 publié le 29 août 2013

#### Loi sur l'eau :

- Arrêté d'ouverture d'enquête : 11 février 2013, modifié par arrêté du 14 mars 2013
- Enquête publique du 7 mars au 5 avril 2013
- CODERST de l'Eure : 2 juillet 2013
- CODERST de la Seine Maritime : 9 juillet 2013
- Arrêté en date du 22/08/2013 publié le 29 août 2013 (Seine-Maritime) et le 30 août 2013 (Eure)

#### Natura 2000 :

- Transmission du dossier d'évaluation au préfet : 6 décembre 2012

#### Espèces protégées :

- Avis favorable, avec préconisations, de l'expert flore : le 19 juillet 2013.
- Avis favorable de la commission faune : 20 juillet 2013.
- Arrêté préfectoral de dérogation pour la destruction d'espèces protégées : publié le 10 décembre 2013 pour le département de l'Eure, le 9 janvier 2014 pour le département de la Seine-Maritime.

#### Travaux d'infrastructures en site inscrit :

- Avis de l'ABF : 1er février 2013
- Avis favorable du préfet : 12 mars 2013

#### Parc Naturel Régional :

- Avis sur l'étude d'impact, avec réserves : 17 décembre 2012
- Avis favorable après levée des réserves : 26 janvier 2013

#### Archéologie préventive :

- Courrier de la DRAC : la rive nord non assujettie à une prescription archéologique préventive : 22 août 2012
- Courrier de la DRAC : la rive sud non assujettie à une prescription archéologique préventive : 8 janvier 2013

## Partenariats

### Conventions avec le Parc naturel Régional des boucles de Seine :

- Convention 2012 préalable au dépôt de l'étude d'impact : mission de conseil
- Convention 2013 : mission de conseil et d'accompagnement pour la mise en place des mesures d'accompagnement et mesures compensatoires du projet

### Convention avec le Grand Port Maritime de Rouen :

- Objet : mise en œuvre des mesures compensatoires hors emprises de la concession sur des terrains inclus dans les espaces naturels gérés par le port.

## Le financement des ponts

### Quelles sont les règles de financement des Ponts ?

Il existe deux modes principaux de financement d'un ouvrage : la concession ou le paiement par les contribuables. Quand un État ou une collectivité décide de concéder un ouvrage, c'est parce qu'il estime qu'il appartient à l'utilisateur, plutôt qu'au contribuable, de payer le service qu'il utilise.

Dans le cadre de la concession, les tarifs doivent répondre à plusieurs principes de base :

- La garantie de l'égalité de traitement des usagers.
- Le principe d'abondement, selon lequel les collectivités territoriales peuvent prendre en charge une partie des frais d'abonnement aux péages au titre de leur politique sociale. C'est ce que fait toujours le Conseil Général de l'Eure.

Les deux ouvrages ont été financés par un emprunt de la CCI, avec un remboursement total prévu en 2026, soit un an avant la fin de la concession en 2027.

### Quelle est l'évolution des tarifs ?

Depuis sa mise en service en 1995, le pont de Normandie est adossé financièrement au pont de Tancarville au sein d'une concession unique gérée par la CCI du Havre.

Dans ce cadre, une première revalorisation des tarifs des deux ponts est intervenue en 1996 pour financer le changement des suspensions du Pont de Tancarville. Ces travaux ont en effet nécessité la levée d'un emprunt de 30 millions d'euros pour compléter le financement.

En 2011, après 15 ans sans augmentation, une nouvelle hausse des tarifs est intervenue pour financer la réalisation de travaux sur les deux ponts :

- L'amélioration des accès au pont de Tancarville et la modification de la gare de péage (budget estimé à 80 millions d'euros TTC).
- Les travaux sur le viaduc du Grand Canal (budget estimé à 20 millions d'euros TTC).

Pour la période 2011-2015, les tarifs sont encadrés par un plan d'augmentation quinquennal : chaque année et pendant 5 ans, le tarif augmente d'un montant d'un même ordre de grandeur.

Par exemple :  $T(2015) = T(\text{Référence } 2014) * (1 + 1\% + 0.5 \text{ Inflation } 2014)$ .

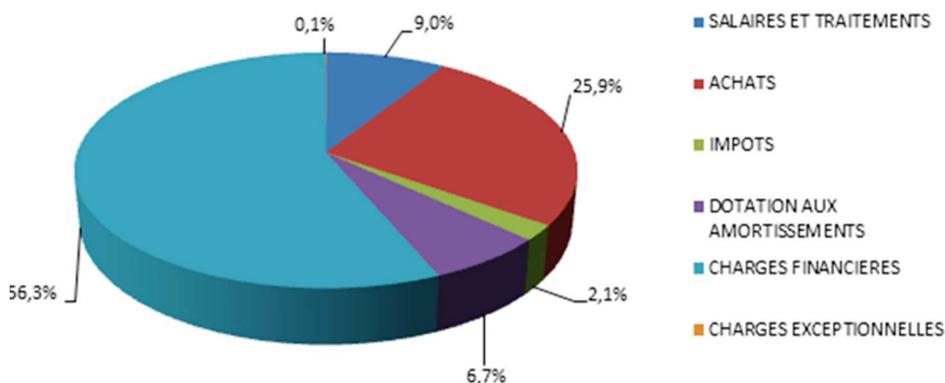
[Pour les tarifs des ponts 2015, se reporter au site internet : [www.pontsnormandietancarville.fr](http://www.pontsnormandietancarville.fr)]

### Pourquoi les ponts sont-ils payants ?

Les ponts de Normandie et Tancarville sont payants :

- Parce que c'est le principe utilisateur payeur qui a été retenu ;
- Parce que les ponts doivent être entretenus ;
- Parce qu'il faut rembourser les emprunts contractés pour leur construction, pour le changement des suspensions du pont de Tancarville et les nouveaux aménagements ;
- Parce qu'il faut des provisions pour gros travaux ;
- Parce qu'il faut constituer le fonds de réserve exigé par l'État dans le cadre de la concession.

En 2013, sur 1 euro de péage encaissé, 56% couvrent les charges financières au service de la dette (remboursement des dépenses liées à la construction du pont de Normandie et du changement des câbles de suspension du pont de Tancarville).



Les recettes des péages financent exclusivement :

- les frais d'exploitation et d'entretien des ponts,
- le remboursement des emprunts,
- la constitution des provisions pour gros travaux,
- le fonds de réserve exigé par l'État dans le cadre de la concession.

### **Pourquoi la CCI du Havre ne peut-elle pas baisser les tarifs de passage ?**

Elle n'en a tout simplement pas le droit. D'après le cahier des charges de la concession, la CCI doit augmenter ses tarifs tant que le fonds de réserve n'est pas constitué et les emprunts remboursés :

- Ce sont quelques 300 millions d'euros d'emprunts antérieurs restant dus au 31 décembre 2013,
- Et auxquels s'ajoutent les 60 millions d'euros d'emprunt nouveau lié aux travaux d'amélioration des accès du Pont de Tancarville et du viaduc du grand Canal.

### **Pourquoi le passage du Pont de Normandie est-il plus cher que celui du Pont de Tancarville ?**

Tout d'abord, les deux ouvrages sont de taille et de conception différentes. Ils ont également été réalisés avec des contraintes techniques, réglementaires et économiques totalement différentes.

Par ailleurs, le trajet entre les deux rives de l'Estuaire par le pont de Normandie permet d'éviter un long trajet : le coût de franchissement de cet ouvrage a été notamment calculé par rapport au coût global du trajet s'il avait fallu emprunter le pont de Tancarville.

## Évolution des trafics routiers (1994-2014)

### Pont de Tancarville

Sur la période, le trafic routier est resté stable sur le pont de Tancarville, autour de 18000 véhicules/jour.

PONT DE TANCARVILLE						
Année	VL	PL	TOTAL	Moy jour	% VL	% PL
1994	5 250 894	1 270 836	<b>6 521 730</b>	17 868	81%	19%
1995	4 169 205	1 045 868	<b>5 215 073</b>	14 288	80%	20%
2000	3 860 392	1 261 625	<b>5 122 017</b>	14 033	75%	25%
2005	4 327 110	1 384 009	<b>5 711 119</b>	15 647	76%	24%
2010	4 963 864	1 349 557	<b>6 313 421</b>	17 297	79%	21%
2011	5 216 933	1 393 523	<b>6 610 456</b>	18 111	79%	21%
2012	5 152 844	1 360 313	<b>6 513 157</b>	17 844	79%	21%
2013	5 138 983	1 367 805	<b>6 506 788</b>	17 827	79%	21%
2014	5 328 680	1 364 751	<b>6 693 431</b>	18 338	80%	20%

Source : CCI Le Havre, 2015

### Pont de Normandie

PONT DE NORMANDIE						
Année	VL	PL	TOTAL	Moy jour	% VL	% PL
1995	2 139 037	204 032	<b>2 343 069</b>	6 419	91%	9%
2000	3 485 250	466 582	<b>3 951 832</b>	10 827	88%	12%
2005	4 895 065	725 583	<b>5 620 648</b>	15 399	87%	13%
2010	5 661 341	838 851	<b>6 500 192</b>	17 809	87%	13%
2012	5 815 039	914 168	<b>6 729 207</b>	18 436	86%	14%
2013	6 004 674	984 453	<b>6 989 127</b>	19 148	86%	14%
2014	6 199 492	999 053	<b>7 198 545</b>	19 722	86%	14%

VL = Véhicules Légers - PL = Poids Lourds - Source : CCI Le Havre, 2015