

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande



PARC NATUREL RÉGIONAL DES BOUCLES DE LA SEINE NORMANDE

Lorsque le Parc a été créé en 1974, l'objectif était de créer une coupure verte entre Rouen et Le Havre et de freiner la pression industrielle en vallée de la Seine. La qualité et la grande diversité du patrimoine naturel et culturel de cette région méritaient une attention particulière : trois abbayes, un patrimoine traditionnel bâti menacé, des paysages à forte identité, deux forêts domaniales, des milieux naturels d'une importante richesse écologique à préserver.

Depuis sa création :

- Le territoire du Parc est passé de 35 communes, autour de la boucle de Brotonne, à 72 pour la charte actuelle, et jusqu'à 91 communes pour la future charte (périmètre d'étude) dont la majorité borde le fleuve ;
- Un quart de son territoire est recouvert par des forêts, dont trois massifs domaniaux (Roumare, Le Trait-Maulévrier, Brotonne) ;
- Un autre quart du territoire est constitué de zones humides qui, ce n'est plus à démontrer, représentent des milieux naturels d'importance capitale pour la biodiversité.

Le Parc jouit d'une grande attractivité touristique, qui se comprend par la richesse de ses patrimoines, et est intimement lié à leur préservation et leur mise en valeur.

COORDONNÉES

Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande - Maison du Parc
BP13 - 76940 Notre-Dame-de-Bliquetuit
Tél. : 02 35 37 23 16
Fax : 02 35 37 39 70
Mail : accueil@pnr-seine-normande.com

Le développement du territoire du Parc comme enjeu, la préservation et la mise en valeur de son patrimoine comme objectif

Le Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, créé en 1974, est labellisé par l'Etat. Cette labellisation est la reconnaissance, pour le territoire, de sa richesse environnementale et culturelle.

Le Parc est investi de cinq grandes missions par le code de l'environnement, article L 333-1 à 4, dont l'aménagement du territoire, le développement économique, et la protection du patrimoine, notamment par une gestion adaptée des milieux naturels et des paysages.

La vallée de Seine est un site particulièrement reconnu pour sa richesse écologique. Elle comporte de nombreux sites bénéficiant de statuts de protection divers :

- sites inscrits : rive gauche de la Seine,
- réserves naturelles nationales et régionales ;
- sites Natura 2000 : Marais-Vernier et basse vallée de la Risle, Estuaire de Seine, Marais de la Basse Seine.

Le territoire du Parc est composé de nombreuses unités paysagères différentes, dont certaines emblématiques telles que les paysages de la vallée de Seine, les coteaux boisés, le plateau bocager... Une forte empreinte humaine et une activité économique développée et dynamique définissent également les contraintes à concilier, mais aussi des opportunités à saisir.

Inscrire le projet dans une dynamique de développement des deux régions normandes

La Normandie se caractérise par un réseau routier dense et moderne, qui est privilégié comme moyen de transport par les habitants, les touristes, et les professionnels, face à un manque flagrant de compétitivité du système ferroviaire.

Le territoire du Parc souffre de cet état de fait, et se voit chaque jour traversé par des flux routiers conséquents, sans retirer le juste profit de ces échanges. Face à ce constat, le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie constitue une opportunité de développer le trafic ferroviaire passager, mais aussi et surtout le fret. Ce projet permettrait donc à la fois d'améliorer le transport des conteneurs de céréales et de vrac, ce qui est capital pour la compétitivité des ports normands, et de contenir le développement du transport par camions, ce qui devient une nécessité à la fois pour l'environnement et pour la fluidité et la sécurité du trafic routier. Le Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande est donc très favorable au projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie.



Les besoins de développement du transport ferroviaire du fret s'expriment aujourd'hui, il conviendrait d'envisager au plus vite le contournement de Mantes la Jolie et la création d'une ligne nouvelle pour les trains sans arrêt de Paris à Mantes afin de libérer des sillons pour le fret.

Encourager le développement durable du territoire du parc

Le projet doit s'inscrire dans une démarche de développement durable des territoires : les aspects sociaux et économiques sont fondamentaux, et il est important que les réflexions à toutes les phases du projet les prennent en compte.

Répondre aux besoins des habitants et des acteurs socioprofessionnels

Les habitants et les acteurs socioprofessionnels attendent une amélioration notable de la situation, notamment en terme de :

- rapidité et souplesse du transport (passagers et Fret) vers Rouen, Paris, Le Havre, Caen et Evreux ;
- qualité des correspondances vers les gares secondaires, notamment Yvetot ;
- développement des inter-modalités pour assurer des transferts réguliers vers ces gares, grâce à un maillage homogène du territoire.

Il est impératif de coordonner les différentes politiques en matière de transports, afin de parvenir à une réflexion globale, prenant en compte les besoins de tous, apportant des réponses adaptées en terme d'accès à notre territoire.

Le projet doit donc s'attacher à évaluer les besoins des territoires avec les acteurs locaux, afin que la ligne nouvelle ne se limite pas à favoriser les mouvements pendulaires entre l'Île-de-France et la Normandie, et le Fret, mais participe au développement durable de ces territoires.

Quatre scénarios, mais peu de différences pour la desserte du territoire du Parc

L'objectif de liaison entre Paris, Rouen, Le Havre et Caen est au cœur du projet. Le Havre et Rouen représentent les deux pôles urbains en développement aux portes du Parc, et l'amélioration de l'offre ferroviaire dans ces villes aura des impacts positifs sur l'accessibilité au territoire du Parc, à condition que les gares intermédiaires, et en particulier Yvetot soient intégrées au projet.

Avec des gares nouvelles situées à Rouen (Rouen-St-Sever ou Sotteville-lès-Rouen sur les trois scénarios), puis à Louviers-Val-de-Reuil, et Evreux dans le scénario B, les nouvelles dessertes ne présentent aucun impact direct pour le Parc.

Les correspondances permettront de relier le territoire du Parc aux infrastructures de la LNPN, et la réflexion doit donc se porter sur la qualité de l'articulation des correspondances, et sur le maillage équilibré du territoire.

Proposer des infrastructures complémentaires adaptées

La question de l'inter-modalité se pose : comment permettre aux usagers de rejoindre facilement les gares principales et secondaires? Les dessertes sur les villes intermédiaires doivent être améliorées. Cela participe du report modal, de la limitation d'utilisation de la voiture, et donc de la réduction de consommation d'énergies fossiles.

A notre époque, il paraît indispensable de garantir la compatibilité des solutions envisagées avec les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement : réduction des émissions de gaz à effet de serre, recherche de la performance énergétique, réduction de la part des énergies fossiles, limitation des impacts...

Le projet doit donc être accompagné par des études conduites avec les différentes autorités locales organisatrices de transports (région, départements, EPCI) afin d'évaluer les infrastructures complémentaires qu'il sera nécessaire de créer pour assurer les correspondances et le transfert des usagers.

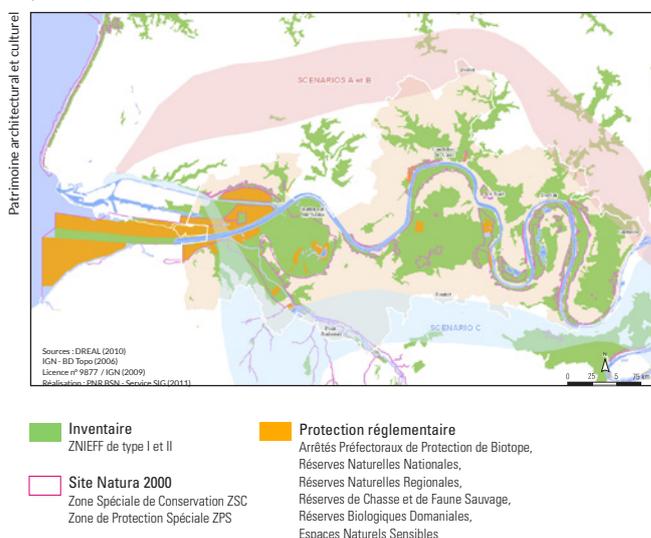
Garantir un projet économiquement supportable

Le projet doit profiter au plus grand nombre. Les usagers actuels doivent pouvoir profiter des améliorations en terme de fréquence, de ponctualité, de rapidité et d'articulation des correspondances vers l'Île de France et de confort de la desserte, sans augmentation notable du prix des billets, de façon à ne pas défavoriser les catégories sociales les plus fragiles. Le développement du fret ferroviaire et ses retombées économiques indirectes sont susceptibles d'impacter positivement l'emploi local, et de faciliter le financement par les collectivités des dispositifs de transports en commun locaux.

Garantir la préservation et la mise en valeur du patrimoine du parc

Les impacts du projet sur le patrimoine naturel remarquable

Figure 1 - Les scénarios de la LNPN et les zonages réglementaires pour la protection de l'environnement





Scénarios A, B et AB :

Les scénarios A et B, et AB ont un impact limité sur quelques sites concernés par un inventaire d'espèces remarquables (ZNIEFF).

Scénario C :

Le Parc recouvre des espaces remarquables, qu'il est nécessaire de protéger et de mettre en valeur :

- paysages remarquables : vallée de la Seine, de la Risle, de la Vilaine, et marais Vernier, coteaux boisés, plateaux agricoles et paysages bocagers
- milieux naturels d'une grande richesse spécifique : zones humides (représentant 25% du territoire). Certains de ces espaces remarquables (ZNIEFF de type 1 et 2, réserve nationale de l'Estuaire, site Natura 2000) sont directement impactés par le scénario C.

Le choix du scénario C aura des conséquences dommageables sur le patrimoine naturel remarquable, et nécessitera la mise en place de mesures compensatoires importantes.

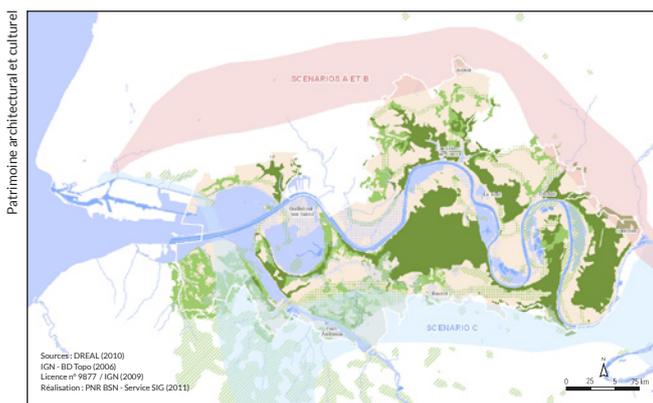
Les mesures compensatoires réglementaires concernent notamment les surfaces de zones humides qui seront détruites, très importantes sur le tracé du scénario C dans le Parc.

Cela impliquera l'acquisition de terrains, opération longue et coûteuse, la définition des mesures de compensation qui se devront, réglementairement, d'être à la hauteur des fonctionnalités détruites, et leur gestion. Les coûts de ces mesures compensatoires seront conséquents, et s'ajoutent au montant global du scénario C.

Les impacts du projet sur la trame verte et bleue

Dans le cadre de la révision de sa charte, Le Parc naturel régional a mené un travail de définition de la trame écologique (trame verte et bleue, voir Figure 3).

Figure 2 - Les scénarios LNPN et trame verte et bleue du Parc



- Cours d'eau
- Corridors trame bleue
- Réservoirs de biodiversité trame bleue
- /// Réseau de mares
- Corridors trame verte
- Réservoirs de biodiversité trame verte (milieux boisés)
- Réservoirs de biodiversité trame verte (milieux ouverts)
- /// Réseau de haies

Cet état des lieux met en évidence que le territoire est fortement fragmenté, et des modalités de gestion sont définies, et mises en œuvre par le Parc, afin de restaurer des continuités entre les réservoirs de biodiversité au sein, et à l'extérieur du territoire du Parc.

La ligne nouvelle créera inévitablement des discontinuités, et devra être aménagée afin de ne pas aggraver le morcellement du territoire, de permettre la conservation des corridors écologiques identifiés, et devra tenir également compte des corridors à restaurer.

Scénarios A, B et AB :

Les scénarios A, B AB, proposant une branche Rouen-Le Havre en marge du Parc, auront un impact limité sur le réseau écologique. Il sera néanmoins nécessaire de prendre en compte les continuités avec les réservoirs de biodiversité situés à l'extérieur du territoire du Parc, et d'aménager les infrastructures en conséquence (aménager des corridors de passage...).

Scénario C :

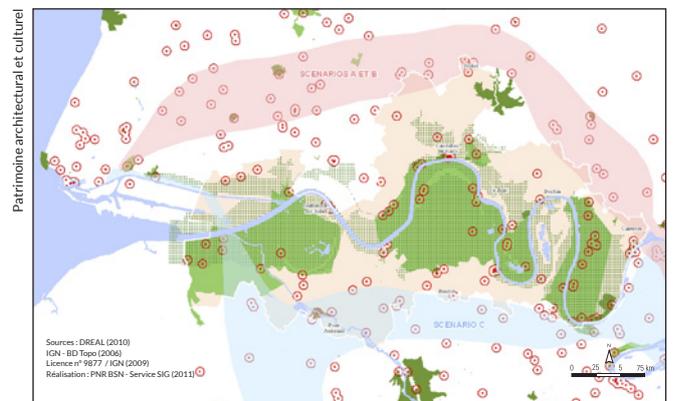
L'hypothèse de passage du scénario C recouvre de nombreux réservoirs de biodiversité.

La destruction et le morcellement de ces espaces devra faire l'objet de mesures compensatoires en conséquence, avec des aménagements complémentaires à la charge du maître d'ouvrage. Il s'agit également d'un coût non évalué dans le projet.

Les impacts du projet sur le paysage, le patrimoine culturel et l'activité agricole

Le Parc dispose d'un patrimoine culturel important, avec de nombreux sites classés et inscrits au titre de la loi de 1930 (voir Figure 3).

Figure 3 - Les scénarios de la LNPN et le patrimoine culturel du Parc



- Élément classé au titre des monuments historiques (périème de protection)
- Site classé
- Site inscrit
- Périème d'étude du classement des Boucles Seine Aval
- ZFPAUP

L'activité agricole est très présente sur le territoire du Parc. Elle est majoritairement liée à l'élevage dans la vallée de Seine, et orientée vers la polyculture-élevage sur les plateaux. Cette activité, essentielle pour l'économie locale, l'entretien des paysages, et la limitation de l'étalement urbain, est néanmoins menacée par une pression urbaine forte à proximité des pôles d'agglomération de Rouen et du Havre, ainsi que par des problèmes de reprise des exploitations suite aux départs en retraite.

Scénarios A, B et AB :

Une attention particulière devra être apportée au patrimoine historique et culturel rencontré sur le parcours de la ligne. Les impacts fonciers agricoles seront très faibles sur le territoire du Parc.



Scénario C :

L'impact foncier sera très important sur le territoire, et aura des conséquences dommageables sur l'activité agricole. Des dispositifs de compensation devront être proposés.

De plus, la LNPN ne devra pas entraver la bonne circulation des engins agricoles et l'accès aux parcelles.

Enfin, de nombreux sites remarquables pour leur patrimoine historique et culturel seront traversés. Cela impliquera également des mesures de compensation, ou d'intégration paysagère de la LNPN, afin de limiter les impacts.

Positionnement du Parc et compléments d'études demandés

Pour l'ensemble des raisons exposées précédemment, le Parc s'oppose au scénario C, dont les impacts seraient majeurs pour les milieux naturels, la biodiversité, l'agriculture et le patrimoine culturel.

Lors de la phase d'études, le Parc souhaite voir analysés un certain nombre de points :

- Afin de limiter l'impact foncier du projet, la réflexion pourra porter sur les possibilités de mutualisation avec les tracés routiers ou autoroutiers existants (A29, axe Yvetot-Barentin...);
- l'évaluation des impacts sonores liés au projet ne doit pas se limiter aux nuisances sur les habitations et les activités humaines, mais doit également prendre en compte le dérangement des espèces animales ;
- Enfin, les impacts du projet, aussi bien lors des travaux qu'en phase d'exploitation de la ligne, devront être appréciés, et des solutions adéquates proposées : mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation.

La phase d'enquête préalable est donc primordiale, et nécessitera l'implication de l'ensemble des acteurs locaux, et la prise en compte des remarques du territoire.

Résumé du cahier d'acteur

Le Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande est très favorable au projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie. Ce projet peut et doit être conçu de façon à ne pas altérer les richesses et les spécificités du territoire du parc. Pour y parvenir, le Parc souhaite que soient privilégiés les scénarios A, B ou AB qui ont moins d'impacts sur le patrimoine, et peuvent s'appuyer sur les tracés autoroutiers de façon à limiter la fragmentation des espaces agricoles et naturels. Le Parc affirme son opposition au scénario C en raison des dégâts irréversibles qu'il est susceptible de causer aux patrimoines naturels, culturels, et à l'activité agricole.

Le Parc souhaite que le débat puisse s'étayer grâce à une analyse approfondie de l'ensemble des besoins locaux et régionaux, en termes de déplacements, en tenant compte des espaces ruraux et

périurbains. Les gares secondaires telles qu'Yvetot doivent bénéficier d'une amélioration de leurs correspondances vers les gares nouvelles de la ligne à grande vitesse.

Le Parc met également à disposition du projet les connaissances dont il dispose, relatives notamment aux modes d'occupation des sols, et aux différents inventaires patrimoniaux réalisés sur son territoire.

Enfin, Il est essentiel d'associer tous les acteurs locaux à la réflexion durant la phase d'enquête publique et au-delà. Le Parc se tient prêt à contribuer sur son territoire à l'animation de cette réflexion et à sa poursuite, afin de créer et d'entretenir une dynamique autour du projet.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen
contact@debatpublic-lnpn.org

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)