

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Chambre d'Agriculture de la Manche



## CHAMBRE D'AGRICULTURE DE LA MANCHE

Président : Rémi Bailhache

La Chambre d'Agriculture de la Manche, établissement professionnel public, est, auprès de l'Etat et des collectivités territoriales, l'organe consultatif des intérêts agricoles. Elle exerce trois missions principales :

- représentation de l'agriculture dans l'intérêt général, dans une logique constante de protection et de valorisation des espaces et des activités agricoles ;
- coopération en fédérant les acteurs du monde agricole et rural autour d'un projet agricole départemental et de développement durable des territoires ;
- intervention auprès des agriculteurs et des collectivités locales tout en accompagnant le développement des filières alimentaires et non alimentaires.

## COORDONNÉES

Avenue de Paris  
50009 Saint-Lô CEDEX  
Tél. : 02 33 06 48 48  
Mail : [accueil@manche.chambagri.fr](mailto:accueil@manche.chambagri.fr)  
Site : [www.manche.chambagri.fr](http://www.manche.chambagri.fr)

## LNPN : un outil au service des usagers et un facteur déterminant de développement durable du territoire normand

Si initialement, le projet du Grand PARIS consistait à doter PARIS d'une ouverture maritime de niveau mondial (par le port havrais), le projet de LNPN (liaison ferroviaire à grande vitesse) doit aujourd'hui s'assurer de préserver la richesse agricole et environnementale de la Normandie, de réduire efficacement les temps de parcours entre PARIS et toutes les agglomérations d'une part, et entre les pôles ruraux de l'Ouest du bassin parisien dans une logique de maillage, d'autre part.

A partir du constat de la qualité médiocre des échanges entre PARIS et les villes normandes, la vocation de la LNPN est avant tout d'améliorer la rapidité et la densité de la desserte des voyageurs sur toute la Normandie. En conséquence, nous pouvons espérer des relations de transport qui auront des répercussions positives pour la Manche.

Elle doit aussi, dans notre esprit, contribuer au désenclavement des zones rurales normandes au niveau du fret, et tout particulièrement réussir l'optimisation des liaisons entre le Port de Cherbourg et la région capitale. Il est indéniable que pour un territoire, le fait de ne pas disposer d'infrastructures de transport performantes est, au XXI<sup>e</sup> siècle un facteur discriminant. Alors pourquoi ne pas envisager, dès maintenant, une circulation des rames au-delà de CAEN.

Par sa participation au débat public, la Chambre d'Agriculture de la Manche entend :

- CONTRIBUTUER à l'intérêt général ;
- DEFENDRE au mieux les activités agricole et agro-alimentaires de la Manche,
- S'OPPOSER aux risques de compensations d'emprises environnementales réglementaires au détriment du seul foncier agricole productif ;
- VEILLER à une gestion économe des terres agricoles, forestières ;
- S'IMPLIQUER dans la concertation locale sur son territoire.



## La LNPN : un atout pour renforcer les performances d'une agriculture manchoise dynamique

La Manche est un département à vocation agricole dont les productions ont alimenté la région parisienne. N'oublions pas, que historiquement, les échanges se sont multipliés à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle avec la construction du chemin de fer.

La ligne actuelle Paris-Normandie est en état de saturation, insatisfaisante au niveau fiabilité (horaires, fréquence) et constitue un frein au développement des activités économiques régionales et plus particulièrement de la Manche, le territoire le plus éloigné de Paris. Comment aujourd'hui accepter que la distance en train entre Paris et Cherbourg qui est de 300 km à vol d'oiseau, est parcourue en plus de 3h00 alors qu'il faut 2h00 pour faire 500 km entre PARIS et LYON ?

La Chambre d'Agriculture regrette que l'agriculture qui est considérée comme dynamique (6,5% de la population active en Basse Normandie contre 3,2% en France), ne soit analysée, dans le dossier du maître d'ouvrage, que comme une ressource de foncier et que pour son rôle paysager.

Le dossier est une réflexion urbaine sur le projet. En effet, les quatre secteurs à forte identité économique et géographique qui sont repérés sont en Haute Normandie et sur Caen, et sont avant tout des territoires urbains.

Il est préjudiciable de ne pas avoir développé le volet rural :

- L'exceptionnelle qualité de l'espace rural de la Manche, de ses paysages, de son bocage, mais surtout de son savoir faire agricole (notamment son élevage) et son agro-industrie sont des atouts importants pour saisir les opportunités liées aux enjeux du développement durable (agroalimentaire, économie verte et circuits de proximité) et ainsi développer la valeur ajoutée liée à ces productions créatrices d'emplois (35 000 emplois dépendent de l'agriculture dans la Manche).
- La richesse de l'économie agricole de la Manche réside autant dans sa spécialisation que dans la diversité de ses produits. Elle allie performances économiques et qualité, avec la préservation des ressources naturelles et de son environnement.



### AGRICULTURE ET AGRO-INDUSTRIES DANS LA MANCHE / CHIFFRES CLÉS

- 78 % de la surface départementale est agricole
- Plus de 50% des 500 000 Manchois vit dans une commune rurale
- 11 330 exploitations agricoles en 2010 dont 5 440 professionnelles cultivant 71 ha en moyenne
- 7,5% de la population active est agricole (près de 35 000 emplois directs et indirects) avec un produit intérieur brut agricole de plus d'un milliard d'euros
- 56 000 km de haies : le bocage le plus dense de France
- 2 ha sur 3 sont en prairies
- 800 000 bovins : le plus beau troupeau de France
- 23 000 chevaux, le premier département français
- 76 % d'élevage laitiers chez les exploitants professionnels avec un quota moyen de 320 000 litres de lait

### LES ATOUS

- Un climat tempéré, un environnement préservé
- Une transformation agro-alimentaire dynamique composée d'industriels et de PME : laiteries, abattoirs, salaisoniers, légumes d'expédition et 4<sup>ème</sup> gamme, ...
- Des cheptels bovins, équin, porcins, ovins importants
- Une forte densité d'actifs agricoles
- Un nombre important d'installations



## Les attentes de la Chambre d'Agriculture de la Manche :

### 1. Faciliter le mouvement des personnes

Le développement et la concentration des unités de transformation et de commercialisation de produits agro-alimentaires et non alimentaires sont fortement influencés par la présence d'infrastructures de transport performantes des hommes : chefs d'entreprises, cadres, techniciens, ...

L'agriculture de la Manche conforte des filières agro-industrielles fortes. Elle développe des projets innovants et des projets de territoire autour des circuits de proximité qui profitent à sa population comme aux résidents secondaires. La LNPN doit générer des flux agro-touristiques supplémentaires et une économie résidentielle profitables à l'excellence agricole.

Le développement économique de la Manche dépend donc fortement de l'agriculture et de l'agro-industrie. Son avenir est aussi conditionné par le renforcement de la recherche et de l'enseignement supérieur, notamment par les formations supérieures des secteurs agricoles et agro-industriels (ESIX Normandie présente à CHERBOURG et SAINT-LO, groupe FIM et lycée de Thère).

- Cela implique que ces perspectives de développement trouvent des infrastructures de transport aptes à les concrétiser et à intéresser les investisseurs porteurs de projets d'envergure.
- La réduction des temps de transport et leur fréquence entre la région parisienne et les grandes métropoles régionales normandes est certes un projet important. Mais cela implique que les réseaux ferroviaires «secondaires» en bénéficient pour irriguer de façon satisfaisante les autres villes.

### 2. Optimiser le transport des productions agricoles

La Chambre d'Agriculture de la Manche demande que le fret ferroviaire soit développé sur toute la Manche et notamment à partir des unités de l'agro-industries. Plus particulièrement, à partir de l'axe PARIS-CHERBOURG, CHERBOURG étant un port qui, avec ses infrastructures, sera aussi utile pour désengorger LE HAVRE et ROUEN (gaz à effet de serre avec l'équivalent d'un train pour 60 camions).

### 3. Respecter et économiser l'espace agricole

Pour ce projet d'envergure national, l'emprise foncière sur les terres agricoles risque d'être conséquente sur les territoires traversés par la LNPN, surtout en Haute Normandie et sur le Calvados. Pour la Manche, il faut exclure toute « compensation d'emprise environnementale » sur le foncier agricole (surcharge de la compensation environnementale par affectation de cahiers des charges spécifiques de gestion des parcelles et des zones).

La Manche n'est pas directement concernée par les emprises foncières liées à la construction de la LNPN. Cependant, la nécessaire modernisation des lignes existantes devra se faire autant que possible sur les emprises existantes. Dans le cas contraire, un diagnostic agricole sera réalisé au préalable avec, si besoin, un aménagement foncier.



#### LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DE LA MANCHE : UN PARTENAIRE POUR LES PROMOTEURS DE PROJETS STRUCTURANTS : RN 13 - A 84 - RN 174 - THT

1. Les infrastructures routières ont des répercussions fortes sur le fonctionnement des exploitations agricoles qui expliquent l'implication de la Chambre d'Agriculture :
  - études agricoles d'avant projet sommaire
  - accompagnement des procédures d'aménagement foncier
  - assistance à maîtrise d'ouvrage pour le calcul des mesures d'accompagnement
  - suivi de chantier pour contribuer au dialogue entre les entreprises de travaux et les agriculteurs riverains
2. La nouvelle ligne 400 kV Oudon-Taute traverse la Manche sur 90 km. Son impact sur les activités agricoles a conduit la profession agricole à intervenir dès le débat public et à produire des cahiers d'acteurs. La Chambre d'Agriculture a réalisé un recensement des exploitations agricoles potentiellement concernées lors de la désignation du fuseau de moindre impact. Elle suit maintenant la mise en œuvre selon un protocole particulier.



La Chambre d'agriculture de la Manche prend acte du projet de construction d'une Ligne Nouvelle Paris Normandie et en mesure les opportunités majeures pour le développement économique et territorial de la Normandie.

La Chambre d'Agriculture de la Manche n'émet pas d'avis sur les scénarios puisque le territoire de la Manche n'est pas physiquement impacté par la LNPN. Cependant, elle demande, que quelque soit le tracé retenu, une réflexion soit engagée pour étudier les incidences sur les activités dans la Manche. Le lancement de la LNPN doit s'accompagner de la modernisation et de la maintenance des lignes historiques ainsi que du réseau normand en général.

Elle aura pour objectif d'étudier les scénarios à mettre en œuvre pour améliorer notamment les liaisons (temps de parcours, fréquence des navettes, taux de ponctualité et qualité du transport) :

- CAEN - CHERBOURG
- CAEN - SAINT-LO
- CAEN - AVRANCHES - RENNES

L'analyse associera les collectivités territoriales, l'Etat, les usagers et les autres Chambres Consulaires regroupées dans le cadre de Manche Développement. Elle prendra en compte le besoin de choisir un scénario de la LNPN (A, B ou C) qui vise l'équilibre économique pour permettre l'optimisation des lignes existantes qui traversent notamment la Manche pour irriguer tout le territoire. Il est indispensable de créer un système maillé et équilibré entre les villes normandes dans le but de désenclaver l'ensemble des territoires.

De plus, sur certaines lignes, nous demandons que RFF étudie l'opportunité et la faisabilité d'une utilisation mixte (fret/voyageur).

La Chambre d'agriculture de la Manche se positionne comme interlocutrice légitime et opérationnelle du monde agricole et demande à ce titre à être associée (avec les SAFER) le plus en amont possible et propose l'expertise de son réseau pour mener à bien l'ensemble des enquêtes agricoles nécessaires à ces liaisons.

En fin, nous appelons à la plus grande vigilance sur les possibles impacts négatifs du projet de LNPN : la croissance du prix du foncier, déjà en forte hausse dans la Manche, qui est un facteur très limitant pour l'installation en agriculture ; l'étalement urbain dû à l'attractivité résidentielle, notamment en agglomérations et sur le littoral ; l'augmentation du prix du billet...



## Résumé du cahier d'acteur

Dans sa réunion du 4 novembre 2011 au cours de laquelle il a approuvé ce cahier d'acteur, le bureau de la Chambre d'agriculture de la Manche a rappelé ses trois principales exigences au sujet de la LNPN :

1. Porter CHERBOURG et SAINT-LO à moins de 2 h 15 de Paris et permettre à la Manche d'être insérée dans le réseau européen des centres de décisions au travers de liens directs avec Saint-Lazare, la Défense et Roissy, tout en facilitant les liaisons avec l'Europe du Nord ;
2. Renforcer la densité d'un trafic ferroviaire sécurisé et rapide pour les voyageurs, levier du développement touristique de la Manche et donc de son économie de proximité (notamment avec sa grande diversité de produits alimentaires de qualité). Ce renforcement doit être aussi assuré pour le fret ferroviaire, primordial pour la croissance du Port de CHERBOURG et pour le développement durable de l'économie manchoise.
3. Conserver toute la capacité de production agricole de la Manche pour assurer une partie de la sécurité alimentaire de la ville monde, PARIS, en évitant notamment toute compensation environnementale liée à ce projet. La Manche est déjà fortement impactée par la pression foncière non agricole en zone rurale, et en particulier, du fait de ses nombreuses zones naturelles.
4. Si la modernisation des lignes dans la Manche, dont la liaison CAEN - CHERBOURG, est indispensable, tout impact sur les terres agricoles, exigera la mise en œuvre de diagnostics agricoles sur les exploitations potentiellement impactées.

**CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie**

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

[www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org)

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)