

CONTRIBUTION ECRITE DE L'ASSOCIATION « PATRIMOINE DES MARCHES » AU DEBAT PUBLIC SUR LA LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

SYNTHESE

L'association "Patrimoine des Marches", regroupant des citoyens attachés au Patrimoine naturel et bâti de la Vallée d'Eure, formule quatre recommandations :

1) Initier, avant toute décision, un véritable dialogue avec les représentants qualifiés du patrimoine naturel et bâti;

Au-delà de Mantes la Jolie :

2) Etudier un projet d'optimisation de l'infrastructure existante, sans "shunt Bussereau";

3) A défaut, de manière complémentaire :

a) Privilégier le scénario A, limitant la "consommation de foncier" et les atteintes au patrimoine naturel ET

b) Implanter toute nouvelle infrastructure le long de l'autoroute A 13, pour respecter le patrimoine bâti.

Le débat public sur la création d'une ligne nouvelle Paris – Normandie est l'opportunité d'une concertation approfondie avec tous ceux qui sont concernés par cette initiative. Ce dialogue avec la société civile englobe les acteurs quasi – institutionnels (syndicats, acteurs économiques, etc...), mais aussi les citoyens regroupés au sein d'associations ayant pour ambition de promouvoir un objectif spécifique. Telle est la raison d'être de l'Association "Patrimoine des Marches" créée en 2006 par des habitants de la Vallée de l'Eure.

L'association « Patrimoine des Marches »

L'association « Patrimoine des Marches » regroupe des personnes qui ont fait le choix de rester en vallée d'Eure parce qu'elles y sont nées, ou de s'y installer pour valoriser les atouts de cette région. Nous sommes des acteurs du territoire, œuvrant quotidiennement à son développement économique et à la conservation du Patrimoine. Nous sommes tous concernés par le transport ferroviaire, vers la Haute et la Basse Normandie ou vers la région parisienne. Nous partageons l'objectif d'améliorer ces dessertes. Nous sommes attachés à ce que cela se fasse dans le respect du Patrimoine.

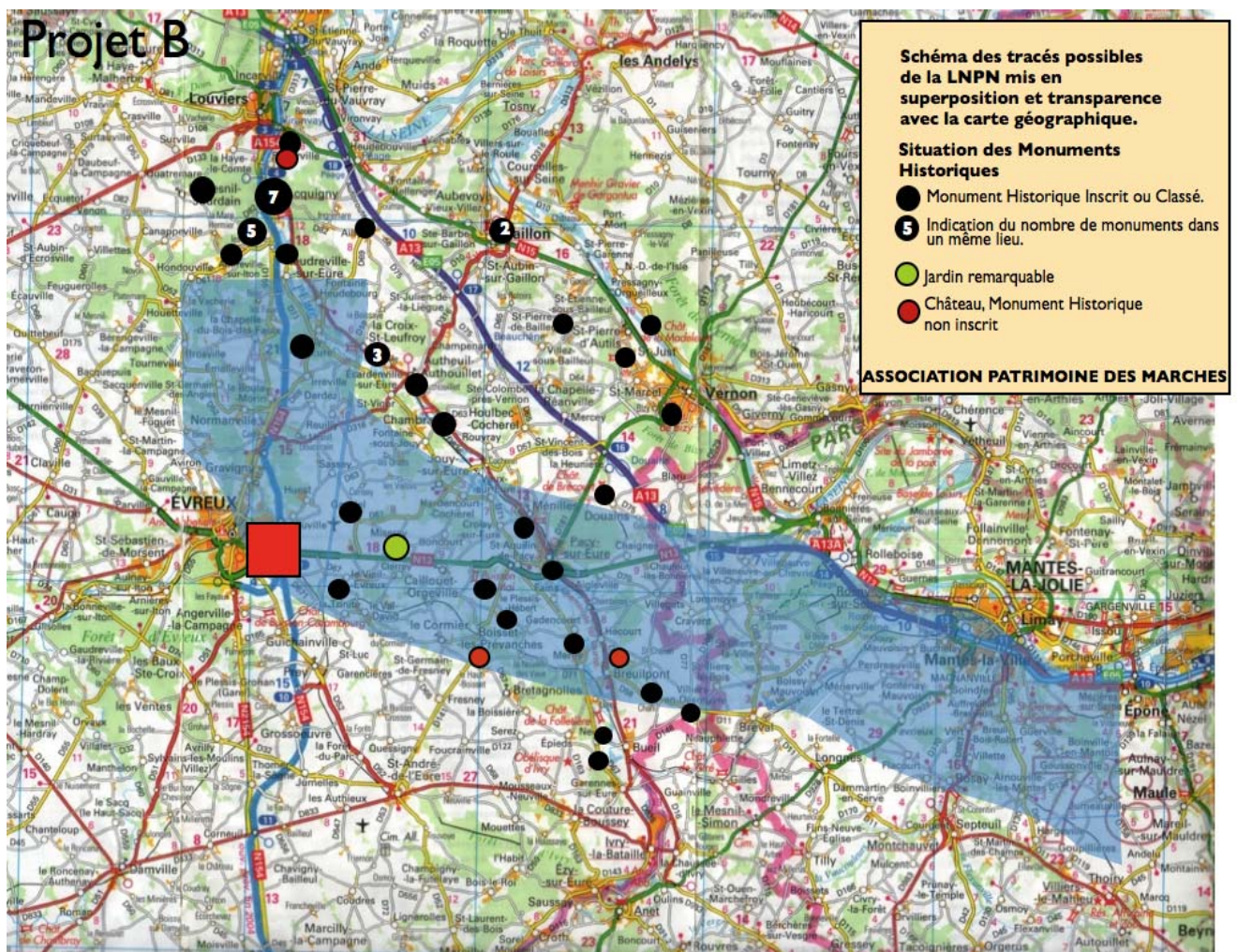
Qu'est ce que "notre Patrimoine commun" ?

Ce patrimoine est d'abord le *patrimoine naturel*, façonné au cours des siècles, que nous entretenons pour ceux qui prendront notre suite. Géographiquement, il est articulé autour de la Seine et de l'Eure qui structurent le paysage naturel, avec des fonds de vallée, des coteaux et des plateaux autour desquels sont organisées les activités économiques.

Ce sont des *espaces agricoles* qui doivent faire l'objet "*d'une gestion économe et d'optimisation foncière*", comme le souligne la Chambre d'Agriculture dans son cahier d'acteur¹. Ce sont aussi les *massifs forestiers*, qu'il convient de protéger, parce qu'ils remplissent de multiples fonctions : outil économique, élément naturel du paysage, espace d'agrément et atout écologique². Tous : habitants et visiteurs nous bénéficions de ces "poumons verts".

Le *Patrimoine est aussi bâti* par l'homme au cours des siècles. Nous avons la mission de le conserver et de le valoriser. Les vallées de l'Eure et de la Seine sont particulièrement riches en Monuments Historiques civils ou religieux, classés ou inscrits, ou exceptionnels à d'autres titres, comme des jardins remarquables. Toute nouvelle infrastructure doit en tenir compte, au delà des obligations juridiques de classement, qui en garantissent la protection.

Notre association a établi un relevé de ces sites, dont tout tracé devra nécessairement tenir compte. La carte ci – dessous montre l'importante densité de monuments le long des ces vallées, ainsi qu'autour de l'axe Pacy sur Eure – Evreux, en particulier en ce qui concerne le scénario B (il en est de même pour la variante AB³).



¹ Cahier d'acteur N° 10 de novembre 2010, page 1

² Voir réponse à la question écrite N° 433 du 5 décembre 2011.

³ Voir "Premiers enseignements du débat public" présentés par M. Olivier GUERIN Président de la CPDP lors de la réunion de Caen du 30 janvier 2012 : le scénario AB "a été souvent mal accepté par les élus", page 20

Quelle cohérence entre la LNPN et le respect du Patrimoine ?

Notre volonté est de rendre compatible le respect de notre Patrimoine naturel et bâti avec l'amélioration des dessertes ferroviaires nécessaire pour le développement économique et l'amélioration de la qualité de vie des habitants. Notre défi commun est d'assurer la complémentarité entre ces deux objectifs.

Le débat public nous offre une opportunité de faire entendre la voix de la société civile, y compris celle des citoyens et de leurs associations. Les membres de notre association l'ont déjà fait à titre individuel en participant activement aux réunions publiques, en particulier celle du 29 novembre 2011 à Vernon situé au centre de nos territoires, celle de Bernay du 6 décembre et celle du 12 janvier 2012 à Evreux consacrée à l'impact sur l'agriculture et l'environnement.

Ce dialogue avec les différentes parties prenantes élus locaux, représentants des usagers, forces économiques et opérateurs nous a convaincu qu'il était indispensable de contribuer également par écrit à ce débat. L'association est consciente qu'en l'état actuel non seulement aucune décision n'est prise quant au scénario retenu et qu'à fortiori à l'intérieur de celui qui le serait, l'emprise exacte d'une ligne nouvelle n'est pas encore déterminée. Pour contribuer de manière constructive au débat, il convient de formuler dès maintenant des recommandations précises. C'est pourquoi, à partir d'une analyse des différents scénarii **notre association formule quatre recommandations pour minimiser l'impact sur le Patrimoine de toute éventuelle nouvelle infrastructure.**

1) Initier, avant toute décision, un dialogue avec les représentants qualifiés du Patrimoine

La première recommandation est méthodologique. Toute décision suppose une concertation préalable avec les "acteurs du Patrimoine" qui ont été oubliés ! **Avant que RFF ne fasse un choix** éventuel entre l'un des scénarii, un **dialogue structuré doit être conduit** :

- *Avec tous les représentants du patrimoine naturel* : au-delà du monde agricole, il convient de consulter également le Conservatoire des sites naturels et les représentants des forestiers⁴;
- *Avec les représentants qualifiés du patrimoine bâti* : il est regrettable que cela n'ait pas été fait à ce stade; ce dialogue doit être conduit à un double niveau :
 - ✓ *D'une part, avec l'administration en charge du respect de la protection* des monuments et sites classés Monuments Historiques ou inscrits à l'Inventaire supplémentaire : la Direction Régionale des affaires culturelles de chaque région concernée;
 - ✓ *D'autre part, avec les associations représentatives des gestionnaires de ces monuments*, en particulier avec l'association "La Demeure Historique" reconnue d'utilité publique.

2) Etudier l'optimisation des lignes existantes, pour garantir la desserte des premières gares normandes

Tout scénario doit éviter une dévitalisation des premières gares normandes situées avant le premier arrêt des trains à grande vitesse, parce que pour ces destinations l'effet de la création de la LNPN sera limité compte tenu de la faible distance.

⁴ Le principe d'une consultation a été confirmé : voir verbatim de la réunion d'Evreux du 12 janvier 2012 page 24

Maintenir la gare de Bueil est un premier objectif, pour garantir un développement équilibré de nos territoires, ne se concentrant pas exclusivement sur les zones urbaines. Un gain de quatre minutes sur Bueil- Paris⁵ n'est pas suffisant pour justifier la création d'une nouvelle infrastructure, sans qu'au demeurant il soit clair si ce gain de temps ne résulterait pas d'une ligne nouvelle entre Paris Saint Lazare et Mantes la Jolie. Dès lors, ***l'optimisation de l'infrastructure existante au-delà de Mantes la Jolie doit être approfondie*** sous l'angle technique et financier.

Une meilleure desserte d'Evreux est primordiale. Cela pourrait résulter de l'effet combiné d'une ligne nouvelle jusqu'à Mantes la Jolie et de l'optimisation du réseau existant jusqu'à Evreux. De plus, cela pourrait éviter de devoir créer une nouvelle gare en lisière d'agglomération.

L'étude demandée dans le cadre du débat public pour une *"Alternative à la LNPN par la ligne classique"*⁶ est **décevante**. En effet, au-delà de l'effet d'annonce d'une moindre consommation de foncier agricole (- 25 %, soit 500 ha) par rapport au scénario AB, elle procède du postulat qu'il convient de réaliser deux "shunts Bussereau" l'un entre Mantes la Jolie et Evreux et l'autre entre Evreux et Bernay. Cette approche présente **trois inconvénients majeurs** :

- **Le coût total de 961 millions d'Euros** : les auteurs de l'étude eux-mêmes reconnaissent que cela nécessite un investissement *"très important ... permettant de gagner 10 minutes en temps de parcours entre Paris et Caen ... discutable sur le plan cout/bénéfice"*⁷;
- **La disparition de gares de proximité** : une telle solution sonnerait le glas des gares de Bréval et de Bueil, qui risqueraient de subir un temps de transport plus long qu'actuellement;
- **L'atteinte au Patrimoine** : le premier de ces shunts d'une longueur de 31,7 km d'un coût de 581 millions d'Euros porterait atteinte au patrimoine :
 - ✓ Tant naturel : construction d'un important ouvrage d'art surplombant la Vallée de l'Eure au sud de Pacy sur Eure et traversée de massifs forestiers bénéficiant de concours financiers publics nationaux et européens;
 - ✓ Que bâti : y compris celui qui fait d'ores et déjà l'objet de mesures de protection, qui est totalement ignoré.

Cette solution est donc contraire aux objectifs recherchés et au principe du respect du Patrimoine. **La seconde recommandation** est, à l'instar de celle formulée dans le rapport d'expertise lui-même, **d'étudier un projet alternatif d'optimisation des lignes existantes au-delà de Mantes la Jolie sans "shunt Bussereau"**⁸, pour ainsi avoir une vue objective de l'avantage et du rapport coût / avantages procuré par la création éventuelle d'une nouvelle infrastructure. Tant qu'une telle étude ne sera pas disponible, il ne sera pas possible de convaincre du bien fondé de l'approche retenue ceux qui devront en vivre au quotidien les effets directs et induits.

3- a) Privilégier le scénario A plus respectueux du patrimoine naturel

S'il s'avérait que l'optimisation de l'infrastructure existante ne répondait pas aux objectifs, il convient de procéder à une analyse coût / avantage des quatre scénarii soumis au débat public. La création d'une nouvelle ligne entre Paris Saint Lazare et Mantes la Jolie constitue un préalable admis par tous⁹, qui améliorerait la desserte des gares normandes entre Mantes la Jolie et Evreux.

⁵ Réponse donnée par M. Philippe ADAM : voir verbatim de la réunion de Vernon du 29 novembre 2011, page 33

⁶ Rapport d'expertise réalisée par le Cabinet BG en date du 19 janvier 2012

⁷ Voir rapport cité supra, page 37

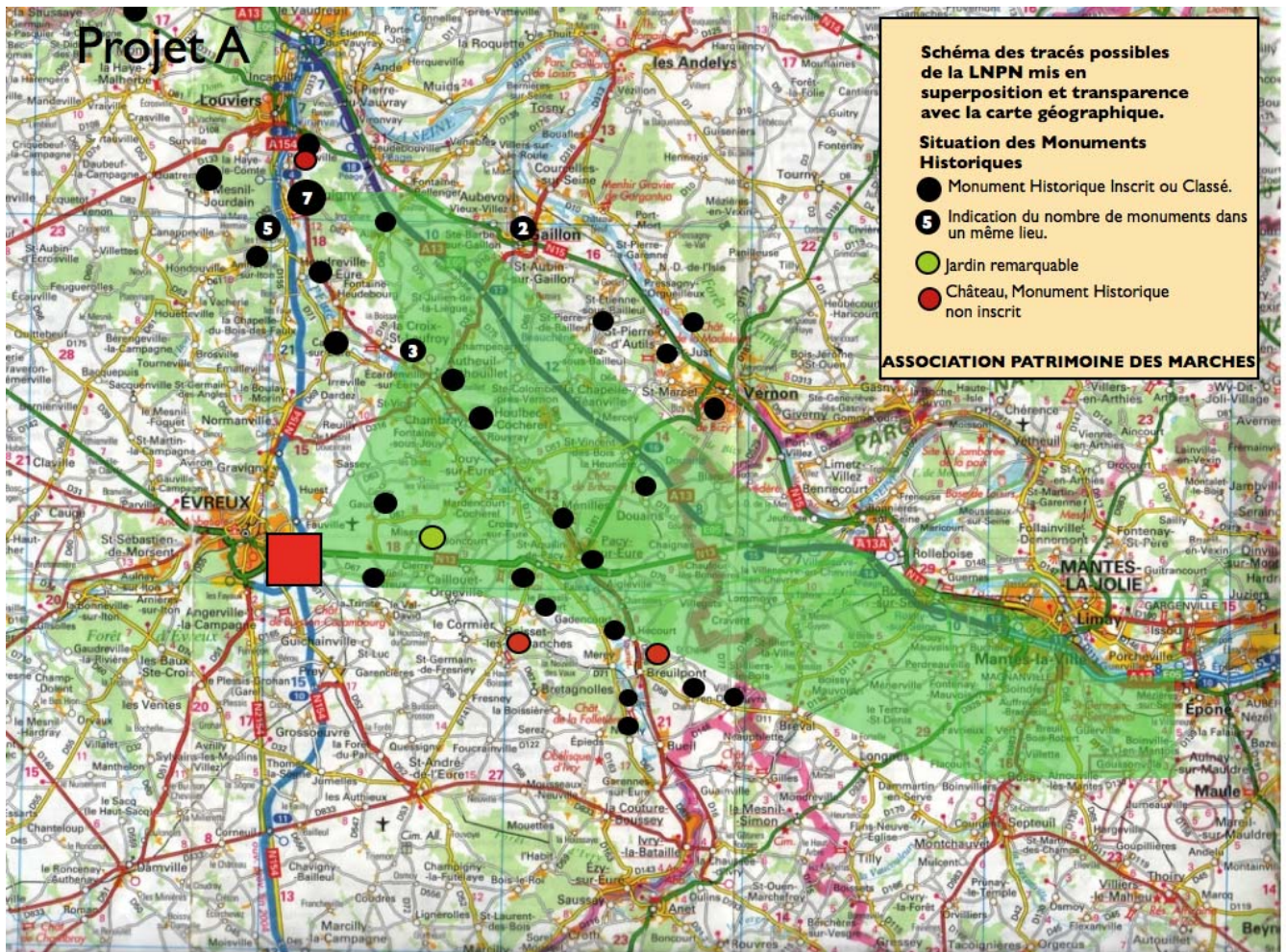
⁸ Voir rapport cité supra, page 28, point 5.4 1^{er} tiret

⁹ Voir présentation du Président Olivier GUERIN citée supra note 3, p. 11

Au-delà, le débat sur la LNPN doit se concentrer sur ses objectifs premiers : une meilleure desserte de Rouen, Le Havre et Caen. L'examen des quatre scénarii proposés conduit à deux propositions complémentaires : La première constitue **la troisième recommandation : Privilégier le scénario A**, parce que limitant l'impact sur le patrimoine naturel.

Ce scénario est celui qui retient l'attention des élus de la Vallée de l'Eure. En effet, l'Association des maires du canton de Pacy sur Eure a clairement pris position en faveur du scénario A¹⁰, en faisant valoir deux arguments majeurs :

- D'une part, *la cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)* de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure (CAPE) qui cherche à limiter la consommation de terres agricoles, objectif que toute nouvelle infrastructure doit respecter;
- D'autre part, de *minimiser l'impact sur les zones naturelles des vallées*, en évitant une nouvelle traversée de la Vallée de l'Eure.



L'association du Patrimoine des Marches partage cette analyse. Le scénario A possède l'atout décisif d'être *plus respectueux du patrimoine naturel, y compris les surfaces boisées*, qui contribuent à la diversification de nos paysages au profit des habitants et de ceux qui le traversent. Un tel consensus constitue un atout majeur que l'on ne peut ignorer.

¹⁰ Voir compte rendu de la réunion de l'Association des Maires du canton de Pacy sur Eure du 28 novembre 2011

3 - b) Implanter toute nouvelle infrastructure le long de l'autoroute A 13 pour préserver le patrimoine bâti

Deux objectifs complémentaires doivent être garantis :

- D'une part, *éviter toute nouvelle "fragmentation" de l'espace naturel*, qui constitue une atteinte au paysage, mais qui comporte aussi des conséquences économiques, parce que la traversée du territoire ne peut plus s'effectuer qu'en quelques points de passage, nécessitant la création de d'infrastructures (ponts ou tunnels);
- D'autre part, de *préserver le Patrimoine bâti*, particulièrement riche dans les vallées de l'Eure et de la Seine.

Là encore l'examen de la carte est riche d'enseignement. C'est pourquoi, nous formulons une proposition complémentaire, indissociable de la précédente. **La quatrième recommandation** est, au-delà de Mantes la Jolie, **d'implanter toute nouvelle infrastructure le long de l'autoroute A13**. Cette solution présente l'avantage majeur d'éviter toute nouvelle fragmentation de l'espace, déjà très densifié par l'autoroute A 13, les routes à grande circulation et les lignes ferroviaires existantes. Cette approche présente surtout *l'atout décisif de minimiser l'impact sur le bâti historique*, dont nombre de monuments font déjà l'objet de mesures de protection.

Au demeurant, en procédant de la sorte l'on tire les leçons de l'expérience en matière de création de Ligne à Grande Vitesse. L'exemple de la ligne TGV Nord utilisée par les TGV français, le Thalys vers Amsterdam et Cologne et l'Eurostar en direction de Londres est très clair. Afin de minimiser son impact direct et induit, cette nouvelle infrastructure a été installée le plus possible le long de l'autoroute A 1. Cet exemple doit utilement servir de référence dans le cas de la LNPN.

En soumettant ces quatre recommandations au débat public, **l'association Patrimoine des Marches formule des propositions concrètes pour que l'amélioration de la desserte ferroviaire de la Normandie s'inscrive dans une démarche respectueuse du Patrimoine naturel et bâti.**

Ces recommandations sont essentielles. C'est pourquoi, l'association Patrimoine des Marches insiste pour que ces suggestions constructives soient prises en considération et mises en œuvre.

Pour l'Association Patrimoine des Marches
Son Président Hugues de Bonardi