

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

## Association Le Pays d'Auge



### ASSOCIATION LE PAYS D'AUGE

L'Association Le Pays d'Auge est la plus importante Association Patrimoniale du Pays d'Auge. Elle a été créée en 1950 par Henri Pellerin, pour « faire connaître et apprécier le patrimoine moral, spirituel, artistique et matériel du Pays d'Auge ». Forte de 600 adhérents, elle se consacre à la mise en valeur du Patrimoine Augeron. L'Association publie une revue Bimensuelle qui rassemble autour de chaque numéro plus de mille lecteurs. Les actions de l'Association ne concernent pas seulement la connaissance et la préservation du Patrimoine passé du Pays d'Auge mais également la réalité culturelle et économique augeronne contemporaine. C'est à ce titre que l'Association, s'estimant représentative des divers aspects de la réalité Augeronne, tient à apporter sa contribution au Débat Public sur la Ligne Nouvelle Paris Normandie.

### COORDONNÉES

14 rue de Verdun  
14100 Lisieux  
Tél. : 02 31 62 01 13  
Mail : lepaysdauge@wanadoo.fr

## Un Pays d'Auge modernisé Mais un Pays d'Auge préservé

### 1. Qu'est-ce que le Pays d'Auge ?

- Le Pays d'Auge est une région naturelle qui s'étend du bassin versant de la Touques à l'Est jusqu'à la Dives à l'Ouest, et depuis la côte au Nord jusqu'à Gacé au Sud. Il est situé au centre des deux Régions Normandes et sur les départements du Calvados, de l'Orne et de l'Eure.
- Ce Pays est l'emblème de la Normandie à travers son architecture à Pan de Bois, ses collines et ses vallons, ses riches pâturages bordés de haies, ses chemins creux, ses ruisseaux et ses pommiers fleuris.
- Pays d'élevage et de culture, il dispose de nombreuses productions AOC pour le fromage, le cidre et le calvados, connues et diffusées dans le monde entier. Outre la présence des grands groupes alimentaires internationaux, le Pays d'Auge a su développer autour de ses principaux pôles urbains un tissu de PME industrielles et commerciales performantes et innovantes dans des domaines aussi variés que l'électronique, la chaudronnerie, la mécanique, les traitements de surface, l'emballage, la plasturgie, le travail du bois et même la viticulture. Les sociétés de service sont nombreuses, dans chacun des centres économiques.
- Les métiers d'art liés au bâtiment : charpentier, menuisier, couvreur, sculpteur, maçon, tailleur de pierre, maître verrier... ont su perpétuer les traditions et les particularités augeronnes, tout en ayant su s'adapter techniquement au monde moderne.
- L'activité touristique bénéficie d'une audience internationale, à la fois sur la côte : stations balnéaires, et à l'intérieur du territoire : cheval, randonnée, gîte, résidence secondaire, pèlerinage à Sainte Thérèse de Lisieux. L'infrastructure d'hôtellerie restaurant est de grande qualité.





- Enfin, le Pays d'Auge a su développer harmonieusement des voies communications efficaces avec l'accès aux autoroutes A13 et A28, et les Lignes Ferroviaires Paris Lisieux, Cherbourg, et Lisieux Deauville Cabourg. Ces voies de communication ont su apporter la mobilité indispensable à la vie locale et au développement économique tout en préservant l'environnement spécifique du Pays d'Auge.

## 2. La Ligne Nouvelle Paris Normandie

L'Association Le Pays d'Auge souhaite le développement du Projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie avec les objectifs suivants :

- Augmenter la **punctualité** des trains.
- Réduire la **durée** de trajet vers les gares actuelles principales du Pays d'Auge – Lisieux – Pont l'Evêque – Deauville.
- Permettre un **accès direct et rapide** sur le réseau grande vitesse français et européen (TGV) et les aéroports franciliens.
- Améliorer la capacité de transport sans diminuer les fréquences des trains.
- S'interdire toute atteinte à l'environnement qui pourrait affecter les spécificités du Pays d' Auge.
- Proposer une solution réaliste sur le plan économique afin qu'elle puisse être financée et réalisée dans un délai raisonnable.

### A. Sur l'amélioration de la Ponctualité : la Voie Nouvelle Paris-Mantes

Le Pays d'Auge partage la même analyse que RFF, la ligne actuelle Paris Mantes est saturée avec 14 trains à l'heure, mêlant sur les mêmes voies des trains rapides (Paris Normandie) et des trains lents (omnibus). Le développement du RER E (eole) à l'horizon 2020 aggravera encore la situation avec 2 trains supplémentaires à l'heure.

Il faut comme le propose RFF, construire une Voie Nouvelle entre Paris et Mantes.

Sur les 4 scénarios proposés, Le Pays d'Auge préfère le 4<sup>e</sup> scénario (liaison directe) qui présente les avantages suivants :

- Un coût en bas d'échelle : 4,5 G €
- Le meilleur temps de parcours : 25 min.
- Un impact sur l'environnement très faible : la voie commence en souterrain puis suit respectivement les autoroutes A14 et A13. Par contre, le contournement de Mantes nous paraît inutile et coûteux avec des impacts très importants sur l'environnement (Site inscrit : vallée de la Haute Vaucouleurs, site sensible : bois des terrier, site Natura 2000 : Forêt régionale de Rosny, Boucles de Moisson...).
- La solution serait de rejoindre la voie actuelle à Mantes en suivant l'A13 – Elle aurait l'avantage de desservir directement la gare actuelle de Mantes.



## B. Sur la diminution du temps de trajet et l'interconnexions avec le réseau TGV National et Européen

Le projet initial de 1991 était un véritable projet TGV. Ce projet avait comme avantages :

- De créer une voie nouvelle TGV qui longeait l'autoroute A13 avec un impact quasi nul sur l'environnement, un coût foncier moindre et une possibilité d'exécution plus rapide.
- D'utiliser un matériel TGV identique sur tout le réseau rendant possible les interconnexions entre tous les réseaux nationaux et européens, avec un accès direct aux aéroports et à tout le réseau TGV.
- En créant une gare TGV à Pont l'Évêque de permettre une desserte par le réseau existant de Lisieux, Deauville.

Le projet actuel proposé par RFF répond à une équation quasi impossible en voulant à la fois desservir directement toutes les villes Normandes, les relier entre elles et diminuer les temps de trajet.

La solution retenue d'une voie nouvelle à 200 Km/h avec un matériel nouveau non compatible avec la vitesse de 320 Km/h du réseau TGV a comme inconvénients majeurs :

- Une interconnexion avec le réseau TGV **non prévue** et en fait difficilement réalisable, puisque si les TGV pourront rouler sur le réseau Normand, il ne sera pas possible au matériel Normand de rouler sur le réseau TGV.
- Le Maître d'ouvrage RFF prévoit que l'interconnexion puisse se réaliser pour Roissy et le TGV Nord via « le réseau de grande ceinture de fret aux heures creuses », c'est-à-dire avec des temps de parcours qui annuleraient les gains de temps de la voie nouvelle.
- Pour la desserte d'Orly, RFF prévoit que « lorsque la ligne 14 du Métro aura été prolongée jusqu'à l'aéroport, elle sera accessible par correspondance à Paris St. Lazare ».
- Pour l'interconnexion vers le TGV Sud Est, utilisation également de la grande ceinture de fret en vitesse lente (comme le TGV Le Havre Lyon d'aujourd'hui).

Le TGV est un facteur de développement des villes qu'ils dessert en les rapprochant de Paris mais également en les interconnectant entre elles sans passer par Paris : Lille Lyon, Lille Bordeaux, Nantes Lyon, Reims Lyon... Rappelons que les deux tentatives passées de TGV Cherbourg Lille et Cherbourg Dijon ont été des échecs car elles passaient par la grande ceinture, pénalisant tellement les temps de parcours que la voiture était plus rapide.

Le Pays d'Auge considère que le projet de la Ligne Nouvelle LNPN, ne doit pas se limiter à des liaisons inter grandes villes de Normandie avec une voie en cul de sac sur Paris St. Lazare.

Pour leur développement économique, la Normandie et le Pays d'Auge doivent impérativement être désenclavés (sur le plan ferroviaire) et s'ouvrir sur le monde avec un réseau :

- Interconnecté avec les réseaux TGV existants nationaux et européens.
- En desserte directe sans changement pour les aéroports franciliens de Roissy et Orly.

Il est demandé à RFF de modifier son projet (quelque soit le scénario de parcours retenu) en intégrant les dessertes directes d'aéroports franciliens et l'interconnexion avec le réseau TGV avec un matériel Normand **compatible**, pouvant rouler sur ces réseaux à la vitesse TGV.

## C. Sur les scénarios Normands (parcours Mantes-Lisieux) A, B, C et la réduction des temps de trajets :

RFF propose trois scénarios :

	Coût	Temps de parcours pour Lisieux
A	6,5 G €	0h58
B	6,3 G €	1h03
C	9,5 G €	1h04

Le Pays d'Auge considère que le scénario C est à éliminer pour les raisons suivantes :

- Un budget beaucoup trop important : + 50%
- Un temps de parcours défavorable pour Lisieux
- Un impact sur l'environnement désastreux :
  - Site inscrit des boucles de la Seine.  
Rive gauche de la Seine.  
Estuaire de la Seine.
  - ZNIEFF : Marais de Hode.  
Type 1 : La Touques et ses affluents.  
Forêt de Monfort.  
Le Chêne à la Vierge.  
La Courtonne.
  - Natura 2000 : Marais Vernier.  
Vallée de la Risle.  
Marais de la Basse Seine.  
Le Guiel la Charentonne.
  - Forêt publique de Lalonde Rouvray.
  - Réservoirs Biologiques : La Calonne (Natura 2000)  
La Paquine.  
Ruisseau de Mesnil Eudes.  
Mesnil Simon.  
L'Algot.

## D. Sur les scénarios A, B et le Barreau de Lisieux :

Dans son rapport, et lors de sa présentation à Lisieux, RFF a rappelé que « le réseau existant avait été modernisé en 1996 et de très nombreuses portions entre Evreux et Caen avait été portées à 200 Km/h », RFF propose la construction du Barreau de Lisieux (contournement par le Sud sans création de gare nouvelle) pour éviter de ralentir de 200 à 150 Km/h dans la portion entre St Mards de Fresne et la sortie du tunnel de la Motte.

RFF précise que le Barreau de Lisieux coûterait 800 Millions € pour faire gagner 4 ou 5 minutes sur le trajet Paris Caen.

**1. Le Pays d'Auge** considère que le scénario B, passant par Evreux est le plus approprié avec en aval d'Evreux l'utilisation de la voie actuelle en étudiant les améliorations de vitesse qui sont encore possibles sur cette voie afin d'éviter les impacts sur l'environnement (Forêt d'Evreux, Vallée de l'Eure, Natura 2000, la Risle, le Guiel la Charentonne) et diminuer le coût du projet.





**2. Sur le Barreau de Lisieux :** Le Pays d'Auge considère que ce Barreau est inutile pour les raisons suivantes :

- **Son coût :** 800 Millions € pour gagner 4 minutes.
- Avec le Barreau, les trains pour Caen ou Cherbourg ne passeront plus par Lisieux qui perdra de très nombreuses cadences et ne sera desservie que par les trains à destination de Deauville.
- **Son impact sur l'agriculture :** le Barreau long de 15 à 30 Km gèlera définitivement 150 à 300 Ha de bonnes terres agricoles. Le Barreau coupera toutes les propriétés agricoles traversées en deux, rendant l'exploitation coûteuse et difficile.
- Le Pays d'Auge est une région bocagère et vallonnée avec une activité agricole et touristique de premier plan, les pentes des collines, l'étroitesse des vallons nécessiteraient la création d'ouvrages d'art coûteux et disgracieux, qui ne seraient pas en harmonie avec **l'environnement naturel** Paysager.
- Le Pays d'Auge comporte de nombreuses **zones protégées** au titre de l'Environnement, le projet de Barreau prévoit d'affecter :
  - La zone humide du Marais de la Dives.
  - Les réservoirs Biologique :
    - La Calonne – Natura 2000
    - Sous bassin de la Paquine.
    - Ruisseau du Mesnil Eudes.
    - Ruisseau du Mesnil Simon.
    - L'Algot.
    - La Courtonne (ZNIEFF Type 1).
    - La Touques et ses principaux affluents.

- Le Pays d'Auge comporte de nombreux **sites inscrits et classés**, des unités paysagères, de très nombreux Monuments Protégés au titre du Patrimoine Architectural et Paysager ou des **Monuments Historiques**. Il ne serait pas acceptable que ces richesses soient sacrifiées pour gagner 4 minutes.

#### **Sur le Barreau contournement de Lisieux :**

L'Association Le Pays d'Auge considère la desserte de la gare de Lisieux existante indispensable pour l'activité économique du Pays d'Auge. Elle recommande le passage de la LNPN, par la voie existante et la gare de Lisieux actuelle avec l'abandon du Barreau Lisieux dont le coût financier et l'impact sur l'économie locale, l'activité agricole et l'environnement sont exorbitants pour un gain de temps négligeable.

#### **E. Sur le Financement du Projet :**

RFF doit absolument présenter le mode de financement du projet, dans l'état actuel, ce point n'est pas développé et sans financement, le projet restera théorique.

Nous demandons à RFF de proposer impérativement des simulations réalistes de financement afin que ce projet LNPN ne reste pas dans les cartons et que l'usager connaisse l'impact du projet sur le prix de son billet de train.

## Résumé du cahier d'acteur

L'Association Le Pays d'Auge active depuis plus de 61 ans pour faire connaître et défendre les spécificités du Pays d'Auge.

- Soutient le Projet de construction de la LNPN.
- Recommande sur le trajet francilien le scénario 4 suivant les tracés des autoroutes A14 et A13.
- Recommande sur le trajet Normand le scénario B modifié au delà d'Evreux avec utilisation de la voie actuelle améliorée.
- Demande d'intégrer dans le projet une véritable interconnexion (voies et matériel roulant) avec le réseau TGV et la desserte des aéroports franciliens.

- Demande de supprimer le Barreau de Lisieux pour que tous les trains passent par la gare de Lisieux ; afin, d'économiser 800 Millions €, d'éviter de condamner une partie de l'activité agricole et ne pas risquer des impacts dramatiques sur l'environnement et l'activité touristique.
- Demande à RFF de proposer des simulations réalistes de financement du projet avec les conséquences sur le prix du billet de train.

**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)