

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Le Syndicat Mixte du SCOT Sud Pays d'Auge



LE SYNDICAT MIXTE DU SCOT SUD PAYS D'AUGE

Le Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Sud Pays d'Auge, c'est le regroupement de 6 Communautés de Communes, soit 106 communes, 75 600 habitants, et 960 km².

Approuvé depuis octobre 2011, le SCoT s'est fixé comme objectifs politiques :

- Le redéploiement économique du territoire et son désenclavement
- Une urbanisation à partir de Lisieux, seconde ville du Calvados, et des bassins de vie qui l'entourent, avec l'affirmation de l'ambition que doit déployer la capitale augeronne.
- La valorisation des atouts paysagers et environnementaux et la renommée des patrimoines pour un développement assis sur le renforcement de l'armature urbaine et la qualité du cadre de vie.

L'une de ses ambitions est de : « *s'inscrire pleinement dans le développement de l'estuaire de la Seine en valorisant les atouts et savoir-faire fondamentaux augerons, du littoral à l'arrière-pays* ».

COORDONNÉES

SCoT Sud Pays d'Auge
Château du Breuil - BP 31
14270 Mézidon-Canon
Tél. : 02 31 90 94 55
Fax : 02 31 20 03 03
Mail : scotsudpaysdauge@gmail.com

La LNPN, une locomotive pour le développement durable du Territoire

Le Sud Pays d'Auge, territoire construit depuis l'ère industrielle autour des gares de bifurcation de Lisieux et de Mézidon, et demain traversé d'Est en Ouest par la future LNPN se devait de contribuer au débat public.

Ce n'est pas par un « tunnel » que Paris doit être relié aux principales Villes Normandes. La LNPN marquera de son empreinte une vingtaine de communes de notre territoire sur près de 40 kms de voies existantes ou à créer. Son impact devra bien entendu être limité sur le plan environnemental et paysager. Mais les élus attendent autre chose qu'un trait au milieu de leurs campagnes. Ils demandent avec force que la LNPN soit un véritable outil de développement et d'aménagement du territoire. Cela passe par un arrêt indispensable à Lisieux, des faisceaux libérés ou créés pour le fret ferroviaire en favorisant les liaisons entre les 2 rives de l'estuaire de la Seine, un maillage du territoire à retrouver pour une meilleure circulation des hommes et des marchandises.

Le Sud Pays d'Auge, c'est une histoire ferroviaire en cours, un faisceau de voies existantes et à créer, un aménagement du territoire équilibré et à inventer. Nous analyserons dans ce cahier d'acteur les différents scénarios proposés au regard de ces différents enjeux.



© Communauté de communes de Lisieux Pays d'Auge

Le Sud Pays d'Auge, une histoire ferroviaire vivante

En 1855 est inaugurée la ligne Paris-Lisieux-Mézidon-Mondeville. Viendra se greffer à cette artère principale, un prolongement vers Caen et Cherbourg (1857), une desserte Nord/Sud de Mézidon à Tours (1856-1858), une liaison Sud/Nord entre Lisieux/Pont-L'Évêque/Honfleur ou Trouville (1858-1863), une autre voie Sud/Nord de Mézidon à Deauville en passant par Dives (1868-1882). Ce volontarisme extraordinaire dans la construction d'un réseau ferroviaire reliant toutes les villes du territoire a contribué au développement des stations balnéaires (Deauville-Trouville-Cabourg-Houlgate), du tourisme culturel (Lisieux), et de l'emploi industriel (Lisieux, Dives, Mézidon). L'essor de l'automobile et une « nouvelle économie » de la rentabilité ont au XX^{ème} siècle conduit à la fin de l'exploitation du « réseau secondaire » et des investissements pourtant essentiels sur le réseau primaire.

À l'aube d'une ère nouvelle, résolument tournée vers le développement durable, avec la fin du « tout automobile » et l'essor des modes de déplacements collectifs et multimodaux, il s'agit de retrouver l'ambition passée :

- investir sur des axes structurants Paris-Rouen-Le Havre-Caen-Cherbourg ;
- les relier aux villes moyennes en modernisant le réseau existant dont une partie ne sera pas utilisée par le nouveau tracé ;
- continuer l'effort de redéploiement d'un service de proximité avec une évolution vers des haltes ferroviaires réellement multimodales (Saint-Pierre-sur-Dives) ;
- investir sur les secteurs gare de Lisieux (arrêt LNPN), et Mézidon, ceux-ci étant les portes d'un développement local à construire, non plus comme au XIX^{ème} dans le domaine industriel, mais dans celui des services (Lisieux) ou de la logistique en lien avec les activités portuaires du Havre, de Caen, et de Rouen (Mézidon).

L'histoire ferroviaire du Sud Pays d'Auge est en cours. Ses plus belles pages sont à écrire.

La Ligne Nouvelle Paris Normandie : un outil de développement et d'aménagement équilibré du territoire

Accessibilité, connectivité, mobilité, attractivité, maillage, sont au cœur du projet porté par les élus du Sud Pays d'Auge. Ainsi, dès 2009 le Syndicat Mixte pour le SCoT inscrit-il le renforcement de la desserte ferroviaire comme une priorité d'aménagement de son territoire.

Bien plus qu'un faisceau au travers de nos campagnes, la Ligne Nouvelle Paris Normandie doit être un levier de développement, organisé à partir des gares principales.

Les élus ne souhaitent pas regarder passer les trains...

Des axes structurants avec arrêt à Lisieux

Dans la perspective du Grand Paris et de sa déclinaison normande l'Axe Seine, l'émergence de projets locaux ouverts sur un système d'échange mondialisé, amène à repenser la coopération et la collaboration entre les territoires.

Conscient de sa position stratégique à l'interface des deux Normandie, au centre du triangle métropolitain Caen-Rouen-Le Havre, le Sud Pays d'Auge « souhaite s'inscrire pleinement dans le développement de l'estuaire de la Seine en valorisant les atouts et les savoir-faire fondamentaux ougèrois, du littoral à l'arrière-pays »

À ce titre, le désenclavement ferroviaire des territoires haut et bas-normands est nécessaire au travers d'axes structurants reliant Paris-Rouen-Le Havre-Caen-Cherbourg et s'arrêtant à Lisieux, ville touristique desservant Deauville, et qui offre par ailleurs des débouchés sous-exploités vers le Sud via la ligne Le Mans-Tours.

Des atouts et savoir-faire locaux à valoriser par un redéploiement du réseau ferroviaire

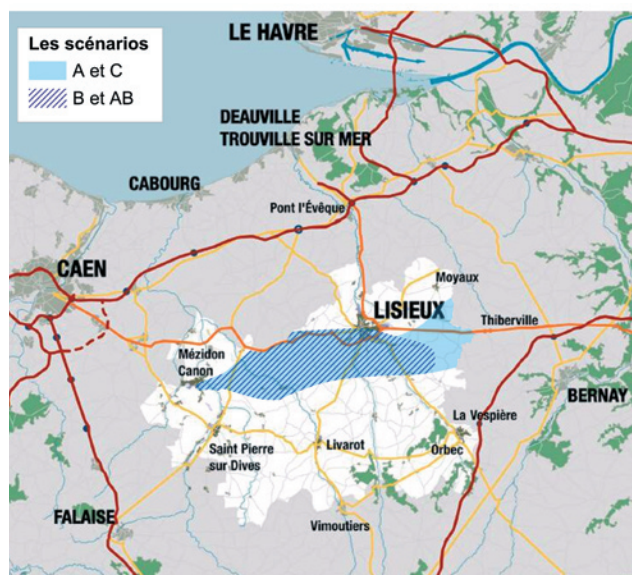
Bien connu pour la qualité de son environnement et de ses patrimoines, le Sud Pays d'Auge a bâti son identité et sa renommée autour de la valorisation des atouts et savoir-faire locaux : agriculture, industrie, tourisme...

Au regard du potentiel de développement local, le redéploiement du réseau ferroviaire autour de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, vecteur de mobilité et d'attractivité, apparaît comme un « levier nécessaire à la revalorisation de ces filières ».

Le secteur du tourisme (balnéaire, culturel, tourisme vert) doit bénéficier de la diminution des temps de parcours notamment vers la métropole parisienne, première destination touristique mondiale, ainsi que du renouvellement de l'image du territoire.

Le secteur de la logistique structuré autour de deux projets stratégiques, le pôle d'économie mixte de Lisieux et le pôle multimodal de Mézidon-Canon, « prendra toute son ampleur dans le cadre du

Deux fuseaux pour quatre scénarios





développement du fret ferroviaire et de l'interconnexion avec les deux grands ports normands. »

L'essor du secteur des services, dans le cadre du projet de pôle tertiaire Lisieux-Gare, est directement lié à une nouvelle infrastructure ferroviaire.

Le Syndicat Mixte soutient donc un projet qui associe transport de voyageur et développement du fret ferroviaire dans une optique d'aménagement du territoire équilibré et cohérent à long terme.

Des complémentarités à construire avec la desserte locale

Le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie prévoit de relier les grandes villes du territoire et d'améliorer l'accessibilité à la région parisienne. Cependant, la vitesse ne doit pas se faire au détriment du maintien d'un service de proximité performant.

En effet, compte tenu des enjeux du développement durable et dans un contexte marqué par le renchérissement des énergies fossiles, la desserte locale connaît d'ores et déjà un regain de fréquentation.

Complémentaire du réseau rapide, le réseau local doit continuer à irriguer le territoire en profondeur. Il convient donc de poursuivre les efforts engagés en matière d'entretien et de modernisation du réseau, de fiabilité, de fréquence et de cadencement de la desserte, d'aménagement des gares et haltes ferroviaires, de développement de l'intermodalité...

Une mobilité pour tous

La Ligne Nouvelle Paris Normandie doit favoriser la mobilité professionnelle. Au même titre que la desserte locale elle doit être accessible à tous les voyageurs. Cela implique le maintien d'une billetterie sans réservation et la mise en place d'une politique tarifaire accessible au plus grand nombre.

Des impacts environnementaux à prendre en compte en amont de tout tracé

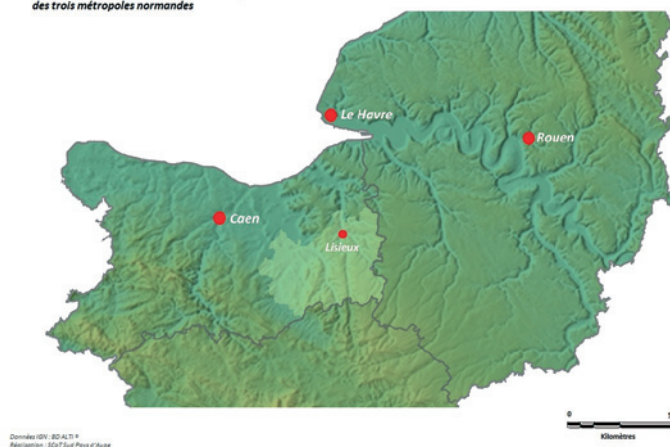
Fuseau qui traverse le Sud Pays d'Auge d'est en ouest sur près de 20% du territoire, la réalisation de LNPN aura des répercussions environnementales majeures à l'échelon local en termes de fragmentation et de réduction des espaces agricoles, naturels et forestiers, d'atteinte à la biodiversité et aux paysages...

Conscient de la richesse et de la diversité de son patrimoine, le Syndicat Mixte porte dans son projet de territoire la préservation et la valorisation de son cadre environnemental. Il envisage cependant la possibilité de concilier avec le projet de Ligne Nouvelle Paris Normand le maintien de l'activité agricole et la préservation du milieu naturel.

En effet, la pertinence d'un projet d'une telle ampleur doit être envisagée à la lumière des incidences négatives et positives sur le territoire tant en matière d'environnement, que de développement économique et d'évolution sociale.

Dans le but de limiter, de réduire ou de compenser les impacts locaux, la mise en place d'une démarche de concertation avec l'ensemble des acteurs locaux et notamment les professionnels du monde agricole et forestier devra être prévue tout au long des études.

Le Sud Pays d'Auge, un territoire au carrefour des trois métropoles normandes





Mise en perspective des quatre scénarios au regard du projet de territoire

		SCÉNARIO A	SCÉNARIO B	SCÉNARIO AB	SCÉNARIO C
Caractéristiques des fuseaux d'étude		21 000 ha / 22% du territoire	17 000 ha / 18% du territoire, les plus économe		21 000 ha / 22% du territoire
		2 vallées protégées (La Touques et l'Orbiquet) 7 espaces classés en ZNIEFF I sur 2 800 ha. Une trentaine de périmètres de protection. Une dizaine de points de captage d'eau potable. Une zone humide : les marais de la Dives.			
Coûts		6,5 Mrd €	6,3 Mrd €	6 Mrd €	9,5 Mrd €
Relation Lisieux - Paris	Direct	0 h 58 min	1 h 03 min	NC	1 h 04 min
	Semi-Direct	1 h 23 min	1 h 07 min / 1 h 21 min	NC	1 h 23 min
Rouen – Le Havre		29 min	29 min	NC	32 min
Rouen – Caen		45 min	1 h 07 min	51 min	47 min
Caen – Le Havre		1 h 26	1 h 51 en pointe 2 h 21 en creux	NC	41 min
Les impacts en termes d'accessibilité et le potentiel d'aménagement du territoire		Une liaison qui encourage les synergies bilatérales Caen – Rouen et Rouen – Le Havre. Rouen comme plaque tournante des échanges entre les deux régions.	Une liaison qui éloigne significativement les trois métropoles normandes avec un passage obligatoire par la gare d'Évreux.	En l'état des informations fournies, il semble difficile d'évaluer les impacts de ce scénario sur l'aménagement du territoire.	Une desserte normande de proximité qui relie les trois métropoles en moins d'1 heure. Un franchissement de l'estuaire indispensable au développement du fret.
		Une amélioration significative de l'accès à l'agglomération parisienne.			

Résumé du cahier d'acteur

La Ligne Nouvelle Paris Normandie, un projet au service de la grande vitesse de proximité

Aujourd'hui, tout en se gardant des écueils d'un développement à deux vitesses et alors que l'accessibilité, la connectivité et les échanges sont au cœur du développement local, loin de tirer un trait sur une longue histoire d'aménagement, le projet porté par les élus du Syndicat Mixte pour le SCoT Sud Pays d'Auge encourage à renouer avec les éléments qui ont fondé la richesse du territoire pour en faire la base de son développement futur.

Véritable passerelle entre les héritages qui ont structuré le territoire et les dynamiques actuelles, le Syndicat Mixte pour le SCoT du Sud Pays d'Auge renouvelle donc son soutien au projet. En effet, en dehors de sa dimension fonctionnelle, la Ligne Nouvelle Paris Normandie s'inscrit dans une perspective d'aménagement à grande échelle (Grand Paris - Estuaire de la Seine). À ce titre, elle sera la locomotive d'un nouvel équilibre territorial.

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)