

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Association de Défense de la Vallée de la Paquine

ASSOCIATION DE DÉFENSE DE LA VALLÉE DE LA PAQUINE

L'Association de Défense de la Vallée de la Paquine, est une association loi 1901, dont l'objet est « la défense et la préservation du patrimoine naturel, du patrimoine bâti, du patrimoine géologique, du patrimoine archéologique, et des paysages de la vallée de la Paquine ». Elle a été déclarée à la sous-préfecture de Lisieux le 14 Mars 2011.

La vallée de la PAQUINE d'une largeur de 200 mètres est un ensemble bocager vallonné qui présente une mosaïque de biotopes (prairies permanentes mésophiles dominant largement, vergers, bois, neutrophiles à acidiphiles, zones humides, rivières fossés) riches d'une faune et d'une flore caractéristiques qui ont conduit son classement en ZNIEF.

Les membres de l'association sont qui sont, pour la plupart, habitants de ce lieu sont tout particulièrement attachés à la préservation de cette vallée, et souhaitent faire connaître et protéger cet environnement exceptionnel.

La très grande diversité des membres de l'association, biologiste, agriculteurs, enseignants, vétérinaire, éleveurs, artisans, avocats, ingénieur de l'école polytechnique, ouvriers, retraités, élus, publicitaires, industriels, commerçants a permis de mettre en commun les compétences de chacun afin de mener une réflexion collective sur le projet de ligne LNPN.

COORDONNÉES

Association de Défense
de la Vallée de la Paquine
La Brunerie
14590 Ouilley du Houley
Mail : c.stockwell@wanadoo.fr

La LNPN , un projet inadapté au contexte économique actuel et des scénarii A et C qui impactent de manière irréversible une vallée dotée d'un biotope exceptionnel

Le rôle de l'Association de Défense de la Vallée de la Paquine dans le cadre du débat public

La rivière de la Paquine prend sa source vers les Places commune du CALVADOS et traverse sur 19 kilomètres 12 autres communes puis se déverse dans la TOUQUE à OUILLY LE VICOMTE. Cette rivière est une des plus préservées du Bassin Versant de la Touques et bénéficie du classement en rivière à poissons migrateurs.

A ce très riche patrimoine naturel s'ajoute un patrimoine bâti considérable incluant notamment des bâtiments classés au patrimoine des Monuments Historiques, l'activité humaine y est également riche et créatrice d'emplois.

Les membres de l'association ayant été informés du projet de ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse ont suivi avec attention le débat public ouvert le 3 octobre 2011.

Après un examen attentif d'une carte fournie par RFF relative aux options de passage des projets des trois tracés A, B et C sur la Vallée de la Paquine, l'Association a constaté que les tracés A et C seraient de nature à dégrader de manière irréparable la Vallée tant sur un plan écologique qu'économique.

Néanmoins, ce débat se déroulant dans un contexte de crise internationale quasi sans précédent, les membres de l'Association ont estimé qu'il convenait, **avant** de s'attacher à la question de l'impact des tracés proposés sur la vallée, **préalablement** de s'interroger sur l'opportunité même du projet.



I. Le projet de ligne LNP est élaboré avant la crise est inadapté au contexte économique actuel

Il convient de souligner que le projet proposé au débat public depuis l'automne 2011 a été élaboré par RFF depuis plusieurs années et hors du contexte de crise économique majeure que nous connaissons depuis quelques mois ce qui impose de manière évidente de repenser l'opportunité d'engagements financiers d'une telle ampleur.

Le coût global du projet LNP est estimé entre 11 et 15 milliards d'euros, or, l'obligation de maîtrise et de transparence de la dette publique française qui s'impose aujourd'hui oblige à une réflexion différente sur les besoins d'investissements et leur rentabilité immédiate et différée

Le bilan de rentabilité d'un projet public ne peut plus se satisfaire d'hypothèses floues et non étayées comme par le passé, car on sait désormais qu'il passera dans les grilles des agences de notation qui sanctionneront le manque de robustesse du modèle. L'exemple des projets de ligne LGV est à cet égard très intéressant. L'absence de réaction depuis de nombreuses années aux commentaires en particulier de la Cour des Comptes : « *Le lancement de nombreux projets dont la rentabilité socio économique est insuffisante est d'autant plus inquiétant, même si ce constat n'est pas spécifique à la France, que les bilans a posteriori des lignes à grande vitesse mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible qu'espérée initialement en raison d'une sous-estimation des coûts et d'une surestimation du trafic assez systématiques. Le coût de construction de la LGV Est Européenne est ainsi 25 % plus élevé que prévu. Les projets inscrits dans les contrats entre l'Etat et les régions ne font pas l'objet d'études préalables suffisantes et s'avèrent souvent eux aussi plus coûteux et moins rentables que prévus. Recommandations : La Cour formule en conséquence les recommandations suivantes : Pour l'Etat : Consolider le financement à long terme du plan de rénovation du réseau. Ne pas autoriser d'investissements dont la rentabilité socio-économique est insuffisante, sauf à en expliciter précisément les raisons.* » a fait place à un discours plus pragmatique, permettant aux décideurs politiques responsables de se donner les moyens de décider face aux poids des lobbys qui ont dans le passé permis d'occulter la réalité des chiffres par l'utilisation de postulats infondés.

Il est devenu impossible de justifier de 30 milliards d'endettement, de 13 milliards de subventions annuelles et de 1.5 milliard de pertes annuelles, quand les obligations d'économies budgétaires deviennent récurrentes et donc de plus en plus difficiles à dégager.

Le discours de Madame Nathalie Kosciusko-Morizet à la clôture des assises du ferroviaire le 15 Décembre 2011 en est la meilleure illustration. La question du financement du système dans les années à venir figurait dans les conclusions de la commission présidée par l'économiste Nicolas Baverez. Elle avait déjà secoué sérieusement les esprits en demandant un moratoire sur les projets ferroviaires du Grenelle de l'environnement, y compris l'arrêt des études. Une balle que cette dernière a reprise presque immédiatement au bond en confirmant la réalisation du TGV Bretagne, de la dernière section du TGV Est et de la ligne SEA Tours-Bordeaux. Mais la Ministre des Transports a également demandé que tous les autres projets annoncés ou prévus, mais non engagés, soient soumis à l'appréciation d'une mission d'évaluation

indépendante qui jugera de « leur pertinence économique ». Le projet LNP est bien à cet égard un exemple des incohérences économiques que l'on pouvait espérer imposer dans un contexte d'insouciance économique, mais qui de façon certaine ne répondra pas aux exigences d'une mission d'évaluation indépendante et de facto aux analystes des agences de notation.

De toute évidence les coûts des investissements qui devront pour partie être financés par les collectivités locales vont fatalement obérer la majeure partie de leur capacité d'endettement au détriment des autres budgets.

L'entretien et l'amélioration des lignes normandes existantes représentent un investissement raisonné pour le traitement du fret et des déplacements inter cités.

Ainsi, les différents projets de LNP proposés par RFF s'inscrivent en décalage avec la réalité économique actuelle et doivent sans doute être repensés.

II. Les propositions de tracés A et C impacteront de manière irréversible une vallée dotée d'un biotope exceptionnel

1. Description de la faune et de la flore de la Vallée

LES OISEAUX

L'inventaire de la faune a permis de comptabiliser 124 espèces d'oiseaux dont 74 nicheuses. Les plus remarquables sont des espèces liées aux habitats forestiers (Pic noir, Pic mar, Pic cendré, Bondrée apivore...) et aux milieux bocagers (Rougequeue à front blanc, Chouette chevêche, Alouette lulu, Pipit des arbres, Pie-grièche écorcheur...). Parmi elles, sept espèces nicheuses localement sont inscrites sur la liste des espèces dont la protection nécessite la mise en place de Zones de Protection Spéciales (annexe 1) au titre de la directive 79/409/CEE relative à la conservation des oiseaux sauvages en Europe. Plusieurs espèces au statut de conservation défavorable en Europe hivernent ici en nombre (Bécasse des bois, Pigeon ramier, grives...);

LES MAMMIFÈRES

49 espèces de mammifères sont recensées dont 16 espèces de chauves-souris. La composition du peuplement mammalogique est remarquable en marge du Lieuvin, beaucoup plus dégradé en terme d'habitats naturels. Plusieurs d'entre elles (chauves-souris : Petit et Grand Rhinolophe, Grand Murin, Murin à oreilles échan-crées, Barbastelle d'Europe) figurent à l'annexe 2 de la directive européenne « Habitats - Faune - Flore » n°92/43/CEE, reconnues espèces animales d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de Zones Spéciales de Conservation et pour lesquelles les états européens se sont engagés à assurer le maintien des populations en dehors des périmètres Natura 2000. Ces animaux possèdent un grand rayon d'action et s'avèrent très sensibles à la fragmentation de leurs habitats, qui peuvent notamment être générée par des barrières physiques (comme une LGV) qu'elles rencontrent entre leurs sites d'hibernations, leurs sites d'accouplement, leurs sites de mise bas et leurs terrains de chasse utilisés quotidiennement en période d'activité. D'autres espèces strictement protégées et pour certaines menacées comme le Crossope aquatique, le Muscardin, l'Écureuil roux ainsi que l'Hermine et le Campagnol amphibie occupent ces vallées;



LES INSECTES

14 espèces de Cérambycides, insectes longicornes liés aux bois mort, ont été recensés depuis 2007 dans la vallée de la Paquine et la vallée de la Marolle, sans recherche spécifique, ce qui témoigne d'une entomofaune riche mais encore largement méconnue, notamment celles liées aux habitats forestiers et aux vieux arbres du bocage ;

LES POISSONS

- les rivières et ruisseaux accueillent encore des frayères à Truite de mer, de belles populations de Truite fario, de Chabot, de Lamproie de Planer et d'Ecrevisses à pied blanc (notre écrevisse indigène, en sursis suite à l'introduction des écrevisses américaines) ;

LA FLORE

La mosaïque d'habitats présents accueillent des stations de plantes peu communes comme la Parisette à quatre feuilles (*Paris quadrifolia*), la Dorine à feuilles alternes (*Chrysosplenium alternifolium*), le Callitriche des eaux stagnantes (*Callitriche stagnalis*), l'Héllébore vert (*Helleborus viridis*), le Bois gentil (*Daphne mezereum*), la Cardamine amère (*Cardamine amara*), également des orchidées comme l'Orchis Pourpre (*Orchis purpurea*) l'Orchis négligé (*Dactylorhiza praetermissa*), la Néottie nid d'oiseau (*Neottia nidus-avis*), la Céphalanthère pâle (*Cephalanthera damasonium*), etc.

Les zones humides de la vallée de la Marolle et du ruisseau de Courtonnel renferment également une flore très riche dont la liste des espèces patrimoniales serait trop longue à énumérer.

Cet aperçu forcément très incomplet de la biodiversité locale révèle¹ la valeur remarquable du patrimoine naturel de ces vallées. Patrimoine qui serait réellement menacé par l'impact à court et à long terme de la construction et la mise en service d'une ligne ferroviaire nouvelle, présentant tous les inconvénients d'une LGV sans les avantages de la grande vitesse.

2. L'inventaire ZNIEFF

Les inventaires du patrimoine naturel font état de deux Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistiques et Floristiques de type 2 (ZNIEFF) dans ce secteur : Vallée de la Paquine (n°250008463) et Bassin de l'Orbiquet et de la Courtonne (n°250013242).

Celles-ci ne sont pas prises en compte dans les paragraphes concernant les enjeux environnementaux du document du maître d'ouvrage. Or une ZNIEFF de type 2 se définit comme un « grand ensemble naturel riche ou peu modifié, ou offrant des potentialités biologiques importantes » et l'un des critères de désignation repose sur la fonctionnalité des écosystèmes, qui se trouverait fortement entravée par des infrastructures de type LGV conduisant à une artificialisation inéluctable et irréversible des espaces.

Au sein de ces deux grands ensembles, plusieurs ZNIEFF de type 1 ont déjà été désignées : la Paquine et ses principaux affluents, la Courtonne et ses affluents. De nouvelles ZNIEFF de type 1 viennent d'être validées récemment par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel dans la partie amont de la vallée de

la Paquine jusqu'à Fumichon, par conséquent elles ne pouvaient figurer dans le document du maître d'ouvrage. Elles concernent des cavités souterraines utilisées par des chauves-souris au cours d'une partie de leur cycle biologique.

L'inventaire ZNIEFF est un inventaire permanent, non exhaustif, réactualisé régulièrement à la lumière de données nouvelles. Des investigations de terrains poussées, rarement menées sérieusement dans le cadre d'études préliminaires faute de temps et de moyens nécessaires, devraient logiquement permettre de désigner de nouvelles zones au sein des réservoirs biologiques que sont les vallées de la Marolle et du ruisseau de Courtonnel notamment.

3. L'impact de la LNPN sur la biodiversité locale

La LNPN engendrerait localement une destruction irrémédiable d'habitats naturels sur des surfaces cumulées très importantes, à raison d'un minimum de 8 ha par kilomètre (remblais, déplacement de gros volumes de terres, etc.) sur l'emprise même de la ligne et à ses abords. Ceci entraînera une perte de zones de reproduction, d'alimentation et de transit pour un grand nombre d'espèces.

Une ligne doublement clôturée constitue une barrière physique limitant voire interdisant les déplacements de la faune, ayant pour conséquence directe la fragmentation des habitats, identifiée comme l'une des principales causes de régression de la biodiversité par l'Union Internationale de Conservation de la Nature. Les échanges entre les sous-populations d'une espèce se trouvent très limités ce qui entraîne une diminution de la diversité génétique et à terme la fragilisation voire la disparition des unités les plus isolées. Les mesures prises par RFF conduisent en général à la mise en place d'aménagements spécifiques visant à augmenter la perméabilité de l'infrastructure pour la faune, sous forme de passages inférieurs et supérieurs souvent trop peu nombreux et sous-dimensionnés, rarement à la hauteur des enjeux de conservation de la nature.

Les lignes et ses abords, au niveau du ballast, ainsi que l'artificialisation et la perturbation des sols sur les zones du chantier favorisent le développement d'espèces végétales invasives très résistantes aux herbicides comme la Renouée du Japon, le Buddléia, etc. Or le développement des espèces exogènes invasives ou envahissantes constitue également une des causes majeures d'érosion de la biodiversité.

La nécessaire destruction du bocage inhérente aux travaux incite certains exploitants agricoles à « finir le travail » et araser des haies non touchées ce qui peut amplifier l'impact de la construction de la ligne.

La pollution sonore générée par le passage répété des trains aux heures de pointe entraîne généralement un abandon des zones proches de la ligne par les oiseaux chanteurs et certaines chauves-souris chassant « à l'oreille ».

La pollution des eaux par traitements chimiques des voies, auxquels RFF n'arrive pas à trouver d'alternatives malgré plusieurs essais, constitue une réelle menace pour la qualité des eaux superficielles (cours d'eau) et souterraines (nappes phréatiques)

1. en raison de la présence d'espèces « clefs de voûte » comme les pics forestiers et certaines chauves-souris.



à l'heure où les pesticides sont de plus en plus montrés du doigt. Les zones de protection des captages d'eau potable, intégrées ici dans les contraintes environnementales, possèdent bien souvent des périmètres insuffisants en terme de fonctionnalité hydrobiologique.

Concernant la sécurité routière, le cloisonnement des populations de Sanglier et de Chevreuil pourrait localement conduire à une augmentation des risques de collision avec les usagers de la route.

Généralement, les espèces à grand rayon d'actions (certains oiseaux et la plupart des mammifères) sont les plus touchées à court terme par ce genre d'infrastructures.

4. Le projet LNPN a totalement occulté l'impact sur les activités humaines

L'examen attentif des cartes fournies par le maître de l'ouvrage dans le cadre du débat public laisse accroire que la partie de la vallée impactée par les options de passage des tracés A et C s'inscrit dans une zone où l'activité humaine et économique serait quasi inexistante. Cette approche n'est pas conforme à la réalité. En effet, l'activité économique sur cette portion est riche et créatrice de nombreux emplois.

La présence d'élevages laitiers, et d'éleveurs de bovins sous la mère, de pépiniéristes ainsi que de nombreux haras de chevaux font de la vallée de la Paquine, un endroit très représentatif d'une agriculture moderne, prospère et respectueuse de l'environnement. Deux Haras s'illustrent plus particulièrement, l'un ayant vu naître plusieurs gagnants en concours hippiques internationaux, sous les couleurs de l'équipe de France, l'autre haras, consacré à l'élevage de trotteurs dont les plus prestigieux gagnants de groupe I.

Outre cette activité agricole prospère, la Vallée de la Paquine bénéficie également de l'implantation ancestrale d'une cidrerie exploitant 150 hectares de vergers biologiques, sans doute la plus importante du département.

Au total et uniquement sur la portion de l'option de tracé impactant la Vallée de la Paquine plus de 110 emplois seraient menacés.

L'impact touristique semble avoir également été négligé, ce alors que de nombreuses associations sportives tant de randonnées pédestres que cyclistes et de TREC ont fait de cette vallée un lieu privilégié et répertorié.

Résumé du cahier d'acteur

Le projet proposé au débat public depuis l'automne 2011 a été élaboré par RFF avant la crise économique majeure que nous connaissons depuis quelques mois. Cette circonstance nouvelle ne saurait être éludée et impose de manière évidente de repenser l'opportunité d'engagements financiers d'une telle ampleur.

Si les projets devaient néanmoins être retenus, l'Association de Défense de la Vallée de la Paquine entend attirer l'attention sur le fait que l'éventualité d'un tracé de la ligne nouvelle empruntant les scénarii A ou C et traversant les espaces naturels remarquables situés à l'Est de Lisieux s'opposerait :

- aux objectifs de la Convention internationale sur la diversité biologique (www.cbd.int/) visant à enrayer l'érosion de la biodiversité à l'horizon 2020 ;
- au projet de Trame Vert et Bleue et de mise en place des Schémas Régionaux de Cohérence Écologique issus du Grenelle de l'Environnement ;

- aux objectifs de la convention de Berne du 19 septembre 1979 relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe ;
- aux objectifs de la convention de Bonn sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvages, ici principalement les chiroptères (chauves-souris), même si ces migrations s'opèrent sur de courtes distances ;
- et pourrait localement s'opposer aux objectifs de la Directive Cadre sur l'Eau pour la préservation et la restauration de l'état des eaux superficielles et souterraines.

A cet égard, le scénario complémentaire AB présenté au cours du débat public par le maître de l'ouvrage semble, à priori, constituer une alternative qui épargnerait la vallée d'une destruction massive du précieux biotope et préserverait plus d'une centaine d'emplois.

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)