

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION THÉMATIQUE « AGRICULTURE ET
EMPRISES FONCIÈRES »**

Lamballe, le 15 octobre 2014, 19 h 00 à 22 h 00

En tribune**Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, *président*
Marie-Françoise SEVRAIN, *membre*
Paola OROZCO-SOUEL, *membre*

Maîtrise d'ouvrage

Stéphane LEPRINCE, *Directeur régional Bretagne – Pays de la Loire (RFF)*
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*
Cédric LEVREL, *chargé des études techniques LNOBPL (RFF)*
Virginie FIORIO, *responsable environnement LNOBPL (RFF)*

Intervenants

Alain BIGNON, *président de l'ADE : Association Départementale des Expropriés d'Ille-et-Vilaine*
Damien BLANCHARD, *responsable foncier, Jeunes Agriculteurs des Côtes-d'Armor*

(Début de la réunion à 19 h 00)

Olivier GUERIN, président de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à Philippe HERCOUET, adjoint au maire de Lamballe.

Philippe HERCOUET souhaite la bienvenue aux participants de cette soirée de débat public. Il rappelle que Lamballe a entretenu avec ses transports des relations originales depuis un siècle, notamment avec l'arrivée du TGV, et se félicite que cette histoire se poursuive aujourd'hui. Philippe HERCOUET met notamment l'accent, en préambule à ce débat, sur le contexte de la dynamique économique et démographique de Lamballe Communauté ainsi que sur ses besoins de maîtrise foncière.

Présentation du débat public

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP, présente les modalités du débat public, portant sur l'opportunité, les objectifs et les grandes caractéristiques du projet. *Ces modalités sont détaillées dans le verbatim*

Présentation du projet et des scénarios

Stéphane LEPRINCE, Arnaud GODART et Cédric LEVREL rappellent les contextes ferroviaires, politiques et économiques dans lesquels s'inscrit le projet LNOBPL. Ils présentent les enjeux du projet ainsi que les trois scénarios proposés. *Les enjeux du projet et les trois scénarios sont détaillés dans le verbatim.*

Questions

Jean-François LOUET (ingénieur chez France Télécom) demande si le projet LNOBPL ne risque pas de condamner à moyen terme la gare de Lamballe.

Arnaud GODARD répond que les trois scénarios et les ajouts présentés proposent des insertions très différentes pour Lamballe, mais ne conduiront en aucun cas à la fermeture de la gare.

Cédric LEVREL précise que l'un des scénarios connecte la ligne entre Lamballe et Saint-Brieuc. Concernant les gares comprises entre Lamballe et Rennes, le réseau existant est maintenu et profite même de la libération de capacités créées par la ligne nouvelle entre Rennes et Saint-Brieuc. Si les gains de temps visés ne s'appliquent pas, dans ce projet, aux gares comprises entre Lamballe et Rennes, il n'existe aucune incompatibilité avec le maintien des dessertes actuelles.

Jean-François LOUET précise sa question en considérant que le contournement de Lamballe et le trajet direct vers Saint-Brieuc mèneront à ce que cette gare soit à moyen terme quasiment condamnée.

Arnaud GODARD indique que le projet présenté prend en compte les dessertes existantes, y compris celle de Lamballe. Les TGV desservant la gare de Lamballe à l'heure actuelle continueront de le faire à l'avenir.

Marie-Christine CLERET, vice-présidente du Conseil général et vice-présidente de Lamballe Communauté, considère elle aussi que le projet présenté verra probablement la fin de l'arrêt TGV à la gare de Lamballe.

Gaëtan BOISHARDY (agriculteur) demande si les gares seront agrandies pour faire face à l'accroissement du nombre de voyageurs transportés.

Arnaud GODARD répond que RFF réfléchit actuellement à cette possibilité. Dans le cadre de la création des pôles d'échanges multimodaux en 2017, l'accessibilité des gares fait d'ores et déjà l'objet de travaux. La longueur des quais n'est en revanche pas une problématique à l'heure actuelle. Dans les cas où cet allongement devait néanmoins avoir lieu, RFF prendrait en charge ces opérations des 2017 dans le cadre de l'arrivée de la LGV Bretagne-Pays de la Loire.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Jean-Luc BARBO, vice-président de Lamballe Communauté, demande si RFF peut quantifier les tonnages de fret sur rail.

Julien GUENNOC, chargé de mission risques réseau à RFF, indique que les études de trafic menées par RFF portent davantage sur l'évolution de la demande voyageurs à l'horizon de 2030. Cependant, l'apport du projet LNOBPL pour le fret ferroviaire consiste à libérer des capacités sur le réseau existant et à faciliter ainsi le transport de marchandises pour les entreprises.

Pierre FAUCHE (Trémeur) se demande si la prévision de 3 heures entre Paris et Brest repose sur un trajet direct. Il souhaite également obtenir des précisions sur la méthodologie suivie par RFF pour estimer les coûts du projet.

Cédric LEVREL indique que RFF prend pour référence le linéaire de lignes nouvelles ou d'aménagements au plus proche de l'existant. RFF dispose de retours d'expériences qui permettent de quantifier un ratio selon les difficultés d'insertion topographique et hydrographique. Ces ratios se chiffrent entre 17 et 20 M€ au kilomètre sur les lignes nouvelles.

Arnaud GODARD ajoute que la durée de 3 heures entre Brest et Paris concerne un train sans arrêt. Il précise, à la demande d'Olivier GUERIN, que l'impact d'un arrêt se chiffre à environ 5 minutes (3 minutes d'arrêt en gare ; 2 minutes pour les phénomènes d'accélération-décélération).

Gilles BOULIN (Lamballe) demande si, au regard des coûts engagés et de la situation financière des collectivités, ce projet est indispensable pour obtenir *in fine* un gain de 10 minutes. Il s'interroge également sur les nuisances éventuelles apportées par le projet. Il se demande, en dernier lieu, si l'importance du projet ne rendrait pas nécessaire un référendum citoyen consécutif à cette série de débats publics.

Olivier GUERIN précise que l'objet du débat public est d'informer sur un projet important et de recueillir les avis. Le public ne prend pas la décision en vertu de ces avis, mais ceux-ci sont pris en compte par le maître d'ouvrage et les décideurs. Cette procédure, bien qu'elle ne soit pas la seule concevable, est prévue par la loi et permet à chaque citoyen de s'exprimer, que ce soit dans le cadre du débat de ce soir ou *via* le site Internet de la CNDP.

Arnaud GODARD précise que le projet LNOBPL ne se limite pas à des gains de temps, mais poursuit cinq objectifs rappelés en introduction. Un train par jour et par sens représente près d'une dizaine de trains supplémentaires possibles chaque jour, en particulier sur une liaison telle que Lamballe. Il s'agit aussi d'améliorer les connexions inter-villes dans la mesure où les gains de temps et de capacités rayonnent sur l'ensemble des villes du territoire.

Virginie FIORIO répond que des projets de cette envergure ont par définition des impacts sur les milieux et l'environnement. Il peut s'y ajouter des impacts en termes humains, notamment sur le foncier et l'agriculture. Pour chaque projet, RFF met en place une analyse spécifique des milieux impactés.

Vincent MARQUION (Lamballe) demande comment est financé ce projet chiffré entre 3 et 5 Md€.

Arnaud GODARD souligne, en premier lieu, que le projet doit s'auto-financer dans toute la mesure du possible par l'intermédiaire des péages que RFF collecte. Pour la partie restante, les collectivités et l'État interviennent en complément. Arnaud GODARD ajoute sur ce point sensible que chaque projet est particulier en matière de financement. Pour la LGV Bretagne-Pays de la Loire, par exemple, le financement se répartit entre 1/3 d'autofinancement, 1/3 à la charge de l'État et 1/3 à la charge des collectivités.

Yves MEGRET (élu de Lamballe) rappelle que la libéralisation du fret s'étendra dans l'avenir aux voyageurs. La multiplication des opérateurs permettra de fluidifier le trafic et entraînera une baisse des coûts pour les usagers.

Intervention de Virginie FIORIO, mission LNOBPL

Virginie FIORIO présente les enjeux agricoles liés au projet LNOBPL. Elle rappelle que RFF a adopté une démarche environnementale depuis 2 ans. Ce diagnostic environnement a permis de recenser les enjeux autour du milieu humain, du milieu physique et du milieu naturel à différents niveaux et sur une aire d'étude de 15 400 km². Grâce à ce diagnostic, RFF a pu dresser un premier état des lieux, analyser les enjeux et initier une démarche d'éco-conception selon le principe « Éviter-Réduire-Compenser. S'agissant des enjeux agricoles, RFF a recensé dès l'amont les grandes régions

agricoles situées dans l'aire d'étude. Cependant, l'impact spécifique sur les exploitations agricoles n'a pas été analysé en raison de l'étendue des options de passage. De plus, les enjeux agricoles pris en compte à ce stade ne permettent pas de différencier les scénarios. Virginie FIORIO rappelle également que les impacts potentiels d'un grand projet d'infrastructure sur l'agriculture sont de plusieurs ordres : emprise sur les espaces agricoles ou forestiers ; difficultés d'exploitation ; obstacles aux déplacements. En phase travaux, les effets concernent notamment la perturbation des sols, les circulations et les nuisances. Les expériences récentes montrent que les emprises foncières s'étendent sur environ 12 ha/km. Pour éviter les impacts sur l'agriculture, RFF met en œuvre un ensemble de mesures légales et conventionnelles : la préservation des secteurs sensibles recensés et l'optimisation technique du projet ; la réorganisation des exploitations ou les échanges de terres ; l'indemnisation en cas de perte de foncier ou d'occupations temporaires.

Intervention d'Alain BIGNON, président de l'Association Départementale des Expropriés d'Ille-et-Vilaine (ADE) et de Damien BLANCHARD, responsable foncier, Jeunes Agriculteurs des Côtes-d'Armor

Alain BIGNON et Damien BLANCHARD, agriculteurs, présentent leur témoignage sur les impacts de l'ouvrage Bretagne-Pays de la Loire sur leurs exploitations. Alain BIGNON rappelle au préalable que le projet Rennes-Le Mans représente environ 2 500 ha d'emprise, dont 800 ha sur l'Ille-et-Vilaine. Dans le cadre de ce projet, les espaces agricoles ont été fortement impactés. En Ille-et-Vilaine, la profession ne s'est pas opposée au projet, mais s'est positionnée comme acteur, négociateur et force de proposition auprès des maîtres d'ouvrage pour participer à l'élaboration du projet. Pour un agriculteur, la consommation de foncier signifie d'abord la perte de cet outil de travail qu'est la terre avec, en fin de chaîne, des préjudices économiques élevés. Les conséquences sur l'emploi sont elles aussi négatives. En moyenne, la superficie de 100 exploitations a disparu en Bretagne en 10 ans, soit 63 000 ha. Face à ce constat, la profession s'est constituée en 2004 en une association, l'ADE. Ses objectifs se déclinent en 4 axes : faire reconnaître les impacts des ouvrages sur l'agriculture et défendre les intérêts agricoles et ruraux ; représenter les agriculteurs dans les instances décisionnelles ; assurer l'équité de traitement entre agriculteurs ; informer les agriculteurs. Pour mener ces actions, l'anticipation vise à constituer des réserves foncières. L'aide des collectivités a été à ce niveau essentiel. L'ADE a également pu négocier avec RFF une meilleure information sur les procédures et une indemnisation en faveur des agriculteurs impactés. Alain BIGNON dresse ensuite le constat des conséquences de la consommation foncière : surcompensation environnementale ; délaissées importantes ; détérioration de parcelles en occupation temporaire. Les agriculteurs ont aussi été confrontés à un manque d'informations sur les impacts et les solutions envisageables. Pour y faire, face, l'ADE a mis en place un observatoire agricole. Comme le rappelle Damien BLANCHARD, l'accès au foncier est le premier frein à l'installation alors que l'agriculture a besoin de nouveaux venus. Alain BIGNON et Damien BLANCHARD proposent pour conclure une série de pistes de réflexion : associer la profession au projet ; limiter le gaspillage ; respecter l'ordre des procédures ; tenir compte des contraintes agricoles ; permettre la réorganisation de l'agriculture ; mettre en place une charte pour les maîtres d'ouvrage ; prendre des mesures compensatoires ; minimiser l'impact en surface ; épargner les « bonnes » terres.

Avis

Yves PUCHER (association Sauvegarde du Penthièvre) demande si RFF a déterminé le bénéfice que la population de Lamballe et de ses environs pourra escompter de la déviation de la gare de Lamballe. Il s'interroge également sur les incidences en termes de réchauffement climatique de ces déplacements supplémentaires.

Marie CHIMOL, chargé des études trafic et socioéconomiques à RFF, indique que les études de trafic montrent que les Côtes-d'Armor bénéficieront de gains de trafic grâce à la liaison nouvelle Bretagne-Pays de la Loire, notamment *via* le report modal : en cas de réalisation du projet LNOBPL, les usagers pourront se déplacer en train plutôt qu'en voiture.

Virginie FIORIO ajoute que les études ne sont pas suffisamment avancées à ce stade pour établir un bilan carbone. Cependant, RFF a effectué une évaluation carbone à partir de projets semblables avec l'appui de l'ADEME. Les critères pris en compte pour ces évaluations sont la réalisation de l'infrastructure, son exploitation et sa maintenance, le renouvellement du matériel roulant et le trafic ferroviaire. La construction des infrastructures constitue le poste carbone le plus émissif. Les trois scénarios ne permettent pas non plus les mêmes économies d'émissions de carbone. Le bilan carbone du scénario bleu est très positif puisque l'équilibre entre production et économie y est réalisé au terme de 35

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

ans.

Arnaud GODARD précise que les lignes continueront de converger vers Lamballe dans les scénarios mauve et bleu. L'enjeu du contournement n'est soulevé que dans le scénario vert.

Catherine BAUDET (Chambre d'agriculture des Côtes-d'Armor) souhaite connaître les consommations foncières selon chaque scénario.

Patrick LASALLE, responsable de l'action foncière à RFF, indique qu'il est difficile de répondre à ce type de questions tant que RFF ne disposera pas précisément d'un début de tracé. Dans certains secteurs, RFF prévoit d'aménager le réseau existant, par exemple, par de nouvelles plateformes ou des « *shunt* ». Il est dès lors délicat d'évaluer les surfaces consommées, car l'élément le plus important concerne dans ce cas de figure les surfaces de parcelles délaissées. Patrick LASALLE concède toutefois que les consommations d'espaces risquent d'être plus importantes que prévu en raison de la nécessité d'aménager le réseau.

Catherine BAUDET se demande si l'utilisation des ratios habituels, notamment la consommation de 12 ha/km, permet au moins de disposer d'indications en termes d'incidences foncières sur l'agriculture.

Patrick LASALLE précise que ce travail sera mené progressivement avec les habitants du territoire. Les surfaces consommées différeront également selon que les trains mis en service circuleront à 200 ou à 250 km/h.

Cédric LEVREL ajoute que le calcul effectué par RFF a abouti aux chiffres suivants : 2 000 à 2 500 ha (scénario bleu) ; 3 000 à 3 500 ha (scénario vert) ; 2 300 ha (scénario mauve).

Théo MARTEIL, président de l'Association Ferroviaire Bretagne Nord, souhaite que soient comparés les moyens financiers mis en place pour les liaisons Rennes-Brest, Rennes-Quimper et Rennes-Nantes et pour le réseau TER secondaire.

Arnaud GODARD indique que l'investissement sur le réseau en Bretagne et Pays de la Loire s'élève à 400 M€ annuels, tandis que le projet LNOBPL se situe entre 3 et 6 Md€.

Jean-Luc BARBO s'étonne que les témoignages présentés aient insisté sur l'excès de compensation environnementale alors que ces mesures sont prévues par la législation.

Stéphane DE SALLIER DUPIN (conseiller régional, Conseil régional de Bretagne) concède que la pertinence de ces investissements peut susciter des questions dans le contexte financier actuel. Cependant, le projet LNOBPL doit aussi être évalué dans la perspective des générations futures qui, du fait de la concurrence entre territoires, auront à supporter les conséquences économiques liées à la non-réalisation d'un tel projet. Par ailleurs, le scénario vert ne répond pas aux objectifs du projet LNOBPL alors que le scénario bleu offre des possibilités de cadencement TER plus importantes avec Rennes et libère des capacités de fret.

Alain BIGNON indique que des arrêtés départementaux fixent des seuils de compensation environnementale, notamment en matière de reboisement. L'ADE revendique également la fongibilité au titre de compensation environnementale. Pour Alain BIGNON, la surcompensation environnementale occulte les compensations en faveur des agriculteurs et entraîne la disparition de nombreuses exploitations.

Danielle EVEN (Chambre d'agriculture des Côtes-d'Armor) demande si RFF a défini un calendrier sur la période 2017-2030 pour permettre à la profession agricole d'avoir une visibilité suffisante et de maintenir un maximum d'exploitations.

Laurent DESVIGNES, directeur adjoint LNOBPL, reconnaît que l'anticipation est effectivement, pour le maître d'ouvrage, le maître mot. Dans le cadre du calendrier de lancement de la LGV, l'étape de constitution de réserves foncières s'est étendue entre 2005 et 2012. Par l'intermédiaire des SAFER, RFF et ses partenaires ont constitué 3 700 ha de réserves foncières à l'amiable et aucune expropriation n'a été mise en œuvre.

Arnaud GODARD ajoute que l'opportunité du projet reste à confirmer, auquel cas la DUP sera programmée dans les 5 à 10 années à venir. Cette anticipation pourra se mettre en place dans cette phase en fonction des conclusions des études.

Sandra MERY (ADE) demande pour quelles raisons le diagnostic environnement n'a pas été appliqué à l'agriculture.

Virginie FIORIO rappelle que chaque scénario envisage des consommations de surface différentes. De plus, RFF n'a pas réalisé à ce stade d'étude faune-flore ou d'inventaire des espèces protégées en raison de l'étendue de l'aire d'étude concernée. L'analyse des enjeux sur les exploitations agricoles serait peu pertinente pour ces mêmes raisons.

Pierre FAUCHE demande comment ont été fixés les quatre niveaux de discrimination des enjeux environnementaux. Il fait également observer que la biodiversité ordinaire tendra de moins en moins à l'être à l'horizon de 30 ans.

Virginie FIORIO répond que les enjeux ont été hiérarchisés en concertation avec les services de l'État. Les captages d'eau potable, le réseau Natura 2000 et les sites classés du patrimoine humain, par exemple, ont été considérés comme des enjeux de niveau majeur. Les enjeux de niveau moyen ont concerné les zones inondables, sauf spécificités locales. Enfin, l'agriculture n'a pas fait l'objet d'un classement par niveau en raison des difficultés à cartographier précisément les enjeux.

Arnaud GODARD ajoute que, à mesure de l'état d'avancement du projet, les fuseaux et les tracés seront affinés de telle sorte que les recensements pourront être précisés, y compris quant aux enjeux agricoles.

Raymond PECHEU (retraité) [enr 2:34:03] demande quels sont les trafics actuels et les prévisions à l'horizon de 2030.

Marie CHIMOL précise que RFF compare à l'horizon de 2030 les résultats de trafic dans les trois scénarios avec les résultats obtenus en l'absence de projet LNOBPL. À l'heure actuelle, 10 millions de voyageurs utilisent le TGV en Bretagne, 10 autres millions utilisent le TER. Pour le projet LNOBPL, RFF s'est focalisé sur les trafics en lien direct avec le projet, soit environ 13 millions de voyageurs par an. En 2030, sur la base des hypothèses de croissance de population et d'évolution du PIB fournies par les services de l'État, 15,6 millions de voyageurs seraient concernés en l'absence de projet LNOBPL sur les différents axes inter-villes, tandis que le projet permettrait des gains de trafic de l'ordre de 1,9 à 2,3 millions de voyageurs par an. Les études de trafic apportent les données suivantes : la connexion de Lamballe à Paris est réalisée pour 52 % en train ; la connexion via le TER se chiffre à 13 % vers Rennes et 3 % vers les autres destinations. En 2030, ces chiffres, en l'absence de projet, évolueraient vers une part modale du fer à 64 % pour Paris, 15 % pour Rennes et 4 % pour Nantes. Grâce aux liaisons nouvelles, la part modale du train s'élèverait respectivement de 8 % et de 10 % dans le scénario mauve et dans les scénarios bleu et vert, avec un ratio de 66 % pour la liaison vers Paris.

Loïc CAURET, maire de Lamballe et président de Lamballe Communauté, retenu par la tenue d'un conseil communautaire, se félicite que la ligne nouvelle soit reliée jusqu'à Rennes. Le projet doit être évalué sur un horizon de 20 ans, et non en fonction des seuls avis ou des intérêts actuels des habitants. Loïc CAURET constate en second lieu que le scénario vert est très largement éloigné des deux autres variantes : il est à la fois plus coûteux, plus émissif de CO₂ et plus consommateur de foncier. Le maire de Lamballe souligne aussi que la profession agricole adopte, vis-à-vis des enjeux du projet LNOBPL, une position à la fois déterminée et raisonnée. Loïc CAURET se demande toutefois quels acteurs prendront la décision finale quant à l'opportunité du projet. Il propose également que la communauté de communes de Lamballe formule une proposition écrite pour participer à ce débat et diffuse cette contribution aux collectivités.

Arnaud GODARD souligne que, à l'issue du délai de cinq mois dans lequel la CNDP et le maître d'ouvrage rendent leurs conclusions, la décision prise par RFF incombera à son conseil d'administration, c'est-à-dire à l'État. Arnaud GODARD rappelle également que RFF dispose d'une expérience importante en matière de débat public. Ces expériences montrent qu'un projet diffère fréquemment, à l'issue du débat public, de sa version initiale.

Yves CLEMENT (Lamballe) demande aux responsables de la mission LNOBPL quels enseignements ils retirent du débat.

Arnaud GODARD indique avoir entendu la préoccupation des Lamballais en faveur de la gare de Lamballe. Concernant la problématique des dessertes, RFF dispose de compétence dont le périmètre est bien défini. Les autorités organisatrices de transport et les entreprises ferroviaires qui interviendront en 2030 auront aussi un rôle à jouer pour ces projets de desserte. RFF, insiste Arnaud GODARD, réaffirme dans ce débat sa volonté de maintenir au maximum les dessertes. En second lieu, RFF a pris en compte les préoccupations de la profession agricole sur le plan foncier et réaffirme que les réponses à ces enjeux s'affineront au fur et à mesure que le projet évoluera.

Désiré HERCOUET (retraité SNCF) rappelle que la ligne Rennes-Lamballe a été rénovée récemment, bien que certaines coupes restent à aménager.

Cédric LEVREL indique que la ligne a été rénovée de telle façon que, lors de la mise en service de la LGV en 2017, le réseau breton sur les axes structurants Rennes-Brest et Rennes-Quimper ne fasse pas l'objet d'opérations qui viendraient neutraliser les avantages apportés par la LGV.

(Clôture de la réunion à 22 h 00)