



Contribution à la concertation complémentaire au débat public sur le projet LNO-BPL (Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire)

La présente contribution de l'ADE 35 (Association agricole départementale des expropriés d'Ille-et-Vilaine) s'inscrit dans la démarche enclenchée par SNCF Réseau en 2015 concernant la concertation complémentaire sur le projet LNOBPL (liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire). L'ADE 35 est une association qui a pour objet de défendre les intérêts agricoles et ruraux menacés par la réalisation des ouvrages linéaires et de tous grands ouvrages publics de l'Ille-et-Vilaine. Ainsi, l'ADE 35 tient également à s'exprimer sur ce nouveau projet.

Le projet LNOBPL va impacté directement le monde agricole. En effet, le territoire concerné est caractérisé par une forte densité agricole. L'agriculture occupe une place importante en matière d'utilisation d'espace. Les systèmes de production sont principalement orientés vers l'élevage, avec une dominance des bovins (lait et viande). De nombreux sièges d'exploitations agricoles sont implantés dans la zone concernant le projet. L'agriculture est donc un enjeu important des territoires dont il faudra tenir compte dans les divers aménagements. 3 à 4 000 ha de foncier serait consommé d'après les données de RFF pour le projet LNOBPL.

L'ADE 35 partage les enjeux du projet, à savoir, répondre aux besoins de mobilité engendrés par l'augmentation de la population sur le territoire, l'attractivité économique, la cohésion territoriale. Mais l'agriculture ne doit pas être la variable d'ajustement, elle doit être considérée à sa juste valeur. Nous souhaitons que ce projet tient en compte la préservation économique des exploitations agricoles, la réduction de la consommation de foncier, la compensation des impacts tels que prévoit la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et de la forêt promulguée le 13 octobre 2014.

Quels vous semble être les besoins prioritaires pour le territoire en 2030 et au-delà ?

En termes de transport ferroviaire il ne faut pas oublier le transport des marchandises agricoles via le fret ferroviaire. En effet, la Bretagne ayant un fort potentiel de denrées agricoles et agroalimentaires, la consommation ne se limite pas aux frontières de région. Les produits exportés de denrées brutes ou transformées concernent 60% des produits exportés vers l'Europe. La Bretagne ne doit pas se couper du reste du monde mais au contraire, l'un des enjeux du territoire serait de rapprocher les centres de productions et de transformations des centres de consommation. Le développement du fret ferroviaire répondrait à cet enjeu économique.

Au-delà des aspects économiques, son développement répond également à des enjeux écologiques, une locomotive électrique rejette trente fois moins de gaz à effet de serre qu'un camion. Ainsi, au vu des différents enjeux, l'ADE tient à rappeler que la thématique du fret ferroviaire a été très peu développée dans le projet LNOBPL, le monde agricole souhaite une prise en compte au même niveau que le transport des voyageurs.

Quelle accessibilité pour les différents territoires ?

L'ADE 35 tient à souligner que le gain de temps de voyage prévu dans le projet LNOBPL ne doit pas être au détriment d'exploitations agricoles. La pression foncière est déjà bien présente dans le département. Le foncier est une ressource rare, car non renouvelable. Les terres qui quittent l'agriculture n'y reviendront pas. Ce qui est artificialisé est définitivement perdu pour la production. Or ce foncier, ces terres, sont la base même de l'agriculture. Ainsi, pour cet enjeu, l'ADE regrette que la consommation du foncier pour le projet LNOBPL ne soit pas suffisamment prise en compte. Nous demandons des éléments d'analyse complémentaire sur le sujet afin de faciliter la prise de décisions.

Fort de notre expérience sur le projet LGV Rennes-Le Mans pour laquelle, nous étions présents sur l'ensemble du projet afin de représenter le monde agricole, nous tenons à émettre un point de vigilance concernant la compensation de réserves foncières. En effet, celle-ci devra être constituée le plus tôt possible auprès de la SAFER afin de limiter les perturbations de développement des exploitations agricoles. La loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014, prévoit maintenant des compensations collectives. Ce nouvel outil de préservation des terres agricoles permet dans le cas de conséquences négatives importantes sur l'économie agricole d'un territoire, de mettre en place une étude préalable pour identifier les mesures envisagées pour réduire la consommation foncière. Cela passe notamment par des mesures de compensations collectives pour consolider l'économie agricole. L'ADE 35 souhaite ainsi sa mise en application pour ce nouveau projet.

Concernant les questions sur le niveau de services nécessaire pour le projet (nombre de trains, dessertes prioritaires, temps de parcours...), l'ADE 35 estime ne pas être légitime pour répondre.

En conclusion,

- L'ADE 35, de part son expertise démontré et reconnu lors de la LGV le Mans-Rennes, souhaite être associé dès le début du projet comme partenaire dans la réflexion et dans les différentes étapes de l'avancement du projet.
- L'ADE 35 souhaite qu'une constitution de réserves foncières soit mise en place rapidement et que la compensation collective telle que la loi d'avenir pour l'agriculture le prévoit soit également organisée.
- L'ADE conditionne son appropriation au projet LNOBPL à condition de préserver la viabilité économique des exploitations et de réduire au maximum la consommation des ressources foncières.
- L'ADE 35 appuie l'idée de développer le fret ferroviaire en Bretagne, le transport ferroviaire dispose d'atouts écologiques et économiques importants, nous demandons la mise en place d'une étude approfondie sur le sujet.