



Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire

Grand projet ferroviaire

Contribution au dialogue territorial 2021- 2022

Le 25 février 2022

Les Chambres d'agriculture, les FDSEA et Jeunes Agriculteurs de Bretagne continuent de s'associer pour porter d'une voix la position de la profession agricole relative aux Liaisons Nouvelles Ouest-Bretagne – Pays de Loire et défendre l'intérêt général de l'agriculture.

Le croisement des perspectives d'évolution démographique et des enjeux environnementaux et climatiques nous amène tous à projeter nos activités et leurs nécessaires évolutions à des horizons qui paraissent à la fois lointains mais aussi proches au regard des mutations à opérer.

Ainsi l'agriculture bretonne, véritable force économique territoriale, s'est résolument engagée dans des transitions économiques, sociétales et climatiques pour continuer à garder cette place et créer plus de valeur dans les territoires.

Le réseau ferré régional a contribué et continue à concourir au développement social et économique de la Bretagne.

Toutefois, son évolution projetée peut conduire jusqu'à la consommation de 4000 ha et à la partition de vastes espaces agricoles aux fonctionnalités bien établies.

C'est bien en croisant l'ensemble de ces paramètres que nous tenons à partager la contribution suivante.

L'agriculture en Bretagne :

En Bretagne, 62 % du territoire régional est consacré à l'agriculture. Notre secteur génère 4 % des emplois bretons (2,3 % en France). En Bretagne, les 68 000 actifs (38 000 actifs familiaux chefs d'exploitation et 30 000 actifs salariés) sur 26 500 exploitations agricoles, cohabitent sur les territoires ruraux ou périurbains avec 3 329 000 habitants. 52 % des chefs d'exploitation vont être concernés par une cessation d'activité dans les 10 ans.

Les productions agricoles bretonnes génèrent un chiffre d'affaires de 9 milliards d'euros, dont 67 % proviennent des productions animales.

Le secteur agroalimentaire réalise 20,2 milliards d'euros de chiffre d'affaires, soit 12 % du chiffre d'affaires des IAA françaises. 5,2 % des salariés bretons travaillent dans l'agroalimentaire, ils représentent 42 % des emplois industriels de la région. Les ventes de produits agricoles et agroalimentaires bretons exportés représentent un chiffre d'affaires de 4,6 milliards d'euros. Notre secteur irrigue ainsi l'économie de tous les territoires bretons.



Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire Grand projet ferroviaire Contribution au dialogue territorial 2021- 2022

Vers le Zéro Artificialisation Net : oui. Mais n’y aurait-il pas toujours une bonne raison de consommer du foncier agricole ?

Le projet est essentiellement présenté en termes positifs : plus de trains, des trajets plus rapides, avec une empreinte carbone moins importante.

Qui s’opposerait à cela ?

Mais il faut aussi mettre dans la balance les impacts qu’auront les lignes nouvelles sur les territoires traversés.

La réalisation de la LGV Paris Rennes a conduit à la consommation moyenne de 17 ha de foncier par kilomètre de voie nouvelle. L’impact sur l’économie agricole locale n’est toujours pas résorbé et les agriculteurs paient encore à ce jour le stress foncier généré par l’opération.

C’est malheureusement au moins un tel ratio qui sera mobilisé pour les voies nouvelles que cela soit sur la portion Redon-Rennes ou les portions Rennes-Montauban de Bretagne/Lamballe et Morlaix –Landerneau de l’axe Rennes-Brest.

Comme lors du débat public 2014- 2015, nous constatons que l’impact sur l’agriculture n’est aucunement abordé dans la présentation du projet. N’a également pas été pris en compte la contribution des terres agricoles à la captation du carbone.

Or c’est bien au regard d’un véritable bilan coûts-avantages que les décisions doivent être prises.

Quelques chiffres sur le foncier agricole et sa diminution en Bretagne :

La surface agricole utile (SAU) des exploitations agricoles bretonnes est de 1 625 990 hectares en 2019 (6 % de la SAU nationale) sur une surface régionale totale de 2 750 667 hectares.

8 % de la SAU bretonne est en système biologique (7e rang parmi les nouvelles régions). Si 62 % du territoire régional est consacré à l’agriculture, on observe une consommation foncière préoccupante au détriment du foncier destiné à la production agricole. Celle-ci a en effet diminué de 32 000 hectares depuis 2006, alors que les surfaces artificialisées ont augmenté de plus de 38 000 hectares sur la même période.

Les surfaces artificialisées représentent 13 % de la superficie régionale, contre 9,4 % en France métropolitaine, du fait d’une densité de l’habitat pavillonnaire.

Pourtant dans l’intervalle, la loi Climat et résilience est venue fixer un objectif de zéro artificialisation nette à l’horizon 2050 tandis que le SRADDET Bretagne se veut encore plus volontariste avec l’atteinte de ce même objectif à l’horizon 2040 .

Nous voulons croire que la gestion économe du foncier n’est pas un vœu pieux mais qu’elle est bien un enjeu partagé par tous. Elle doit donc prévaloir dans tous les actes d’aménagement du territoire.

C’est donc principalement au constat des atteintes au foncier et à l’économie agricole générées par le projet LNOBPL que nous émettons la présente contribution.

Notre contribution

1. Une contribution qui différencie les enjeux des axes bénéficiaires de la LNOBPL

- **Un axe Rennes – Brest qui doit contribuer au développement du fret**

La profession agricole renouvelle son attachement au désenclavement de la pointe finistérienne tel qu’elle l’avait exprimé pendant le débat public 2014/2015. Moderniser l’axe Rennes-Brest est la suite logique des travaux LVG Paris –Rennes qui se sont achevés par la circulation des premiers TGV en 2017.

Mais pour atteindre pleinement son objectif de désenclavement de la pointe bretonne, le projet de modernisation de l’axe Rennes-Brest doit également bénéficier au transport des marchandises, dont les marchandises agricoles.

Les bénéfices en seront multiples : outre le désenclavement de la pointe bretonne, le développement du fret et du ferroutage contribueront au désengorgement du réseau routier et à la réduction de l’empreinte carbone des marchandises.



Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire Grand projet ferroviaire Contribution au dialogue territorial 2021- 2022

L'agriculture est une des forces vives de l'économie bretonne.

Il convient de tirer parti des enseignements de la LGV Rennes-Paris qui en bénéficiant exclusivement au transport des voyageurs, a contribué au développement économique de tous les secteurs d'activité SAUF à l'agriculture.

Ainsi, d'un statut de contributrice quasi exclusive au projet LNOBPL (dans la mesure où le projet va notablement consommer du foncier agricole), l'agriculture doit accéder au statut de bénéficiaire.

En intégrant le fret, l'axe Brest-Rennes-Paris sera également un véritable atout pour la circulation des denrées agricoles, en leur permettant d'accéder à plus de marchés et plus aisément au label Bas-Carbone.

Le fret ferroviaire : une solution de circulation des marchandises qui va évoluer.

D'autres éléments plaident en la faveur d'un projet dédié également au fret ferroviaire et au ferroutage.

Il est vrai qu'à ce jour le fret ferroviaire est peu développé. Mais les modèles devraient rapidement évoluer.

L'article 131 de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets donne comme objectif national de tendre vers le doublement de la part modale du fret ferroviaire[...] d'ici 2030, en mobilisant l'ensemble des acteurs publics et privés concernés.

La proposition retenue par la Commission européenne d'intégrer le port de Brest-Roscoff au réseau central du réseau transeuropéen de transport est une véritable opportunité de désenclavement et de développement pour la Bretagne. Ce levier ne peut produire ses effets que s'il s'articule avec d'autres moyens comme celui du fret ferroviaire et du ferroutage.

La LNOBPL doit se projeter sur du moyen et du long terme. Il est donc indispensable qu'elle ne vise pas qu'à répondre à l'enjeu du transport des voyageurs mais aussi de celui des marchandises.

Par conséquent, la profession réitère avec insistance sa demande de voir le projet accompagné d'un véritable volet relatif au développement du fret et du ferroutage, qui contribuera à une meilleure circulation des produits dont les produits agricoles.

■ **Un axe Rennes – Nantes qui doit se concentrer sur l'amélioration de la voie existante**

Le projet met en évidence la création d'une ligne nouvelle entre Rennes et Redon.

Cette solution contribue à rapprocher en temps Nantes et Rennes au vu de l'engorgement de la RN 137.

Le remède nous semble porter en lui le renforcement des maux.

Les déplacements des voyageurs doivent être appréhendés dans leur globalité, c'est-à-dire de de porte à porte. Notre armature territoriale rend la voiture indispensable. Par conséquent, la facilitation du trajet en train Rennes-Nantes va accroître les déplacements automobiles, ce qui conduira rapidement à la paralysie du trafic de la rocade.

Un train peut en cacher un autre ?

Le projet n'engage pas que SNCF Réseau mais également les collectivités des territoires bénéficiaires. Certaines d'entre elles s'expriment déjà en faveur de projets d'accompagnements de la LNOBPL comme par exemple celui de la création d'une seconde gare dans la capitale régionale.

Or ces projets annexes seront par effet domino également consommateurs de foncier.

Par conséquent et dans un souci de transparence **il nous paraît indispensable que la métropole rennaise et le Département d'Ille et Vilaine garantissent que ni une seconde gare, ni à terme une seconde rocade ne seront des solutions envisagées.**



Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire Grand projet ferroviaire Contribution au dialogue territorial 2021- 2022

Un territoire à l'agriculture fragilisée.

La métropole rennaise est déjà victime de son succès. Sa grande attractivité conduit les collectivités locales à devoir sans cesse mettre plus de logements, de zones d'activités et d'infrastructures sur le marché. Par ricochet, tout le territoire breillien développe son attractivité et s'y adapte en construisant sans discontinuer. Subissant cette attractivité, l'agriculture se fragilise de plus en plus au rythme de l'émiettement des territoires.

De plus la création d'une nouvelle ligne entre Redon et Rennes va traverser des territoires ruraux à forte densité agricole et spécialisés en élevage. Ces territoires voient leur fonctionnement déjà conditionnés par des obstacles naturels (La Vilaine) ou artificiels (actuelle voie de chemin de fer, 2x2 voies Rennes Redon, 2x2 voies Rennes Nantes). L'économie agricole va subir pendant encore de nombreuses années la perturbation liée à la mise à 2x2 voies de la D 177.

Un nouvel ouvrage Nord-Sud va conduire à compartimenter encore plus ces territoires agricoles et leur fonctionnalités.

De fait il nous paraît indispensable de prioriser la solution de la modernisation de l'actuelle ligne à toute création de nouvelle voie.

2. LNOBPL : un grand projet ferroviaire qui doit prioritairement Eviter et Réduire l'atteinte aux espaces agricoles ...

Les projets de voies nouvelles (Redon-Rennes, Rennes-Montauban ou Rennes-Lamballe, Morlaix-Landerneau) amènent à penser que 3500 à 4000 ha pourraient être consommés pour leur réalisation.

A l'heure de la trajectoire du ZAN, la consommation d'une telle superficie de terres choque encore plus.

Quelque soit l'axe concerné, Brest/Rennes ou Redon/Rennes, la profession agricole interpelle l'ensemble des décideurs sur la nécessité de :

- préserver la viabilité économique des exploitations en amont en évitant les sièges et sites de production et reconstruire les outils à la hauteur des impacts subis,

- réduire la consommation de foncier grâce aux choix retenus et en innovant en matière de compensation écologiques, qui seront à mutualiser sur l'ensemble des territoires bénéficiaires de la LNOBPL (et non concentrés sur les seuls territoires contributeurs, au risque de voir ceux-ci doublement lésés),

- prévoir les mesures de diminution des enveloppes constructibles prévues par les collectivités ainsi que les mesures renaturation des sols au bénéfice de l'agriculture permettant de s'approcher d'un bilan « zéro artificialisation nette » de la LNOBPL.

3. ... et compenser prioritairement l'agriculture à l'environnement

Agriculture et environnement :

Modernisation de l'existant ou création de nouvelles voies : le projet LNOBPL sera confronté à la prise en compte de zones de protections environnementales ou de sujets écologiques notamment au sud de Rennes.

Ceux-ci bénéficient d'un degré de protection ou le cas échéant de ratios de compensation importants, faisant toujours passer leur prise en compte en priorité à l'évitement ou à la compensation agricole.

Dans un contexte de forte pression foncière et environnementale pesant déjà sur l'agriculture, la profession demande :

- à ce que **les enjeux et les réparations agricoles soient prioritaires sur les enjeux environnementaux;**
- une mise en œuvre de mesures compensatoires environnementales :
 - ✓ qui ne soit pas concentrée dans les seuls territoires perturbés (au risque d'une double peine pour l'agriculture) mais bien répartie sur l'ensemble des territoires bénéficiaires, y compris la Loire Atlantique,
 - ✓ qui limite toute consommation de foncier agricole en innovant, notamment par la voie de la contractualisation et de la fongibilité des mesures.



Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire Grand projet ferroviaire Contribution au dialogue territorial 2021- 2022

Mobiliser tous les moyens des réparations des atteintes à l'agriculture :

Les études préparatoires et la mise en œuvre du projet devront être dotées de tous les moyens techniques, administratifs et financiers destinés à compenser tous les champs des préjudices agricoles :

- Les compensations individuelles des entreprises agricoles (foncier, bâtiment, accompagnement administratif..) et leur préservation des perturbations dues aux modifications de l'écoulement des eaux pluviales comme constaté sur la ligne LGV,
- Les compensations collectives telles que les aménagements fonciers (qui devront porter au-delà des territoires perturbés) ou encore des retenues d'eau collinaires,
- La constitution de réserves foncières via la SAFER, sans perturber les marchés fonciers et les besoins de développement des exploitations en place,
- Et les compensations des effets négatifs au sens de l'article L 112-1-3 du Code rural.

Les Chambres d'agriculture de Bretagne et les syndicats agricoles majoritaires, FNSEA et JA renouvellent leur demande d'être les interlocuteurs uniques du maître d'ouvrage et souhaitent être associés au plus tôt à l'analyse des territoires contributeurs, aux choix opérés et aux modalités de prise en compte et de réparation de l'économie et des espaces agricoles.



Pour la Chambre régionale
d'agriculture de Bretagne

Le Président
André Sergent



Pour la FRESA
Bretagne

Le Président
Thierry COUE



Pour les Jeunes agriculteurs
de Bretagne

Le Président
Kevin THOMAZO



Les Chambres d'agriculture sont des établissements professionnels publics qui ont pour comme principales missions – confiées par le législateur – de :

- Contribuer à l'amélioration de la performance économique, sociale et environnementale des exploitations agricoles et de leurs filières;
- Accompagner dans les territoires, la démarche entrepreneuriale et responsable des agriculteurs ainsi que la création d'entreprises et le développement de l'emploi;
- D'assurer une fonction de représentation auprès des pouvoirs publics et des collectivités territoriales;
- De contribuer par les services qu'ils mettent en place, au développement durable des territoires ruraux et des entreprises agricoles, à la préservation et à la valorisation des ressources naturelles, à la réduction de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques et à la lutte contre le changement climatique.

Le projet stratégique 2019-2025 des Chambres d'agriculture de Bretagne est consultable [ici](#)



Les Fédérations des Syndicats d'Exploitants agricoles (départementales et régionale) assurent la représentation et la défense des intérêts des agricultrices et agriculteurs. C'est le syndicat majoritaire dans la profession agricole de la région. Avec son réseau de syndicats locaux, la FRSEA est présente dans chaque département, chaque canton, chaque commune.

La FRSEA est constituée de femmes et d'hommes qui partagent les valeurs de mutualisme, de solidarité, d'équité et d'esprit d'entreprise et qui se sentent concernés par l'avenir de l'agriculture. Ensembles, ils œuvrent pour :

- La défense collective et individuelle des intérêts des agriculteurs et de l'agriculture;
- Leur représentation auprès des pouvoirs publics, des institutions et des élus politiques;
- L'information et la formation.



Jeunes Agriculteurs est le seul syndicat agricole entièrement dédié à la cause des jeunes. Apolitique et indépendant, il est représenté sur l'ensemble du territoire par des agriculteurs âgés de moins de 38 ans.

Jeunes Agriculteurs défend une vision de l'agriculture familiale, où les agriculteurs prennent leurs décisions de façon indépendante et autonome et où se développent des exploitations viables, vivables et transmissibles. Jeunes Agriculteurs œuvre pour que demain, les agriculteurs soient nombreux, les territoires vivants et que notre alimentation ait du sens.

La vocation de Jeunes Agriculteurs est d'assurer le renouvellement des générations en agriculture en facilitant les conditions d'accès au métier et en assurant des perspectives de long terme pour les jeunes qui s'installent.