



## **CONTRIBUTION DE LA FDSEA35 AU DIALOGUE TERRITORIAL SUR LA LNOBPL**

---

La FDSEA d'Ille et Vilaine, syndicat majoritaire représentant les intérêts des agriculteurs, souhaite apporter sa position relative aux Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de Loire. Les 2 axes de ce projet Rennes Nantes et Rennes Lamballe, impacteront fortement l'agriculture du département puisqu'avec un ratio 17 ha minimum de terres agricoles au kilomètre consommées pour créer des voies nouvelles, ce sont près de 4 000 hectares de terres agricoles qui pourraient artificialiser si l'ensemble des voies nouvelles sont réalisées. Au moment où les pouvoirs publics se targuent de vouloir préserver les terres agricoles avec les objectifs du Zéro Artificialisation Nette, l'impact de tels projets nous apparaît démesuré.

Démesurés comme le sont ces projets, qui pour gagner 10 mn entre Rennes et Nantes ou 15 mn vers Brest, vont faire disparaître l'équivalent d'une centaine d'exploitations au moment où l'objectif du Conseil Régional de Bretagne est d'installer 1 000 nouveaux agriculteurs.

Démesuré un projet ferroviaire destiné quasi-exclusivement au transport de passagers alors que le fret, le ferroutage devraient être intégrés au projet, permettant l'export des produits issus de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

Démesurés comme le sont les efforts demandés une nouvelle fois aux agriculteurs d'Ille et Vilaine, département le plus soumis aux grands travaux d'infrastructures : LGV, 2x2 voies Rennes-Redon, Rennes-Angers, projets de déviations de Vitry, de Fougères. Ces travaux seront comme à chaque fois, source de stress et de mal être chez les agriculteurs, soumis à la pression des travaux, des aménagements parcellaires, aux changements de parcours aux déplacements des parcelles. Les conséquences se font encore sentir sur le secteur de la LGV Le Mans-Rennes.

Démesuré l'impact sur le foncier agricole, l'Ille et Vilaine étant aussi le département dont la population se développe le plus rapidement entraînant une demande de nouveaux logements, la création de zones d'activités, une inflation du prix de l'immobilier et du foncier sans pareil.

Démesurée la demande en énergie, que ces projets vont générer, la Bretagne n'étant déjà pas autonome en électricité. Lors de la création de la LGV, il a été nécessaire de construire une ligne de 400 000 volts de Flamanville à Vitry. Ces travaux ont aussi eu des impacts sur des terres agricoles et sur des troupeaux.



Démésuré aussi l'objectif d'augmenter la population d'un demi-million de nouveaux habitants à l'échelle régionale, alors que le département est confronté à des tensions sur l'eau potable. De plus, ces projets, du fait des surfaces artificialisées, auront un impact certains sur de futures inondations. Pas assez d'eau l'été, trop d'eau l'hiver, les terres agricoles faisant office d'éponges naturelles ayant disparu.

Démésuré le bilan carbone réel, la réduction des GES du fait du report sur le train des voyageurs du quotidien ne compensant pas la perte de capacité de capter le carbone des 4 000 ha de terres agricoles artificialisées.

Démésurées les compensations environnementales liées aux projets qui se feront elles aussi sur des terres agricoles productives ou bien l'impact sur les zones Natura 2000 du sud du département proche de la Vilaine par exemple.

Démésurées ces nouvelles liaisons entraînant un flux de voyageurs dont les trajets de porte à porte vont rapidement saturer la rocade et les axes pénétrants, relançant le spectre de seconde rocade extérieure à Rennes. On le voit ce ne sont pas seulement 3 000 hectares de terres agricoles qui vont être consommés en Ille et Vilaine mais à terme le double pour les aménagements et conséquences qui en découleront en cascade. De plus la gare de Rennes est déjà saturée comme le montre le projet 2 TMV (2 Trains sur la même voie). La construction d'une seconde gare à Rennes n'est donc plus une hypothèse.

Au vu de l'impact agricole, économique et social, nous demandons que

- La modernisation des voies existantes soit seule option retenue, à la fois pour des raisons financières et par rapport à l'impact sur l'agriculture.
- Cette modernisation s'accompagne d'un véritable plan stratégique de ferroutage et de fret
- Les travaux de modernisation doivent s'accompagner d'un plan de stockage des eaux pluviales et les compensations environnementales ne doivent pas être situées sur des terres agricoles productives
- Les exploitations impactées doivent bénéficier d'un véritable plan de soutien financier à la hauteur des enjeux, et ce, dès à présent. La mise en réserve de terres agricoles devant commencer au plus tôt pour avoir un impact minime sur les exploitations restantes.
- Un bilan carbone soit réalisé en comparant la situation actuelle et la situation après projet, et pas seulement sur l'impact du report passager, mais aussi sur l'impact captage de carbone de l'agriculture.
- Les différents partenaires s'engagent à ne pas construire une nouvelle gare sur des terres agricoles mais privilégient les friches industrielles.