

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION THÉMATIQUE « Environnement »
Redon, le 18 novembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00****En tribune****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, *président*
Paola OROZCO-SOUEL, *membre*
Dominique SIMON, *membre*

Maîtrise d'ouvrage

Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne et Pays de la Loire (RFF)*
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*
Virginie FIORIO, *responsable environnement (RFF)*
Cédric LEVREL, *chargé des études techniques (RFF)*
Michel SERGE, *directeur de projet LGV (RFF)*
Marie CHIMOL, *en charge des analyses socio-économiques (RFF)*

Intervenants

Xavier METAY, *coordinateur France Nature Environnement Pays de la Loire*
Bernard GUILLEMOT, *administrateur Bretagne vivante*

Présents dans la salle**Commission particulière du débat public :**

Michel MORIN, *membre*
Martine PATTOU, *membre*
Alain RADUREAU, *membre*
Marie-Françoise SEVRAIN, *membre*

(Début de la réunion à 19 h 05)

Olivier GUERIN, membre de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à Pascal DUCHÊNE, maire de Redon, pour un mot d'accueil.

Pascal DUCHÊNE, présente la ville et l'agglomération de Redon, carrefour ferroviaire historique, dont la zone d'affluence et de chalandise est amenée à s'étendre en 2017 avec la mise en service de la LGV. Il évoque les enjeux de la future gare de la ville en termes d'échange multimodal et de services, puis souligne la mobilisation des élus, des entreprises et des associations autour des projets ferroviaires présents et à venir. Pascal DUCHÊNE indique que des propositions seront prochainement diffusées pour le renforcement de la desserte de la ville de Redon et pour le maintien de sa position de carrefour ferroviaire.

Présentation du débat public

Paola OROZCO-SOUEL membre de la CPDP, présente les modalités du débat public, qui porte 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 Benoît FORMSTECHECER 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-Luc LE BARON (président du Comité de Défense et de Promotion de la Gare de Redon – CODEF) demande combien de trains journaliers cesseront de s'arrêter en gare de Redon si le scénario bleu est retenu, du fait de la ligne directe Nantes-Rennes.

Benoît FORMSTECHECER explique que les hypothèses prises par le maître d'ouvrage portent sur un doublement des fréquences Nantes-Rennes, sans desserte de Redon, mais aussi sur l'ajout de trains Nantes-Redon permettant de compenser l'absence de desserte des trains Nantes-Rennes.

Patrick HUËT remarque que la ligne Rennes-Le Mans de 2017 permettra de favoriser le développement de l'industrie. Il souligne toutefois le déséquilibre à venir entre Châteaubriant et le centre de la Bretagne et demande s'il est possible de privilégier un développement du fret, en partant sur le scénario vert et en supprimant la ligne de Saint-Brieuc.

Arnaud GODART indique que des projets de développement sont possibles, même si le plan d'action de 2017 est complet.

Jean-François LUQUET (conseiller municipal) demande des informations sur les travaux d'emprise au sol. Il souhaite ensuite savoir si le scénario des trains pendulaires a été envisagé.

Virginie FIORIO explique que l'emprise porte sur une moyenne sur 12 ha par km (moyenne élevée).

Benoît FORMSTECHECER explique que l'hypothèse des trains pendulaires a été étudiée mais exclue, dans la mesure où elle est apparue problématique en termes de fiabilité et de pérennité.

Philippe GUILLAUME (représentant des personnes handicapées) demande s'il y aura davantage de desserte de TER au départ de Redon, sur les deux axes Rennes et Nantes, avec une correspondance à l'aéroport, d'ici 2017. Il précise qu'en l'état actuel des choses, la desserte est surtout assurée par le TGV, plus onéreux.

Arnaud GODART déclare qu'à l'occasion des travaux de la LGV, RFF et les autorités organisatrices de transport vont optimiser les sillons et proposer aux usagers davantage de trains et de visibilité. S'agissant de l'échéance de 2017,

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Arnaud GODART explique les acteurs sont actuellement dans une phase de concertation, si bien qu'ils ne sont pas en mesure de proposer un plus grand nombre de dessertes.

Marc DERVAL (maire de Bains sur Oust) remarque que le scénario vert fait abstraction d'un bassin présent à proximité de Lamballe et ne dessert pas tout le bassin de Redon. Il explique ensuite que Brest et Quimper ne doivent pas passer pour les principaux vecteurs d'irrigation de tout l'ouest de la Bretagne.

Arnaud GODART rappelle que Redon est desservi dans les trois scénarios, tandis que Lamballe est contourné par le scénario vert.

M. LESOUËF (question écrite) questionne la place de l'aéroport du Grand Ouest parmi les cinq objectifs du projet.

Arnaud GODART rappelle que ce projet d'aéroport fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, si bien qu'il était nécessaire de l'intégrer. Par ailleurs, l'intermodalité qui l'offre est un enjeu important, d'un point de vue ferroviaire.

Olivier GUERIN rappelle qu'une expertise va être menée sur une liaison Nantes – Rennes sans transiter par Notre-Dame des Landes.

Bernard DIMITRI remarque que la Cour des comptes, dans un récent rapport, ne semble pas favorable au projet LNOBPL. Il demande si ces remarques seront prises en compte.

Arnaud GODART déclare que le projet a commencé en 2010 tandis que le rapport de la Cour des comptes est récent. Il explique ensuite que le projet LNOBPL ne relève pas de la LGV et que des expertises socio-économiques complémentaires ont été commanditées par la SNDP.

Mme GOSSIN demande si la ligne Saint-Nazaire – Redon va être remise en service.

Benoît FORMSTECHEr déclare que cette ligne implique un rebroussement à Savenay. Ce choix relève des autorités organisatrices de transport et n'est pas pris en charge dans le projet.

Didier JEAN s'interroge sur les raisons qui motivent le gain de temps de 10 minutes entre Brest et Paris.

Arnaud GODART explique que l'objectif est surtout d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne.

Benoît FORMSTECHEr précise que le cap des 3 h 00 est important, car il correspond au seuil où le ferroviaire prédomine l'aérien.

Bernard GUILLEMOT (usager) s'étonne de la variabilité de certain temps de trajet, notamment entre Nantes et Vannes.

Benoît FORMSTECHEr remarque que la liaison Nantes – Vannes connaît des contraintes d'insertion avec les différentes sections, ce qui explique cette variabilité. L'enjeu de la LGV de 2017 sera d'offrir des fréquences plus homogènes.

Dominique LAMARQUE explique avoir une préférence pour le premier scénario, puis demande au maître d'ouvrage d'assurer qu'à travers les scénarios deux et trois, les voies (hors TGV) resteront entretenues.

Arnaud GODART affirme que les lignes existantes seront mises à profil et donc maintenues à leur niveau de performance.

Bruno BOURGES (collectif pays de Redon, villes solidaires, villes ouvertes) revient sur la liaison Redon – Saint-Nazaire, et explique qu'il suffirait de construire un pont entre Montoir et Trignac. Il demande ensuite si RFF a pris en considération la croissance démographique de Redon et le figeage des tarifs SNCF.

Benoît FORMSTECHEr confirme que la croissance de la population et la tarification ont été prises en compte.

Christian BAUDU demande quelles seront les conséquences de l'absence de réalisation de l'aéroport du grand ouest sur les scénarios. Il s'enquiert ensuite du poids réel des apports des participants du débat public.

Olivier GUERIN répond qu'une étude indépendante doit déterminer ces conséquences. S'agissant des arguments exprimés lors des débats publics, il assure qu'ils ont une influence sur la décision qui est prise.

Michel CANIAUX (délégué général de l'association ALTRO) demande si les diverses propositions émises dans les cahiers d'acteurs par certaines communes seront étudiées. Il revient également sur la liaison Redon – Saint-Nazaire

Arnaud GODART propose de revenir en différé sur la question de la liaison Redon – Saint-Nazaire, car il ne dispose pas des éléments de réponse. Arnaud GODART assure ensuite que les différentes propositions des communes seront prises en compte.

Jean-François MARY (président de la Communauté de communes de Redon) demande si le maître d'ouvrage a intégré l'impact et le potentiel du fret ferroviaire qui pourra être libéré sur les lignes nouvelles.

Benoît FORMSTECHEC rappelle que le projet est avant tout un projet destiné aux voyageurs. Cependant, l'amélioration de la capacité générale du système ferroviaire permettra de libérer des sillons pour les trains de fret. Le maître d'ouvrage a produit une note d'état des lieux des enjeux du fret, mais n'a réalisé aucune étude, pour le moment, sur ce sujet.

Gilles BONTEMPS (vice-président de la région Pays de la Loire) déclare qu'en 2017, le nombre de dessertes à Redon sera équivalent à celui d'aujourd'hui. Il est cependant prévu de réorganiser les services pour avoir une performance plus intéressante. Revenant sur la liaison Redon – Saint-Nazaire, Gilles BONTEMPS déclare que la remise en service de la ligne Pontchâteau – Montoir n'est pas envisagée. En revanche, il déclare que la région Pays de la Loire milite pour créer une « virgule » à Savenay, afin de développer le trafic du fret et des voyageurs.

Présentation des apports du projet vis-à-vis de l'environnement

Virginie FIORIO présente la démarche environnementale de RFF, qui est amenée à se poursuivre tout au long du projet et est actuellement articulée sur un diagnostic environnement d'une aire d'étude de 15 000 km². Les enjeux recensés à ce stade correspondent à trois thématiques : le milieu physique, le milieu naturel, le milieu humain. Les enjeux ont également été catégorisés (majeur, très fort, fort et moyen). Virginie FIORIO présente différents documents et cartes, consultables sur le site, relatifs aux trois thématiques. Un état des lieux des enjeux « majeurs » et « très » forts a été réalisé, dans l'idée de bâtir des scénarios évitant ces deux niveaux d'enjeux. Virginie FIORIO présente ensuite les conséquences de cette démarche sur les trois scénarios. Elle conclut sur le fait que la démarche de RFF consiste, dans l'ordre, à : éviter les zones d'enjeux, réduire les impacts si les zones d'enjeux n'ont pu être évitées, compenser les impacts résiduels.

Intervention de Xavier METAY, France Nature Environnement (FNE), Pays de la Loire

Xavier METAY déclare que FNE et son réseau d'associations expriment leurs réserves par rapport au projet. Il rappelle ensuite les principaux impacts – notamment inhérents aux travaux – des grands projets ferroviaires sur la biodiversité et considère que les travaux de la LGV vont nécessairement impacter les mesures compensatoires mises en place dans le cadre du projet de Notre-Dame des Landes. Pour FNE, l'ensemble des impacts de l'infrastructure sur la biodiversité doit être intégré, dès le départ, dans l'étude et dans la conception du projet. Xavier METAY remarque ensuite que les scénarios bleus et verts compliquent les stratégies d'évitement des espaces sensibles, puis décline les éléments qui doivent être pris en compte (gaz à effet de serre, émission de polluants, bruit, question des aires protégées, ressources en eau, espace agricole, etc.) Il demande que le contenu des études et des hypothèses de calcul des impacts environnementaux soit communiqué au grand public, afin qu'une contre-expertise environnementale puisse être réalisée.

Intervention de Bernard GUILLEMOT, Bretagne Vivante

Bernard GUILLEMOT rappelle que le ferroviaire répond aux défis soulevés par les problématiques de transition énergétique, mais présente des impacts qui doivent être pris en compte dès l'amont du projet. Il distingue deux grandes catégories d'impact : les terrassements et les effets de coupures. S'agissant des terrassements, l'un des paramètres importants à prendre en compte est la vitesse cible. Un autre paramètre concerne le franchissement des vallons. Pour Bernard GUILLEMOT, il est nécessaire de privilégier les viaducs, ce qui présente un coût supplémentaire. Concernant les effets de coupure, il évoque la trame verte et bleue, qui assure les continuités entre les sites sensibles à éviter. Une

vigilance toute particulière sera portée à ces coupures et à la compensation. Bernard GUILLEMOT évoque ensuite la présence des espèces aquatiques et semi-aquatiques. À l'appui d'une comparaison des différents scénarios, il déclare que le scénario vert est le plus impactant d'un point de vue environnemental, tandis que les variantes des scénarios bleu et mauve doivent être comparées plus en détail, tant d'un point de vue environnemental que d'un point de vue socio-économique.

Questions et avis (suite)

Marc DERVAL (maire de Bains sur Oust) demande si le maître d'ouvrage peut confirmer l'impact représenté par le couloir TGV, notamment dans le dernier scénario, soit 100 km de voie supplémentaire par rapport aux autres scénarios.

Joël DUSUZEAU demande quelle est la superficie totale d'emprise de chaque scénario. Il souhaite ensuite savoir si la protection de l'environnement est la priorité majeure du maître d'ouvrage. Il remarque enfin que le scénario mauve est celui qui répond le plus aux principes d'appui sur le réseau existant.

Virginie FIORIO énumère les emprises foncières envisagées : 2300 ha pour le scénario mauve, 2000 à 2200 ha pour le scénario bleu, 3000 à 3200 ha pour le scénario vert. Elle explique que l'environnement pris en compte au même niveau que la faisabilité technique ou que le coût du projet.

Christian BRULE (Bains sur Oust) remarque que les aspects de préservation du foncier sont surtout articulés sur les terres agricoles en termes de préservation et de biodiversité, mais peu articulés sur les terres agricoles en termes de bilan économique. Il souhaiterait qu'une étude soit menée sur les pertes économiques liées à la disparition du foncier agricole.

Virginie FIORIO déclare que l'activité agricole est prise en compte dans les aspects humains. Cependant, au stade actuel du débat, les exploitations n'ont pas été cartographiées sur l'aire d'étude. Elle reconnaît que l'agriculture sera impactée par le projet, et déclare que des études seront menées en concertation avec la profession agricole.

Vincent DESVIGNES (directeur adjoint de la LGV Bretagne – Pays de la Loire) explique que les impacts sur l'agriculture sont pris en compte en amont des projets. Dans le cadre de la LGV, un important travail a été effectué avec la profession agricole pour réaliser des réserves foncières : RFF s'est porté acquéreur de terrain libre et 3500 ha ont été constitués pour compenser les impacts sur les exploitations agricoles. Les exploitations les plus impactées (une cinquantaine) ont également été identifiées et des solutions de relocalisation leur ont été apportées.

Bruno BOURGES remarque que les 110 km entre Rennes et Nantes vont aboutir à 1320 ha de foncier supprimé, soit 22 exploitations agricoles. Il demande comment compenser ce qui est détruit définitivement.

Vincent DESVIGNES déclare en effet qu'il n'est pas possible de recréer de nouveaux terrains. Des réserves foncières sont reprises sur la profession agricole pour compenser les exploitations impactées.

Bruno MARTEL (agriculteur) remarque que les enjeux environnementaux n'ont pas fait mention de l'agriculture, qui y a pourtant toute sa place.

Virginie FIORIO déclare que les enjeux présentés à ce stade du projet sont les enjeux susceptibles d'être cartographiés.

Yves CAILLÈRE (retraité) demande si le projet exclut les sections souterraines. Il demande ensuite un ordre de grandeur des coûts au km surface et en souterrain.

Cédric LEVREL déclare que les coûts présentés sont établis sur la base d'un coût au kilomètre (entre 17 et 20 millions d'euros par kilomètre). Le profil plus précis n'a pas encore été établi, dans la mesure où les tracés ne sont pas définis.

Edgard BLOT (riverain de la LGV) remarque que la LGV BPL a abouti à une emprise de 2940 ha et rappelle que des parcelles ont été délaissées au terme des travaux. Il souligne que les pertes de surface agricole en production restent définitives, malgré les compensations.

Marc DENIS (conseiller communautaire, Nantes Métropole) explique qu'il est difficile, pour un élu, de se prononcer sur ce dossier, car deux des scénarios ne sont pas intéressants d'un point de vue socio-économique, pour les collectivités. Il

souhaiterait que le débat porte sur trois scénarios crédibles, favorisant le report modal de la route vers le ferroviaire, pour le fret et pour les passagers.

Jean-François MARY (président de la Communauté de Communes du pays de Redon) rappelle que les élus du pays de Redon et de la Bretagne Sud sont favorables au projet et au scénario bleu. Ces mêmes élus ne souhaitent pas que Redon soit shunté par rapport au projet.

Alain VIGNON (chambre d'agriculture d'Ile et Vilaine) revient sur la compensation de l'outil agricole et doute qu'elle ait lieu. Il ajoute que l'aménagement foncier est une compensation nécessaire pour l'agriculture et demande à quel moment celle-ci sera compensée.

Arnaud GODART déclare que les impacts sur l'agriculture seront analysés plus finement au fur et à mesure et seront a fortiori compensés.

Émile GRANVILLE (Redon) remarque que le projet développe surtout le déplacement des voyageurs et délaisse le fret. Il s'interroge également sur le gain de temps généré par le projet, qui lui semble disproportionné par rapport au coût. Il rappelle que la région Bretagne a largement financé la LGV et emprunté pour les années à venir. Il se demande comment les 4 à 5 milliards d'euros vont être débloqués.

Brigitte DELAHAYE (CCI de Redon) dit être favorable au scénario bleu, qui est préférable aux autres, tant du point de vue économique que du point de vue environnemental.

Edwige LOURMIERE demande quel est le coût énergétique généré par l'accroissement de la vitesse des trains.

Arnaud GODART déclare que la consommation électrique augmente significativement en fonction de la vitesse. Cette donnée est intégrée dans les bilans socio-économiques.

Alexandre AUBERT remarque qu'un travail sur la ligne Quimper – Brest permettrait d'avoir un unique réseau sur la Bretagne, contre deux actuellement.

Arnaud GODART déclare que cette ligne fait l'objet de réflexions dans le contrat de plan État-Région 2015-2020.

Jean-Yves LEGRAND demande qui va payer la maintenance des lignes nouvelles et actuelles.

Arnaud GODART explique que ces lignes sont financées par les péages et par les subventions publiques.

Sandra MERY (Association des expropriés) remarque que son association n'est pour le moment pas associée au projet alors qu'elle est reconnue comme un acteur de la biodiversité. Elle remarque ensuite que l'impact de la LGV en termes de foncier a davantage été de l'ordre de 17 ha par kilomètre (plutôt que 12). Sandra MERY rappelle ensuite que les réserves foncières sont figées durant tout le temps des travaux et rappelle que le monde agricole souhaiterait que les délaissés soient valorisés.

Dans une question écrite, un intervenant demande ce que Redon va gagner au rapprochement de Nantes et Rennes, dont l'accroissement nuit à Redon en termes de développement économique. Il demande également que Redon bénéficie d'un plus grand nombre d'arrêts.

Frédéric TERTRAIS (entrepreneur) témoigne du potentiel économique du pays de Redon, sous-utilisé du fait de l'enclavement du territoire. Le projet LNOBPL lui semble important pour permettre ce désenclavement.

Yvon MAHE (maire de Fégréac) souscrit à l'intervention de Frédéric TERTRAIS. Il rappelle que le pays de Redon devra tout de même prendre à garde à préserver son environnement global, notamment l'agriculture.

Michel CANIAUX (Association ALTRO) revient sur la nécessité de relier l'Est et l'Ouest et explique que le projet LNOBPL participe de cette liaison et doit être soutenu pour inscrire la Bretagne dans une dimension plus européenne.

Gilles BONTEMPS rappelle que la liaison Nantes – Rennes n'est qu'une partie du projet. Il explique ensuite que si la région Pays de la Loire participe au financement du pôle d'échange multimodal de Redon, cela n'est pas pour abandonner les dessertes de cette ville.

Marie CHIRON (Redon) déclare que les agriculteurs et les associations environnementales doivent être associés et non opposés. Elle rappelle que les terres ne se compensent pas au niveau de l'agriculture.

(Clôture de la réunion à 22h15)