

LNOBPL, Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE THEME
« AGRICULTURES ET EMPRISES FONCIERES »
Lamballe, le 15 octobre 2014, 19h00 à 22h00

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

Olivier GUÉRIN, *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*

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Bonsoir. Je vois qu'il y a des gens encore qui arrivent. Mais on va commencer cette réunion. Donc, je suis le président de la Commission particulière du débat public, qui anime le débat. Cette réunion, ce soir, sera animée par Marie-Françoise SEVRAIN, qui est à la tribune. Et nous sommes d'autres membres de cette commission particulière ici présents. Ensuite, RFF présentera le projet. Il y aura un débat et puis il y aura surtout des interventions sur les problèmes d'agriculture et d'emprises foncières.

Mais nous sommes ici à Lamballe et je vous remercie, M. L'Adjoint, de nous accueillir. Je vous laisse la parole.

Philippe HERCOUET, adjoint au maire de Lamballe

Merci, M. Le Président. Bonsoir à toutes et à tous, bienvenue. Tout d'abord, je vous prie d'excuser Loïc CAURET, le maire, et président de Lamballe Communauté, parce qu'il n'est pas là momentanément. Nous avons un conseil communautaire et donc, il le finit et nous rejoindra tout à l'heure, parce qu'effectivement, cette question et ce sujet l'intéressent profondément.

Merci à vous d'avoir organisé cette réunion ici. Cela nous paraît important parce que d'abord, c'est un sujet important, et d'autre part, Lamballe a une gare et une longue histoire d'amour avec le rail, avec les trains, avec la gare. Depuis plus de 100 ans, cela existe. Il y a eu différentes étapes, différentes évolutions. L'une des étapes majeures a certainement été l'arrivée du TGV et, j'insiste, son arrêt en gare de Lamballe. Cela a été toute une épopée. Et depuis, cela a continué et l'histoire continue parce qu'actuellement, il y a des travaux qui sont en cours, qui vont se faire au niveau de la gare et aussi sur les parkings, pour favoriser l'accessibilité, le stationnement, etc. Donc vraiment, c'est une histoire qui est en marche. Et c'est intéressant que, dans le cadre de ce débat sur la ligne nouvelle Ouest Bretagne-Pays de Loire, il y ait cette étape de débat à Lamballe, avec, et j'en suis très content, du monde. Parce que c'est vrai que ce n'est pas toujours simple de mobiliser tout le monde pour des débats comme celui-là.

Quelques petits mots... je ne voudrais pas être trop long, mais pour situer le contexte, un peu, de Lamballe, de Lamballe Communauté et du bassin de vie. Parce que je pense que c'est intéressant aussi, dans les échanges que nous allons avoir tout à l'heure. Nous sommes sur un secteur économique dynamique, par son activité économique, basée avant tout à l'origine sur l'agriculture, l'agroalimentaire, qui se sont développées, diversifiées, et qui ont entraîné tout un ensemble d'activités autour de cette activité primaire. Et aujourd'hui, un grand nombre de services, d'activités, d'industries, qui font que cela fonctionne. Outre cette dynamique économique, il y a également une dynamique dans la population, puisque nous avons une population, sur le territoire et autour, qui continue de croître. Et tout cela se traduit par des transports, et notamment par une activité au niveau de la gare qui est en constante progression. Et je voulais souligner que l'activité de la gare, d'abord, il y a du fret. On l'oublie peut-être quelquefois, mais le fret est extrêmement important pour nous. Mais au-delà du fret, il y a des voyageurs. Et ces voyageurs, c'est qui ? Ce sont ceux qui vont à l'école, travailler dans les villes voisines. J'en sais quelque chose puisque je le fais à peu près tous les jours. Mais au-delà de ces gens qui travaillent dans un rayon, disons de 20 à 100 km, nous avons aussi tous ceux qui, compte tenu de l'activité économique que nous avons ici, vont à Paris régulièrement, pour les activités professionnelles, etc. Donc, il y a toute une activité de transport, et l'intérêt aujourd'hui est bien d'avoir ces trains qui circulent, qui s'arrêtent, qui montrent qu'il y a une activité, qui structurent l'activité de plus en plus.

Donc, vous imaginez bien, et c'est la chose que je voulais dire en premier lieu, que nous avons une nécessité là, une nécessité dont nous sentons bien qu'elle va en croissant. Puisqu'une personne le disait hier encore : depuis une quinzaine d'années, on constate quand même cette augmentation du trafic. D'autre part, nous avons un bassin de vie avec, je l'ai dit, des gens qui travaillent, qui vont à proximité ou plus loin. Et puis nous avons aussi toute une activité touristique, de résidence, et beaucoup de gens qui viennent directement de Paris ou qui repartent plus loin que Paris.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Donc, tout ce flux fait qu'aujourd'hui, je voulais le dire, nous n'imaginons pas que le train ne passe pas à Lamballe. En clair, nous imaginons qu'il ne peut pas faire autrement que passer à Lamballe. C'est la première chose.

La deuxième chose que je voudrais dire, c'est que non seulement c'est bien qu'il passe, mais qu'il ne fasse pas que passer : il faut qu'il s'arrête. Et je sais que dans ce domaine-là, nous avons une tradition. Bien évidemment, nous savons très bien que tous les trains ne peuvent pas s'arrêter. Mais c'est vrai qu'être là, ça a quand même un impact essentiel pour la vie locale.

L'autre point, et je l'ai cité tout à l'heure, sur lequel je voulais revenir aussi, en tant que responsable local, et avec mes collègues au sein de Lamballe Communauté, notamment des questions économiques et agricoles, c'est que notre économie fonctionne parce qu'à l'origine, nous avons l'agriculture, l'agroalimentaire. Et nous avons une agriculture, même si quelquefois nous l'oublions un peu, qui est énormément liée au sol et à la production agricole, végétale notamment, à l'origine. Ce qui veut dire que nous avons besoin du foncier. Et le foncier, à ce titre-là, est un élément essentiel. Cela veut dire que dans les réflexions, ce point de maîtrise et d'économie du foncier doit être largement pris en compte. Et pour nous, c'est quand même un élément également essentiel... pour nous, mais aussi pour toute l'activité qui va avec.

Enfin, dernier point, et je ne voudrais pas être long. C'est aussi notre rôle de collectivité : je voulais insister sur le fait que dans tout projet, que nous le conduisions à une toute petite échelle ou à une grande échelle, un élément de réflexion qui nous paraît être extrêmement important à avoir en tête, c'est, pour prendre une formule claire que tout le monde comprendra bien, le retour sur investissement. En gros, le gain est-il à la hauteur de l'investissement ? Je sais que dans la présentation que vous ferez tout à l'heure, vous y reviendrez. Je pense que c'est important que collectivement, nous nous interrogeons également sur ces aspects budgétaires et sur l'impact que cela peut avoir. Parce qu'effectivement, en tant que collectivité, toutes celles qui participent, nous devons nous poser la question... pas pour nous-mêmes en tant que collectivité, mais pour l'ensemble des gens qui y travaillent.

Voilà donc quelques mots que je voulais redire, bien resituer le contexte, rappeler que nous sommes extrêmement attachés au rail, au train, à l'arrêt des trains et au bon fonctionnement, parce que je pense que c'est important. Mais au-delà des points que j'ai soulevés, qui peuvent paraître comme des éléments de crainte et de limite, l'élément essentiel que je voudrais dire, c'est que derrière toute l'évolution qu'il peut y avoir sur le rail, sur les voies ferrées et en complémentarité avec tous les transports qui se mettent en place, c'est vraiment un enjeu de développement économique et vital, auquel nous croyons et auquel nous adhérons. Et nous l'avons constaté dans les années passées. C'est vraiment le message que je voulais que l'on retienne à la fin. Merci, et merci d'avance pour ce débat, parce que je crois que c'est ce qui est le plus important. Bonne soirée.

(Applaudissements)

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Merci. Bonsoir à tous et à toutes. Merci, M. Le Maire, de nous accueillir, et pour tous les éléments que vous avez cités et qui vont venir nourrir le débat de ce soir. Je n'en doute pas.

Donc, je suis Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la Commission particulière du débat public. Et j'ai la charge ce soir d'animer cette réunion. Tout d'abord, cette réunion va se dérouler en deux temps. Il y aura une présentation générale du projet, avec un focus sur le secteur de Lamballe, et une présentation, après, où nous aborderons vraiment la thématique spécifique agriculture et emprises foncières. Mais au préalable, avant de rentrer dans le cœur du sujet, je voudrais peut-être vous faire un petit rappel sur le débat public. Qu'est-ce que le débat public ? D'abord, le débat public s'inscrit dans un cadre réglementaire dont les principes ont été mis en avant par la convention d'Aarhus, repris dans la charte de l'Environnement et le code de l'Environnement. Je ne vais pas m'appesantir plus sur le cadre réglementaire parce que si vous avez envie d'en savoir plus, vous pouvez toujours aller sur le site du débat public, où vous trouverez toutes les informations. Donc, nous sommes là dans un débat public qui porte sur un projet, sur un projet de nouvelles liaisons ferroviaires sur la Bretagne et les Pays de la Loire. Et plus précisément, nous allons parler d'un projet. Mais nous allons nous poser des questions. Le débat est là pour se poser des questions. Quelle est l'opportunité du projet ? Les objectifs fixés sont-ils pertinents, prioritaires ? Nous allons aussi nous intéresser, dans le cadre du débat, aux caractéristiques du

projet. Puisque je vous ai dit que le débat portait sur l'opportunité et les objectifs, il est évident que ce débat se déroule en amont de toute décision.

Maintenant, pour conduire le débat, il fallait bien des personnes. Ces personnes, c'est l'entité qui est une CPDP. Sous ce vocable, on entend Commission particulière du débat public. Cette commission constitue une entité indépendante et neutre : indépendante parce que chacun des 7 membres qui la constitue n'a aucun lien avec le maître d'ouvrage ou tout acteur concerné par le projet, et neutre parce que la Commission particulière est chargée d'animer, de conduire le débat, mais sans jamais prendre de position. Donc, comme je vous l'ai déjà dit, elle est constituée de 7 personnes, qui sont toutes d'horizons différents. Donc là, vous avez les noms et les qualités. Et cette commission est assistée aussi d'un secrétariat général qui est constitué de 4 personnes, avec un bureau à Rennes.

Quel est le rôle de cette CPDP ? Je vous ai dit qu'elle conduit le débat. Elle est chargée d'animer le débat pour vous permettre de vous informer, de vous exprimer, d'exprimer des avis, des critiques, des suggestions, toute forme de contribution, écrite ou orale, selon un principe très clair, qui repose sur 3 éléments principaux : la transparence, c'est-à-dire que toutes les informations doivent être mise à la disposition du public, l'équivalence, c'est-à-dire que chacun a la même qualité pour s'exprimer... ce n'est pas parce que M. Le Maire va vouloir s'exprimer qu'il aura priorité sur son voisin qui n'est pas élu. Donc, chacun a le droit de s'exprimer. Et il y a quelque chose sur lequel nous insistons aussi fortement, c'est l'argumentation. Parce que dire que je suis favorable au projet, sans expliquer pourquoi, cela ne sert pas à grand-chose. Donc, ce qui est important, c'est de donner les éléments, pourquoi vous êtes favorable, défavorable, si vous avez des suggestions pour telle ou telle raison.

Donc, ce débat a une durée de 4 mois. Il a débuté début septembre, le 4 septembre, et il va se terminer le 3 janvier. Ce soir, nous sommes à la huitième réunion publique. Il y a 16 réunions publiques programmées. Cette carte vous permet de voir quelles réunions sont réparties sur tout le territoire concerné par le projet. Ces moments privilégiés que sont les réunions publiques sont des moments particuliers, mais vous avez à votre disposition un site internet, sur lequel vous pourrez trouver les documents du débat : à la fois le dossier du maître d'ouvrage et toutes les études qui concernent le projet. Vous avez aussi, sur le site internet, vous l'avez peut-être déjà pratiqué, un système de questions/réponses. C'est-à-dire que vous pouvez poser des questions et une réponse vous sera apportée. Alors, si c'est une question qui concerne le débat, c'est la CPDP qui y répondra. Si c'est une question qui concerne le projet, c'est le maître d'ouvrage qui y répondra. Et la CPDP veille à ce que l'on réponde effectivement à la question posée et que la réponse soit complète. Alors, c'est vrai que cela nous amène parfois à faire des allers et retours, en demandant au maître d'ouvrage de compléter sa réponse. Sur internet, vous avez aussi des espaces de discussion. Vous pouvez émettre, indépendamment des questions que vous pouvez poser, des points de vue, apporter une contribution, et pour les personnes morales, proposer un cahier d'acteur. Et sur internet aussi, pour certaines réunions, nous avons des réunions qui sont retransmises en direct et pour lesquelles vous avez la possibilité de poser des questions en direct. Il reste 4 réunions qui seront retransmises en direct sur internet. Vous pouvez les voir sur le journal du débat, qui est à l'entrée, que vous avez certainement pris. Donc, ce sont les réunions de Redon, le 18 novembre, de Nantes, le 27 novembre, de Rennes, le 2 décembre et la réunion de clôture, à Rennes, le 16 décembre. Et aussi, sur le site internet, vous avez des liens avec les réseaux sociaux, Twitter et Facebook.

Aussi, nous nous sommes dit que c'était un projet à l'horizon 2030. Donc, il serait intéressant d'avoir le point de vue, de faire réfléchir de futurs utilisateurs. Donc, nous avons pris contact avec des universités, pour inciter les étudiants à se mobiliser, à réfléchir et à proposer des actions spécifiques. Donc, ça, c'est des choses qui sont mises en place progressivement et dont nous ferons la publicité quand nous aurons toutes les informations. Donc là, nous avons des contacts avec les pôles universitaires de Rennes, Brest et Nantes.

Je vous ai parlé d'un projet, mais jusqu'à maintenant je ne vous ai pas parlé du maître d'ouvrage. Donc, le maître d'ouvrage est ici présent, représenté à la tribune. C'est Réseau Ferré de France, qui est propriétaire et gestionnaire du réseau. C'est lui qui a élaboré le dossier et c'est lui qui répondra aux questions, qui répond aux questions. Parce que, comme je vous l'ai expliqué, nous, nous sommes neutres. Nous ne parlons pas du dossier.

Donc, maintenant, le 3 janvier, on arrive à la fin du débat. Qu'est-ce qui va se passer ? Il va se passer que la Commission particulière est chargée d'établir un compte-rendu. Nous avons deux mois pour établir le compte-rendu. Et le président de

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

la CNDP, lui, rédigera le bilan à partir de notre compte-rendu. Ensuite, le maître d'ouvrage devra prendre une décision dans un délai de 3 mois, quant à la poursuite ou non de son projet.

Je vous ai fait un résumé sur ce qu'était le débat. Éventuellement, est-ce que vous avez des questions ? On pourra y répondre. Maintenant, je vais vous parler du déroulement, parce qu'il faut entrer dans le vif. Le déroulement de la réunion : vous allez avoir une présentation globale du projet par RFF. On aura un temps d'échange avec vous et ensuite, on aura une présentation de RFF sur la thématique spécifique, et deux témoignages portant également sur la thématique. Donc maintenant, je vous propose, pour ceux qui n'auraient pas mis sur vibreur leur portable, de les mettre sur vibreur, avant de passer la parole à M. LEPRINCE, qui va débiter la présentation de RFF. On reviendra après sur les modalités des questions qui suivront.

Stéphane LEPRINCE, directeur régional RFF

Bonsoir à tous. Merci d'être là. C'est la première réunion, depuis le début du débat, avec tant de participants. Donc j'espère qu'on sera à la hauteur de votre mobilisation et donc qu'on répondra à toutes vos questions. C'est toujours difficile pour le public de se projeter au-delà de 2030, et c'est vrai qu'on va faire un petit saut dans le temps. Mais cela fait partie de la vie des projets. Vous savez que la ligne Le Mans-Rennes est en construction. Elle va arriver en 2017 et vous vous rappelez certainement les débats qu'il y a eu dans les années 1990. Donc, on est au début d'un nouveau projet, qui s'appelle Liaison Nouvelle Ouest Bretagne-Pays de la Loire, dont on vient vous présenter les principales caractéristiques. Donc, ce sera Arnaud GODART et Cédric qui vont vous présenter ce projet.

2030, c'est loin, mais notre priorité, à RFF, c'est évidemment les transports du quotidien et le quotidien, c'est aussi aujourd'hui, aujourd'hui, avec beaucoup de travaux sur le réseau, pour améliorer le confort du réseau. Vous avez peut-être vu, pour ceux qui voyagent sur le réseau en Bretagne, qu'en ce moment même, on fait des grands travaux entre Rennes et Redon. On renouvelle toute la voie. C'est 140 millions d'euros de travaux à faire sur 7 mois. Sur le périmètre régional, des deux régions, c'est à peu près 400 millions d'euros de travaux qu'on fait tous les ans, depuis quelques années, pour avoir un réseau en bon état et pour accueillir cette ligne à grande vitesse en 2017, et être prêt à offrir les meilleurs services, avec aussi beaucoup de travaux dans les gares, sur le réseau. Alors, tout ne sera pas fait non plus pour 2017. On a encore beaucoup de choses à faire. On a aussi beaucoup d'enjeux sur d'autres lignes, qui sont des lignes régionales aussi, de transport du quotidien. On en parlait encore hier, ou ce matin, dans d'autres occasions. Mais la ligne Lamballe-Dinan-Dol est un enjeu aussi pour votre territoire. Alors, au-delà de ce projet, qui est assez lointain, qui n'est pas l'objet proprement de ces lignes, il y a aussi des enjeux de territoire. Et les contrats de projet État région, qui existent, qui sont en cours de finalisation pour la période 2015/2020, sont là aussi pour répondre à vos attentes. Ce projet, vous le verrez, est un nouveau projet aussi pour RFF. On a eu l'habitude de faire des lignes à grande vitesse entre deux points. Et une autre difficulté qu'on a aussi avec le débat proprement dit, c'est que ce doit être un projet de territoire, qui réponde à des problématiques territoriales. Donc, vous verrez, c'est un ensemble d'éléments de réseau. Ce n'est pas juste une ficelle entre deux villes. Et il y a plusieurs solutions très contrastées qui sont là pour répondre à des enjeux territoriaux que sont les vôtres. Et on est heureux, ce soir, de vous présenter le travail qui dure depuis plusieurs années, en partenariat avec l'ensemble des collectivités, dans le but justement de l'enrichir. Parce qu'on est juste au début d'une longue histoire. Donc, je vous souhaite un bon débat et puis donc, Arnaud et Cédric vont vous présenter en détail ce que nous avons conçu à ce stade. Bonne soirée.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Bonjour à tous. Je suis Arnaud GODART, le chef de mission du projet de liaison nouvelle Ouest Bretagne-Pays de la Loire. À ce titre, je pilote l'équipe en charge des études à RFF. Je suis accompagné de Cédric LEVREL, le responsable des études techniques. Dans la salle également, des collègues RFF-SNCF qui pourront intervenir sur ce projet.

Je souhaitais insister sur l'état d'avancement de ce projet, qui est extrêmement en amont, à ce stade. Aujourd'hui, rien n'est figé. Nous sommes en attente de vos contributions pour améliorer ce projet et en confirmer l'opportunité. Avant de vous présenter les scénarios d'aménagement à proprement parler, il faut revenir sur le contexte et les objectifs de ce projet. Alors, quelques caractéristiques majeures du projet : ce projet s'appuie tout d'abord sur le réseau existant. Ceci afin de tenir compte et de tirer profit des travaux réalisés sur les lignes depuis de nombreuses années. Stéphane LEPRINCE y a fait référence notamment. Il s'agit par exemple de Rennes-Brest, Rennes-Quimper, phase 1, pour citer un exemple, mais aussi, bien entendu, les pôles d'échanges multimodaux. Et effectivement, Lamballe est bien concernée,

pour l'intermodalité. L'intermodalité, c'est aussi un élément constructif de ce projet puisqu'il s'agit de tirer profit, là aussi, des autres infrastructures, notamment routières. Ce projet se caractérise par son périmètre géographique, à l'ouest de Nantes et de Rennes, en complément de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, entre Le Mans et Rennes, actuellement en cours de construction, et qui sera mise en service en 2017. On la voit en bleu pointillé sur le schéma. Ce projet, et c'est important, se caractérise par 4 échelles de déplacement. Il a pour objectif d'améliorer les déplacements à 4 niveaux : vers Paris, vers l'Europe, mais aussi au sein du territoire. Nous sommes aujourd'hui à Lamballe. Les liaisons entre Lamballe-Rennes, Lamballe-Nantes, par exemple, seront améliorées. Il s'agit aussi, de fait, d'améliorer les liaisons vers les régions limitrophes. Le quatrième objectif en termes de déplacement est d'améliorer le périurbain autour de Nantes et autour de Rennes. Ce projet est un projet à horizon 2030. Ce qui est un délai absolument classique pour ce type de grand projet d'infrastructure. Et ce délai nous laisse bien sûr le temps et aujourd'hui, évidemment, d'en parler le plus sereinement possible.

Mais pourquoi ce projet ? Quel est l'objectif en termes d'aménagement ? Il s'agit de répondre aux enjeux du territoire. Ces enjeux peuvent être résumés en 3 façons : tout d'abord, un territoire Bretagne et Pays de la Loire extrêmement dynamique en termes de démographie... deux fois plus dynamique que la moyenne nationale, un enjeu de maintenir l'attractivité du territoire, caractérisé par un positionnement relativement excentré à l'échelle européenne. Et il s'agit enfin d'assurer une coopération entre les villes, une cohésion territoriale, améliorer donc les connexions entre les villes. Ceci aura mécaniquement des impacts sur le transport et le transport ferroviaire, à l'échelle 2030/2040, avec mécaniquement plus de liaisons, plus de besoin de transport, ceci pour le voyageur, mais également pour le fret.

Et ceci renvoie aussi à une exigence sur deux paramètres. Je vais me permettre d'insister sur ces deux paramètres, qui seront, tout au long de notre exposé, affinés. Il s'agit d'améliorer les temps de parcours, mais aussi la capacité, c'est-à-dire le nombre de trains possibles sur une section, sur un temps donné. Voilà les deux paramètres clés sur lesquels nous allons intervenir dans ce projet. Nous y reviendrons. Or, nous savons aujourd'hui que le réseau, tel qu'il est, ne pourra répondre aux enjeux de déplacement en 2030 et 2040. Forts de ce constat largement partagé, les partenaires ont défini les objectifs du projet. Ces partenaires, rappelons-les, sont l'État, les deux régions Bretagne et Pays de la Loire, les quatre départements bretons, le département de la Loire-Atlantique, les trois métropoles, Brest, Rennes, Nantes, et bien sûr RFF. Depuis 2010, au travers de comités de pilotage, de comités techniques, les partenaires se sont réunis pour définir ces 5 objectifs que nous allons vous présenter à présent.

Le premier objectif est d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, mettre Brest et Quimper à 3 h de Paris. Pour le projet, cela revient à gagner 10 min. Il s'agit de renforcer le réseau intervilles et l'irrigation des territoires. Ceci aux échelles de déplacement que nous venons de voir précédemment. Il s'agit de rapprocher les capitales régionales de Nantes et de Rennes : plus de fréquence, un meilleur temps de parcours. Il s'agit de desservir le futur aéroport du Grand Ouest, pour l'ensemble des utilisateurs des deux régions. Et enfin, il s'agit de dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau, et ce sur le paramètre capacitaire notamment, le nombre de trains possibles, pour le bénéfice des trains de voyageurs et des trains de fret.

Ces objectifs ont animé la démarche de RFF, qui a analysé le réseau existant et essayé de déterminer les évolutions nécessaires pour atteindre ces objectifs à l'horizon 2030. Nous n'attendons pas néanmoins bien entendu pour agir. Et dès 2017, cela a été dit, nous avons le projet de grande vitesse entre Le Mans et Rennes, qui bénéficiera à l'ensemble de la Bretagne, avec un gain de temps de 37 min, pour une mise en service en 2017. Des travaux sur le réseau classique sont en cours. Stéphane LEPRINCE a cité Rennes-Redon, Plouaret-Lannion, Guingamp-Carhaix par exemple, en ce moment même. Nous travaillons sur le réseau pour améliorer son fonctionnement actuel. Le grand plan de modernisation du réseau est actuellement la priorité de RFF. Il consiste à améliorer la fiabilité du réseau, la régularité des trains, ceci au bénéfice des trains du quotidien. Ce grand projet nous animera dans les prochaines années, pour améliorer encore le réseau existant. Néanmoins, des limites sont constatées sur le réseau, à deux niveaux, toujours sur les deux paramètres que nous avons vus : sur les temps de parcours, Brest et Quimper vis-à-vis de Paris, entre Nantes et Rennes, mais aussi en termes de capacité. Et je me permets juste d'insister sur ce point. Sur le goulot d'étranglement que constituent Rennes-Lamballe et Rennes-Redon, Cédric y reviendra, cela limite le nombre de trains possibles entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper, Nantes-Quimper et Nantes-Rennes.

Voilà les limites et nous allons à présent, Cédric va vous présenter les propositions d'aménagement pour répondre à ces limites.

Cédric LEVREL, chargé de projet RFF

Bonsoir. Donc, comme l'a indiqué Arnaud, je m'appelle Cédric LEVREL. Je suis en charge des études techniques du projet LNOBPL. Avant de vous présenter les scénarios d'aménagement, je vais vous en rappeler les principes constructifs. Donc, trois familles de scénarios ont été conçues. On parle de familles, puisque comme vous le verrez, les scénarios de base qui vous sont présentés présentent des déclinaisons. Donc, les principes qui ont permis d'élaborer ces scénarios sont les suivants : le premier principe est de répondre aux cinq objectifs qui vous ont été présentés, sous les deux leviers que sont le temps de parcours et la capacité. En second lieu, du fait de l'ensemble des opérations de modernisation du réseau, structurant, il est recherché de s'appuyer au maximum sur ce réseau existant, profiter des zones qui ont été modernisées et s'appuyer sur l'ensemble du réseau de gares qui, en Bretagne, couvre l'ensemble du territoire. Il s'agit de rechercher des scénarios optimisant les coûts dans un souci naturellement de rentabilité de l'investissement public. Cela passe par des solutions communes entre les axes, c'est-à-dire rechercher des solutions qui servent plusieurs relations entre villes, et rechercher aussi à aménager les sections où cela sert au plus grand nombre, c'est-à-dire les sections sur lesquelles le trafic est le plus important. Il s'agit également, malgré le stade amont dans lequel nous sommes aujourd'hui, de prendre en compte, dès le début des études, les enjeux environnementaux. Je vous présenterai une proposition d'insertion locale, comme vous le verrez tout à l'heure. Et vous verrez qu'on a déjà cherché à ce stade, bien qu'amont, à rechercher, à préserver au mieux les enjeux des milieux analysés. En vous rappelant quand même, et en vous présentant que ce projet concerne, à l'horizon 2030, 18 millions de voyageurs annuels, donc d'où l'importance et l'étendue du projet, dont 2 millions n'existeraient pas si le projet n'existait pas.

Alors, trois familles de scénarios vous sont présentées, comme je vous l'ai indiqué. La première est construite sur une logique d'aménagement au plus proche des voies ferrées existantes. Donc, on est dans une logique de recherche d'amélioration du réseau existant. Ce réseau, comme vous le savez peut-être, est un réseau dit classique, dont la vitesse maximale de circulation est de 220 km/h. Donc les solutions d'aménagement qui sont envisagées dans ce scénario sont ce qu'on appelle des ripages de courbes : on vient riper des courbes là où la vitesse des trains est limitée par des rayons trop prononcés. Donc, cela peut se traiter dans les courbes, mais parfois nécessiter de courtes sections de lignes nouvelles, tel que vous l'avez sur la droite du schéma qui vous est présenté. Donc, ce scénario se présente de la manière suivante. Je vais vous faire une présentation géographique. Donc, vous avez, ici, en partant de Rennes, entre Rennes et Lamballe, une première proposition d'aménagement sur ce secteur-là, qui est complétée à l'est de Morlaix par une autre section d'aménagement. Le tout permettant de gagner 10 min de gain de temps et d'offrir les résultats en termes de gain de capacité énoncés tout à l'heure sur cet axe Rennes-Brest. Entre Rennes et Redon, sont recherchés de la même façon des secteurs d'aménagement qui permettent de gagner du temps, tant pour Rennes-Nantes que pour Rennes-Quimper, qui sont complétés à l'ouest par un aménagement proposé entre Quimperlé et Quimper. Au sud, entre Redon et Nantes, la voie est améliorée au plus proche de l'existant, incluant une voie desservant l'aéroport du Grand Ouest. Ce scénario présente au global 250 km d'aménagement, pour un montant estimé à 4,2 milliards d'euros.

Le second scénario est lui construit sur un principe différent, celui de la création de lignes nouvelles. Donc, le réseau existant est naturellement maintenu. On envisage, dans ce scénario, de créer des lignes nouvelles qui permettent de circuler jusqu'à 320 km/h, comme sur une ligne à grande vitesse, et qui viennent en doublon du réseau existant se connecter aux principales gares. Donc, de la même façon que précédemment, je vous présente géographiquement. On a ici une première section d'aménagement entre Rennes et Lamballe, qui permet de gagner 11 min sur ce secteur et de libérer de la capacité en sortie de Rennes, sur cette section la plus chargée. Vous avez ensuite une deuxième composante qui répond aux objectifs sur les relations Rennes-Quimper et Rennes-Nantes, et qui se présente sous deux options. Une option qu'on appelle Nord Vilaine, qui crée une ligne nouvelle entre Rennes et Nantes, passant à l'est de Redon, se connectant sur le réseau ici et desservant ensuite l'aéroport avant de rejoindre Nantes. Et du fait de la sensibilité de la vallée de la Vilaine en termes d'enjeux environnementaux, on n'a pas imaginé de solutions qui croiseraient à de nombreuses reprises cette vallée. Donc, on a une seconde option assez contrastée, qui elle, passe au sud de la Vilaine, qui est une alternative à celle que je vous ai présentée précédemment, et qui remplit les mêmes fonctionnalités, mais avec une insertion différente, et dans ce cas-là, un tracé que vous pouvez voir plus direct entre Rennes et Nantes. Donc l'option Nord Vilaine présente 165 km qui sont ici uniquement des lignes nouvelles, pour un montant estimé à 3,1 milliards d'euros. Et dans l'option Sud Vilaine que je vous ai présentée à la seconde, 185 km et 3,65 milliards d'euros. Donc, c'est bien soit l'un soit l'autre.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Le dernier scénario est le scénario vert, basé sur le même principe de construction de sections de lignes nouvelles à 320 km/h. Il est sous un principe de mutualisation différente, comme vous allez le constater. Il part à l'ouest de Rennes vers Saint-Brieuc et vers Vannes, au sud, en présentant un tronçon commun en sortie de Rennes. Donc, ce tronçon commun sert aussi bien aux liaisons vers Rennes-Brest que vers Rennes-Quimper. Et en vue de répondre à l'ensemble des objectifs dans la relation entre Rennes et Nantes, est prévue, de la même façon que sur le scénario bleu, une liaison Rennes-Nantes se connectant à l'est de Redon, avec un passage soit au Nord Vilaine, soit un passage Sud Vilaine, qui vous est ici présenté. Ces deux options du scénario vert, la première présente 250 km de lignes nouvelles. Parce que, vous l'aurez compris, le principe d'un tronçon commun à l'ouest et d'une liaison entre Nantes et Rennes, génère de fait un linéaire d'aménagement plus conséquent que le scénario bleu, et dans l'option Sud Vilaine, 20 km supplémentaires, pour 500 millions d'euros complémentaires, et une option qui se présente à 5,5 milliards d'euros.

Donc, vous ayant présenté ces scénarios sous l'angle de leurs caractéristiques techniques et de coûts d'investissement, je vais maintenant passer à une présentation de leurs gains en termes de capacité et de temps de parcours. Donc, vous avez ici un schéma assez technique qui vous présente l'étoile de Rennes, à gauche, sans le projet LNOBPL, à droite, avec le projet LNOBPL. Donc, pour la section sur laquelle je vais un peu m'attarder ce soir, celle de Rennes-Lamballe, vous voyez qu'en l'état actuel, en 2017, on a 5 sillons. Ce qui signifie la possibilité en heure de pointe de faire circuler 5 trains par heure et par sens. Le projet LNOBPL permet d'ajouter un sillon complémentaire et, en compatibilité avec ce projet, si on réalise des aménagements en gare de Rennes, dont je pourrais vous détailler la teneur, on peut obtenir in fine 3 sillons complémentaires sur cette branche Rennes-Lamballe. Donc, j'ai également la même présentation sur Nantes, sur laquelle je reviendrai si besoin.

Sur le deuxième levier, que sont les possibilités de gain de temps, vous sont présentés ici, par scénario, tout d'abord sur les relations Rennes-Brest et Rennes-Quimper, les gains de temps offerts par les scénarios mauve, bleu et vert. Vous voyez que le scénario mauve offre 10 min de gain de temps sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper, le scénario bleu, 11 min sur ces deux axes, et le scénario vert, plus performant, offre 15 min de gain de temps sur l'axe Rennes-Brest et 23 min de gain de temps sur l'axe Rennes-Quimper. Vous avez ensuite ces mêmes gains de temps sur l'axe Nantes-Quimper, où vous voyez qu'il y a une quasi-équité entre les scénarios de gain de temps, entre 6 et 7 min suivant les scénarios. Et enfin, sur la relation entre Nantes et Rennes, un scénario mauve qui permet de gagner 7 min... je vous rappelle que le scénario mauve améliore le réseau existant, mais dans ses limites, à savoir, au plus, 220 km/h, et au plus près des emprises existantes. Et les scénarios bleu et vert, qui prévoient une ligne nouvelle entre Rennes et Nantes, permettent de gagner 20 à 29 min sur cette relation. En vous précisant qu'il y a bien sûr la question ouverte de la vitesse à laquelle on permet aux trains de circuler : 320 au maximum. On peut avoir des trains à 220 km/h ou des trains à 250 km/h. Les ajouts possibles vous sont présentés maintenant. Donc, je parlais tout à l'heure de familles de scénarios, qui présentaient des déclinaisons possibles. Vous les voyez apparaître ici. Il s'agit des traits orange. Il y en a 4. Le premier qui consiste ici, en complément au scénario bleu, à contourner Lamballe et à se raccorder entre Lamballe et Saint-Brieuc. Pour l'ensemble des scénarios, une possibilité d'une ligne nouvelle entre Morlaix et Landernau. De manière similaire, entre Lorient et Quimper, ici, et sur la branche Rennes-Redon, la possibilité de contourner Redon. Quand je dis « contourner », il s'entend que chacun de ces scénarios prévoit la configuration de base que j'ai présentée tout à l'heure. Il s'agit bien d'ajouts. Donc, le scénario se connecte, ici, pour l'exemple local, avant Lamballe et on prévoit une ligne qui permet ensuite de contourner, pour les trains qui n'ont pas besoin de s'arrêter à Lamballe.

En synthèse, vus de Lamballe, les services offerts et rendus possibles par le projet LNOBPL sont les suivants : un tableau, en partie haute, présentant les meilleurs temps de parcours permis par le projet. Donc, à l'ouest de Lamballe, vers Brest, vous voyez que seul le scénario mauve apporte un gain de temps, de 2 min ici. En regardant vers l'est, vers Rennes et Paris, vous voyez que le scénario mauve permet de gagner 7 à 8 min, le scénario bleu, 11 min, et le scénario vert, 15 min. Ensuite, le scénario vert ne permet pas de gagner 15 min, dans la mesure où il se connecte entre Saint-Brieuc et Lamballe, donc à l'ouest de Lamballe. J'y reviendrai après. Excusez-moi. Sur les relations vers la branche sud, entre Lamballe et Vannes, naturellement, entre Lamballe et Rennes, les gains de temps vous ont été présentés avant et les relations vers Vannes profitent ensuite de ce qu'apportent les scénarios sur les relations entre Rennes et Vannes. Donc, vous voyez qu'avec une correspondance à Rennes, les différents scénarios permettent de gagner, ici, de l'ordre de 12 à 23 min suivant les scénarios. Je ne fais pas le même exercice sur Nantes et sur l'aéroport, mais nous avons la même logique de correspondance à Rennes. Concernant l'amélioration de la capacité, c'est bien le point qui a été souligné tout à l'heure. C'est que le projet LNOBPL permet l'accroissement de capacités en sortie de Rennes vers

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Lamballe. Le train par heure par sens, en heure de pointe, qui sur la journée, permet d'accroître sensiblement le service possible entre Rennes et Lamballe.

Je vais maintenant passer à la carte d'insertion locale, qui va me permettre de revenir sur le petit hiatus que j'ai fait sur les relations entre Lamballe et Rennes. Donc, naturellement, et on y reviendra si vous le souhaitez, la carte support d'une insertion locale est l'analyse du milieu environnemental. Vous avez ici une carte. Vous retrouvez ici Lamballe et, en extrémité à droite, on est au niveau de Rennes. Le scénario mauve, que vous voyez ici, hachuré, aménage, en complément des opérations déjà effectuées sur le réseau, permet quasiment de relever à 220 km/h l'ensemble de la section entre Rennes et Lamballe. Le scénario bleu qui apparaît maintenant prévoit une section de ligne nouvelle de Rennes à Lamballe, avec deux grandes hypothèses, si je puis m'exprimer ainsi : celle de passer au nord de la ligne existante, ou celle de passer au sud de la ligne existante. Ce scénario bleu présente un ajout possible, que j'exposais tout à l'heure, qui permet, pour les trains ne s'arrêtant pas à Lamballe, d'aller directement vers Saint-Brieuc. Et le dernier scénario, le scénario vert, que je fais apparaître ici, se débranche ici en sortie de Rennes et va se raccorder entre Lamballe et Saint-Brieuc, à peu près dans la même zone où se raccordait le prolongement que je vous ai présenté précédemment. Et voilà, concernant l'insertion locale.

Arnaud GODART, chargé de Projet LNOBPL-RFF

En synthèse, nous vous avons présenté le plus rapidement possible ce projet. Donc, vous savez que vous disposez de l'ensemble des documents, dossier du maître d'ouvrage, en version papier, mais aussi des études détaillées sur le site internet de la CPDP. Nous attendons, en ce qui nous concerne, de ce débat public de partager avec vous les objectifs de ce projet, vis-à-vis des gains de capacité ou des gains de temps que Cédric vous a exposés. Nous avons besoin de recueillir votre avis sur l'opportunité de ce projet, dans quelle mesure les scénarios proposés répondent-ils aux objectifs que nous avons présentés, et d'enrichir avec vous le projet, à plusieurs titres. Nous avons vu que les vitesses pouvaient être différentes, 220, 320 km/h. Des ajoutes sont possibles pour encore améliorer les gains de temps, améliorer les gains de capacité. Et la thématique aujourd'hui s'y prête tout particulièrement : discuter avec vous de l'insertion sur le plan de l'environnement, de l'agriculture et du foncier. Et je me permets d'insister une dernière fois, tout ceci bien entendu à un stade extrêmement amont des études. Merci de votre participation.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Merci pour la présentation, qui a été un peu longue, je dois avouer, ce soir. Mais il fallait détailler le secteur de Lamballe, ce qui a pris un peu de temps. Maintenant, je vous propose de passer à la partie échange avec vous, c'est-à-dire que dans un premier temps, je vous propose de poser des questions, en ne dépassant pas 1 min pour poser votre question. Je vous demanderais de vous présenter et même si possible de vous lever, parce que comme ça, on vous identifie mieux. Je vous rappelle aussi que vous avez la possibilité de poser des questions écrites. Vous avez certainement eu... vous ont été remis des papiers sur lesquels vous pouvez poser une question écrite. Et dans ce cas-là, vous remettez vos questions aux hôtesses, qui nous les donneront. Maintenant, je vous propose de vous donner la parole. Qui veut bien se lancer ? Alors, je vous demande de poser uniquement les questions. Les avis, on va les reporter. On vous laissera le temps d'exprimer des avis un peu plus longuement dans un second temps. Maintenant, qui souhaite poser une question ? Je ne vois pas de volontaire. Vous n'avez pas d'interrogation sur le projet ? Si, Madame, au troisième rang.

Catherine BAUDET, Chambre d'agriculture

Catherine BAUDET, de la Chambre d'agriculture. Je voudrais savoir s'il y a des estimations sur chacun des tracés en termes de consommation du foncier.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

J'ai oublié, c'est de ma faute. J'ai oublié de vous préciser que là, dans un premier temps, on va avoir un petit temps de question sur le projet en soi, sur la présentation générale. Et après, on prendra les questions plus spécifiques sur la thématique agriculture et emprises foncières. Ce n'est pas que je ne veux pas que vous posiez votre question, mais s'il y avait déjà des questions sur le projet... ou alors peut-être qu'elles viendront après. Et s'il n'y en a pas, ce que je vous propose, c'est qu'on aborde tout de suite la thématique. Monsieur... il suffisait de dire qu'on allait passer à autre chose pour que ça déclenche une question.

Jean-François LOUET, France Télécom

LOUET Jean-François, je suis cadre à France Télécom. Le troisième scénario que vous avez présenté, je voudrais vous poser une question. Est-ce que vous ne pensez pas que ce projet condamnera à moyen terme la gare de Lamballe ?

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Donc, une question précise. Vous avez peut-être une diapo pour illustrer ?

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Je me permets d'attendre le schéma. Vous avez vu plusieurs scénarios, trois scénarios, des ajouts. Nous avons des scénarios qui, vis-à-vis de Lamballe, ont des insertions bien différentes. Cédric va revenir dessus, pour dire que non, bien entendu.

Cédric LEVREL, chargé de projet RFF

Ce scénario a la singularité, sur laquelle je suis revenu tout à l'heure, de se connecter entre Lamballe et Saint-Brieuc, tel que vous est présenté sur la carte générale d'insertion de ce scénario. Concernant les gares comprises entre Lamballe et Rennes, le réseau classique est maintenu, et profite d'ailleurs de la libération de capacité que crée cette ligne nouvelle entre Rennes et Saint-Brieuc. Naturellement, les gains de temps offerts ne profitent pas aux gares comprises entre Lamballe et Rennes. En revanche, il n'y a aucune incompatibilité avec le maintien de l'ensemble du fonctionnement actuel des dessertes ferroviaires. Les trains devant desservir Lamballe utilisent le réseau classique dans ce scénario.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Vous voulez compléter votre question, Monsieur ?

Jean-François LOUET, France Télécom

Oui, vous ne répondez pas à ma question précise. Moi, je vous dis que si Lamballe est contourné et que cela va directement à Saint-Brieuc, à moyen terme, cette gare sera pratiquement condamnée. Les voyageurs qui viendront de Paris, qui voudront s'arrêter à Lamballe, ne s'arrêteront plus à Lamballe. Ils ne vont pas aller changer de train à Rennes pour en reprendre un autre pour aller à Lamballe. Ils prendront un autre qui ira directement à Saint-Brieuc, en contournant Lamballe et qui mettra moins de temps.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Monsieur, vous exprimez là un avis, qu'on prendra en compte. Ce n'est pas à proprement parler une question.

Jean-François LOUET, France Télécom

C'est mon avis, mais moi, je vous pose la question et vous n'avez pas répondu à ma question. Vous la contournez, mais vous ne répondez pas directement à ma question.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Pour être peut-être encore plus précis, dites-moi si c'est bien le cas, c'est que dans le projet, nous avons pris en compte les dessertes actuelles, et les dessertes actuelles, avec un certain développement. Et nous nous sommes calés sur les dessertes actuelles de Lamballe. Donc, les TGV qui desservent Lamballe desserviront Lamballe et les TGV qui ne desservent pas Lamballe ne desserviront pas Lamballe. Nous n'avons pas pris en compte autre chose que le fonctionnement existant.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

C'est la poursuite de la première ? Non. Alors je vais passer la parole à la dame, au troisième rang. Je vous redonnerai la parole après, Monsieur.

Marie-Christine CLERET, vice-présidente du Conseil général des Côtes-d'Armor

Marie-Christine CLERET, élue à Lamballe et également au Conseil général. Pour rejoindre la question de Monsieur, c'est vrai que nous nous sommes battus depuis des années pour garder des arrêts TGV à Lamballe. Or, en l'occurrence, ce projet qui est présenté, certainement verra la fin de ces arrêts TGV à Lamballe.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Donc là, c'est aussi un avis. Ce n'est pas une question.

Marie-Christine CLERET, vice-présidente du Conseil général des Côtes-d'Armor

Oui parce que Monsieur, entretemps, a exprimé un avis, mais permettez-moi d'en douter.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Oui, mais on entend bien vos craintes. Donc, cela entraîne des réactions dans la salle, justement.

Gaétan BOISHARDY, agriculteur

Bonsoir, Gaétan BOISHARDY, je suis agriculteur à Lamballe et je voulais savoir, avec l'accélération des trains, si les gares vont s'agrandir, du fait qu'il y aura plus de passagers à circuler.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Si cela va modifier les gares ? Disons que vous imaginez que l'augmentation de capacité de voyageurs va entraîner des modifications des gares ?

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Nous y réfléchissons actuellement. Dans le cadre déjà de 2017, avec les pôles d'échanges multimodaux, les accessibilités des gares font l'objet de travaux actuellement. En termes de longueur, je ne crois pas qu'il s'agisse aujourd'hui nécessairement de problématiques actuelles. Mais quand elles ont lieu, et c'est le cas sur le réseau, des problématiques de longueur de quais, nous les traitons, oui, et déjà, dès 2017, avec l'arrivée de la LGV Bretagne-Pays de la Loire.

Jean-Luc BARBO, vice-président de Lamballe Communauté

Jean-Luc BARBO, vice-président à Lamballe Communauté. Dans votre projet, vous quantifiez le nombre de voyageurs. Est-ce que vous pourriez aussi quantifier les tonnages de fret ? On verrait aussi là s'il y a une vraie volonté de développer le fret sur rails.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Avant que RFF vous réponde, je voulais vous préciser que ce n'est pas pour qu'on ne vous réponde pas ce soir, mais qu'il y aura aussi deux réunions spécifiques sur le fret ferroviaire, en complément des réponses que vous aurez ce soir : une à Morlaix et une à Saint-Nazaire.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Julien GUENNOC, est-ce que tu peux nous apporter quelques éléments concernant la situation du fret aujourd'hui ? Julien est à RFF.

Julien GUENNOC, RFF

Bonjour, Julien GUENNOC. Je suis chargé de mission à l'antenne de Rennes. Donc, la question portant sur le fret et son évolution dans le cadre de LNOBPL... pour répondre très franchement, nos études de trafic portent sur l'évolution de la demande voyageurs. Donc les études de trafic à l'horizon 2030 ne nous permettent pas d'identifier les évolutions de transport de marchandises. Cependant, c'est une problématique, une question qu'on intègre forcément dans nos réflexions sur le projet. Et comme il a été présenté, l'intérêt de ce projet pour le fret, c'est qu'il va libérer de la capacité sur

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

le réseau existant et donc faciliter le transport de marchandises pour l'ensemble des entreprises qui souhaiteront utiliser le ferroviaire pour développer leurs capacités de transport à un coût moindre.

Pierre FAUCHE

Bonsoir, M. FAUCHE, j'habite à Trémeur. J'ai deux questions. Une question sur le temps, d'abord. L'objectif principal, que j'ai bien ciblé, c'est 3 h Paris-Brest. Est-ce que c'est 3 h en direct ? Ou est-ce que c'est 3 h en intégrant des arrêts ? Donc, j'imagine que plus il y a d'arrêts, moins on est proche des 3 h.

Et une autre question sur les coûts : si vous pouviez nous donner la méthode que vous avez suivie pour estimer les coûts, qui sont absolument conséquents, et comment ils seront financés, et sur combien d'années. Cela peut donner aussi un éclairage quant à la prise de décision sur le choix des scénarios. Parce que vous n'êtes pas sans savoir l'état des finances publiques. Donc, on peut se poser un certain nombre de questions sur les coûts. Merci beaucoup.

Cédric LEVREL, chargé de projet RFF

Je vais commencer par répondre concernant l'estimation, la manière dont vous sont présentés les coûts du projet et la manière dont laquelle ils ont été estimés. Aujourd'hui, la référence sur laquelle on est, à ce stade amont du projet, c'est principalement le linéaire de lignes nouvelles ou d'aménagements au plus proche de l'existant. Donc, on a un retour d'expérience issu de projets en cours notamment, qui nous permet de quantifier un ratio qui dépend à ce stade principalement des difficultés d'insertion, en fonction de la topographie et de l'hydrographie des différents secteurs. Donc, on est sur des ratios de l'ordre de 17 à 20 millions d'euros du kilomètre, sur une ligne nouvelle de ce type-là.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Concernant le temps de parcours, les 3 h vers Brest, Quimper, de Paris ou vers Paris, il s'agit d'un train sans arrêt à Rennes, notamment.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous pouvez peut-être préciser pour un train avec arrêt à Rennes, ou éventuellement, puisque cela a aussi été évoqué, un arrêt à Saint-Brieuc puis un autre à Rennes ?

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

On estime grossièrement l'impact d'un arrêt à 5 min, entre l'arrêt en gare qui consomme 3 min à proprement parler, le temps que les voyageurs montent et descendent, et puis 2 min avec les phénomènes d'accélération et de décélération. Donc un arrêt coûte à peu près 5 min.

Gilles BOULIN, comité Gavroche

Bonjour, Gilles BOULIN, Lamballe. J'aurais voulu savoir ce que vous pensez par rapport au coût et au gain de 10 min. Est-ce que c'est vraiment indispensable de faire de tels projets vu les finances actuelles ?

J'aurais voulu également savoir les des nuisances que vont apporter les projets, quels que soient les projets. Et vu que c'est un projet quand même important et qui coûte de l'argent au contribuable, est-ce qu'il ne serait pas possible de faire un référendum citoyen par la suite ? Parce que ce n'est pas un certain nombre de personnes qui sont ici dans la salle qui va décider oui ou non du projet, ou même une commission.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Peut-être d'abord une réponse sur le référendum citoyen. Il y a du monde dans la salle. Il n'y a pas tous les soirs beaucoup de monde dans la salle. Mais c'est l'objet du débat public d'abord d'informer le public, cela a été dit au début de cette réunion, d'informer sur un projet. Et un projet même à horizon 2030, c'est un projet important. Et je pense qu'il faut que les gens soient informés. Et puis effectivement, il est question de recueillir les avis. Alors, ce n'est pas le public, dans ses avis, qui prend la décision. Mais les avis qui sont exprimés comptent pour le maître d'ouvrage et ceux qui prennent la décision. On peut envisager d'autres formes de concertation, de discussion. Mais la première, et celle qui est prévue par la loi, existe. C'est ce débat public et je pense que c'est intéressant pour les uns et les autres de prendre possession, en quelque sorte, de ce débat public, de s'exprimer, de donner leur avis. Vous le faites ce soir. Nous

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

souhaiterions que ce soit parfois plus développé. Cela peut être aussi le cas sur internet, encore une fois. Vous avez un avis, mais communiquez aux uns et aux autres pour que beaucoup puissent s'exprimer sur ce projet.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Vous posiez la question de l'opportunité de ce projet au vu des minutes du gain de temps. Il faut bien insister sur les objectifs de ce projet. Ce projet ne se limite pas à des gains de temps. Il couvre 5 objectifs que nous vous rappelons ici. Il y a effectivement des gains de temps par rapport à la liaison Brest-Quimper, vers ou depuis Paris. Mais j'allais dire aussi des enjeux de capacité. Et quand Cédric parlait d'un train par heure par sens, cela représente une bonne dizaine de trains par jour, supplémentaires possibles. Voilà l'enjeu, par exemple, sur une liaison vers Lamballe, typiquement. On en parlait tout à l'heure. Il s'agit aussi d'améliorer les connexions entre les villes. Et les gains de temps et les gains de capacité rayonnent aussi entre l'ensemble des réseaux de villes du territoire. Les 5 objectifs vous ont été rappelés ici. Ils figurent sur la diapo. Et il ne faut pas résumer le projet uniquement à des gains de temps entre Paris, Brest et Quimper.

Vincent MARQUION, contribuable

Je m'appelle Vincent MARQUION. Je m'exprime en qualité de contribuable. Je voudrais rebondir sur une question à laquelle vous n'avez pas répondu, qui a été posée précédemment. Elle est très simple. Qui paie ? Comment vous financez ces 5 milliards d'euros ? Vous n'avez pas répondu. Merci.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Sur les projets d'infrastructure, il y a deux modes de financement. Il y a l'utilisateur et le contribuable. Nous avons une diapo qui peut illustrer ce sujet. D'abord, le projet doit s'autofinancer au maximum. C'est-à-dire que nous avons, par l'intermédiaire des trains supplémentaires et des dessertes et des voyageurs supplémentaires, la capacité à autofinancer, pour une partie, le projet. Et pour la part qui ne peut pas être autofinancée, le contribuable intervient effectivement. Je pense qu'il est important de citer que ce mode de fonctionnement est tout à fait classique sur toutes les infrastructures.

Gilles BOULIN, comité Gavroche

Excusez-moi, vous avez oublié de me répondre par rapport aux nuisances, s'il vous plait, par rapport aux nuisances qu'il pourrait y avoir, en particulier pour les gens qui habitent près de la voie, bien entendu, mais les nuisances en général aussi.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

M. GODART, je pense que vous n'aviez pas terminé sur le financement. Après, on reprendra votre question.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Pour le financement, effectivement, c'était le schéma qui résume mes propos précédents, sur le fait que les voyageurs, au travers de leur billet, contribuent au financement des péages. Donc RFF collecte pour assurer la maintenance et l'exploitation du réseau. Et c'est par ce biais-là que l'autofinancement du projet peut se déterminer. Et en fonction de ce résultat, des contributions, au travers des collectivités et de l'État, peuvent s'avérer déterminantes pour boucler le budget, si vous me permettez l'expression.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Peut-être donner des précisions sur les pourcentages ? C'est un peu abstrait.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Chaque projet est particulier. Nous avons l'expérience aujourd'hui de la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Mais ce n'est qu'un exemple. Nous avons en fait différentes modalités possibles. Mais je ne sais pas s'il faut citer l'exemple de Bretagne-Pays de la Loire, en clair. Mais cela peut être fait.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Cela donne une indication. Ce n'est pas encore arrivé donc on pourra savoir au moins sur Bretagne-Pays de la Loire, même si ce n'est pas la même chose.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Pour dire les choses très simplement, sur Bretagne-Pays de la Loire, on est sur un tiers, un tiers, un tiers entre le financement de RFF, au titre de l'autofinancement, l'État et les collectivités.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Donc, pour être précis, c'est l'usager qui paie un tiers et c'est le contribuable qui paie deux autres tiers, un tiers aux collectivités territoriales et un tiers à l'État ?

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Voilà.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Maintenant, est-ce que vous pouvez répondre à la question sur les nuisances induites ?

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Je propose que Virginie FIORIO, notre responsable environnement, apporte ces précisions.

Virginie FIORIO, RFF

Bonsoir. Donc, pour répondre à votre question sur les nuisances, les projets de cet ordre-là ont des impacts sur les milieux, sur l'environnement. Quand je parle de l'environnement, c'est le milieu physique. Il faut traverser des rivières. On peut impacter des nappes souterraines. Les impacts sur les milieux naturels... on impacte des habitats, la faune, la flore, le patrimoine. On peut avoir des impacts sur les aspects humains. Aujourd'hui, la réunion, c'est la thématique agricole. On va en reparler tout à l'heure, donc je ne vais pas forcément m'étendre sur le sujet. Mais effectivement, cela a un impact sur le foncier, sur l'agriculture. Donc ça, on le sait parce qu'on a l'habitude de ce genre de projet. Mais en même temps, à chaque fois qu'on redémarre un projet de cet ordre-là, on réanalyse les milieux traversés. Et c'est ce qu'on a déjà commencé à faire, d'ores et déjà. On a entamé un diagnostic environnement. C'est le milieu physique, le milieu naturel et le milieu humain. On ne l'oublie pas, dans l'environnement. Tout est lié. Et ce diagnostic a été entamé justement pour dresser déjà une première photographie des enjeux que sont concernés par ces scénarios qu'on vous présente ce soir. Avec l'idée, derrière tout ça, c'est d'éviter les principaux enjeux. Donc, cela peut être les milieux naturels protégés, qu'on connaît. Mais cela peut être les zones bâties, l'urbanisation ou les secteurs sensibles connus déjà. À ce stade des études, au stade du débat public, on ne descend pas à la loupe. On ne fait pas des inventaires faunes/flore par exemple. Mais l'idée, c'est d'éviter déjà les principaux enjeux qu'on a recensés. Et puis plus on va avancer dans le projet, s'il y a une suite... on va définir des fuseaux, un tracé et on examinera de plus en plus précisément quels sont ces impacts pour continuer à les éviter. Alors après, si on ne peut pas les éviter, on essaie de les réduire. Quand on traverse une rivière, si c'est une rivière comme la Vilaine par exemple, on construit des ouvrages d'art conséquents pour permettre la transparence de l'infrastructure par exemple. Donc, petit à petit, on avance. On essaie de réduire les impacts. Et si ce n'est pas possible, on en vient à les compenser. C'est une démarche au long cours. Mais on sait que tel projet, oui, a des impacts. Et on essaie de les éviter au maximum.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Vous allez poser la dernière question de cette première partie. Et après, on pourra reposer encore des questions sur le projet. Mais je crois qu'il faut aussi qu'on aborde, puisqu'on a commencé à parler du foncier, le problème du foncier.

Yves MEGRET, élu à Lamballe

Yves MEGRET, élu à Lamballe. C'est plus une réflexion pour éclairer le débat qu'une question proprement dite. Mais cela permettra aux gens d'ouvrir un peu à l'horizon 2030. Parce qu'effectivement, on parle de différents scénarios. C'est une chose, ils ne sont pas encore tranchés. Mais il faut se mettre à l'esprit aussi que si hier il y a eu la libéralisation du fret, c'est-à-dire que des opérateurs privés ont pu circuler sur le réseau, demain il en sera autant pour les voyageurs. Ce que je veux dire par là, c'est qu'en dehors des contournements, des différents scénarios, il y aura plus d'opérateurs donc plus de fluidité de travers, donc plus de possibilités de transporter des voyageurs, et évidemment de faire baisser le coût. Puisque plus il y aura d'intervenants... je pense qu'il faut aussi prendre l'optique, là. Parce qu'aujourd'hui, on est dans le

raisonnement d'un seul opérateur. Mais demain, il y aura la porte ouverte à d'autres. Mais c'est important de le dire. Merci.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

C'était un avis, pas une question. Monsieur, on reprendra les questions après. Mais je vous propose qu'on aborde le foncier. RFF a une petite présentation sur comment il envisage les problèmes fonciers. Et après, j'appellerai aussi deux intervenants, qui viendront témoigner. Je vous laisse la parole.

Virginie FIORIO, RFF

Je suis Virginie FIORIO, donc je suis responsable environnement à RFF. Et je vais vous faire une présentation générale des enjeux agricoles, en lien avec un projet d'infrastructures. Je vais reprendre un peu quelques éléments que j'ai déjà pu évoquer il y a quelques minutes.

Je vais redire certaines choses, mais je voulais quand même refaire un point sur un rappel de la démarche environnementale qui est le nôtre déjà depuis deux ans, donc rappeler qu'un diagnostic environnement a été établi depuis deux ans, sur la base de données bibliographiques, et enrichies par la concertation, notamment avec les chambres consulaires, pour l'agriculture. Ce diagnostic a recensé d'ores et déjà les enjeux sur trois grandes thématiques que sont le milieu humain donc l'agriculture, le milieu physique et le milieu naturel. Donc, à ce stade des études, déjà, on a caractérisé ces enjeux en plusieurs niveaux, majeur, très fort, fort, moyen. C'est important de rappeler ça, cette démarche environnementale, parce que pour nous, l'environnement, c'est bien aussi le milieu humain. Et dans le milieu humain, il y a l'agriculture. Pour nous, c'est un tout qu'on ne peut pas dissocier du reste. Je tenais à le rappeler. C'est une diapo qui présente l'aire d'étude sur laquelle on a réalisé ce diagnostic. Donc, plus de 15 000 km², cette aire d'étude couvre les 3 scénarios présentés, évidemment, sur les 5 départements et plus de 700 communes.

Pour revenir sur ce diagnostic environnement, comme je l'ai dit, il a permis de dresser un premier état des lieux, d'analyser les enjeux et d'initier une démarche d'écoconception qui consiste à d'abord éviter les enjeux, quand on peut, à réduire les impacts si on n'a pas pu éviter les enjeux, puis à les compenser. J'en viens maintenant aux enjeux agricoles. À ce stade très amont des études, on a recensé dans l'aire d'étude les grandes régions et productions agricoles, leurs spécificités. On a vu quels étaient les secteurs en AOP, AOC, les secteurs de bio, qui se développent. Mais l'impact spécifique sur les exploitations agricoles n'a pas été analysé. On a des options de passages qui ont plusieurs kilomètres. Donc à ce stade de l'étude, il n'est pas possible évidemment de le faire. Et d'autant plus que les enjeux agricoles ne permettent pas à ce stade de différencier les scénarios. On le rappelle là : la Bretagne et la Loire-Atlantique présentent une occupation du sol qui est à plus de 60 % agricole. Donc, ce n'est pas un enjeu discriminant pour les scénarios. Mais il n'empêche qu'on considère qu'on n'a pas éludé l'importance de cet enjeu, et notamment dans ces régions où l'agriculture a une importance économique qu'on connaît, et connaissent aussi des difficultés, notamment du fait de la pression foncière. Donc on ne l'oublie pas, évidemment. Deux petites cartes établies par le Ministère de l'Agriculture, qui présentent les principales productions au niveau de la commune. Donc, on se rend compte qu'en Bretagne et en Loire-Atlantique, l'élevage est prépondérant, les cultures fourragères, les cultures légumières aussi. Là, en Loire-Atlantique, notamment l'horticulture, la viticulture aussi. Donc, c'est tous ces enjeux. Mais c'est à ce niveau-là qu'on a pris en compte les enjeux à ce stade.

Si j'en viens aux impacts potentiels d'un grand projet d'infrastructure sur l'agriculture, ce sont les impacts généraux, qu'on connaît, qu'on a connus sur d'autres projets. Évidemment, il y a l'emprise sur les espaces agricoles, qui peut entraîner des difficultés d'exploitation. Notamment quand on atteint les systèmes d'irrigation, de drainage, les bâtiments ou la possibilité de faire de l'épandage, notamment en Bretagne. Une infrastructure peut constituer aussi un obstacle aux déplacements. Donc, ça, ce sont les effets directs de l'infrastructure. On peut aussi regarder les effets en phase travaux, qui ne perdurent pas forcément, donc la perturbation des sols. En cas d'occupation temporaire, on a des tassements. On peut aussi provoquer... sur les aspects écoulements hydrauliques, il peut y avoir des impacts aussi, quand on est notamment, là, par exemple, en grand déblais. Mais là, du coup, ça peut perdurer. Ça peut perturber la circulation pendant la phase travaux, entraîner des nuisances diverses, bruits, poussières. Ça fait partie des impacts potentiels de ce genre de projet.

Un petit zoom sur... quelqu'un a posé la question des emprises, d'un tel projet. Donc, ces emprises sont variables en fonction que nous soyons en déblais ou en remblais. Je vous présenterai après une petite diapo. Mais les expériences récentes permettent de dire que grosso modo, il faut compter 12 ha d'emprise par kilomètre. Parce qu'on compte la plateforme ferroviaire évidemment, mais les rétablissements routiers, l'insertion paysagère, les protections acoustiques, les sous-stations électriques. Enfin il y a un certain nombre d'équipements qui vont avec cette infrastructure ferroviaire et qui font qu'il faut compter environ 12 ha par kilomètre. Donc, un petit schéma qui permet de montrer deux configurations : là, une voie en remblais. On indiquait qu'on comptait entre 8 et 15 m d'emprise pour les équipements ferroviaires eux-mêmes, la plateforme. Et quand on est en déblais, on voit que l'emprise est plus importante en déblais, évidemment.

Donc, comment on peut essayer de limiter les impacts sur l'agriculture ? Donc, déjà en préservant les secteurs les plus sensibles, en les évitant. Je parlais tout à l'heure d'éviter, réduire, compenser. Déjà, dans un premier temps, c'est éviter les secteurs les plus sensibles qui auront été recensés. Je compte aussi les espaces forestiers, parce que bon, agriculture et forêt, on regarde ça concomitamment. Donc, à chaque étape du projet... parce qu'encore aujourd'hui, je prends l'exemple de la LGV en construction entre Le Mans et Rennes. On peut estimer qu'on va pouvoir encore réduire les emprises tout au long de la vie du projet. Donc, on peut optimiser techniquement ce projet pour limiter les emprises aussi. Donc, on évite et on optimise. Si on n'a pas pu éviter, on peut essayer de réduire les impacts. Ça, c'est l'objet notamment des aménagements fonciers, de réorganiser les exploitations, en procédant à des échanges de terres. Un exploitant qui va avoir perdu des terrains, on essaie de lui proposer la même surface à qualité égale. L'idée, c'est de rétablir l'outil de travail, reconstruire des bâtiments s'il le faut, des points d'eau, des systèmes d'irrigation et de drainage, rétablir les circulations et l'accès aux parcelles. On construit les ouvrages routiers, les boviducs, ou, quand on a impacté un massif forestier, on reconstitue les lisières ou on replante les haies. Sinon, on peut aussi compenser. Là, c'est le cas notamment des indemnités. Quand on a impacté une exploitation, on indemnise la perte de foncier, mais aussi l'occupation temporaire. Pendant qu'on fait les études géotechniques, il n'y a pas de production possible donc on indemnise pour cela, ou pendant l'archéologie préventive. Il y a toutes sortes d'indemnités.

Je fais un rappel assez bref. Tout ce que j'ai évoqué là a un cadre évidemment réglementaire. Il y a différents codes qui s'appliquent, suivant les thématiques. Là, le code rural concerne l'activité agricole et notamment tout ce qui concerne les aménagements fonciers. Le code forestier en cas d'impact sur les bois. Le code de l'expropriation en ce qui concerne la possibilité d'acquérir des parcelles pour ce genre de projet, après la DUP par exemple, déclaration d'utilité publique. Et le code de l'urbanisme qui fixe les règles d'occupation du sol, donc notamment est-ce qu'on est en zone agricole, urbaine, naturelle. Et à côté de ce cadre réglementaire, on a toute une boîte à outils d'outils conventionnels, qu'on peut utiliser ou pas. Et tout ça se fait en partenariat avec la profession agricole. Il y a des choix qui sont faits. Ce que je voulais dire, et notamment on pourra y revenir si vous avez des questions sur ces sujets plus précis, c'est que chaque projet est différent. Et on fait avec les spécificités locales, les caractéristiques locales, et toujours en partenariat avec la profession agricole, en concertation. Après, on utilise les outils qui vont bien pour faire en sorte que ce projet ait le moins d'impact possible. J'ai essayé d'être rapide, mais c'était le cahier des charges pour moi. J'ai déjà dépassé...

C'était des généralités, mais si vous avez des questions plus précises sur ces questions, j'ai deux collègues qui se feront un plaisir de vous répondre, Laurent DESVIGNES et Patrick LINSALE, qui connaissent bien ces sujets.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Merci beaucoup. Pour compléter cette présentation, faite par RFF, des enjeux agricoles, je vais appeler M. BIGNON et M. BLANCHARD pour qu'ils viennent apporter leur témoignage, l'un d'un retour d'expérience de la construction de la LGV, l'autre, au nom des jeunes agriculteurs, pour qu'il fasse part de ses préoccupations et de ses attentes. C'est la première fois qu'on a un témoignage à deux voix. Et après, je vous redonnerai la parole. Vous pourrez aussi bien interpeller RFF que nos deux agriculteurs ici présents.

Alain BIGNON, président de l'Association départementale des expropriés d'Ille-et-Vilaine

Bonsoir à tous. Alain BIGNON, je préside l'Association des expropriés d'Ille-et-Vilaine. Je suis agriculteur dans le Pays de Vitré, producteur de lait. Pas impacté directement par l'ouvrage, mais j'ai connu un impact fort par l'autoroute Rennes-Paris, à l'époque. Mais c'est déjà plus loin derrière nous, mais cela a totalement déstructuré mon exploitation. Et on s'était dit « plus jamais ça, il faut qu'on travaille aussi avec les maitres d'ouvrage à améliorer les choses ».

Damien BLANCHARD, agriculteur

Bonjour, moi, c'est Damien BLANCHARD. Je suis agriculteur sur la commune de Planguenoual, donc tout près d'ici. Je suis coresponsable du dossier foncier pour les Côtes-d'Armor au niveau des jeunes agriculteurs.

Alain BIGNON, président de l'Association départementale des expropriés d'Ille-et-Vilaine

Ce soir, on va vous présenter un vécu de l'Association des expropriés d'Ille-et-Vilaine sur l'ouvrage Bretagne-Pays de la Loire, qui se situe sur le département d'Ille-et-Vilaine, la Mayenne et la Sarthe, entre Rennes et Le Mans, en déterminant les impacts sur la consommation du foncier sur le territoire, en vous expliquant comment s'est organisée la profession agricole, en partageant les expériences déjà vécues et en proposant des pistes de réflexion pour les projets à venir.

Le projet Rennes-Le Mans, c'est 2 500 ha d'emprise environ, soit 800 bons hectares sur l'Ille-et-Vilaine. Malgré tout, les agriculteurs font de l'environnement tous les jours. Mais les agriculteurs, je ne les mettrais pas dans le domaine de l'environnement. Je les mettrais dans la partie économique. C'est une activité économique dans le territoire qui a toute sa place. On s'aperçoit que quand on fait le projet, ici, on est au débat public. Mais nous, nous avons vécu le débat public et le projet après, qui s'est réalisé. Quand on a évité toutes les grandes villes, tous les grands massifs forestiers, toutes les grandes zones environnementales à enjeux, où il faut protéger, il reste le territoire agricole. Et il n'y a plus que dans l'agriculture où on peut prendre dans le réservoir, puisque c'est un réservoir où on prend, et je ne dirais pas « sans compter », mais parfois excessivement. D'où le besoin de la profession agricole d'être présent pour limiter ce prélèvement et le faire au mieux pour que l'ouvrage se fasse. La position de la profession agricole, en Ille-et-Vilaine, en Mayenne et en Sarthe, n'a pas été d'être opposée au projet. Que chacun se rassure, nous n'avons pas sorti nos banderoles syndicales ou autres, que nous avons tous dans le fond de nos voitures parfois. On ne parlera pas d'autres moyens. Nous n'avons pas sorti nos banderoles. Nous avons préféré être des acteurs, avec les maîtres d'ouvrage, de façon à participer à élaborer et à travailler au mieux pour l'agriculture. La consommation du foncier, c'est un prédateur redoutable pour l'agriculture. On connaît tous ce type de problème dans nos exploitations agricoles. À titre individuel, l'agriculteur perd son outil de travail, qui est la terre. La terre, c'est l'outil premier d'un agriculteur. Il est habitué à travailler avec de la terre, des sols. Et derrière, il s'en suit une réaction en chaîne, qui commence par la baisse de sa productivité, la perte de temps, la perte économique, le dommage collatéral que cela peut engendrer. Il faut aussi compter le temps et l'argent nécessaires à la remise en conformité vis-à-vis de l'administration. À titre collectif, c'est la baisse du potentiel agricole sur tout un territoire. Les productions engendrent des conséquences économiques, environnementales pour les industries agroalimentaires qui doivent s'approvisionner plus loin, si ce n'est plus, à démontrer aujourd'hui au final que c'est l'emploi qui trinque. Pour la profession, la consommation foncière, c'est aussi synonyme d'immobilisation lors d'ouvrages d'utilité publique. Des exploitations sont figées. L'installation relève de l'impossible.

Damien BLANCHARD, agriculteur

En Bretagne, chaque année, c'est la superficie de 100 exploitations moyennes qui disparaît. Donc cela représente 63 000 ha en 10 ans, soit une diminution deux fois plus rapide qu'au niveau national des terres agricoles. À titre explicatif, cela représente environ 2 m² par seconde dans notre région, soit l'équivalent de la production de 5 baguettes de pain par seconde. Ce qui est assez important. Donc, un constat : l'agriculture en France perd en surface l'équivalent d'un département tous les 7 ans. Voici une diapo qui présente la diminution du foncier, par secteur de chaque région. On s'aperçoit que les zones littorales sont les plus impactées. Mais il y a un impact aussi sur l'ensemble de la Bretagne. Donc, il y a aussi une grande fragilité des zones qui sont traversées par des voies express, des lignes ferroviaires. On voit bien, sur les tracés LGV, que cela aura un impact encore plus important. Donc, on voit sur les zones bleu foncé... c'est des zones qui ont perdu jusqu'à 40 % de leur surface agricole.

Alain BIGNON, président de l'Association départementale des expropriés d'Ille-et-Vilaine

Face à cet enjeu, comment s'est organisée l'agriculture ? La profession a constitué une association, l'ADE, une association 1901 créée en 2004, constituée par les membres fondateurs, qui sont le syndicalisme, la Chambre d'agriculture, le Syndicat de la propriété rurale et puis les adhérents, les agriculteurs. Pour faire quoi ? Pour faire reconnaître les impacts des ouvrages sur l'agriculture et défendre les intérêts agricoles et ruraux menacés, représenter les agriculteurs dans les instances décisionnelles, assurer l'équité de traitement entre les agriculteurs et aussi informer les agriculteurs. C'est là où notre position d'acteur est arrivée. Ensuite, l'ADE, c'est quoi ? C'est un interlocuteur, pour le

maitre d'ouvrage, déjà, dans un premier temps. C'est aussi un négociateur, en même temps, avec le maitre d'ouvrage, pour discuter de comment on fait certaines choses. C'est aussi une force de proposition. Nous avons fait des propositions au maitre d'ouvrage. Nous n'avons pas toujours été d'accord, même souvent. Mais il a bien fallu trouver un point commun, un jour. On a mis en place ce qu'on appelle des protocoles. Il existe des protocoles nationaux qui sont signés par nos pairs, que ce soit le FNSEA, la PCA ou autres, mais qui ont une grande généralité et qui sont moins... pour RFF, lorsqu'il est arrivé en Bretagne-Pays de la Loire, pour conduire son ouvrage, il arrivait en zone d'élevage. Quand on arrive en zone d'élevage, c'est différent de lorsque nous sommes dans la Beauce ou dans une zone autre, où il n'y a pas ce mitage qui est la Bretagne. Donc, le protocole national n'avait pas la même puissance pour nous. On a négocié un protocole, qui s'appuie sur le protocole national, mais qui va nettement plus loin, pour accompagner les agriculteurs. Il a fallu quand même, dans cet ouvrage-là, raser des exploitations entières, de la maison jusqu'au poulailler, jusqu'aux « niches à lapins ». Tout y est passé. Reconstruction totale d'exploitations. Il a fallu enlever la moitié d'une exploitation, déplacer la moitié d'un élevage dans une exploitation, dans certaines exploitations. Il a fallu parfois aussi, par la volonté des agriculteurs et par la discussion, supprimer une production. Ils ont dit « le poulailler, là, il nous reste 4 ou 5 années de travail. Avec une discussion, le poulailler, on l'arrête, on le rase et c'est terminé. » Il a fallu aussi tenir informés les agriculteurs du déroulement des opérations, des échéances, à quoi on en était, comment cela avançait. C'est là le rôle que nous avons eu, nous, ADE, et bien d'autres choses que nous ne pouvons pas développer ce soir, mais qu'on pourrait partager encore plus.

Alors, anticiper, c'est la première des choses qu'il nous faut dans ce type d'ouvrage. L'anticipation, c'est la réussite. Il faut suffisamment de temps pour faire des réserves foncières. Anticipons, anticipons. Chez nous, l'outil Safer a été utilisé pour faire des réserves foncières, le plus tôt possible. Maintenant, il faut trouver le financement, qui va payer. Et là, les collectivités locales ont été un bon soutien pour Safer, pour préfinancer les réserves foncières. L'objectif est d'avoir suffisamment de foncier avant le démarrage de l'ouvrage pour pouvoir permettre que les agriculteurs continuent à travailler pendant toute la phase travaux, et ne soient pas perturbés dans leur exploitation. Faire l'aménagement foncier, c'est une chose importante et nécessaire, indispensable. L'aménagement foncier, c'est une procédure qui est très longue. Elle dure 6 années chez nous, en Ile-et-Vilaine. Aujourd'hui, l'ouvrage est en construction. La trace est faite. Ils en sont arrivés maintenant bientôt à la pose de rails. L'aménagement foncier n'est pas fini. Nous sommes encore avec des parcelles de part et d'autre de l'ouvrage. Les ponts ont été construits, mais le temps de faire les ponts... s'il y a un pont, c'est qu'il y a une route qui est coupée. Donc, l'accès aux parcelles a été très difficile. Il y a des rallongements de parcours. Parfois, c'est plusieurs kilomètres à faire pour retrouver sa parcelle, qui est de l'autre côté. Des problèmes d'accès pour les animaux. Aujourd'hui, on nous demande de plus en plus d'avoir les vaches aux prés, parce que cela ne fait pas que du bien dans la nature. C'est une méthode qui a été développée. Maintenant, comment fait-on pour emmener les vaches de l'autre côté de la voie s'il n'y a pas de passage, s'il n'y a pas moyen d'y passer ? Il a fallu travailler des boviducs, éventuellement. Donc, l'anticipation, la première des choses, est la chose la plus importante. Anticipons, pensons que les agriculteurs doivent continuer à travailler pendant l'ouvrage et après l'ouvrage. Notre souhait, nous, était que les agriculteurs retrouvent un outil de travail après l'ouvrage comme ils l'avaient avant l'ouvrage. Ça, c'est plus difficile à réaliser quand même. C'est un équilibre qui est parfois difficile. Tous les plans d'épandage des agriculteurs sont perturbés. Lorsque nous changeons de parcelles, vous connaissez les administrations comme nous, il faut refaire notre plan d'épandage. Tous les plans d'épandage sont perturbés, déjà pendant la phase travaux. La bienveillance de l'administration a été très importante aussi pour nous. Il nous a fallu aussi négocier avec l'administration, sa bienveillance, pour faire en sorte que les contrôleurs, lorsqu'ils arrivaient dans une exploitation, comprennent qu'il y a quelque chose aussi. Ce n'est pas de la volonté des agriculteurs. Nous, notre message a été de dire aux agriculteurs « continuez à bien faire votre travail, et si vous faites bien votre travail, l'administration comprendra que ce n'est pas volontaire ». Il y a eu tout le problème des drainages. Pour ne pas citer... tous les drainages qui ont été coupés par la voie. Lorsque l'ouvrage est en déblais, forcément les drainages y passent. Et quand les drainages y passent, vous savez ce que c'est : un drain bouché, cela ne fonctionne plus. Malheureusement, on a connu deux hivers très humides. Et avec des drainages parfois abimés, ce n'était pas toujours facile dans les parcelles. Nous avons connu aussi la phase archéo, ou recherche archéo, qui là a été très stressante pour les agriculteurs. L'archéologie, c'est toute la surface de l'ouvrage, des pelles à chenilles qui viennent piocher dans les champs pour retrouver toute l'histoire de nos ancêtres, pour bien identifier. Cela s'est passé deux années avant la phase travaux. Mais pour les agriculteurs, on va dans les cultures. Il n'y a pas de souci, c'est dans les cultures. Alors là, il nous a fallu négocier aussi un protocole avec RFF, pour indemniser les agriculteurs, pour mettre en place les méthodes, comment on arrive chez l'agriculteur. On n'arrive pas à la pelle à

chenilles le premier jour. On vient le voir déjà avant, puis on lui dit ce qui va se passer. Alors, ça se passe bien ou mal, mais on a essayé de faire aussi que ça se passe au mieux. Nous avons été aussi une courroie de transmission avec les acteurs du terrain.

Ensuite, quels sont les constats suite à une consommation foncière ? La double peine, comme on dit chez nous, en Ille-et-Vilaine et en Pays de la Loire, même la triple, pour certains, c'est les compensations environnementales, qui arrivent pendant l'ouvrage. Et là, l'environnement, certes, les agriculteurs sont les premiers, dans l'environnement. Il n'y a pas de souci. Mais quand ils ont entendu qu'il fallait compenser une mare par peut-être une autre, voire deux, parce qu'il y avait quelques grenouilles qui devaient être là... quand on était jeune, on aimait bien aller à la pêche aux grenouilles. Quand il faisait beau, elles étaient là. Mais je pense qu'il y a beaucoup de grenouilles maintenant, quand même, dans le territoire, beaucoup. Ont-elles besoin d'être toutes compensées ? Je ne sais pas, mais parfois ça nous agace un peu, rassurez-vous. Un nombre important de délaissés aussi. Quand on va faire un ouvrage, on taille à travers les parcelles, mais il reste des délaissés, des pointus, des parcelles de 20 a, etc. Tout ça, pour nous, c'est de la consommation de foncier, qui ne fera plus de l'agriculture. Il n'y a plus d'agriculture sur de la petite parcelle. Alors, beaucoup de soucis par rapport à cette compensation environnementale pour nous. Et ensuite, un cruel besoin de connaissances. Nous avons voulu, au cours de l'ouvrage... il y a eu de nombreux ouvrages réalisés sans jamais s'être demandé quelles sont les conséquences pour l'agriculture, ni que peut-on faire pour y remédier. J'ai entendu tantôt, dans la présentation de RFF, que l'environnement était compensé. Si on détruisait une zone humide, elle était reconstruite plus loin, voire doublée dans sa reconstruction. Parce que c'est aussi certaines administrations qui ont imposé ce type de procédure. Maintenant, l'agriculture, on ne l'a jamais compensée. L'agriculture, que chacun le sache, on ne compense pas. On prend dans l'agriculture, mais il n'y a pas de compensation. Alors, nous avons voulu mettre en place un observatoire agricole pour mieux connaître les impacts sur l'agriculture. Pour faire quoi, après ? Mettre en place, peut-être, une solution collective. Quand on parle de plan d'épandage, je ne suis pas sûr que tous les agriculteurs pourront retrouver des terres épandables après l'ouvrage. Puisqu'il y a un mouvement de foncier, on a tous des prêteurs de terres. On n'est pas sûr d'avoir les prêteurs de terres qui vont nous remettre des terres à disposition demain. Et faciliter aussi l'installation. Si demain... parce que dans la période que nous avons vécue, nous, beaucoup d'installations ont été compromises. Combien de jeunes souhaitaient s'installer et n'ont pas pu ? « Cette exploitation est partie, elle va à la réserve foncière. Celle-là, non, on ne peut pas. » Et je l'ai connu personnellement. Mais d'autres que moi l'ont connu, où des jeunes souhaitaient s'installer et ont quitté le métier. Ils sont partis ailleurs parce qu'il y a quand même un impact pendant cette phase-là, fort. Alors, mettre en place des solutions collectives pour faciliter l'installation.

Damien BLANCHARD, agriculteur

Effectivement, l'accès au foncier, c'est le premier frein à l'installation. C'est une problématique qui est rencontrée par tous les porteurs de projet. Nous avons besoin de nouveaux venus et la pression foncière ne facilite pas la concrétisation des projets et notamment hors cadre familial. Donc, une pression foncière qui est due à l'urbanisme, qui est aussi due à la concurrence entre agriculteurs et la montée en pression de l'environnement depuis quelques années. Donc, la disponibilité du foncier s'accompagne d'une augmentation du prix. Et cela impacte aussi évidemment le coût de reprise des exploitations pour les jeunes. Et cela peut remettre en cause la viabilité de leur projet. Donc, la préservation du foncier est nécessaire pour continuer à nourrir les hommes, mais également pour maintenir des actifs sur notre territoire et assurer le renouvellement des générations. Seulement 2 agriculteurs sur 10 ont moins de 40 ans. Donc la situation est compliquée avec la consommation de foncier importante, accentuée par la réalisation de grands ouvrages. Et il n'a jamais été étudié de près les moyens qu'on pourrait mettre en place pour limiter ce frein.

Voici une diapo qui présente l'évolution de l'installation en Bretagne, par département. C'est des évolutions qui baissent d'année en année, avec une stabilisation quand même relativement basse ces derniers temps, en lien avec la difficulté des jeunes à accéder au foncier, avec la pyramide des âges et une diminution du nombre de départs en retraite, qui est liée au décalage aussi... on part de plus en plus tard en retraite... et puis une conjoncture des productions qui n'est pas forcément évidente. Et puis évidemment, quand les exploitations sont à vendre, elles ne sont pas à vendre à des prix toujours accessibles aux jeunes.

Alain BIGNON, président de l'Association départementale des expropriés d'Ille-et-Vilaine

Alors, quelles sont les pistes de réflexion ? La première, associer la profession le plus tôt possible et jusqu'à la fin des travaux. Même au-delà des travaux puisqu'on s'aperçoit qu'il y aura peut-être des choses à revoir après. Limiter le gaspillage, mais je pense que tout le monde en est conscient. Tout le monde le dit, tout du moins. Mais on veut que ce soit aussi dans les faits. Respecter l'ordre des procédures : c'est très important. Tenir compte des contraintes agricoles autant que possible. Il nous a fallu, mais RFF est présent, pour faire tenir compte des contraintes agricoles, expliquer aussi à RFF, au départ, nos premières rencontres, qu'on était dans des zones d'élevage, que nous avions des vaches qui allaient aux prés, qu'il y avait un mitage, qu'il y avait des plans d'épandage, des circuits pour ensiler par exemple, qu'il y avait des ensilages, qu'il avait tout cela. Ils le savaient, mais il a fallu qu'on le redise et qu'on le redise. Et quand cela a été bien compris, cela a pu fonctionner. Mettre en place aussi une charte pour les maitres d'ouvrage. Les maitres d'ouvrage, en l'occurrence, chez nous, c'est Eiffage qui a eu la concession, l'ouvrage, la construction, ce sont des gens des travaux publics. Ce sont des gens des terrassements. Quand c'est parti, c'est parti. Quand les pelles sont parties, quand les bull sont partis, ça roule. Et il faut que ça avance. Il y a x millions de m³ à bouger. Et je les comprends. Ils ont mal démarré chez nous. Ils ont démarré en période humide. Au départ, ils nous ont pressés un peu. Il fallait enlever les clôtures, les bois. Tout cela n'a pas été enlevé. Quelquefois, il y a eu un broyeur qui est venu pour tout broyer, le bois, les fils, et tout. Ça n'a pas toujours été bien vécu par les agriculteurs. Il a fallu revenir. Nous sommes revenus et puis... il y a tout cela. Donc, une charte pour les maitres d'ouvrage, c'est très important. Et permettre aussi la réorganisation de l'agriculture et de son économie. L'agriculture, nous sommes des gens du terrain, du territoire. On doit nous réorganiser. Nous n'avons rien demandé. Les agriculteurs n'ont pas demandé l'ouvrage. Ils sont solidaires. Nous avons été solidaires, nous, Pays de Vitré ou de Rennes, pour le désenclavement de la Bretagne. C'est de la solidarité, mais il faut comprendre que l'agriculture, on doit la réorganiser pour qu'elle puisse continuer à œuvrer demain comme elle œuvrait hier. Et puis, l'autre adage : éviter, réduire, compenser : à quand ce principe-là pour l'agriculture ? Là, c'est très difficile à mettre en place. Il faut l'avoir en tête. Il est vrai que dans un grand projet, tout est fait pour réduire au maximum, pour éviter au maximum. Mais il y a des endroits où on ne peut plus éviter. Il faut passer dedans, si on veut arriver à ce que ça aille au bout.

Les autres pistes de réflexion... on ne dira pas tout ce soir parce que je sais qu'il y a une autre réunion sur l'environnement. C'est tout ce qu'on appelle « mesures compensatoires », toutes les mesures compensatoires environnementales. Et là, c'est un gros chantier, rassurez-vous, pour l'agriculture. Nous avons vécu cela, nous, en Ille-et-Vilaine. Il a fallu se battre très fort pour arriver à obtenir quelque chose, pas toujours du maitre d'ouvrage, parfois des administrations aussi. Cela va très loin au niveau même des grandes sphères de l'État. Mais il a fallu batailler. Utiliser aussi les délaissés. Les délaissés, tout le monde se pose la question de savoir ce que ça deviendra, ces petits carrés, ces petits triangles. Est-ce qu'on ne peut pas les utiliser à de bonnes fins plutôt que de les laisser là, délaissés ? Diminuer la compensation : c'est notre leitmotiv, à nous, la profession agricole. Être compatible aussi avec les pratiques agricoles. Les pratiques agricoles sont différentes d'un territoire à l'autre. Faire le moins possible de mesures compensatoires : c'est notre demande. Et prévoir les utilisations futures, et penser à l'entretien. Nous avons aussi, le long de cet ouvrage, des remblais. Soit, quand c'est en creusement, il y a les remblais, les côtés. Mais quand c'est en hauteur, il y a les remblais aussi. Nous avons travaillé avec RFF, mais peut-être pas suffisamment, à l'entretien aussi de tous ces côtés-là. Toute la faune et la flore indésirables, pour nous, agriculteurs, qui pourront se mettre en place dans ces lieux-là, on fait confiance au maitre d'ouvrage pour bien entretenir. Mais quelque part, parfois, les agriculteurs, on se plaint de prolifération de plantes invasives ou d'animaux, d'espèces qu'on ne voudrait plus voir, qui se nichent dans ces lieux-là qui viennent dans notre territoire. Alors, on demande aussi à bien penser l'entretien de tout ce territoire qu'on nous a pris. Voilà, nous vous remercions.

(Applaudissements)

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Merci beaucoup pour ce témoignage très intéressant, qui montre vos inquiétudes, mais qui montre aussi votre esprit d'ouverture, et qui montre aussi qu'on est tous concernés par ce que vous venez d'exposer. Alors, maintenant, je vous propose de réagir.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Yves PUCHER, Sauvegarde du Penthièvre

Yves PUCHER, de l'association Sauvegarde du Penthièvre. J'aurais deux questions à vous poser, l'une qui concerne la population, et l'autre qui concerne l'environnement. Mais tout cela se tient, finalement. La première question est de savoir si vous avez déterminé le bénéfice que retireront la population de Lamballe et la population environnante, c'est-à-dire un secteur géographique qui va en gros de Val André jusqu'à Saint-Cast-le-Guildo. Quels bénéfices peuvent escompter ces populations du fait de la déviation de la gare de Lamballe ?

Deuxième question, subsidiaire : ces personnes, qui seront obligées de se rendre à Saint-Brieuc pour prendre le train à grande vitesse, utiliseront évidemment leur véhicule. Vous avez parlé des incidences de l'environnement d'une façon horizontale. Mais vous n'en avez pas parlé au niveau vertical, c'est-à-dire l'incidence sur le réchauffement climatique de ces déplacements de population qui vont devenir obligatoires.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Donc, vous avez deux questions sur le projet.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Marie CHIMOL peut vous apporter quelques éléments de réponse sur les bénéfices du projet, localement, en quelque sorte, au vu des analyses socio-économiques notamment.

Marie CHIMOL, RFF

Bonsoir, Marie CHIMOL, chargée des études trafic et socio-économiques. Donc, nous avons mené des études de trafic sur tout le périmètre d'étude. Et en fait, ce que montre la diapositive ici, c'est que les Côtes-d'Armor... alors, on n'a pas de données exactement précises pour les gens de Lamballe et des environs, mais en tout cas, les Côtes-d'Armor vont pouvoir bénéficier de gains de trafic lié au projet LNOBPL. Et ces gains de trafic, ce qu'il faut voir, c'est que ce sont des gens qui sont ce qu'on appelle des « reportés modaux », c'est-à-dire que ce sont des gens qui se déplaçaient avant en voiture pour faire ces déplacements et qui demain, si le projet se fait, pourront se déplacer en train. Donc, un exemple ici... vous citiez notamment le scénario qui fait le contournement de Lamballe, il me semble. C'est le scénario vert. Donc, les chiffres de gain de trafic sont donnés dans les petits carrés en dessous. Donc, on voit que ces gains de trafic voyageurs sont moins importants pour les relations vers Rennes et puis Paris, depuis et vers les Côtes-d'Armor. Donc, ce qu'on voit aussi, c'est que c'est finalement les scénarios qui permettent des gains de temps plus importants qui vont permettre d'apporter des avantages supplémentaires aux gens des Côtes-d'Armor et de ce territoire. Voilà ce qu'on peut dire sur cette diapositive. Ce que je tiens à souligner, c'est que de manière générale sur tout notre projet, il est quand même important de souligner qu'on prend en compte les reports de trafic, de la voiture sur le train. Mais on prend effectivement aussi en compte des avantages et des inconvénients au mieux à ce stade des études. Donc on essaie de prendre en compte, dans nos bilans socio-économiques notamment, des avantages monétarisés et monétarisables, pour les usagers de transport. Donc, en termes de gain de temps et de capacité, comme on a pu l'évoquer auparavant. Et puis, on prend aussi en compte tous les effets un peu négatifs qu'il peut y avoir sur le territoire, et notamment par exemple... je reviens sur le positif. On prend en compte, puisque c'était votre question, des effets sur le bruit et puis la pollution.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Peut-être que sur l'effet de serre, c'était le sujet, Virginie, tu peux apporter quelques éléments ?

Virginie FIORIO, RFF

Oui, vous avez évoqué le réchauffement climatique. C'est vrai qu'à ce stade des études, très amont, on a fait, non pas un bilan carbone, parce que c'est moins précis, parce qu'on n'est pas assez avancé dans les études pour pouvoir faire un vrai bilan carbone à ce stade... mais on a quand même fait une évaluation carbone, sur la base d'hypothèses, de ratios connus à partir d'autres projets, ou d'un outil qui a été réalisé par l'ADEME. On a analysé les trois scénarios présentés en termes de production de CO2 ou d'économie de CO2, sur 50 ans. On indique là, pour le scénario mauve, le scénario bleu Nord Vilaine et le scénario vert Sud Vilaine... on voit que selon les trois scénarios, on a une production de CO2 variable.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Globalement, c'est quand même lié au linéaire de lignes nouvelles. Donc, le scénario vert, qui est le plus long, produit plus de CO2. Ce qu'on prend en compte pour cela, c'est la réalisation... à ce stade, on n'a pas pris en compte les études de conception, on n'a pas fait d'hypothèse, mais c'est globalement la réalisation de l'infrastructure, puis son exploitation et sa maintenance... et au bout de 50 ans, on considère qu'on renouvelle l'infrastructure, les rails, les traverses, etc., le renouvellement du matériel roulant et puis tout simplement le trafic ferroviaire sur ces lignes nouvelles. Donc, on voit là que la construction de l'infrastructure est ce qui est le plus émissif en CO2. Les résultats sont en kilo/tonne équivalent CO2. Et en termes d'économie, toujours sur 50 ans, on constate qu'en fonction des scénarios, on n'a pas les mêmes économies. Pour calculer ces économies, on a regardé les émissions évitées... on parlait des reportés routiers, c'est-à-dire que les gens qui ne vont plus prendre leur voiture, mais le train. Cela permet d'éviter une production de CO2. Ou les gens qui ne vont plus prendre l'avion, mais qui vont prendre le train... donc, c'est comme cela qu'on calcule les économies de CO2 sur 50 ans. Donc on voit que le scénario vert permet d'économiser le plus de CO2. Néanmoins, comme il était plus émissif, en termes de bilan cela reste quand même le scénario bleu qui, au bout de 50 ans, permet d'économiser du CO2. Ce qui fait qu'en fait, on obtient un équilibre entre production et économie de CO2 au bout de 30 à 35 ans pour le scénario bleu. Mais par contre, pour le scénario mauve et le scénario vert, c'est au-delà de 50 ans.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Il me semble que vous n'avez pas répondu directement à la question de Monsieur, qui demandait si vous aviez déjà évalué les effets du scénario vert et le fait que les Lamballais auraient à se rendre à Saint-Brieuc en voiture. Peut-être que ces études, vous ne les avez pas faites, mais il me semble que c'était la question, Monsieur. On a dit que vous étiez à un stade tel que toutes les études n'étaient pas réalisées.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Effectivement, nous n'avons pas répondu directement parce que, vous l'avez vu, on est à une échelle relativement macroscopique à ce stade d'étude. Donc voilà ce qu'on peut vous répondre au mieux, et qui approche au mieux votre question.

Virginie FIORIO, RFF

Juste pour compléter, tous les transports... la nécessité de prendre la voiture pour se rendre à la gare est prise en compte déjà dans ces études-là quand même. Donc, il faut le dire. C'est vrai que je n'ai pas répondu directement, j'ai élargi le sujet. Mais c'est déjà pris en compte.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je ne sais pas si j'interprète la question, mais est-ce qu'on sera obligé d'aller à Saint-Brieuc pour prendre le TGV, ou est-ce qu'éventuellement on pourra prendre un autre train, avec un changement, à Rennes si on va à Paris, à Saint-Brieuc si on va à Brest, pour reprendre le TGV ?

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Je pense utile de bien revenir sur les scénarios d'aménagement qui sont précisés ici. Je crois que ça répondra peut-être encore mieux aux deux questions précédentes, par rapport à Lamballe. Quand on se situe à Lamballe, nous voyons que sur le scénario mauve et le scénario bleu, ces deux convergent et continuent de converger vers Lamballe. La question du contournement, si c'est ça le sujet, ne se pose pas, en aucune manière, au droit de Lamballe. Vous le voyez, je crois, ici. La question du contournement se pose sur un unique scénario, de Lamballe, c'est le scénario vert.

Catherine BAUDET, Chambre d'agriculture

Catherine BAUDET, de la Chambre d'agriculture. C'était pour connaître les consommations foncières sur chacun des scénarios.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Patric LINSAL va intervenir pour RFF.

Patrick LINSAL, RFF

Bonsoir, Patrick LINSAL. Je suis responsable de l'action foncière à RFF. Votre question n'est pas facile pour nous. Merci de l'avoir posée. Nous sommes quand même dans un projet très atypique. Stéphane LEPRINCE disait tout à l'heure que c'est facile, on a l'habitude de tirer une ficelle d'un point a à un point b. Et là, je sais vous dire immédiatement « Oui, Madame, 12 ha au kilomètre. » C'est l'expérience de Bretagne-Pays de la Loire, c'est l'expérience de Sud Europe Atlantique. 12 ha au kilomètre pour une ligne nouvelle, avec une plateforme à deux voies, c'est ce que nous avons l'habitude de consommer. Quand je dis « consommer » : l'infrastructure, les mesures d'insertion environnementales diverses, paysagères, hydrauliques, acoustiques et puis aussi et surtout les rétablissements routiers, qui sont très consommateurs. Ce projet-là a une particularité. C'est pour ça que vous dire aujourd'hui combien chaque scénario consomme, ce n'est pas possible tant qu'on n'aura pas un début de tracé ou des variantes de tracé. Tout simplement parce que vous avez vu que nous avons un certain nombre de secteurs où nous prévoyons d'aménager le réseau existant, je ne sais pas quel mot il utilise exactement, ou en tout cas de mettre peut-être une plateforme plus large avec une voie supplémentaire, ou deux voies, en shuntant la commune. Et là, on tombe dans des difficultés importantes pour fixer la surface consommée. Parce que le plus important risque d'être, Madame, je pense, les parcelles délaissées. M. BIGNON en parlait tout à l'heure. À partir du moment où on a des courbes dans tous les sens, on risque d'avoir, si on n'est pas suffisamment écarté ou suffisamment près, un certain nombre de surfaces délaissées. Et j'ai peur que l'on consomme beaucoup plus que l'on pense. Je le dis d'ailleurs à mes collègues également. Il faudra être honnête avec vous. Aménager le réseau existant, ça consomme des surfaces très importantes, qui peuvent dans certains cas être supérieures à la construction d'une ligne nouvelle. Je ne réponds pas à votre question, là. Mais aujourd'hui, Madame, il nous faudrait un tracé. Vous avez bien vu qu'une plateforme ferroviaire, c'est une quinzaine de mètres de large avec deux voies, des poteaux caténaires et puis des cailloux. Après, ce sont les déblais, les remblais qui font la différence, et les mesures d'insertion. Tant que nous ne savons pas où nous passons, on est incapable de vous dire précisément, en dehors des ratios que nous connaissons aujourd'hui, la surface qui sera consommée par ces projets.

Catherine BAUDET, Chambre d'agriculture

Vous pouvez utiliser les ratios habituels et on est bien conscients que ce ne sont pas des évaluations... d'hectares. Mais cela donnerait quand même une indication, ne serait-ce qu'effectivement... peut-être qu'au travers des cahiers d'acteurs, il faudra se prononcer. Forcément que l'incidence foncière n'est pas négligeable pour l'agriculture.

Patrick LINSAL, RFF

On pourra faire le travail progressivement et on le fera avec vous également. Des bouts de lignes nouvelles, on a vu qu'on sait où il y a des bouts de lignes nouvelles. On sait faire le calcul. Après, on peut regarder d'un peu plus près les secteurs où le réseau existant est aménagé. Est-ce qu'on s'écarte ou pas ? Est-ce qu'on circule à 220 km/h ou à 250 ? Ne serait-ce que ça. Vous imaginez bien qu'un virage à 220 ou à 250, ce n'est pas le même. Donc les surfaces sont forcément différentes.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Vous annoncez 12 ha au kilomètre pour les lignes nouvelles. Simplement, vous auriez fait la multiplication, je pense que déjà, Madame aurait eu une partie de sa réponse.

Patrick LINSAL, RFF

J'ai peur dans ce cas-là qu'on lui dise des bêtises et des mensonges parce que 12 ha au kilomètre pour une ligne nouvelle, alors qu'on a vu qu'il y a un tas de scénarios qui empruntent le réseau existant. Et là, je suis désolé, mais il est un peu tôt pour vous dire combien on va consommer.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Vous annoncez cette valeur de 12 ha au kilomètre. Vous auriez pu, à titre indicatif, faire la multiplication, simplement en précisant que ce n'est pas une valeur exacte, mais que c'est un ordre de grandeur.

Catherine BAUDET, Chambre d'agriculture

D'autant que le montant est annoncé. Donc l'évaluation est faite, quelque part.

Patrick LINSAL, RFF

Non, je vous dis 12 ha au kilomètre. C'est ce qu'on connaît.

Catherine BAUDET, Chambre d'agriculture

Non, l'investissement financier, je dis.

Patrick LINSAL, RFF

L'investissement financier, c'est un ratio. Le coût du foncier dans une opération de ce type est inférieur à 5 % du coût du projet.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Si vous permettez, on s'est quand même aventuré à faire cette multiplication. Cédric va nous redonner les éléments.

Cédric LEVREL, chargé de projet RFF

D'ailleurs, c'est une question qui a été posée sur le site du débat. Donc, vous retrouverez en ligne ce que je vais vous indiquer, qui est une multiplication théorique d'un ratio issu de retours d'expérience : de 2 000 à 2 200 ha pour le scénario bleu, de 3 000 à 3 200 ha pour le scénario vert, et le scénario mauve présente la spécificité que j'ai exposée tout à l'heure, mais qui a été reprise par Patrick LINSAL, d'aménager au plus proche de l'existant, mais de générer un potentiel impact foncier aussi important, sur ces ratios au kilomètre. Donc nous l'avons estimé, sur la base des éléments qui sont décrits précisément dans les études techniques qui dissocient les courtes sections de lignes nouvelles, avec les rectifications au plus proche des emprises, à une surface de 2 300 ha pour ce scénario mauve, avec toutes les réserves qui ont été exposées avant.

Théo MARTEIL, président de l'axe ferroviaire Bretagne Nord

Théo MARTEIL, président de l'axe ferroviaire Bretagne Nord, de Saint-Malo à Brest. Je voulais poser une question concernant l'aménagement du territoire, un aménagement équilibré du territoire. Je voudrais qu'on compare, annuellement, les moyens financiers mis en place pour, et c'est facile de faire l'addition, Rennes-Brest, plus Rennes-Quimper, plus Rennes-Nantes, et les moyens mis en place pour ces trois lignes, et les moyens mis en place pour le reste du réseau TER, électrifié ou non, qui rendent pourtant de grands services parce qu'ils concourent à l'aménagement du territoire. Cela m'intéresserait de connaître les moyens en effet entre le numérateur, les trois lignes que je viens de citer et le dénominateur, les autres lignes, dont il est facile de faire l'addition des kilomètres. Et je voudrais savoir quel est le pourcentage consacré à ces lignes secondaires, qui rendent des services majeurs à la population. Merci.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Je peux citer un chiffre que Stéphane LEPRINCE a rappelé tout à l'heure, qui est l'investissement sur le réseau en Bretagne et Pays de la Loire, qui couvre, grossièrement, le périmètre de ce projet. C'est 400 millions d'euros investis chaque année sur le réseau Bretagne et Pays de la Loire. Alors, je ne peux pas faire le calcul de tête aussi fin que vous demandez. Mais évidemment, à comparer à notre projet, qui se situe entre 3 et 6 milliards d'euros, pour dire les choses très simplement.

Jean-Luc BARBO, vice-président de Lamballe Communauté

Oui, toujours Jean-Luc BARBO, vice-président à Lamballe Communauté. Je vais me permettre une remarque. Je ne sais pas si vous allez l'accepter, mais on est dans le cadre du débat public et sur des témoignages de votre fait, j'ai cru entendre qu'il y avait un avis quand même qui était énoncé par ces témoignages : trop de compensations environnementales. Je suis désolé. Sur le fond du débat, cela me gêne un peu parce que ces compensations s'appuient sur la législation. Merci.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Personnellement, je n'ai pas émis d'avis sur ce point de vue-là. M. BIGNON l'a émis. Et chacun s'exprime.

Stéphane de SALLIER-DUPIN, conseiller régional

Stéphane de Sallier-DUPIN, conseiller régional. Un premier point : on peut se dire et on peut entendre que ce type de projet à 2030 représente, dans le contexte financier dans lequel on est, un investissement très important. Et on peut entendre que certains peuvent s'interroger sur l'utilité de cet investissement. Moi, je voudrais attirer l'attention de tous sur le fait qu'on ne peut pas voir ce type de projet à notre échelle personnelle, à nous, qu'on est obligé de le voir à l'échelle de nos enfants et de nos petits-enfants. C'est une chose importante parce que la concurrence des territoires existe, qu'on va avoir Bordeaux qui se rapproche de Paris, qu'on a Marseille qui est à 3 h de Paris. Et si nous, on ne gagne pas un peu de temps, même si la minute est chère, ce sont nos enfants, nos petits-enfants qui auront des difficultés, y compris sur le plan économique.

Je reviens sur les trois scénarios que vous nous proposez. Je reviens notamment sur le scénario vert. J'ai entendu la SNCF... alors, vous allez me dire que ce n'est pas RFF, s'engager à ce que les possibilités d'arrêt TGV soient maintenues, y compris à échéance 2030. C'est-à-dire que les gares qui sont aujourd'hui desservies d'une façon ou d'une autre par le TGV puissent continuer à être desservies. Il va de soi que le schéma vert ne permet pas la desserte d'une gare de centre-ville à Lamballe. En cela, il ne correspond pas avec ce qui nous a été dit avant. La seule possibilité, c'est d'imaginer, et certains l'imaginent, une gare commune entre Saint-Brieuc et Lamballe. Mais à ce moment-là, on est en dehors du schéma de la gare dans la ville. Par ailleurs, il va de soi que ce schéma vert, non seulement il faudrait construire une gare entre Saint-Brieuc et Lamballe, mais en plus, les amis du Centre Bretagne nous demanderaient une gare à l'échelle de « Saint-Mindre » [nom incompris à 2.16.03], pour s'arrêter. Si c'est pour passer uniquement, cela ne représente pas d'intérêt pour eux. Donc à mon avis, ce projet vert a du plomb dans l'aile.

Pour les deux autres projets, je suis convaincu que le projet bleu apporte un plus, parce qu'il libère, sur le trajet actuel, des possibilités de cadencement TER plus importants avec Rennes et qu'il libère éventuellement la possibilité de fret. Il n'a d'intérêt que si on réussit à shunter Rennes par le sud pour nous amener, nous, de la côte nord à Nantes, et à l'aéroport, s'il est construit, de façon plus rapide. Donc le shunte, c'est le Conseil général qui porte cette idée, mais là, j'y adhère pleinement, de Rennes par le sud, c'est-à-dire la possibilité de rejoindre, sans rentrer dans Rennes, Nantes et le futur aéroport, me semble un élément important.

Enfin, et dernier élément, nous n'avons pas de métropole dans notre département. Nous avons un pôle ferroviaire, un pôle de gares à trois gares, à savoir Lamballe, Saint-Brieuc et Guingamp. C'est original, mais c'est comme ça. Donc, on ne pourra pas privilégier des arrêts à Saint-Brieuc, au regard des deux autres gares. D'autant plus que le site de Saint-Brieuc est complètement enclavé dans la ville et qu'on connaît les difficultés d'accès à la gare de Saint-Brieuc, malgré les efforts qui sont programmés. Donc, il faut que nous soyons capables de réfléchir à des arrêts dans ces trois gares, pas forcément à chaque fois, mais qu'un certain nombre de TGV puissent s'arrêter à Lamballe et pas à Guingamp, ou à Saint-Brieuc et pas à Lamballe. Mais il faut qu'on soit dans cette logique-là. J'insiste : la particularité de ce département, c'est « pas de métropole », mais trois gares qui constituent un pôle ferroviaire. Merci.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

On a bien compris votre avis. M. BIGNON, vous souhaitez répondre à propos des mesures compensatoires.

Alain BIGNON, président de l'Association départementale des Expropriés

Oui, j'ai dit trop de compensations environnementales. Et je le redis, oui, trop de compensations environnementales. Je veux bien que ce soit la loi, mais la loi s'applique. Maintenant, nous avons aussi des arrêtés départementaux, qui fixent des seuils de compensation environnementale. Quand chez nous, en Ille-et-Vilaine, pour un hectare de bois rasé, il faut en replanter cinq, je pense qu'il y a de l'abus. On va trop loin. Nous avons demandé la fongibilité, en termes de compensation environnementale. C'est-à-dire que sur une zone que l'on constituait zone humide, on pouvait y refaire de la plantation et pourquoi pas aussi des refuges pour les batraciens et autres. Elle nous a été en partie refusée. Nous avons perdu, en Ille-et-Vilaine, l'équivalent d'une exploitation par le manque de fongibilité que nous avons demandée.

C'est la CNPN, la Commission nationale de la protection de la nature qui nous l'a refusée. Alors oui, nous le redisons : il y a trop de compensations environnementales, il n'y a pas de compensation d'agriculteur. Plusieurs agriculteurs ont cessé leur métier parce que chez nous, en Ille-et-Vilaine, c'est 800 ha qui sont partis pour l'ouvrage. Dans ces 800 ha, à une moyenne de 50 ha par exploitation en Ille-et-Vilaine, faites le compte combien d'exploitations nous avons perdues. Et il n'y a pas eu de compensation dans ce domaine-là.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

J'ai oublié de vous préciser que quand vous émettez un avis, de vous limiter à 3 min, pour que chacun puisse s'exprimer.

Danielle EVEN, secrétaire générale à la Chambre d'agriculture des Côtes-d'Armor

Danielle EVEN, Chambre d'agriculture des Côtes-d'Armor et de Bretagne. Sur un des petits graphiques, il y a un schéma 2014/2017/2030. Dans la période qui est de 2017 à 2030, est-ce qu'il y a quelques jalons de posés ? Je pense à cela au regard de ce que mon collègue a pu dire sur la nécessité de l'anticipation, pour pouvoir avoir une visibilité au niveau de mes collègues agriculteurs, et avoir le temps de travailler pour maintenir un maximum d'exploitations. Et je rappelle que maintenant, la compensation agricole existe.

Laurent DESVIGNES, directeur adjoint LGVBPL-RFF

Bonsoir, je suis Laurent DESVIGNES. Je suis adjoint au directeur de projet de la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Donc, j'ai eu l'occasion d'intervenir depuis pas mal d'années maintenant sur la LGVBPL, y compris sur les aspects agricoles. Et j'en profite, puisque j'ai le micro, on a travaillé de manière étroite, je tiens à le souligner, avec la profession agricole, et en particulier l'Association des expropriés. Par rapport à votre question, Madame, effectivement l'anticipation, je pense que même pour le maître d'ouvrage, c'était sans doute le maître mot, du moins pour ce qui concerne l'exemple de la LGVBPL. Les réserves foncières... pour resituer un peu le calendrier, la LGVBPL était en débat public en 1994, 1995. Les dossiers d'avant-projet sommaires, c'était dans les années 2003, 2005, et c'est à partir de la phase APS, donc bien après la phase que vous connaissez aujourd'hui sur LNOBPL, qu'on avait commencé à constituer des réserves foncières. Et donc, c'est une étape qui a commencé à peu près en 2005, et qui s'est poursuivie pendant de nombreuses années, jusqu'en 2012. Donc, les réserves foncières, cela s'est étalé de 2005 à 2012. Pour donner également quelques chiffres indicatifs, on a dit tout à l'heure que sur une ligne à grande vitesse, donc 12 ha en gros, au kilomètre. Sur la LGV, on l'a déjà dit, c'était 2 500 ha d'emprise sur le terrain. Nous avons constitué, via les partenaires du projet, par l'intermédiaire des Safer, plus de 3 500 ha de réserve foncière. Ce qu'il est important de souligner, c'est que ces 3 700 ha de réserve foncière ont été constitués de manière amiable. Donc, le projet, que ce soit sur la réserve foncière, sur le bâti de manière générale, le bâti privé ou alors le bâti des exploitations agricoles, il y a eu zéro expropriation, au sens juridique du terme. Tous les accords qui ont été trouvés ont été trouvés à l'amiable. Donc, je pense que c'est important de le souligner. C'est important parce que cela témoigne, je pense, du travail étroit qui a été conduit par RFF avec la profession agricole. Donc, un gros travail de proximité. Je ne sais pas si ça répond à votre question.

Danielle EVEN, secrétaire générale à la Chambre d'agriculture des Côtes-d'Armor

Oui, mais au regard de ce qui est dit, quelque chose qui ressemblerait à un calendrier sur une séquence costarmoricaine, même si c'est aller très en amont ?

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Je rappelle qu'évidemment, on est au stade du débat public. Donc, il faut que l'opportunité du projet soit confirmée. Et nous avons une DUP qui est programmée, si le projet se confirme dans les 5 à 10 ans. Et c'est dans cette phase relativement vaste que pourra s'insérer cette anticipation, en effet en fonction des conclusions de l'étude, si le débat confirme l'opportunité du projet.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

La collaboratrice de M. BIGNON voulait réagir.

Sandra MERY, Association des Expropriés

Oui, bonsoir. Sandra MERY, de l'Association des expropriés. J'avais une question par rapport à l'étude préalable qui a été faite. Dans la présentation, j'avais cru comprendre que vous aviez pu faire l'étude déjà pour l'environnement, et vous disiez que ce n'était pas possible pour l'agriculture. Et ma question était de savoir pourquoi puisque de toute façon on partage le même milieu. Alors pourquoi vous pouvez étudier l'un et pas l'autre ? Qu'est-ce qui vous bloque s'il vous plaît ?

Virginie FIORIO, RFF

Pour vous répondre, ce n'est pas que nous pouvons étudier l'un et pas l'autre. Voyez à quel niveau on se situe, au débat public, les scénarios qu'on propose font plusieurs kilomètres de large. Et de la même manière, à ce stade des études, pour faire un parallèle, on n'a pas fait d'études faune-flore, on n'a pas réalisé des inventaires de la faune protégée, de la flore protégée. Cela n'a pas été fait à ce stade parce que sur une aire d'étude qui fait un peu plus de 15 000 km², on ne se lance pas dans des études aussi longues, coûteuses. Je pense que pour les études faune-flore, c'est au moins sur 12 mois. Et cette analyse-là, on la fait au stade du tracé. Donc, de la même manière, l'analyse des enjeux sur les exploitations agricoles, que je mets à peu près au même niveau, à mon avis, n'aurait pas d'intérêt au stade du débat public sur les trois scénarios. C'est un énorme travail et finalement, on en sortirait quoi ? Donc c'est vrai qu'on ne peut pas vous répondre mieux que ça, qu'il faut avancer dans le projet, l'établissement de fuseaux puis de tracés pour pouvoir aller de plus en plus en profondeur dans l'analyse des impacts du projet. C'est vrai que même au stade des études sur les milieux naturels, aujourd'hui, on a regardé : tout ce qui était biodiversité est remarquable. C'est-à-dire que tout ce qui concerne la biodiversité ordinaire n'a pas été regardé de façon très précise, si ce n'est à travers ce qui est fait actuellement sur les schémas régionaux de cohérence écologique. Donc, on a pris en compte la biodiversité ordinaire à partir de ça, notamment sur les cartes qu'on vous a montrées : on voit des corridors, en Bretagne, qui indiquent les corridors de circulation. C'est vrai qu'à ce stade des études, pour l'environnement, les milieux naturels, on prend en compte les zones protégées, ou les inventaires. Parce que c'est connu, c'est déjà fait. Sur une aire d'étude aussi étendue, à ce stade, c'est difficile d'aller plus avant.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Votre étude est surtout bibliographique. C'est ce que vous avez précisé tout à l'heure.

Virginie FIORIO, RFF

Oui, c'est vraiment un travail bibliographique et aussi en concertation. Parce que c'est vrai qu'on a rencontré les collectivités, les services de l'État, les Chambres consulaires, les parlementaires, avec des associations, avec l'idée de compléter notre diagnostic avec ce qu'on aurait pu oublier sur la base d'une bibliographie. Et juste un dernier point, ce diagnostic est en ligne. Vous pouvez le consulter.

Pierre FAUCHE

Bonjour, M. FAUCHE. J'avais une petite question pour la chargée de l'environnement. J'ai vu que parmi les critères discriminants, vous en aviez pris 4 : majeur, très fort, fort ou moyen. Je voudrais savoir comment ils sont fixés. Est-ce qu'ils sont fixés de manière concertée ? Parce que lorsque l'on va balayer les différents scénarii, on va les passer à la moulinette de ces facteurs discriminants. Et donc, s'ils sont confectionnés de manière unilatérale ou concertée, etc. Et après, c'est plus une remarque qu'une question. Puisqu'on se positionne à 15 ans, 20 ans, 30 ans, il faut faire attention avec la biodiversité dite classique ou normale, qui parfois a tendance à l'être de moins en moins. Donc, par exemple, si je prends un exemple tout bête, les buses variables sont certes répandus, mais il y en a peut-être de moins en moins. Donc peut-être à 30 ans que les critères d'aujourd'hui, il faut aussi les passer à un facteur, une certaine forme de péréquation. Merci.

Virginie FIORIO, RFF

Pour répondre à votre question concernant les enjeux qu'on a hiérarchisés, effectivement, cela a été fait en concertation avec les services de l'État. Alors, il y a 3 tableaux comme ça. Il y en a un qui concerne le milieu physique, un qui concerne les milieux naturels et un qui concerne les milieux humains. Donc, par exemple, concernant le milieu physique,

on a considéré... encore une fois, je le dis, ça a été validé par les services de l'État. On n'a pas sorti ça de notre chapeau. Donc, les captages d'eau potable, on a considéré que c'était des enjeux majeurs. C'est-à-dire qu'il faut les éviter à tout prix. Donc les périmètres de protection immédiate et rapprochée ont été mis en enjeux majeurs. Les périmètres de protection éloignée, sur lesquels il y a un certain nombre de choses qu'on ne peut pas faire... par exemple, utiliser des herbicides pour traiter nos voies. Dans certains cas, ce n'est plus possible de le faire. Donc ils sont en enjeux très forts. Donc, en enjeux forts, les cours d'eau, en enjeux moyens, les zones inondables. Alors, j'en profite pour dire que ce sont des choses qui sont encore en discussion aussi. C'est-à-dire que là, nous, on est parti de ça pour établir notre diagnostic et puis commencer à coconstruire, entre l'environnement et la technique, nos scénarios. Mais on sait que quand on va aller au stade du fuseau ou du tracé, ces enjeux moyens, que sont par exemple les zones inondables, pourront grimper dans les cases supérieures en fonction des enjeux territoriaux. Il y a certains secteurs où on sait... la vallée de la Vilaine, le secteur de Redon, on sait que c'est régulièrement inondé. Donc on ne peut pas l'oublier. Maintenant, on sait aussi que règlementairement, nos infrastructures doivent être transparentes. C'est-à-dire qu'elles ne doivent pas constituer un obstacle aux écoulements. Donc techniquement, on sait faire ça. C'est aussi pour cette raison qu'on l'a mis en enjeu moyen puisqu'on sait qu'on va le prendre en compte, mais qu'on va devoir laisser l'eau s'écouler. Pour aller sur le milieu naturel, les choix sont faits comment ? En enjeux majeurs, par exemple, le réseau Natura 2000... parce qu'on sait aujourd'hui que passer dans un site Natura 2000 ne se fait pas comme ça. Il faut demander l'autorisation à l'Europe. On n'est pas sûr de l'obtenir. Il faut démontrer qu'il n'y avait pas d'autres alternatives et que ce projet est d'intérêt général. Donc, on préfère éviter, finalement, ces sites Natura 2000 parce qu'on n'est pas sûr d'avoir l'autorisation de passer à l'intérieur. C'est le cas de sites classés. Dans le milieu humain, on met aussi le patrimoine. Et c'est le cas des sites classés. Les sites classés, on les a mis en enjeux majeurs parce que c'est quasiment impossible, règlementairement, de passer dans un site classé. Alors c'est vrai que dans les enjeux, au niveau du milieu humain, on prend en compte les activités. Vous pouvez constater que l'agriculture n'apparaît pas à ce niveau-là, même si on sait que c'est un enjeu. Mais comment le cartographier ? Par exemple, aujourd'hui, on peut cartographier des secteurs en AOC, AOP, mais on n'a pas les données, même au niveau de la commune, pour les secteurs qui sont en bio... on sait qu'il y a du bio sur certaines communes, mais les cartographier précisément, on ne peut pas. Mais là, on est vraiment parti sur des enjeux connus, cartographiables et qui permettent de discriminer les scénarios. Et comme je l'ai dit tout à l'heure, plus de 60 % de l'occupation du territoire est agricole. L'idée aujourd'hui, c'est de dire « est-ce que le projet est opportun ? Et quel scénario répond le mieux à nos attentes ? » Et l'enjeu agricole ne permet pas aujourd'hui de le discriminer. Ce qui n'empêche pas qu'on le prenne en compte. Je vois que vous êtes dubitatif sur mes propos, mais l'idée est de débattre, justement.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Il faut insister sur le fait qu'évidemment, plus le projet va avancer... imaginons qu'à la suite du débat public, on commence à privilégier certains scénarios. Et progressivement, on va commencer à affiner les fuseaux, les tracés, etc. Et au fur et à mesure de ces étapes, dans les 5 à 10 ans qu'on citait tout à l'heure, les sondages, les recensements vont s'affiner, y compris évidemment sur le milieu agricole.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous pouvez peut-être préciser aussi qu'il y a des études qui sont disponibles sur le site internet, qui permettent de compléter ce qui a été dit.

Raymond PECHEU

Raymond PECHEU, je suis un retraité intéressé aux problèmes d'infrastructures. Puisqu'on est au niveau du débat public, on peut peut-être encore parler de la justification du projet. À moins que la décision soit déjà prise de réaliser, dans toute hypothèse. On a beaucoup parlé de gain de temps, de gain de capacité. On a parlé de coûts, des coûts assez considérables, et assez différenciés selon les solutions. Je n'ai pas vu grand-chose sur les études de trafic. Est-ce qu'il est possible d'en savoir un peu plus ? Quels sont les trafics actuels ? Quels seront les trafics à l'horizon 2030 et au-delà ? Quelles sont les hypothèses que l'on a prises pour arriver à ces chiffres-là ? J'imagine, par exemple, que le trafic n'est pas le même entre Rennes et Saint-Brieuc, Saint-Brieuc et Morlaix, Morlaix et Brest, Rennes et Lorient, Lorient et Quimper. Si je pose la question, c'est parce que ces jours-ci, et il y a encore quelque temps, on entend sans arrêt la problématique de la justification des projets. Par exemple, pour Notre-Dame-des-Landes... alors, je ne sais pas si c'était

fondé ou pas, mais on a dit que les études de trafic n'avaient pas pris en compte, par exemple, le trafic voyageurs qui se reporterait sur le TGV. Qu'en est-il ici ? Pas plus tard qu'aujourd'hui, avec le problème de la gratuité des autoroutes qui est venu d'actualité, il y avait un reportage sur une chaîne de télévision ce midi où on nous expliquait que sur une autoroute qui a été construite, très cher, il n'y avait quasiment pas de trafic, pour ne pas le citer, celui entre la Garonne et puis la frontière espagnole, quelque part dans les Landes. Donc, moi, il me semble qu'avant même d'aller dans les différents scénarios... parce que l'idéal est d'adapter le scénario en fonction du trafic attendu. Il ne s'agit pas de faire des travaux très coûteux là où ils ne seront pas nécessaires. Il serait vraiment très intéressant d'en savoir un peu plus sur les trafics.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Pardon, je précise simplement... des informations vont être données maintenant par RFF. Mais ce problème d'analyse socio-économique, et notamment des trafics, fait l'objet d'une expertise complémentaire dont les résultats seront présentés à Rennes le 2 décembre.

Marie CHIMOL, RFF

Avant de regarder ce graphique, ici, je voudrais juste préciser que toutes les études de trafics sont disponibles, versées au débat sur le site internet de la Commission, donc aussi bien les hypothèses que les résultats. Mais on va pouvoir en discuter aujourd'hui. Ce que je vous propose, c'est de regarder ce graphique-là. Il présente, sur la première colonne, la situation à l'horizon 2030, sans le projet. Puisqu'en fait, nous regardons à cet horizon, qui serait potentiellement l'horizon de mise en service de notre projet. Mais on va comparer les résultats de trafic, dont scénarios mauve, bleu et vert, avec la situation en 2030 sans le projet. C'est absolument indispensable pour comprendre quels sont les gains des liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire sur les gains de trafic.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Excusez-moi. Monsieur a d'abord demandé si vous aviez des données de trafic actuelles.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

C'est aussi par secteur géographique. Vous présenterez une carte après, des trafics. Alors, je vous le précise, Monsieur : il y a des informations qui sont données à ce sujet dans le dossier du maître d'ouvrage.

Marie CHIMOL, RFF

Effectivement, sur ce graphique-là, nous n'avons pas présenté la situation actuelle, des trafics. Ce qu'on peut dire, c'est que globalement, en Bretagne aujourd'hui, on est à 10 millions de voyageurs sur le TGV, 10 millions sur le TER. Mais nous, pour notre projet LNOBPL, pour notre étude, on s'est vraiment concentré uniquement sur les trafics en lien direct avec le projet. Donc, aujourd'hui, on est autour de 13 millions de voyageurs par an, qui sont concernés par notre projet. Donc, si on regarde la situation projetée en 2030, et donc pour projeter cette situation, on prend des hypothèses... globalement, des hypothèses de croissance de population, sur la base de valeurs communément acceptées, des valeurs qui sont données par l'État : croissance de population, évolution du PIB. Et donc, la situation sans le projet aujourd'hui, c'est 15,6 millions de voyageurs. Donc, ce qu'on voit sur ce graphique-là, c'est que c'est réparti sur différents axes. On voit par exemple, Rennes-Brest, en vert en dessous, puis au-dessus, Rennes-Quimper, puis Nantes-Rennes et Nantes-Quimper, avec respectivement le nombre de voyageurs par an. Et donc notre projet permettrait des gains de trafic de l'ordre de 1,9 à 2,3 millions de voyageurs par an, selon que ce soit le scénario mauve, le scénario bleu ou vert. Ce qu'on peut dire, c'est que globalement, on n'a pas des différences énormes de gain de trafic entre les différents scénarios. Ce qu'on peut dire aussi, pour essayer d'être un peu plus local... c'est de présenter les parts de trafic au moins actuelles. Donc, ça va donner les parts modales actuelles. Et puis on regardera les différences avec ce que pourra apporter le projet. Aujourd'hui, nos études de trafic ont permis de voir que les relations de Lamballe, en particulier, vers Paris étaient réalisées, pour 52 %, en train. Et puis vers Rennes, on est autour de 13 %, donc principalement en TER, et de seulement 3 % pour les grandes origines et destinations. On ne peut pas tout regarder. En 2030, sans le projet, toujours notre situation qui nous permettra de comparer les gains que pourront apporter nos liaisons nouvelles : on passerait sur Paris à une part modale du fer, c'est-à-dire le pourcentage que le train pourrait avoir sur le nombre de déplacements, à 64 %, à comparer aux 52 % aujourd'hui. Et puis vers Rennes, on passerait à 15 %, et vers Nantes, 4 %. En situation de projet,

avec les liaisons nouvelles, les chiffres sont particulièrement intéressants à regarder pour les liaisons, notamment vers Nantes, et bien sûr au-delà. Vers les autres régions, on passerait à une part modale du train, une part de marché de 10 %, en particulier pour le scénario bleu et puis le scénario vert, un peu moins, 8 %, pour le scénario mauve. Vers Paris, on monterait à 66 %. Je vous ai un peu abreuvé de chiffres. Ce qu'on peut voir, c'est que globalement tous les projets apportent un gain de part modale, et donc des trafics supplémentaires sur les liaisons avec Paris, Rennes et Nantes. Concernant les hypothèses, je vous abreuverais encore plus sans doute, si on en parlait. Mais je vous invite à regarder... on a essayé d'être le plus lisible possible et le plus transparent possible sur les hypothèses prises en compte pour ces études de trafic.

Loïc CAURET, maire de Lamballe, président de la communauté de communes de Lamballe

Bonsoir, Loïc CAURET, le régional de l'étape, maire de Lamballe. On s'excuse, pour quelques-uns, on n'a pas pu venir avant puisqu'on avait un conseil communautaire, et on vous rejoint maintenant.

Premièrement, je me félicite qu'il y ait ce débat à Lamballe. Forcément, je suis un peu parti pris, donc je ne vais pas redévelopper tous les arguments qui ont été évoqués tout à l'heure. J'en ai entendu quelques-uns et je sais que Philippe en avait dit aussi, en présentation tout à l'heure, sur le type d'organisation des scénarios. Quelques points quand même. Premièrement, j'ai l'œil pointé sur les 3 min. Premièrement, on est content que la ligne nouvelle arrive jusqu'à Rennes. Ce n'est quand même pas rien, cette affaire, depuis le temps que ça se discutait. Donc, on ne peut pas être non plus dans le déni de quelque chose en plus. Cela a été dit tout à l'heure, il faut jouer cela à 20 ans. Quand on joue à 20 ans, que ce soit les réseaux ou les territoires, cela s'organise dans la durée, pas simplement par rapport à nos opinions à nous ou nos intérêts à nous. Là, je crois qu'il faut être conscient de ça.

Deuxième point, on voit bien qu'il y a un scénario qui est très éloigné des autres, qui coûte plus cher, qui consomme du CO2, du foncier, par rapport aux autres qui sont plus proches. Et les derniers chiffres, notamment pour les gains de voyageurs, le montrent encore mieux. Donc, je crois que pour ce qui nous concerne, nous n'irons pas trop longtemps sur le scénario vert : il faut effectivement se concentrer sur ceux qui sont raisonnables et possibles à mettre en œuvre. De ce point de vue-là, j'ai beaucoup apprécié aussi, il faut le dire, la présentation, tout à l'heure, des agriculteurs, dans le sens de leur attitude très ferme, mais aussi très raisonnée par rapport au projet et à l'intérêt général. Je crois que c'est important de signaler ces choses-là, parce que la façon dont ça a été dit, la façon dont ça a été présenté, ce n'est pas toujours ça, l'image qu'on en a. Et je crois qu'il était important de le dire parce que c'était quand même très important. Je crois que dans nos collectivités, on a l'habitude depuis longtemps de travailler aussi dans ces conditions-là : ce n'est pas toujours facile, mais il est important de regarder ce que ça donne par rapport à ces questions du foncier.

Et puis par rapport maintenant à ces choix, j'ai une question et une proposition, que je fais immédiatement. La question, c'est qui va décider et quand précisément, pour qu'on sache, à un moment donné, « the winner is... » Comment ça va se décider ? Qui va dire « voilà le scénario qu'on prend » ? J'aimerais qu'on le sache, de manière à pouvoir savoir quels sont les délais de réponse ou de discussion future ou supplémentaire qu'il y a.

Et le deuxième point, c'est que notre territoire, on l'a vu tout à l'heure, et ça va assez loin, ça a été dit à plusieurs reprises, est très impacté par ces scénarios. Donc, je vais proposer que la communauté de communes participe, en termes de débat, en termes de propositions écrites, à ce débat. Et il est probable également que nous proposerons cette contribution à nos collègues des autres communautés autour, qui aujourd'hui sont intéressés par la gare de Lamballe. Donc, de manière à ce que cette position, que nous prendrons, soit une position partagée par un territoire bien plus large que celle de la ville ou de la communauté de Lamballe. Et de ce point de vue-là, il y aura, dans les temps qui viennent, une contribution que nous apporterons, organisée à partir des éléments que vous nous donnez et qui sont très importants, sur ce sujet. Merci.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Merci, M. Le Maire. Simplement vous préciser, comme je sais que vous étiez empêché... en présentation, en ouverture de la réunion, j'avais précisé qu'à l'issue du débat, à l'issue du 3 janvier, la Commission particulière avait 2 mois, et le président de la CNDP, dans ce délai de 2 mois... on devait rendre un compte-rendu et le président de la CNDP le bilan du débat, et qu'à l'issue de ces 2 mois, le maître d'ouvrage avait 3 mois pour prendre une décision et dire s'il continuait ou pas. Donc, vous pouvez peut-être compléter ?

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Juste pour préciser effectivement qu'au bout de ces 5 mois, RFF prendra cette décision. Mais il faudrait rappeler que dans le conseil d'administration de RFF, c'est l'État qui prendra cette décision, in fine.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Est-ce que le débat servira à quelque chose ?

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Oui. Nous en sommes, à RFF, au 14^e débat public. Je crois, sous votre contrôle, M. GUÉRIN, qu'on doit être le maître d'ouvrage qui a le plus d'expérience dans ce domaine-là. Et l'expérience nous montre que les projets qui sortent d'un débat public sont systématiquement différents, ou très souvent différents du projet initial.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

J'avais brimé un monsieur, au fond de la salle, qui voulait reprendre la parole. Est-ce qu'il la veut toujours ?

Jean-Luc BARBO, vice-président de Lamballe Communauté

Vous aviez dit en début de réunion que sur certaines questions qui étaient posées, vous émettez un avis. Et là, aujourd'hui, c'est un témoignage qui est fait par des gens. Je ne remets pas en cause le témoignage, mais c'est un témoignage qui est fait par quelqu'un qui intervient à votre demande dans ce débat, et qui donne un avis. Et je dis que c'est contraire au débat public. Ma position vaut ce qu'elle vaut, mais je tenais quand même à le rappeler.

Yves CLÉMENT

Yves CLÉMENT, Lamballe. Une question pour vous, Monsieur. Vous venez de dire tout à l'heure que les projets tenaient compte beaucoup des débats publics. Donc, entre votre projet initial et les 14 réunions que vous avez eues, qu'avez-vous appris à Lamballe ?

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Ce que j'ai appris, à 21 h 50... ce que nous entendons, vous excuserez ma spontanéité. La préoccupation, bien sûr, de Lamballe, des Lamballais, sur la desserte de la gare de Lamballe, cela a été exprimé au tout début de débat, et je crois que c'est important. Je rappelle que sur ce domaine de desserte, RFF a ses limites de compétence. Je rappelle que c'est les autorités organisatrices de transport, je rappelle que c'est les entreprises ferroviaires. Quelles seront-elles en 2030 ? Voilà, ce sont elles qui détermineront aussi les projets de desserte. Nous, dans le cadre du projet, nous créons le possible. Et c'est ce qu'on a essayé d'expliquer tout à l'heure. Alors, le scénario vert est peut-être un peu plus saillant dans ce domaine-là. Effectivement, je comprends. Mais nous avons exprimé le fait que les dessertes pouvaient être maintenues. Et nous créons tout le possible pour que ce soit le cas. Par contre, pour être très clair sur cette interrogation, RFF n'est pas autorité organisatrice de transport ni entreprise ferroviaire. Donc, c'est la première préoccupation.

La deuxième préoccupation, plus thématique, bien entendu, est celle sur le plan agricole et foncier. C'est une préoccupation, mais c'est aussi, j'espère que ça a été entendu, une préoccupation pour nous, une compétence, et ceci de manière, au fil de l'eau et de plus en plus fine, au fur et à mesure que le projet avance. Ça, j'espère que vous l'avez entendu aussi, ce message. C'est que nous sommes en amont et que tout n'a pas pu être étudié à un niveau de finesse détaillé, et qu'au fur et à mesure du projet, si celui-ci est confirmé, nous affinerons nos évaluations pour prendre en compte l'environnement, l'agriculture et le foncier.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

C'est quelque part une forme de conclusion. Alors, Monsieur veut poser une question ?

Désiré HERCOUET, retraité SNCF

Je suis retraité SNCF et pour vous dire que j'ai travaillé 32 ans sur ces voies-là, je connais un peu. Ma question n'est pas une question. C'est pour discuter. Rennes-Lamballe, c'est tout neuf. Cela a été refait tout à neuf et avec des traverses super solides. Je dirais « inusables ». Alors un parmi vous a bien dit que faire une voie nouvelle ne coûtait pas plus cher

que... il y a effectivement, sur la ligne existante, puisque je la connais bien, quelques courbes à modifier. Ça, on sait bien qu'il y a des courbes à modifier. Mais la ligne est neuve. C'est ça qui... et les trains qui ne s'arrêtent pas à Lamballe, ils passent Lamballe à 160. Ils ne perdent pas tellement de temps. C'est la ligne neuve qui me soucie un peu.

Arnaud GODART, chargé de projet LNOBPL-RFF

Oui, pour rappeler que des travaux de modernisation ont été faits sur cette section-là, et nous avons fait en sorte au maximum d'éviter ce que nous pourrions appeler des fausses manœuvres, entre les travaux réalisés et les travaux projetés. Je laisse la parole à Cédric.

Cédric LEVREL, chargé de projet RFF

Comme vous le soulignez, la ligne, notamment Rennes-Lamballe, a été récemment rénovée, dans tous les efforts qui sont faits pour qu'en 2017, à la mise en service de la LGVBPL, le réseau structurant breton sur les axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, ne fasse pas l'objet, dans les années suivantes, d'opérations qui viendraient « annihiler » l'avantage apporté par la LGVBPL. Alors, vous avez sur cette carte, au-delà des opérations de maintenance de renouvellement, les zones qu'on appelle Rennes-Brest, Rennes-Quimper phase 1. C'est les secteurs sur lesquels ont été améliorées les performances de l'infrastructure. Donc localement, on peut parler de la section entre Tramain et Yffiniac, qui a conduit à des relèvements de vitesse à 220 km/h, de part et d'autre de Lamballe. On a la même chose en sortie de Rennes, entre Rennes et Quédillac, où plusieurs sections ont été relevées à 190 km/h. Donc, la complémentarité que présente le projet LNOBPL avec ces opérations de modernisations se traduit ici par le fait que les sections de lignes nouvelles qui vous ont été présentées par exemple sur le scénario bleu ou les compléments qu'apporte le scénario mauve sont basées sur le fait de se raccorder sur ces sections relevées, et donc de profiter de l'effort de modernisation qui a été consenti. D'autre part, je l'ai indiqué tout à l'heure, le réseau existant et classique est maintenu dans les différents scénarios de projet. Raison pour laquelle les efforts faits sur le réseau ne seront pas réduits à néant par la création d'une ligne nouvelle le doublant, qui libèrera de la capacité sur celui-ci. J'espère avoir illustré cette complémentarité entre réseau existant et modernisé et projet de développement.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Est-ce qu'il y a encore une question ou un avis à exprimer ? Non. Je vous propose de conclure la réunion. Avant de conclure, je pourrais vous montrer les statistiques du débat à ce jour. Là, vous avez le nombre de visites du site internet depuis le 4 septembre, un peu plus de 7 500 visites. 35 avis ont été exprimés avec 20 commentaires sur le forum de discussion. 77 questions ont été posées. 35 ont déjà une réponse. Et on demande à RFF de faire son possible pour répondre le plus rapidement possible. Et les réponses ont fait l'objet de 25 commentaires. On a 9 points de vue, contributions aux cahiers d'acteurs. Et sur Facebook, on compte 851 amis et 175 abonnés sur Twitter. Je vous remercie tous d'avoir participé à cette réunion et je vous souhaite une bonne fin de soirée.

Conformément à la loi, les personnes ayant donné leur identité et/ou leurs coordonnées ont le droit de demander une rectification.