

Rapporteur : Mme ROUSSET

47514

Commission n°1

11 - Mobilités

Voeu relatif aux Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire - Des trains au service du quotidien

Le vendredi 16 décembre 2022 à 09h30, les membres du Conseil départemental, régulièrement convoqués par M. CHENUT, Président, se sont réunis dans les locaux de l'Assemblée départementale, sous sa présidence.

Au moment du vote de la présente délibération,

Etaient présents : Mme ABADIE, Mme BIARD, Mme BILLARD, M. BOHANNE, M. BOURGEAUX, Mme BOUTON, Mme BRUN, M. CHENUT, M. COULOMBEL, Mme COURTEILLE, M. DE GOUVION SAINT-CYR, M. DELAUNAY, M. DÉNÈS, Mme DUGUÉPÉROUX-HONORÉ, Mme FAILLÉ, M. GUÉRET, Mme GUIBLIN, M. GUIDONI, M. HERVÉ, M. HOUILLOT, Mme KOMOKOLINAKOAFIO, M. LAPAUSE, Mme LARUE, Mme LE FRÈNE, M. LE GUENNEC, M. LE MOAL, Mme LEMONNE, M. LENFANT, Mme MAINGUET-GRALL, M. MARCHAND, M. MARTIN, M. MARTINS, Mme MERCIER, Mme MESTRIES, M. MORAZIN, Mme MOTEL, M. PAUTREL, M. PICHOT, Mme QUILAN, Mme ROCHE, Mme ROGER-MOIGNEU, Mme ROUSSET, Mme ROUX, Mme SALIOT, M. SALMON, M. SOHIER, M. SOULABAILLE, Mme TOUTANT

Absents et pouvoirs : M. BRETEAU (pouvoir donné à M. DELAUNAY), Mme COURTIGNÉ (pouvoir donné à M. LE GUENNEC), Mme FÉRET (pouvoir donné à Mme SALIOT), Mme MORICE (pouvoir donné à Mme BIARD), M. PERRIN (pouvoir donné à M. DÉNÈS), M. SORIEUX (pouvoir donné à M. PAUTREL)

Après épuisement de l'ordre du jour, la séance a été levée à 12h42.

Le Conseil départemental

Vu le règlement intérieur du Conseil départemental, notamment son article 64 ;

Vu le projet de voeu relatif aux Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire déposé le 6 décembre 2022 par M. SOULABAILLE, conseiller départemental du canton de Rennes 4 et M. DENES, conseiller départemental du canton de Rennes 5 ;

Vu l'avis unanimement favorable émis par la Commission 1 lors de sa réunion le 8 décembre 2022 ;

Expose :

La lutte contre le dérèglement climatique exige d'agir à tous les niveaux pour réduire au maximum nos émissions de gaz à effets de serre (GES). Les transports représentent en France le premier poste de ces émissions, d'où l'importance d'agir dans ce secteur pour atteindre les objectifs de réduction de GES fixés au niveau européen et national.

Le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle, au transport routier et au transport aérien doit pour cela être accéléré et mobiliser l'ensemble des acteurs publics et privés concernés.

La principale difficulté concerne les mobilités alternatives sur les déplacements quotidiens ou occasionnels de moyenne et longue distance.

Dans ce domaine, des solutions existent et en particulier via le transport ferroviaire. En effet, ce moyen de transport représente le meilleur choix s'il est adossé à une production d'électricité décarbonée. A titre d'exemple, en France, le train émettra par passager 91 fois moins de GES que la voiture et 96 fois moins que l'avion sur un trajet de 500 km¹.

Le train est clairement une solution d'avenir. Avec 29 000 km de voies ferrées, la France détient le deuxième réseau ferré le plus étendu d'Europe. Le potentiel de développement est donc immense pour répondre aux enjeux de mobilités du quotidien partout et pour tou.te.s.

L'annonce récente du Président de la République de la volonté de l'Etat d'investir dans des projets de « RER » dans les 10 principales métropoles françaises peut laisser espérer une prise de conscience du potentiel de ce réseau. Pour Rennes et l'Ille-et-Vilaine, le projet de RER métropolitain, défendu depuis plusieurs années déjà par des élues locales et des élus locaux, est une véritable opportunité.

Malheureusement, ce réseau souffre d'un déficit d'investissement chronique depuis des années. A titre d'exemple, la France a investi en 2021 45 € par habitant dans les infrastructures ferroviaires quand l'Allemagne en a investi 124 €². Ceci est particulièrement vrai des petites lignes, appelées également « lignes de desserte fine du territoire », qui ont souvent été négligées ou abandonnées du fait de la priorité trop exclusive donnée à la grande vitesse.

A ce jour, ces petites lignes ne sont pas en capacité de répondre aux enjeux de mobilités de demain, alors qu'elles pourraient y apporter une réponse, notamment en zones rurales et périurbaines.

La Bretagne ne fait pas exception en la matière. Dotée d'un maillage ferroviaire exceptionnel au début du XX^{ème} siècle, les collectivités bretonnes en charge du ferroviaire ont pu conserver certaines petites lignes, voire en relancer quelques-unes. Elle bénéficie par ailleurs d'ores et déjà de deux connexions au réseau grande vitesse via Nantes et Rennes.

L'Etat et SNCF Réseau souhaitent investir en Bretagne dans le ferroviaire à grande vitesse, à travers le projet LNOBPL (Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire) qui vise notamment à réduire le temps de parcours entre Paris et les deux villes principales de la pointe bretonne, Brest et Quimper, et à améliorer la desserte ferroviaire entre Nantes et Rennes. Le Département d'Ille-et-Vilaine, bien qu'il ne soit plus autorité organisatrice des transports depuis 2017, participe au financement des études sur le projet LNOBPL en tant que membre actif des deux comités de pilotage.

Ce projet met en lumière le besoin d'investissement dans le réseau ferroviaire breton et les insuffisances actuelles sur les liaisons entre les métropoles bretonnes.

Mais ce projet, dans sa version prévoyant possiblement la création de deux nouvelles lignes, interroge nécessairement eu égard à la consommation de terres agricoles qu'il entraînerait. Il reste en parallèle beaucoup à accomplir de la part de l'Etat pour répondre aux besoins de mobilités du quotidien de toutes les Bretonnes et Bretons, notamment en dehors des métropoles, et du fret ferroviaire dans une logique d'intermodalité avec les autres réseaux de transports.

Le besoin d'investissement dans la rénovation et la modernisation des voies existantes ou la remise en service de lignes de desserte fine est immense pour améliorer les dessertes ferroviaires locales, notamment sur les axes Nord-Sud (Brest-Quimper, St Briec-Auray, Nantes-Rennes via Châteaubriant, etc...).

Une orientation des 3 à 6 milliards du projet LNOBPL qui irait dans ce sens serait à même de répondre à la fois aux enjeux environnementaux, économiques et d'aménagement territorial équilibré.

Avec de premières enquêtes publiques qui ne débuteront qu'en 2027, une réflexion sur un temps long s'engage. Par sa situation, l'Ille-et-Vilaine est directement concernée par ce projet. Ceci impose à notre collectivité une participation active au débat pour répondre au mieux aux attentes et besoins de ses habitant-es et des territoires concernés, sauf à vouloir s'en extraire définitivement.

Cet engagement du Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine, qui se traduira notamment par un investissement financier dans la conduite des études, vise à répondre à un double objectif essentiel : l'amélioration du maillage territorial et l'interconnexion avec le Finistère et les autres départements bretons. La force de la Bretagne réside de tout temps dans la capacité de ses collectivités à agir ensemble dans l'intérêt collectif.

¹ Chiffres fournis par le calculateur de l'ADEME :

<https://agirpoulatransition.ademe.fr/particuliers/bureau/deplacements/calculer-emissions-carbone-trajets>

² Chiffres de l'association allemande de transport :

<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/deutschland-bei-schieneninvestitionen-weiter-abgehaengt/>

Décide :

- de formuler le vœu suivant :

Le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine demande à l'Etat et SNCF Réseau d'étudier l'ensemble des scénarii, dont ceux alternatifs permettant d'orienter le projet LNOBPL prioritairement vers la rénovation et la modernisation de toutes les lignes ferroviaires existantes en Région Bretagne et en Loire-Atlantique.

Il demande également qu'un travail soit rapidement engagé, en coordination avec les collectivités concernées, afin d'identifier le potentiel de développement de nouvelles lignes de desserte fine répondant aux besoins de mobilités du quotidien de l'ensemble des Bretonnes et des Bretons, ruraux comme urbains.

L'ensemble de ces projets d'infrastructures structurantes pour la Bretagne devront nécessairement être pensées et étudiées en cohérence avec une réponse des opérateurs en matière d'offre de transport à la hauteur de l'évolution du trafic espérée.

Vote :

Pour : 53

Contre : 0

Abstentions : 0

Ne prend pas part au vote : M. MARTINS

En conséquence, la délibération est **adoptée à l'unanimité**.

Transmis en Préfecture le : 19 décembre 2022

ID : AD20220093

Pour extrait conforme

Pour le Président et par délégation

Signé électroniquement le lundi 19 décembre 2022
Pour le Président et par délégation,
La directrice Assemblée, affaires juridiques et documentation
Elodie JARNIGON-GUITTON