

Vœu Groupe EFC

LNOBPL : des trains au service du quotidien

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 91fois 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 XXème siècle, les collectivités bretonnes en charge du ferroviaire ont pu conserver certaines petites

¹ Chiffres fournis par le calculateur de l'ADEME :

<https://agirpourlatransition.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-schieneinvestitionen-weiter-abgehaengt/](https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/deutschland-bei-schieneinvestitionen-weiter-abgehaengt/)

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 L.N.O.B.P.L (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 Brieuc-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 débiteront 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. C'est la raison pour laquelle le Conseil départemental d'Ille et Vilaine formule 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.

Pour le groupe écologiste, fédéraliste et citoyen

Yann Soulabaille, Vice-Président

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Y. Soulabaille', with a long horizontal stroke extending to the left.

Olwen Dénès, coprésident

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Olwen Dénès', with a long horizontal stroke extending to the right.