



## 16ème législature

<b>Question N° : 241</b>	De <b>Mme Mathilde Hignet</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Ille-et-Vilaine )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > LGV Rennes-Redon : les communes rurales encore une fois sacrifiées !	<b>Analyse</b> > LGV Rennes-Redon : les communes rurales encore une fois sacrifiées !.
Question publiée au JO le : <b>21/03/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>29/03/2023</b> page : <b>3131</b>		

### Texte de la question

Mme Mathilde Hignet alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le danger que représente la potentielle création d'une nouvelle section de ligne à grande vitesse Rennes-Redon dans le cadre du projet ferroviaire de liaisons nouvelles Ouest-Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL). Les études mises en place envisagent en effet deux options pour répondre aux objectifs d'amélioration de la desserte ferroviaire de la pointe bretonne : la modernisation de voies existantes d'une part. La création de nouvelles sections de lignes grandes vitesses d'autre part (LGV). Dans les faits, les études réalisées montrent que la création d'une section Rennes-Redon engendrerait un gain de temps estimé à 11 minutes. 11 minutes de trajet en moins, qui aurait pour conséquence l'artificialisation de centaine d'hectares de terres agricoles sur le territoire du Sud d'Ille-et-Vilaine (600 hectares à minima). Ne répondant pas aux enjeux de mobilité du quotidien mis en avant par Mme la Première ministre à l'occasion de la remise du rapport du conseil d'orientation des infrastructures le 24 février 2023, cette nouvelle ligne couperait véritablement le territoire en deux. De plus, la consommation foncière envisagée est en contradiction avec les objectifs de la loi « climat et résilience » qui comprennent une réduction de l'artificialisation des terres. L'amélioration du réseau ferroviaire est un véritable enjeu, mais ne peut se faire en contradiction avec la préservation de la biodiversité et des terres agricoles. Encore une fois, les communes rurales sont sacrifiées pour la desserte de quelques métropoles. La LGV ne répond pas aux enjeux de développement de la mobilité collective en milieu rural et n'apporte aucune solution aux habitants privés de transport en commun dans leur commune. À l'instar de la création d'une nouvelle section LGV entre Rennes et Redon, qui ne répond pas aux objectifs environnementaux et de cohésion du territoire, elle lui demande ce que le Gouvernement compte faire pour que le développement du réseau ferroviaire breton se fasse de manière cohérente et équilibrée.

### Texte de la réponse

#### LIGNE À GRANDE VITESSE RENNES-REDON

**M. le président.** La parole est à Mme Mathilde Hignet, pour exposer sa question, n° 241, relative à la ligne à grande vitesse entre Rennes et Redon.

**Mme Mathilde Hignet.** Il y a quelques semaines, j'ai adressé au ministre délégué chargé des transports un courrier, resté pour l'instant sans réponse, au sujet de la potentielle création d'une nouvelle section de ligne à grande vitesse (LGV) Rennes-Redon dans le cadre du projet ferroviaire de liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL).

Les études menées à ce sujet envisagent en effet deux options pour répondre aux objectifs d'amélioration de la desserte ferroviaire de la pointe bretonne : la modernisation de voies existantes d'une part, la création de nouvelles sections de lignes grandes vitesses d'autre part. Dans les faits, ces études montrent que la création d'une section Rennes-Redon permettrait un gain de temps estimé à onze minutes. Cette économie de onze minutes nécessiterait l'artificialisation de centaines d'hectares de terres agricoles dans le sud de l'Ille-et-Vilaine.

La consommation foncière envisagée est en contradiction totale avec les objectifs de la loi du 22 août 2021, dite loi climat et résilience, qui comprennent une réduction de l'artificialisation des terres. L'amélioration du réseau ferroviaire constitue un véritable enjeu, mais ne saurait contrevenir à la préservation de la biodiversité et des terres agricoles. De plus, cette nouvelle ligne couperait le territoire en deux et elle ne tient pas compte des enjeux de mobilité du quotidien mis en avant par la Première ministre à l'occasion de la remise du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI).

Encore une fois, les communes rurales sont sacrifiées pour la desserte de quelques métropoles. La LGV ne répond pas aux enjeux de développement de la mobilité collective en milieu rural et n'apporte aucune solution aux habitants privés de transports en commun dans leur commune.

À partir de cet exemple de la création d'une nouvelle section de LGV entre Rennes et Redon, inadaptée aux enjeux environnementaux et de cohésion du territoire, je vous demande ce que le Gouvernement compte faire pour s'assurer que le réseau ferroviaire breton se développe de manière cohérente et équilibrée.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué chargé de la ville et du logement.

**M. Olivier Klein, ministre délégué chargé de la ville et du logement.** Le grand projet ferroviaire de liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire consiste à améliorer la performance des liaisons ferroviaires sur les axes Nantes-Rennes-Bretagne Sud et Rennes-Brest, à l'horizon 2035 et au-delà.

Sur le périmètre du projet, nos concitoyens effectuent une très large majorité de leurs déplacements en voiture, aussi bien pour les courtes que pour les longues distances, et une minorité en train. Le projet vise à accroître l'attractivité du mode ferroviaire par des gains capacitaires et en diminuant le temps de trajet afin d'améliorer et de décarboner les mobilités du quotidien.

Compte tenu notamment des enjeux environnementaux que vous évoquez, relatifs à la consommation d'espace agricole, à la biodiversité et à l'objectif de lutte contre l'artificialisation, la priorité est bien de réaliser d'abord le traitement des nœuds ferroviaires autour de Rennes et Nantes ainsi que la modernisation du réseau existant pour permettre des améliorations des dessertes, sans attendre la création de lignes nouvelles.

Néanmoins, sur le tronçon Rennes-Redon, la question de cette ligne nouvelle se posera inévitablement dans un deuxième temps. Sur ce tronçon, les études menées antérieurement ont démontré que le tracé des voies existantes, qui suivent la topographie de la vallée de la Vilaine, ne permet pas de travaux de relèvement de vitesse apportant des gains de temps significatifs. C'est pourquoi le comité de pilotage du projet a décidé, en janvier dernier, de lancer des études préliminaires des différents aménagements sur ce tronçon, y compris des études relatives à la section de ligne nouvelle que vous évoquez. Soyez assurée que ces études prendront en compte les enjeux environnementaux.

**M. le président.** La parole est à Mme Mathilde Hignet.

**Mme Mathilde Hignet.** Vous savez, je rencontre chaque semaine des citoyens qui me font part de difficultés de mobilité. La seule réponse qu'on leur apporte revient à leur dire de regarder les trains passer sans qu'ils s'arrêtent. Si vous envisagez de créer de nouvelles gares et d'instaurer des lignes qui s'arrêtent dans les communes, peut-être les habitants reconsidéreront-ils la question mais, dans l'état actuel, ce projet ne répond pas aux besoins de mobilité des habitants du territoire, qui l'ont montré en manifestant en nombre le 10 mars.