

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE
DE GOVEN**

SEANCE DU 04/07/2022

DATE DE CONVOCATION : 28/06/2022

AFFICHAGE / PUBLICATION : 08/07/2022

CONSEILLERS EN EXERCICE : 27

PRESENT(S) : Yannick TRINQUART, Olivier TORTELIER, Nathalie BERTHO, Marie-Hélène AUBREE, Laurent KERIVEL, Jean-Marie LANGE, Bruno LEROY, Yannick GOUGEON, Nathalie DREAN, Gwenaëlle FAURE, Mickaël TANGUY, Fabienne HEMERY, Sylvie AGAËSSE, Christophe LERAY, Florence GOURMELEN, Martine BOUGAULT, Jean-François PLAIN, Fabrice GAUBERT

PROCURATION(S) : Norbert SAULNIER donne pouvoir à Yannick TRINQUART, Loïc HERVOIR à Marie-Hélène AUBREE, Nathalie BLOMMAERT à Christophe LERAY, Ronan GUIBERT à Olivier TORTELIER, Karine CHEVALIER à Sylvie AGAËSSE, Aurélie SAULNIER à Yannick GOUGEON, Géraldine TRONCA à Bruno LEROY

ABSENT(S) : Patricia PERSAIS (excusée), Magali POISSON-VANNIER (excusée)

SECRETAIRE DE SEANCE : Mickaël TANGUY

**Aménagement du territoire
2022.07.002 MOTION SUR LE PROJET DE LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE**

M. Yannick TRINQUART, adjoint à l'aménagement, expose que les communes du territoire ont reçu la délibération n°2022/018 de la séance du 8 juin 2022 du Comité syndical du Syndicat mixte du SCoT du Pays des Vallons de Vilaine, relative à une motion d'opposition au projet d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Rennes et Redon traversant le territoire des Vallons de Vilaine. Cette motion a été transmise aux Préfets et Présidents des Régions Bretagne et Pays de la Loire, aux Présidents des Conseils Régionaux et Départementaux de Bretagne et de Loire Atlantique, aux Présidents des Métropoles de Brest, Nantes, et Rennes, à Madame la Députée de la circonscription, aux Sénateurs d'Ille et Vilaine, aux membres de la Commission Nationale du Débat Public, ainsi qu'à SNCF Réseau. M. le Maire avait informé le Conseil municipal lors de la séance du 25 avril dernier de ce projet de ligne ferroviaire, qui va modifier et impacter profondément les paysages du territoire, et consommer plus de 600 ha de terres agricoles ou naturelles. Les communes sont invitées à se mobiliser, et à délibérer en séance de Conseil municipal.

M. TRINQUART rappelle la motion du Syndicat Mixte :

« Dans un souci d'aménagement du territoire, il a été initié dès le début des années 2000, une réflexion pour améliorer la desserte en Ligne Ferroviaire à Grande Vitesse sur l'ensemble de la Région Bretagne. L'objectif étant d'élaborer dans un premier temps divers scénarii à l'horizon 2035 afin d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne (mettre Brest et Quimper à moins de 3 heures de Paris contre environ 3h30 à ce jour) et rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes.

Pour y arriver, différentes hypothèses sont envisagées et ont été présentées aux acteurs locaux et à la population, notamment dans le cadre du Débat public en 2014. Les solutions portaient soit sur la création des nouvelles lignes ferroviaires, soit sur l'amélioration des dessertes actuelles.

En février 2020, une décision ministérielle a engagé des études préliminaires pour notamment « construire graduellement les scénarios d'amélioration des deux axes ferroviaires « Nantes – Rennes » et « Rennes – Brest » en étudiant à la fois la modernisation des lignes existantes, la modernisation de la signalisation et la création de lignes nouvelles ».

Un territoire coupé en deux, 600 ha de terres agricoles et naturelles consommées

Directement concerné par la desserte ferroviaire Rennes – Nantes, le territoire des Vallons de Vilaine est impacté par les différents scénarii, que ce soit la création d'une nouvelle ligne ou l'amélioration des lignes existantes, mais à des degrés divers. Ainsi, selon les hypothèses, les impacts fonciers et environnementaux sont jugés faibles (doublement des voies existantes par exemple) à très fortes avec la création de plus de 50 kms de lignes nouvelles pour un coût de 1,25 milliard d'euros (estimation 2014) et un gain de 11 minutes. La consommation foncière d'une ligne nouvelle est estimée autour de 11 à 12 ha/km, donc dans le cas présent, une consommation de terres agricoles et naturelles autour de 550 à 600 ha. Pour rappel, la consommation du territoire des Vallons de Vilaine sur la dernière décennie est de 647 ha, ce qui signifie une consommation théorique maximale (en attendant les éléments du SRADDET) des ENAF (Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers) de 325 ha entre 2021 et 2031.

Il est notamment rappelé que les territoires ruraux sont déjà tenus de réserver des emprises foncières de taille considérable pour alimenter et permettre le développement du territoire national dont les métropoles avec par

exemple la ressource en eau, la production d'énergie renouvelable ou bien de réduire l'empreinte écologique et participer au changement climatique.

Une politique nationale de réduction des consommations foncières depuis plus de 20 ans

Depuis plus de 20 ans, le législateur invite et conditionne le développement des collectivités au regard d'une gestion responsable et économe de l'espace. Ainsi, dès l'année 2000 avec la Loi SRU (Solidarité et Renouveau Urbain), le prisme d'une économie du foncier devient un des piliers des documents d'urbanisme et autres projets d'aménagement. La récente loi Climat & Résilience, en août 2021, ne vient que confirmer avec une ambition plus forte, la nécessaire prise en compte de cet objectif, et avec cette fois-ci un jalon important et de taille, le Zéro Artificialisation Nette à l'horizon 2050. En parallèle, l'Etat Français et l'Union Européenne n'ont cessé d'inviter et d'imposer aux collectivités la protection de l'environnement avec par exemple l'évaluation environnementale des projets d'aménagement ou bien encore la prise en compte de la trame verte et bleue. Comme partout, le territoire des Vallons de Vilaine s'attache à prendre en compte ces orientations pour la préservation de la biodiversité, des paysages et du maintien d'une agriculture dans notre territoire.

Une véritable « balafre », un projet déraisonnable au 21^{ème} siècle

Ce projet LNOBPL qui pourrait créer une nouvelle ligne ferroviaire entre l'agglomération Rennaise et la commune de Redon est difficilement entendable pour les acteurs et habitants de notre territoire. Une nouvelle ligne ferroviaire, comme chacun sait, c'est une véritable « balafre » paysagère dans notre territoire, une coupure nette et que très partiellement franchissable rendant l'organisation et les connexions entre nos espaces difficiles. C'est aussi structurant (ou déstructurant) qu'une rivière comme la Vilaine, sauf que celle-ci est naturelle et qu'elle était présente avant nous, alors que la ligne ferroviaire est le fait de la main de l'homme et peut donc être très facilement évitée.

D'autant plus, qu'une ligne ferroviaire existe déjà entre Rennes et Redon, et qu'il convient, en ce 21^{ème} siècle, siècle décisif pour le maintien du vivant sur terre, d'être raisonnable en adaptant et en modernisant l'existant. L'époque du « tout jetable », du « on refait ailleurs autrement » est révolue. Refaire, améliorer l'existant, limiter l'impact de l'homme sur son environnement, c'est la ligne directrice des projets et initiatives publiques et privées, pour la revitalisation des centralités par exemple : « Reconstruire la ville sur la ville ». Pour les réseaux de communication, les élus du Syndicat Mixte du SCoT des Vallons de Vilaine affirment que cette solution doit être également privilégiée.

Ainsi, en quelques années, prenant conscience de l'impérieuse nécessité d'agir avant qu'il ne soit trop tard, ce scénario de construction d'une nouvelle ligne ferroviaire pour traverser le territoire des Vallons de Vilaine du Nord au Sud est devenu une véritable hérésie au 21^{ème} siècle. Jamais ce projet n'obtiendra une acceptabilité auprès des habitants, des acteurs économiques et environnementaux, ou bien encore des décideurs locaux. Et jamais, le Syndicat Mixte du SCoT des Vallons de Vilaine n'inscrira dans son Schéma de Cohérence Territoriale ce projet, car c'est un non-sens. Comme le montre le projet LNOBPL, d'autres voies plus sobres, moins coûteuses et plus raisonnables pour l'impact paysager et social sur le territoire sont possibles. Nous sommes prêts à en discuter.

En conséquence, les représentants élus du Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale s'opposent fermement au principe même d'envisager une nouvelle voie de chemin de fer qui passerait demain sur le territoire des Vallons de Vilaine. »

Lors de cette séance, dans le cadre de la mise en œuvre de la loi Climat & Résilience, le Syndicat Mixte du SCoT des Vallons de Vilaine s'est opposé avec conviction et fermeté à l'inscription de cette nouvelle ligne LNOBPL, et de son emprise foncière, dans la liste des projets d'envergure nationaux et régionaux tels qu'ils seront précisés dans le cadre de la mise en œuvre de la loi pour intégrer l'objectif d'une moindre consommation foncière au sein du SRADDET d'ici 2024. Il est proposé à l'assemblée de suivre l'avis du Comité syndical, et de s'opposer à l'inscription de cette nouvelle ligne LNOBPL et de son emprise foncière.

Vu le CGCT,

Vu le projet ferroviaire présenté aux acteurs locaux de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL),

Vu la délibération n°2022/018 du 08/06/2022 du Comité syndical du Syndicat mixte du SCoT du Pays des Vallons de Vilaine,

Considérant l'impact de ce projet sur le territoire, en termes d'environnement et d'emprise sur les terres agricoles et naturelles,

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité,

- S'OPPOSE à l'inscription de cette nouvelle ligne LNOBPL et de son emprise foncière dans le SCoT et le PLU,
- AUTORISE le Maire à signer tous les documents relatifs à l'exécution de cette décision.

Pour extrait conforme, le 8 juillet 2022

Le Maire, Norbert SAULNIER

Certifié exécutoire
Mise en ligne le 21/09/2022
Le Maire
Norbert Saulnier

Le Maire Adjoint
Yannick TRINQUART

