

Un RER sera-t-il un jour la solution aux bouchons ?

Il y avait les bouchons, il faut désormais faire avec les pics de pollution. Le RER rennais, mis à l'étude en septembre, résoudra-t-il un jour le problème ?

Le constat est unanime, souvent rocade bouchonne. Tout comme les entrées de ville : routes de Lorient, de Saint-Malo, de Redon...

Côté pollution, les alertes aux particules fines se multiplient (septembre et décembre 2014, janvier et mars 2015), ce qui a amené Nathalie Appéré, maire de Rennes, et Emmanuel Couet, président de Rennes métropole, à solliciter le préfet pour une limitation de la vitesse sur la rocade. Elle passera à 70 km/h à compter de septembre. Parallèlement, un nouveau Plan de protection de l'atmosphère a été présenté aux élus.

« Dégradation visible de la situation »

Des mesures suffisantes ? Si l'on en croit les études réalisées pour la Direction régionale de l'environnement,

de l'aménagement et du logement de Bretagne (Dreal), « en 2020, on devrait assister à une dégradation visible de la situation. Notamment à proximité de la rocade où le périmètre impacté par le dépassement des normes, concernant le dioxyde d'azote, passera de 100 m à 200 m de part et d'autre » (Ouest-France du 26 novembre 2014).

« Les transports et les embouteillages sont l'un des problèmes majeurs de l'agglomération, asphyxiée », martèle Pierre Breteau, à la tête de l'opposition métropolitaine et maire (UDI) de Saint-Grégoire. Ils « nuisent à la qualité de vie » des habitants, mais aussi « aux développements économique et touristique de l'agglomération et de toute la région ».

Des difficultés pour lesquelles l'élu

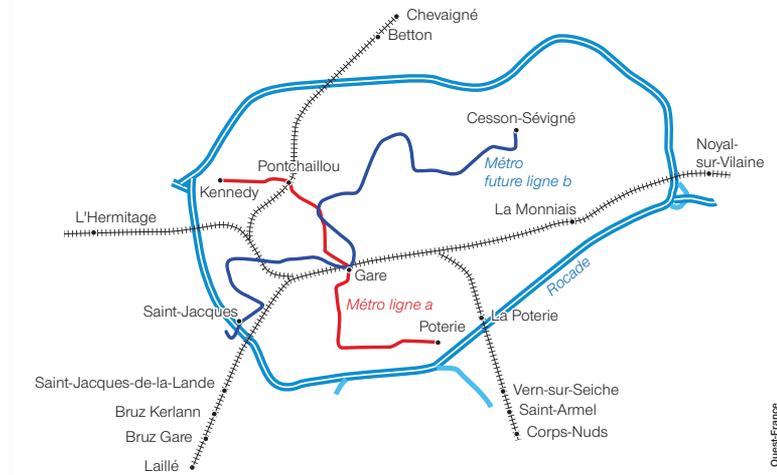
« tient le PS pour responsable ! C'était le métro, le métro et pendant tout ce temps, on n'a réfléchi à rien d'autre. Je ne suis pas contre, mais ce n'est qu'une facette du problème, sur une partie du territoire. » D'autant que dans le même temps, « Rennes repousse la voiture en dehors du centre-ville. Mais cela ne fait que déplacer le problème en périphérie », pointe encore l'élu.

Un projet qui ne date pas d'hier

De là à dire que tous ces éléments plaident en faveur d'un RER rennais... « L'idée ne date pas d'hier. Elle figurait dans le programme du centriste Loïck Le Brun aux municipales de 2001 et, en 2014, dans celui de Bruno Chavanat (UDI). Déjà en son temps, Edmond Hervé (PS) estimait qu'il fallait optimiser le réseau ferroviaire rennais », rappelle Pierre Breteau.

Un projet qui devrait, durant le mandat débuté l'an dernier, cristalliser l'attention de l'opposition métropolitaine, rejointe sur le sujet par les élus écologistes.

Cela tombe bien, « lancer une étude sur la faisabilité d'un RER figurerait au programme des municipales 2014 », rappelle Jean-Jacques Bernard (PS), vice-président de Rennes métropole en charge des transports. « Cela fait partie de l'accord d'entre-deux tours entre notre



Les tracés de la rocade, des deux lignes de métro et des voies ferrées autour de Rennes.



Sur la rocade, la circulation ne cesse d'augmenter.

Il y a vingt ans, étaient créés cinq « terminus périurbains »

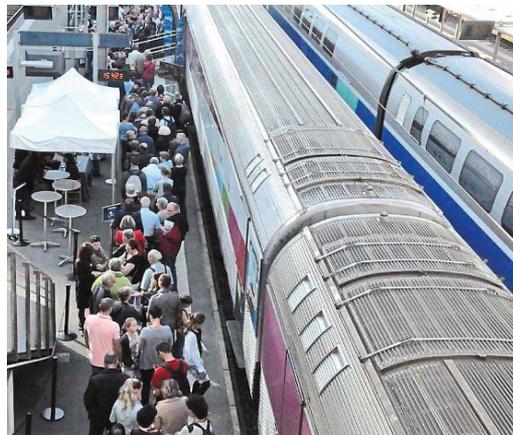
« On a la chance d'avoir un réseau ferré en étoile, à cinq branches ! » explique-t-on à la SNCF. Cinq branches, autant de lignes et la décision prise, en 1995, de créer des terminus périurbains, à 25 ou 30 km de Rennes. Puis entre ces terminus et Rennes, d'organiser des navettes aller-retour matin, midi et soir.

Pour cela, il fallait que trois conditions soient réunies : « Assez de trains, une tarification adaptée et des facilités de support et d'achat, ce qui permettait la carte Korrigor. Pour tout cela, les organisateurs de transports et élus de la Métropole, de la Région s'étaient mis autour d'une même table », rappelle la SNCF.

En plus des haltes ferroviaires rennaises de la Poterie et de Pontchaillou, douze communes de Rennes Métropole sont ainsi desservies par ces navettes ferroviaires (1). « Et lorsqu'on se projette à l'échelle de l'aire urbaine, nous avons un potentiel de desserte de vingt-cinq gares », souligne Jean-Jacques Bernard.

Pour un service « RER », il faut multiplier les haltes et augmenter le cadencement mais « est-ce que les infrastructures le permettent ? Plus on arrête les trains, moins il en passe à la minute », poursuit la SNCF. Déjà, le TER et la desserte périurbaine « marchent fort, la fréquentation est toujours en augmentation. Dans le même temps le TGV s'est lui aussi développé. La difficulté est de proposer toujours plus de trains et de créneaux horaires. Sur certaines lignes, cela devient compliqué ».

La Région a déjà trouvé une parade : les trains à deux étages. « Dix-sept rames ont été achetées pour l'ensemble du réseau TER breton,



Au centre d'un réseau ferré en étoile, la gare de Rennes.

cinq ont été livrées. »

(1) Saint-Jacques, Bruz (gare ainsi que la halte de Ker Lann) et Laillé pour le terminus Guipry-Messac sur la ligne Rennes - Redon. Vern-sur-Seiche, Saint-Armel et Corps-Nuds pour le terminus Janzé, sur la ligne Rennes-Châteaubriant, « une ligne dont la capacité est très faible, puisqu'à voie unique. Les

trains ne peuvent se croiser que dans deux gares, Vern-sur-Seiche et Janzé ».

Cesson-Sévigné (halte), Noyal-sur-Vilaine pour le terminus Vitry, sur la ligne Rennes-Paris. Betton et Chevaigné pour le terminus Montreuil-sur-Ille sur la ligne Rennes - Saint-Malo. Et enfin L'Hermitage pour le terminus La Brohinière sur la ligne Rennes Saint-Brieuc.

Ligne C « La troisième ligne de métro c'est l'axe Est-Ouest, qui offre une garantie de régularité pour les bus, explique Jean-Jacques Bernard, vice-président aux transports de Rennes métropole. Quelle serait alors l'opportunité d'une nouvelle ligne ? La question qui se posera sera celle de la prolongation des lignes existantes. »

liste et celle de Nathalie Appéré », précise Matthieu Theurier (Europe Écologie-Les Verts).

« Une trentaine de milliers d'euros sont inscrits au budget 2015 pour les études. Cela nous laisse dubitatifs : cela ne va pas assez vite, poursuit l'élu écologiste. Le problème,

ce sont les déplacements entre les première et deuxième couronnes et la ville centre, toute la problématique de la rocade est là. Le métro n'y apporte qu'une réponse très partielle. »

Quant à la paternité du projet, les élus écologistes l'attribuent à Yves

Cochet, « candidat des Verts aux municipales de 1988. Durant la campagne, il avait même inauguré une gare, de manière très symbolique... »

Brigitte SAVERAT-GUILLARD.

Qui dit étude ne dit pas forcément RER

« L'étude de faisabilité pour la création d'un RER rennais sera lancée à l'automne », annonce Jean-Jacques Bernard, et ils seront nombreux à mener la réflexion : Rennes métropole mais aussi le conseil régional, autorité organisatrice du transport, ainsi que SNCF réseau, ex-Réseau ferré de France (RFF). Ses conclusions sont attendues pour début 2016.

Quels investissements ?

En attendant, les élus écologistes ont déjà leur petite idée : « On aura de nouvelles opportunités avec la LGV qui allègera la ligne Rennes-Vitré, ainsi qu'un projet d'électrification de la ligne Châteaubriant-Rennes, ce qui lui permettrait d'accueillir un système comme celui qu'on défend. Sur d'autres lignes, ça peut être plus compliqué mais il faut regarder de près », explique Matthieu Theurier.

Mais qui dit étude ne dit pas forcément RER, prévient Jean-Jacques Bernard. D'ailleurs une première étude avait bien été menée en 2007, avec une vision prospective à 2020. « A l'époque, nous n'avions pas les données de la seconde ligne de métro. Les conclusions faisaient



Rennes métropole travaille à un plan de déplacement urbain.

état d'une amélioration possible de la desserte ferroviaire, prioritairement sur les heures creuses et plutôt hors métropole. Depuis l'échelle métropolitaine a évolué et la révision du schéma de cohérence territoriale (Scot) est entamée. La nouvelle étude devra tenir compte de l'actualisation de toutes les données, notamment démographiques et de déplacements. Et aussi d'un contexte qui évolue avec le futur pôle d'échanges multimodal (PEM), la LGV ».

L'étude devra dire si le projet est envisageable. « Infrastructures, gares ou haltes, voies, matériels... Quels investissements à court et moyen termes ? Des données à mettre en cohérence « avec le plan de déplacement urbain (PDU) sur lequel nous travaillons actuellement. Il doit analyser et prendre en compte tous les modes de déplacements, leur complémentarité mais aussi leur efficacité en termes de rapport qualité-prix », conclut Jean-Jacques Bernard.

Une ligne de bus entre Bruz et Laillé en test

Si le réseau RER en étoile sera étudié, une liaison circulaire hors rocade n'est pas envisageable, « l'intérêt d'un transport en commun est de desservir des zones denses. Là il y aurait essentiellement de la campagne. De plus avec un réseau circulaire, il faudrait pouvoir se rabattre. Or, l'usager a horreur de la multiplication des modes de transport. On le voit bien, il préfère parfois rester dans le bus quelques minutes de plus, plutôt qu'aller récupérer le métro qui lui ferait gagner

du temps. C'est davantage la régularité qui lui importe, que le temps de transport ».

En revanche la création de dessertes bus entre les communes de la métropole « est une demande récurrente », reconnaît Jean-Jacques Bernard, vice-président de Rennes métropole. Un test avait été effectué dans les années 1990, « entre Thorigné-Fouillard et Cesson-Sévigné. Parce qu'il y avait le lycée, la piscine, le cinéma. Mais hors périodes scolaires, la ligne était très

peu utilisée et presque plus lorsque le collègue de rattachement a changé. Elle a donc été supprimée ».

À la rentrée 2015, un autre test sera effectué avec une ligne entre Laillé et Bruz, durant une année. « Nous avons choisi Bruz car c'est une commune attractive (la troisième ville de Rennes métropole, derrière Rennes et Cesson), avec des équipements structurants et une gare. Et Laillé, parce que c'est une commune relativement importante. »