



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

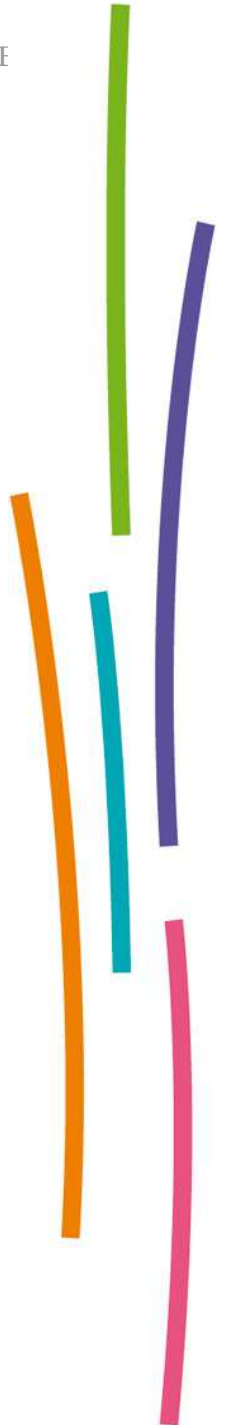
---

## DOSSIER DE PRESSE

---

**Jean-Louis BORLOO**  
**lance**  
**la Ligne à Grande Vitesse**  
**Bretagne/Pays-de-la-Loire**

Le Mardi 29 juillet 2008



# Sommaire

## **I. Lancement de la Ligne Grande Vitesse Bretagne/Pays de la Loire**

**Page 2**

**HISTORIQUE**

Page 2

**LE TRACE**

Page 3

**LE FINANCEMENT**

Page 5

**CALENDRIER**

Page 6

## **II. Accélération du programme ferroviaire dans le cadre du Grenelle Environnement**

**Page 7**

1. Rappel Historique
2. Développement du réseau LGV à la suite du Grenelle Environnement
3. Calendrier

**CARTE DES PROJETS DE LGV MENTIONNES  
DANS LE PROJET DE LOI DU PROGRAMME  
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU GRENELLE ENVIRONNEMENT**

Page 10

**ANNEXE :**

**PROTOCOLE D'INTENTION PREALABLE A LA REALISATION  
DE LA LGV BRETAGNE/PAYS DE LA LOIRE**

Page 11

# I. Lancement de la Ligne Grande Vitesse Bretagne/Pays de la Loire

## Historique

Le projet LGV Bretagne-Pays de la Loire, prolongement de la LGV Paris-Le Mans, s'inscrit dans la continuité du TGV Atlantique mis en service en 1989.

### **Avant projet**

Le dossier d'avant projet sommaire (APS) a été approuvé par une décision ministérielle en date du 26 janvier 2006. L'enquête publique s'est déroulée du 1er juin au 31 juillet 2006. Une convention des garanties de dessertes entre l'Etat, la SNCF et les collectivités locales a été signée le 30 janvier 2007 pour les gares du Mans, de Laval, Vitré et Sablé-sur-Sarthe.

### **La déclaration d'utilité publique**

Le décret portant déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de la Loire, entre Connerré (Sarthe) et Cesson-Sévigné (Ille-et-Vilaine) a été publié au Journal Officiel le 28 octobre 2007.

## Le tracé

### Principales caractéristiques

- Ligne voyageurs à l'exception de la section nord du Mans (ligne mixte).
- Longueur : 182 km de ligne courante et 32 km pour le barreau de Sablé sur Sarthe et les raccordements.
- Coûts : 3.400 M€ courants.

Le projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire est le prolongement, en direction de Rennes et de Nantes, de la LGV Paris-Le Mans. Il consiste à **réaliser une ligne nouvelle de 182 km** entre Le Mans (Conneré) et Rennes (Cesson-Sévigné). Le projet est à dominante trafic voyageur : seule la section nord du Mans est mixte voyageur/fret. Il ne comporte pas de gare nouvelle.



### Les meilleurs temps de parcours à la mise en service

- |                       |                          |
|-----------------------|--------------------------|
| • Paris-Rennes : 1h27 | • Le Mans-Rennes : 41 mn |
| • Paris-Laval : 1h10  | • Laval-Rennes : 24 mn   |
| • Paris-Nantes : 1h52 | • Laval-Le Mans : 24 mn  |

## **Gains de temps à la mise en service**

Le projet a pour objectif d'améliorer de manière significative la desserte de la Bretagne et des Pays de la Loire, avec un gain de **37 minutes entre Paris et Rennes**, et au-delà, avec l'ensemble de la Bretagne occidentale jusqu'à Brest et Quimper, de **22 minutes pour Laval et de 8 minutes pour Angers, Nantes** et les territoires situés au-delà.

Ce projet permettra de plus la libération de capacité pour les trains régionaux et de marchandises sur les lignes existantes.

## Le financement

Le projet prévoit la construction de 182 km de ligne nouvelle auxquels s'ajoutent 32 km de raccordements au réseau existant. Le coût est estimé à **3,4 Md€** courants pour une réalisation en une seule phase.

Depuis mai 2007, le comité des études financières de la LGV Bretagne-Pays de la Loire associe l'Etat, Réseau ferré de France (RFF) et les Régions partenaires afin de mener une analyse comparative des modes de réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage publique, contrat de partenariat, concession) et de déterminer un cadre tarifaire visant à optimiser le besoin en concours publics. Dans ce cadre, RFF a produit de premières estimations de sa participation qui permettent d'envisager une participation de RFF d'environ 35 % du coût du projet. Les co-financeurs du projet partagent l'objectif de porter la participation de RFF à 40 %.

Les études conduites par RFF ont mis en évidence l'avantage du recours à un contrat de partenariat pour la réalisation de ce projet.

Le partenariat de qualité mis en place sur ce projet entre les différents acteurs a permis une appropriation des études et la prise d'une décision partagée, matérialisée par la signature du protocole d'intention du 29 juillet, qui acte le choix du montage, les principes de financement du projet entre l'État, les collectivités et RFF et le calendrier prévisionnel de l'opération. Elle permettra l'engagement de l'opération dans les délais les plus courts.

En parallèle des études, les négociations entre les collectivités territoriales ont été activement menées :

- Le 16 avril 2008, les régions Bretagne et Pays de la Loire ont signé une déclaration d'intention commune convenant que la contribution apportée par les régions (estimée à 1 Md€ environ) serait supportée à 90,5 % par les collectivités bretonnes et 9,5 % par les collectivités ligériennes.
- Le 30 mai dernier, les collectivités bretonnes ont signé une déclaration commune pour le financement du plan ferroviaire breton entre l'ensemble des collectivités infra-régionales, pour un montant de 896 M€.

# Calendrier

## **Le 29 juillet, signature du protocole d'intention**

Les collectivités territoriales, l'Etat et RFF signent le 29 juillet un protocole d'intention portant sur le choix du mode de réalisation du projet, les principes de répartition du financement entre l'État, les collectivités et RFF et le calendrier prévisionnel de l'opération.

## **Réunions des comités de suivi départementaux**

Conformément aux conditions émises par la Commission d'enquête dans son rapport, il a été mis en place des comités de suivi départementaux sous la présidence des préfets dont le rôle est d'associer et d'informer le public de la bonne instruction du projet.

Ces comités doivent se réunir dès la rentrée prochaine.

## **Poursuite des études et de l'action foncière**

Compte tenu des enjeux, et des fortes attentes des acteurs locaux, un dispositif d'acquisitions foncières d'opportunité a été mis en place dès 2005 entre l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les Départements d'Ille-et-Vilaine, de Mayenne et de Sarthe et RFF. Relayé par l'enveloppe budgétaire de 67 M€ inscrite au contrat de projet 2007-2013 (dont 16,75 M€ de part Etat), ce dispositif a permis le lancement de la constitution de réserves foncières en vue de l'aménagement foncier, et des acquisitions urgentes de bâti. Les résultats sont très significatifs : d'ici à fin 2008, 90 % des réserves foncières nécessaires au projet auront été constituées.

## **Lancement de la consultation pour l'attribution du contrat de partenariat**

Le calendrier de poursuite du projet permet d'envisager un **lancement de l'avis d'appel public à concurrence pour le projet au deuxième semestre 2008.**

## **II. Accélération du programme ferroviaire dans le cadre du Grenelle Environnement**

### **1. Rappel historique**

Le développement des lignes à grande vitesse (LGV) a été initié en France à la fin des années 1970 en conjuguant deux concepts :

- des infrastructures dédiées permettant des circulations à grande vitesse ;
- l'utilisation d'un matériel polyvalent capable de « diffuser » l'effet de la grande vitesse des LGV vers le reste du réseau (« le TGV va partout »).

Le développement du réseau de LGV a été réalisé par étape successive principalement en fonction des marchés de voyageurs pouvant être captés tout particulièrement sur les liaisons aériennes intérieures. La première ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon (LN1) a été lancée en 1976 en réaction au choc pétrolier et a été inaugurée le 27 septembre 1981.

Les constructions se sont ensuite poursuivies sous la responsabilité de la SNCF qui en assumait le financement, puis de RFF qui a assuré la maîtrise d'ouvrage de la LGV Est-européenne :

- la LGV Atlantique mise en service en 1989 et 1990 ;
- la LGV Nord mise en service en 1993 ;
- l'interconnexion des LGV à l'Est de l'Île-de-France en 1994 ;
- la LGV Rhône-Alpes (contournement de Lyon et prolongement jusqu'à Valence) en 1994 ;
- la LGV Méditerranée achevée en 2001 ;
- la LGV Est-européenne entre Paris et Baudrecourt en 2007.

### **2. Le développement du réseau LGV à la suite du Grenelle Environnement**

Le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle Environnement, adopté en Conseil des ministres le 11 juin dernier, définit un objectif ambitieux de développement du réseau de lignes à grande vitesse afin d'offrir plus d'alternatives aux transports aériens et routiers : ainsi, 2.000 km de lignes nouvelles supplémentaires doivent être lancés d'ici à 2020 et 2.500 km étudiés sur une perspective de plus long terme. Il s'agit de promouvoir une politique de transports très ambitieuse, dont les objectifs sont de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre et d'accroître l'efficacité énergétique des transports, notamment de voyageurs.



Pour cela, le développement des systèmes de transports intégrés et multimodaux, en s'appuyant dans une large mesure sur les transports ferroviaires de voyageurs dans leur domaine de pertinence, afin d'offrir plus d'alternatives aux transports aériens et routiers, est indispensable.

Ce programme fera l'objet d'une concertation à engager au plus tard en 2009 avec les collectivités territoriales, en particulier les Régions, portant sur les priorités, les tracés, les alternatives à la grande vitesse, les clefs de financement et prenant en compte l'impact sur la biodiversité.

Il permettra de renforcer le maillage du réseau ferré national, en développant tant les grands axes radiaux en direction des capitales européennes (ligne Sud-Europe Atlantique, axe Nîmes-Perpignan notamment) que les liaisons transversales permettant de relier les régions entre elles sans passer par Paris, et de renforcer l'accessibilité des régions ne bénéficiant pas jusqu'à aujourd'hui des avantages de la grande vitesse (barreau Est-Ouest, Paris/Clermont-Ferrand/Lyon).

L'État contribuera à hauteur de 16 milliards d'euros à cette accélération très significative des investissements. Des réflexions sont conduites pour modifier la tarification du réseau ferré national notamment afin de réexaminer la question de la répartition de la valeur créée par la grande vitesse entre les différents acteurs (usagers, entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, Etat et collectivités territoriales). Parallèlement, les discussions avec les collectivités sur le financement de plusieurs projets majeurs tels que la LGV Sud-Europe-Atlantique, la LGV Bretagne/Pays de la Loire, le contournement de Nîmes et de Montpellier ou la seconde phase de la LGV Est-européenne, sont activement conduites pour préciser les conditions du lancement de ces opérations.

Ce projet est également un **projet emblématique du Grenelle Environnement**. Son tracé, son profil, tout a été conçu pour respecter l'environnement, la biodiversité et les populations riveraines. C'est probablement la raison pour laquelle ce projet fait l'unanimité et est très largement soutenu. Nous souhaitons que désormais tous les projets d'infrastructure que nous lançons soit développés sur ce mode. Nous bâtissons un modèle du 21<sup>ème</sup> siècle dans lequel infrastructures de transports et écologie se marient parfaitement.

### **3. Calendrier dans le cadre du Grenelle Environnement**

En 2008, ce sont ainsi 1.847 kilomètres de lignes à grande vitesse qui ont ainsi été construites.

Sont actuellement en construction :

- la LGV mixte entre Perpignan et Figueras (44 kilomètres) ;
- la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, première ligne non radiale par rapport à Paris (140 km).
- La réalisation de ces deux opérations permettra de franchir le seuil des 2.000 kilomètres de LGV d'ici 2011.

Enfin ont été déclarés d'utilité publique (ou le seront très rapidement), en vue d'une réalisation à court terme, les projets suivants :

- la LGV Sud-Europe-Atlantique pour sa branche Tours-Bordeaux (302 km) ;
- le contournement de Nîmes et de Montpellier (80 km y compris les raccordements) ;
- la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire (182 km) ;
- la seconde phase de la LGV Est-européenne (103 km) ;
- la seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône (50 km) ;
- la partie franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin (80 km).

La réalisation de ces six opérations permettra de porter le réseau à 2.640 km.

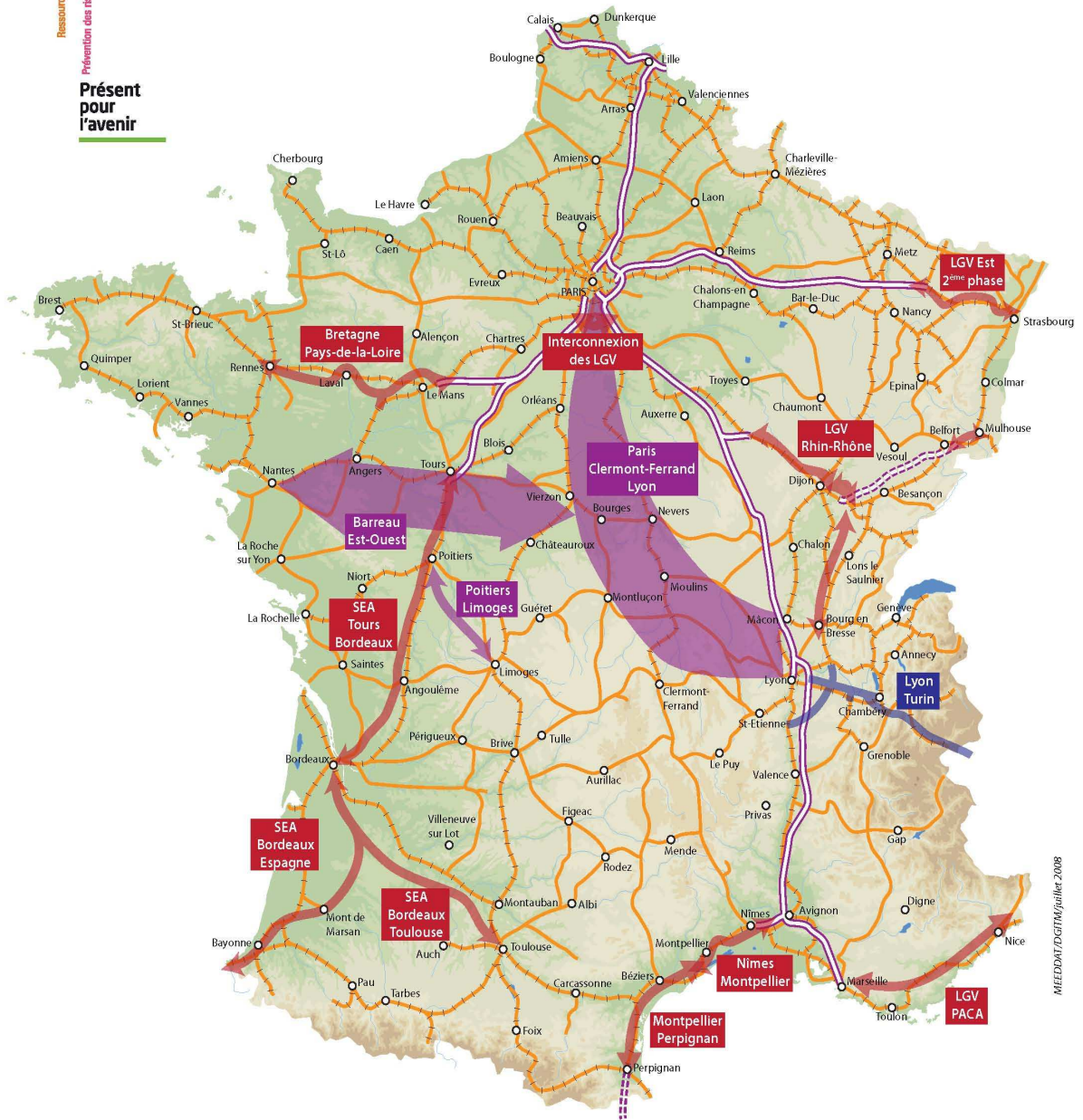
On peut également citer les principaux projets ayant fait l'objet d'un débat public et dont les études sont en cours ou seront très prochainement lancées :

- la LGV Bordeaux-Toulouse (250 km) ;
- la LGV Bordeaux-Espagne (280 km) ;
- la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur (220 km) ;
- les branches Ouest et Sud de la LGV Rhin-Rhône (255km) ;
- les accès français à la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin (180km) ;
- la LGV Poitiers-Limoges (125 km).

La réalisation de l'ensemble des infrastructures à long terme inscrites au CIADT du 18 décembre 2003 porterait le réseau de LGV à environ 4.000 km pour un coût global de l'ordre de 60 milliards d'euros.

# Projets de lignes à grande vitesse mentionnés dans le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

**Présent pour l'avenir**



MEEDDM/DGTRM/julillet.2008

**Légende**

Ligne à grande vitesse (LGV)	Projet de LGV pouvant être engagé d'ici 2020
LGV en construction	Autre projet mentionné
Ligne classique électrifiée	Projets concernés par le traité de Turin de 2001
Ligne classique non électrifiée	

# ANNEXE