

## Ligne à Grande Vitesse

### ■ Les caractéristiques du projet

Le projet de LGV Bretagne - Pays de la Loire est le prolongement, en direction de Rennes et de Nantes, de la LGV Paris - Connerré (20 kilomètres à l'est du Mans). Il s'inscrit dans la continuité du TGV Atlantique mis en service en 1989.

Le projet porte sur **182 kilomètres entre Connerré et Rennes en section courante** (48,5 en Ile-et-Vilaine, 59 en Mayenne et 74,5 en Sarthe), auxquels s'ajoutent le barreau de Sablé-sur-Sarthe et les raccordements de Laval, la Milesse et Connerré pour une longueur cumulée de 32 km, soit 214 km au total.

Son coût est évalué à **2,375 milliards d'euros HT** aux conditions économiques de septembre 2004, pour une réalisation en une seule phase.



## ■ Les enjeux du projet

Conçu pour une vitesse maximale de 350 km/h, le projet prévu pour une vitesse commerciale de 320 km/h **réduit les distances entre le Grand Ouest et Paris, favorise les liaisons avec les autres régions françaises et offre des ouvertures à l'international**. Il permet donc une nouvelle amélioration de l'accessibilité du Grand Ouest.

Il permet une **amélioration importante** dans les liaisons entre Paris et Rennes, avec un gain de 37 minutes, pour un temps de trajet passant à 1h30 environ, et au-delà, avec l'ensemble de la Bretagne occidentale, jusqu'à Brest et Quimper. Il s'inscrit dans la perspective de mettre ces deux destinations à 3 heures de Paris, à comparer à plus de 4 heures aujourd'hui.

Pour la région des Pays de la Loire, le gain de temps est de 22 minutes pour Laval et de 8 minutes pour Angers, Nantes et les territoires au-delà.

Il constitue **un facteur structurant pour les territoires de l'Ouest**, en optimisant également les liaisons interrégionales entre les principales villes de Bretagne et des Pays de la Loire.

Selon les prévisions de trafic effectuées, le projet permettrait au nombre de voyageurs sur l'axe ferroviaire de passer de 19,1 à 21,2 millions en 2013 (le nombre de voyages 2004 étant de 16,4 millions, soit environ 20 % de la fréquentation des TGV au niveau national). Le dossier soumis à l'enquête publique (Pièce G Evaluation socio-économique et financière – paragraphe 3.7) présente le schéma de dessertes prévu à la mise en service du projet (2013) pour les échanges avec Paris, mais aussi avec les principales métropoles régionales (relations province-province).

En libérant de la capacité sur les installations actuelles, le projet rend également possible la progression des trafics TER (notamment sur l'étoile ferroviaire du Mans et entre Rennes et Vitré) et libère une offre de qualité pour le fret.

## ■ L'état d'avancement du projet

### Fin des études d'Avant-Projet Sommaire

Après le débat public de 1994-1995 (décision ministérielle du 9 mai 1995), et les études préliminaires de 1996-2000 (décisions ministérielles des 21 décembre 1998 et 2 avril 2001), la phase d'Avant-Projet Sommaire a été lancée le 7 juillet 2002, avec un cofinancement des études associant l'Etat, les deux Régions Bretagne et Pays de la Loire, la SNCF et RFF.

Tout au long de la phase d'APS, RFF a placé les études sous le signe de la concertation avec les acteurs locaux et riverains concernés. Le dossier d'APS a donné lieu à la consultation des services de l'Etat au printemps 2004, puis à celle des élus, des acteurs socio-économiques et des associations entre novembre 2004 et mars 2005, sous l'égide de madame la préfète de Bretagne, préfète coordonnatrice du projet.

Le dossier présenté à l'approbation ministérielle a intégré les propositions de modifications actées par le comité de pilotage suite à la consultation menée fin 2004 - début 2005. **Les secteurs ayant fait l'objet d'études de variantes lors de la phase d'APS représentent 123 km sur 214 km, soit 60% du tracé.** Ceci illustre l'important travail de concertation qui a été mené, afin d'aboutir à la meilleure insertion possible du projet.

**Le dossier d'APS a été approuvé par Décision Ministérielle le 26 janvier 2006.**

## Le dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Le projet de tracé soumis à enquête publique est associé à une bande de 500 m de large sauf cas particuliers, centrée sur l'axe du tracé, au sein de laquelle sera ensuite arrêté le projet définitif.

63 communes sont concernées par la bande DUP associée au projet :

- en Ile-et-Vilaine : 13 communes concernées
- en Mayenne : 22 communes concernées
- en Sarthe : 28 communes concernées

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique se déroulera du 1<sup>er</sup> juin au 17 juillet 2006. Elle sera placée sous l'autorité des préfets des départements concernés, le préfet coordonnateur étant le préfet de la Sarthe. La commission d'enquête, composée de 7 membres et 2 suppléants et présidée par Monsieur Edmond Chaussebourg, a été désignée par le président du tribunal administratif de Nantes.

Cette enquête, à mener en application du Code de l'expropriation et du Code de l'environnement, portera également sur :

la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, en application du Code de l'urbanisme (44 communes concernées, respectivement 10,14 et 20),

les demandes d'autorisations de défrichement, en application du Code forestier (36 communes concernées, respectivement 4,13 et 19).

Les dossiers correspondants (comprenant notamment l'étude d'impact requise) seront distribués dans les prochains jours sur les lieux d'enquête (87 au total avec les préfectures, sous-préfectures et chefs-lieux de canton).

## Planning prévisionnel de l'opération pour la période 2006 - 2009

Phase	2005					2006					2007					2008					2009					
	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	janvier	février	mars	avril	mai	juin	
APS																										
Enquête Publique																										
Volet foncier																										
APD																										

Les objectifs sont ensuite, sous réserve de l'obtention de l'ensemble des autorisations administratives :

un début de travaux en 2009

une mise en service fin 2012 - début 2013.

## Principales caractéristiques

Principaux chiffres concernant l'aménagement :

- 22,5 millions de m<sup>3</sup> de déblais et 17,5 millions de m<sup>3</sup> de remblais courants
- plus de 200 ouvrages d'art, dont plusieurs viaducs au franchissement des principales vallées
- 6 raccordements voyageurs (Rennes, Laval Ouest, Laval Est, Sablé-sur-Sarthe, La Milesse et Connerré) et 2 raccordements mixtes voyageurs/fret aux lignes ferroviaires classiques (
- 2 nouvelles sous-stations d'alimentation électrique et 2 bases travaux
- 29 km de protection acoustique.

Les emprises nécessaires au projet représentent environ **2 000 hectares** de terrain (soit une largeur moyenne de 100 m), non compris 240 ha déjà acquis en section nord du Mans suite à la DUP de 1984, se répartissant comme suit : 460 ha en Ile-et-Vilaine, 760 ha en Mayenne et 780 hectares en Sarthe.

## Les principaux enjeux

Les principaux enjeux et impacts pour les territoires traversés peuvent être résumés ainsi, étant précisé qu'il s'agit essentiellement de terres à vocation agricole (près de 90 % des emprises) :

- agriculture : forte activité agricole (élevage notamment)

Sur l'ensemble du linéaire, près de 600 exploitations agricoles exploitant des terres au sein de la bande EPDUP de 500 m de large ont été dénombrées, dont 136 sièges d'exploitation ; le nombre de sièges directement impactés est cependant beaucoup plus réduit : 19 sièges d'exploitation sont à acquérir (6 en Ile-et-Vilaine, 5 en Mayenne et 8 en Sarthe) dont 17 avec maison d'habitation (respectivement 6, 4 et 7)

- bois et sylviculture : 250 ha d'espaces boisés concernés par la demande d'autorisation de défrichement (base : emplacements réservés ; nota : les déboisements effectifs seront probablement inférieurs à 200 ha)

- environnement humain : les territoires sont caractérisés par un habitat diffus sur l'ensemble du linéaire ; 90 habitations et 20 bâtiments divers sont à acquérir sur l'ensemble du projet. 29 km de protection acoustique sont prévus (respectivement 8,5 km, 4 km et 16,5 km).

- patrimoine et paysages : pas de monument protégé dans la bande EPDUP

6 périmètres de protection sont concernés par cette bande (2 par département)

Des études paysagères ont été réalisées pour optimiser l'intégration paysagère, avec la réalisation d'un schéma directeur paysager et 34 études spécifiques sur les secteurs les plus sensibles.

- milieux naturels :

Au cours des différentes études d'environnement, 27 sites d'intérêt écologique ont été identifiés le long du tracé (5 en Ile-et-Vilaine, 11 en Mayenne et 11 en Sarthe), dont 20 directement ou indirectement impactés par le projet (respectivement 3, 8 et 9).

Le projet ne traverse pas de périmètre de protection réglementaire ; il passe à 1,5 km au sud du site Natura 2000 de la vallée de l'Erve (Mayenne), pour lequel un dossier d'incidence a été constitué.

Les principaux enjeux environnementaux relatifs aux espèces concernent les batraciens, les chiroptères (chauves-souris), quelques espèces floristiques, les coléoptères.

D'importantes mesures de réduction ou de compensation sont prévues vis-à-vis des différents impacts (reconstitution de milieux, aménagements paysagers, protections acoustiques...). Au-delà de l'adaptation du projet en vue d'optimiser son insertion dans le territoire, qui résulte tant des études antérieures que des différentes phases de concertation, ces mesures d'insertion environnementale sont évaluées à 158 millions d'euros HT valeur sept. 2004 (montant incluant les protections acoustiques).

Concernant les mesures vis-à-vis de l'impact sur l'agriculture, il convient de se reporter au paragraphe suivant.

## Les questions foncières

Dans un souci d'anticipation et en réponse aux fortes attentes des acteurs locaux, des mesures ont été prises sans attendre les procédures d'aménagement foncier devant accompagner le projet et relevant des étapes ultérieures.

Ainsi, une convention-cadre a été signée le 24 juin 2005 entre l'Etat, les deux Régions Bretagne et Pays de la Loire, les trois Départements d'Ille-et-Vilaine, de Mayenne et de Sarthe et RFF.

Son objectif est de permettre des acquisitions préalables d'opportunité en vue de faciliter la résolution de difficultés locales et ponctuelles générées par le passage du tracé, ainsi que la constitution de réserves foncières dans la perspective des remboursements à mener après la DUP.

Dans ce cadre :

un fonds d'intervention doté de 6 M€ sur la période 2005 – 2007 a été mis en place par l'AFITF (3 M€) et les deux Régions Bretagne (1,8 M€) et Pays de la Loire (1,2 M€),

le comité interrégional d'engagement institué par la convention-cadre a été mis en place en juillet 2005 et a déjà tenu 10 réunions consacrées à l'examen de demandes concernant les trois départements,

des conventions avec les SAFER (SBAFER en Ille-et-Vilaine et SAFER Maine Océan en Mayenne et Sarthe) ont été signées.

Ce dispositif résulte de la volonté des partenaires du projet et est une première pour les grands projets d'infrastructures ferroviaires. Une attention particulière est apportée par les SAFER à la recherche de solutions pour les exploitations les plus directement impactées.

Aujourd'hui, 440 hectares de réserves (215 en Ille-et-Vilaine, 148 en Mayenne et 77 en Sarthe) sont constituées sur l'ensemble du linéaire de la LGV, soit 21% des acquisitions nécessaires au projet ; ceci représente déjà un montant significatif (même si l'effort reste à poursuivre), et 9 habitations hors activité agricole sont acquises ou en voie de l'être à ce titre.

Les étapes suivantes sont en préparation. Il s'agira des pré-études d'aménagement foncier, qui seront menées sous maîtrise d'ouvrage des Départements et financées par le projet LGV BPL (périmètre prévu 30 fois l'emprise, soit une bande de 3 km de large).

La réalisation du projet donnera lieu à :

- aménagement foncier
- protocoles d'accord avec la profession agricole précisant les modalités d'indemnisation.

\*\*\*\*\*