

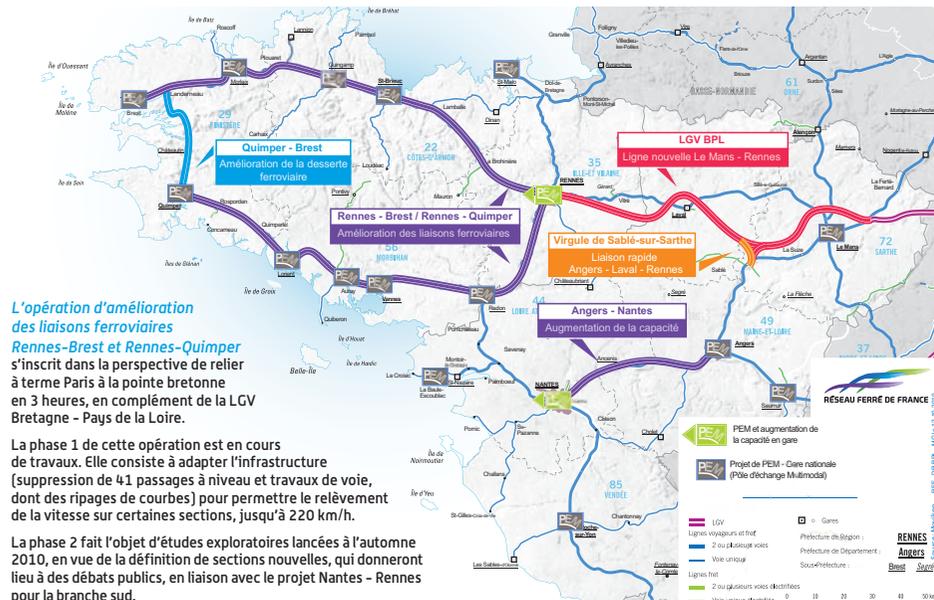
Historique du projet LGV

- 1994 - 1995 : Débat préalable
- 1996 - 2001 : Etudes préliminaires
- 2002 - 2005 : Etudes d'Avant-Projet Sommaire (APS)
- 26 janvier 2006 : Approbation ministérielle de l'APS
- Juin - juillet 2006 : Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
- 30 janvier 2007 : Convention de garantie des dessertes pour les gares du Mans, de Laval, Vitry et Sablé-sur-Sarthe entre l'Etat, RFF, la SNCF et les collectivités locales
- 26 octobre 2007 : Déclaration d'Utilité Publique (par décret en Conseil d'Etat)
- 29 juillet 2008 : Protocole d'intention entre l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire et RFF
- Janvier 2009 : Dossier des Engagements de l'Etat
- 29 juillet 2009 : Protocole de financement signé entre l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire et RFF

Les projets en lien avec la LGV

Dans la dynamique de la LGV Bretagne - Pays de la Loire, de nombreux projets d'amélioration du réseau ferré existant en Bretagne et Pays de la Loire sont actuellement en cours d'études ou de réalisation, avec le concours financier de l'Etat, des deux Régions, de l'Union Européenne et des différentes collectivités locales.

Par ailleurs, RFF déploie son plan de rénovation sur les lignes classiques en investissant près de 1 milliard d'euros entre 2007 et 2015 sur les principaux axes ferroviaires bretons et ligériens.



L'opération d'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper s'inscrit dans la perspective de relier à terme Paris à la pointe bretonne en 3 heures, en complément de la LGV Bretagne - Pays de la Loire.

La phase 1 de cette opération est en cours de travaux. Elle consiste à adapter l'infrastructure (suppression de 41 passages à niveau et travaux de voie, dont des ripages de courbes) pour permettre le relèvement de la vitesse sur certaines sections, jusqu'à 220 km/h.

La phase 2 fait l'objet d'études exploratoires lancées à l'automne 2010, en vue de la définition de sections nouvelles, qui donneront lieu à des débats publics, en liaison avec le projet Nantes - Rennes pour la branche sud.

Le projet « Virgule de Sablé-sur-Sarthe », consiste en la réalisation d'une liaison entre la section courante de la LGV Bretagne - Pays de la Loire et le barreau de Sablé-sur-Sarthe, permettant des liaisons directes sur un axe Nantes / Angers / Sablé-sur-Sarthe / Laval / Rennes.

Cette liaison améliorerait la desserte ferroviaire interrégionale, avec des perspectives de gains de temps importants entre ces villes. Compte tenu de la pertinence économique d'une réalisation dans le cadre des travaux de la LGV, le projet est prévu en tranche conditionnelle du contrat de partenariat; son affermissement sera conditionné à l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et à la mise en place d'une convention de financement spécifique.

Réseau Ferré de France
 Direction de projet LGV Bretagne - Pays de la Loire
 Direction régionale Bretagne - Pays de la Loire
 1 rue Marcel Paul - BP 11802
 44018 NANTES Cedex 1
 Tél. : 02 40 35 92 50
www.lgv-bpl.org
www.rff.fr



UN GRAND PROJET FERROVIAIRE POUR L'OUEST

Le projet de Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire s'inscrit dans le prolongement de la LGV Atlantique Paris - Le Mans mise en service en 1989.

Son objectif est d'améliorer de manière significative la desserte de la Bretagne et des Pays de la Loire, et de renforcer leur accessibilité. Le gain de temps prévu est de 37 mn entre Paris et Rennes (pour un trajet passant à moins de 1h30) et au-delà, vers Saint-Malo et l'ensemble de la Bretagne occidentale. Il apporte ainsi une contribution majeure à la réduction à terme à 3 heures du temps de parcours entre Paris - Brest et Paris - Quimper. Pour les Pays de la Loire, le gain de temps attendu est de 22 mn pour Laval et de 8 mn pour Angers, Nantes et les territoires au-delà.

L'impact de la ligne nouvelle est également positif sur la desserte interne des territoires. La LGV permet en effet de libérer des capacités sur les lignes classiques existantes pour le TER et pour le fret.

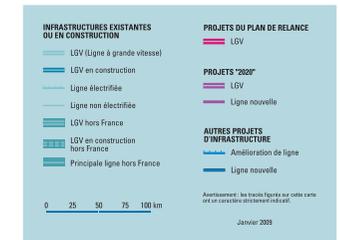
Ce projet s'inscrit dans une perspective de développement durable. Il figure dans le programme prioritaire de 2 000 km de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse, défini par la Loi Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009.



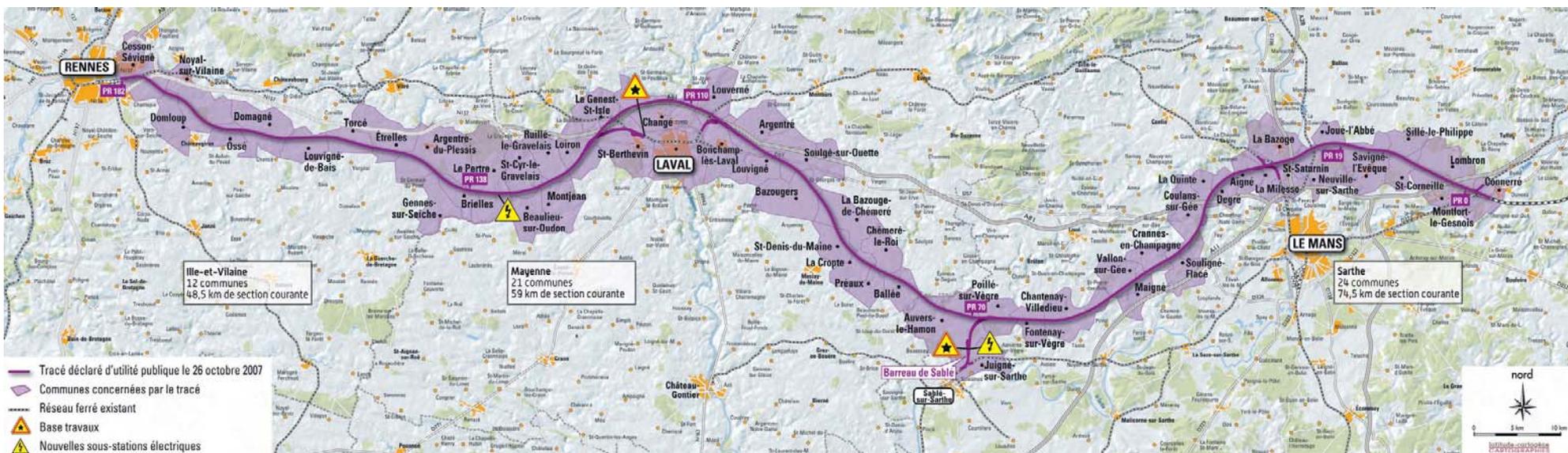
UN DEVELOPPEMENT DU RESEAU FERROVIAIRE NATIONAL ET EUROPEEN

Déclarée d'Utilité Publique le 26 octobre 2007, la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire figure parmi les projets ferroviaires inscrits:

- au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003
- au Réseau de Transport à Grande Vitesse Européen de décembre 2004
- au Plan de relance de l'économie arrêté par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires du 2 février 2009
- à la loi Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009



Les caractéristiques de la LGV Bretagne - Pays de la Loire



- 182 km de ligne nouvelle entre Connerré (Est du Mans) et Rennes : 48,5 km en Ile-et-Vilaine, 59 km en Mayenne et 74,5 km en Sarthe
- 32 km de raccordements aux lignes existantes
- Pas de création de gare nouvelle
- 2 bases travaux (St Berthevin et Sablé-sur-Sarthe)
- 2 nouvelles sous-stations électriques (Juigné-sur-Sarthe, Le Pertre)
- Une ligne nouvelle dédiée au trafic voyageurs, sauf la section nord du Mans (mixte voyageurs / fret)
- Coût prévisionnel : 3,4 milliards d'euros courants
- Vitesse commerciale : 320 km/h - tracé apte à une vitesse de 350 km/h
- 2 100 hectares d'emprises (hors section Connerré - La Milesse)

Les périmètres de maîtrise d'ouvrage

À la signature du contrat de partenariat public-privé, le titulaire se voit confier par RFF la maîtrise d'ouvrage de la ligne nouvelle, en charge de la réalisation complète du projet, puis de la maintenance et du renouvellement de la ligne sur la durée du contrat (25 ans).

Dans le respect du contrat de partenariat, le titulaire prend ainsi le relais du pilotage opérationnel conduit jusqu'alors par RFF. Il assure :

- la mise au point définitive du projet technique et des mesures d'accompagnement,
- l'accomplissement des procédures complémentaires à mener après les études détaillées : Loi sur l'eau, espèces protégées, enquêtes parcellaires, acquisitions foncières restantes,...

RFF conserve la maîtrise d'ouvrage :

- des raccordements au réseau ferré national existant (jonctions avec les lignes classiques),
- des dispositifs de gestion centralisée pour l'exploitation et l'alimentation électrique (Poste de Commande à Distance, Central Sous-Station, ...).

Le choix d'un Partenariat Public Privé

Le protocole d'intention du 29 juillet 2008, signé entre l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire et RFF, a fixé le choix d'un contrat de partenariat public-privé pour la réalisation de la ligne nouvelle et arrêté les grands principes de répartition des financements entre l'Etat, les collectivités territoriales concernées et RFF.

Dans le contexte de fort développement attendu pour le réseau ferré national, le recours au partenariat public-privé constitue une nouvelle forme d'achat public dans le domaine du transport ferroviaire.

Le protocole de financement du 29 juillet 2009 est venu préciser ces dispositions financières et a permis l'envoi du dossier de consultation par RFF aux trois candidats admis à présenter une offre. Après la remise des offres initiales fin décembre 2009, les phases d'analyse et de négociation, les offres finales ont été déposées en octobre 2010. La procédure est poursuivie avec un objectif de désignation du titulaire début 2011 et une signature de contrat de partenariat au 1er semestre 2011, après approbation par décret en Conseil d'Etat et signature de la convention de financement entre les cofinanciers publics.

LA PREPARATION SUR LE TERRAIN

En attendant la désignation du titulaire du contrat de partenariat, RFF, sur le terrain, poursuit les phases préparatoires avec :

- des études techniques et environnementales complémentaires. Les études techniques portent notamment sur les raccordements aux lignes existantes, réalisés en maîtrise d'ouvrage mandatée à la SNCF.
- la campagne d'archéologie préventive a débuté à l'automne 2009. Une première phase de diagnostics menée par l'INRAP concerne la section courante sur 214 km.
- le dispositif d'acquisitions foncières mis en place dès 2005 par convention entre l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les Départements d'Ile-et-Vilaine, de Mayenne et de Sarthe, et RFF. Les résultats obtenus dans un cadre amiable sont très significatifs : fin 2010, près de 3 500 ha ont été mis en réserve, 90 % des habitations ont été acquises et 75 % des sièges d'exploitation agricole à restructurer ont fait l'objet d'accords d'indemnisation. Un aménagement foncier accompagne la réalisation de la LGV sur la quasi totalité du linéaire.
- la préparation des déviations de réseaux (CRTGaz, France Télécom, RTE, ...).

Le dispositif de suivi du projet

Le contrat de partenariat constitue le cadre légal que devra respecter le partenaire privé. Il s'appuie sur la Déclaration d'Utilité Publique (décret du 26 octobre 2007) ainsi que sur le Dossier des engagements de l'Etat (janvier 2009). Ce dossier présente les engagements de l'Etat et du maître d'ouvrage en matière d'environnement et d'insertion dans les territoires traversés, au stade de la déclaration d'utilité publique. Il comporte l'énoncé des dispositions de portée générale au vue des différentes thématiques environnementales, et des engagements localisés dans les trois départements concernés. Ces mesures seront mises en œuvre par le maître d'ouvrage de l'infrastructure.

RFF veillera au respect de l'ensemble des engagements pris, au travers d'un dispositif de contrôle. Un comité de pilotage regroupe les partenaires publics du projet.

Ont également été constitués, trois comités de suivi départementaux en Ile-et-Vilaine, Mayenne et Sarthe, conformément aux conclusions et à l'avis de la commission d'enquête (16 novembre 2006), ainsi qu'aux règles habituelles pour les grands projets d'infrastructures. Placés sous la présidence des préfets de département, ces comités comprennent des représentants des administrations concernées, des élus, des acteurs socio-économiques, ainsi que des associations de protection de l'environnement et de riverains.