

Rennes, le 29 juillet 2008

Communiqué de presse

Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire : Près de 100 millions d'euros pris en charge par la Région Pays de la Loire

Jean-Louis Borloo, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, **Dominique Bussereau**, secrétaire d'Etat chargé des transports, **Hubert Du Mesnil**, président de RFF, **Jacques Auxiette et Jean-Yves Le Drian**, présidents des Régions Pays de la Loire et Bretagne, signent aujourd'hui le **protocole d'intention de financement de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire**.

Une coopération interrégionale efficace

LGV : une histoire commune aux régions Pays de la Loire et Bretagne

Au programme des grands projets d'infrastructure ferroviaire approuvés, au CIADT du 18 décembre 2003, le projet de ligne à grande vitesse Bretagne Pays de Loire est le fruit d'une collaboration étroite entre les Régions Bretagne et Pays de la Loire. Le 4 avril 2008, Jean-Yves Le Drian et Jacques Auxiette, présidents respectifs de deux Régions ont confirmé la priorité donnée au projet et leur commune intention de faire leurs meilleurs efforts pour qu'il soit mené à bonne fin. Les dessertes actuelles des gares du Mans, de Vitré, de Laval et de Sablé sont garanties par un protocole signé le 30 janvier 2007 par les collectivités¹ avec l'Etat, la SNCF et le réseau ferré de France.

« L'engagement fort des 2 Régions souligne le caractère stratégique et politique de ce projet en terme de développement économique, d'aménagement et d'attractivités de nos territoires de l'Ouest. Nous sommes ici au cœur d'un projet d'intérêt interrégional, national et européen », expliquent les deux présidents.

L'engagement des Pays de la Loire

Sur un coût total estimé à environ 3 milliards d'euros, après participation de l'Etat et de RFF, près de 1 milliard d'euro restera à la charge des collectivités. Tenant compte des gains de temps et de l'impact de la ligne pour les 2 régions, l'engagement des Pays de la Loire a été fixé, en accord avec la Région Bretagne, à hauteur de 9,5 % de l'enveloppe financière prise en charge par les collectivités. **« Le Conseil régional des Pays de la Loire prendra totalement à sa charge ce financement, estimé à près de 100 M€, sans solliciter de participation financière des autres collectivités territoriales des Pays de la Loire, en raison de ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire et compte tenu des handicaps du département de la Mayenne dans ce domaine »** a souligné Jacques Auxiette.

Prochaine étape clé très attendue par les deux présidents de Région : l'avis d'appel d'offre européen à la concurrence qui sera lancé par le maître d'ouvrage RFF, avant la fin de l'année 2008, pour engager la construction de la ligne dans les meilleurs délais.

Aménager le territoire pour favoriser la mobilité

La Virgule de Sablé : un gain de temps appréciable

La mise en œuvre de la LGV permettra également un point de raccordement de 4 kms environ, entre Sablé sur Sarthe et Auvers le Hamon, pour relier directement Nantes et Angers à Laval puis Rennes. Cette infrastructure, dite **Virgule de Sablé**, permettra une diminution de la distance parcourue et l'augmentation de la vitesse, soit des liaisons de :

- 1h10 pour Nantes-Laval contre 2h15 actuellement,
- 32 minutes pour Angers-Laval contre 1h31 actuellement,
- 1h05 pour Angers-Rennes contre 2h10 actuellement.

5 allers-retours supplémentaires à destination de l'Ouest de la France seront créés à l'occasion de la mise en service de la LGV. Environ 2 millions de voyageurs supplémentaires seront intéressés par cette nouvelle infrastructure.

¹ Les Régions Pays de la Loire et Bretagne, les départements de Sarthe, Ille et Vilaine, Mayenne, les communes du Mans, de Vitré, de Laval, de Sablé et Le Mans Métropole

L'Etablissement Public Foncier régional

Complémentaire au développement ferroviaire via la LGV Ouest, le Conseil régional des Pays de la Loire a la ferme volonté de concrétiser son projet d'EPFR. Jacques Auxiette a réaffirmé son intention de voir aboutir la création de cet outil de développement local qui existe déjà dans de nombreuses régions françaises.

L'objectif, avec l'Etablissement Public Foncier régional, est de constituer des réserves foncières et de lutter ainsi contre les prix de plus en plus élevés des terrains. Il s'agit de soutenir les projets des collectivités locales :

- pour la création d'habitat social,
- le renouvellement urbain dans les agglomérations particulièrement sur le littoral mais aussi dans les centres bourgs,
- pour la création ou le développement de zones d'activités économiques,
- enfin, pour la préservation de sites naturels.

Le Transport Public régional : pour un développement durable

Le respect de l'environnement

Econome de ressources naturelles – peu gourmand en énergie, moindre producteur de gaz à effet de serre, consommant peu d'espace ... - les transports collectifs de voyageurs, représentent l'avenir durable des déplacements. Soucieuse du bon fonctionnement du service public, la Région a souhaité inscrire sa politique, à l'horizon 2015, dans un **Plan de développement du service public de transport régional en faveur des usagers**.

La mobilité améliorée pour tous

Véritable feuille de route, ce plan rassemble les actions qui seront mises en œuvre par la Région afin de poursuivre et conforter les efforts **pour une mobilité et un développement durables par le développement de l'offre de transport régional**, des réponses nouvelles aux besoins et demandes des usagers, des actions concrètes en faveur de l'environnement. Pour atteindre ces objectifs, la Région a signé avec la SNCF, l'exploitant, une nouvelle convention sur la période 2008-2014 recentrée sur la qualité du service rendu aux usagers.

Le Conseil régional, en plus de sa participation au financement de la LGV, a engagé 106M€ dans le cadre du CPER 2007-2013 et 46M€ hors CPER pour l'infrastructure ferroviaire. Depuis 2004, 280M€ ont également été consacrés à l'achat de 60 trains supplémentaires.

Rapprocher les territoires du Grand-Ouest

L'aéroport Notre-Dame-des-Landes et la LGV : au service d'une ambition territoriale

Le site de Notre-Dame-des-Landes, dont l'emprise est gelée depuis plus de 30 ans retrouve toute sa pertinence : le projet, d'envergure internationale, mené par l'Etat et en partenariat avec les collectivités regroupées au sein d'un Syndicat mixte d'études, a aujourd'hui bien avancé avec la Déclaration d'Utilité Publique du projet signé le 9 février 2008.

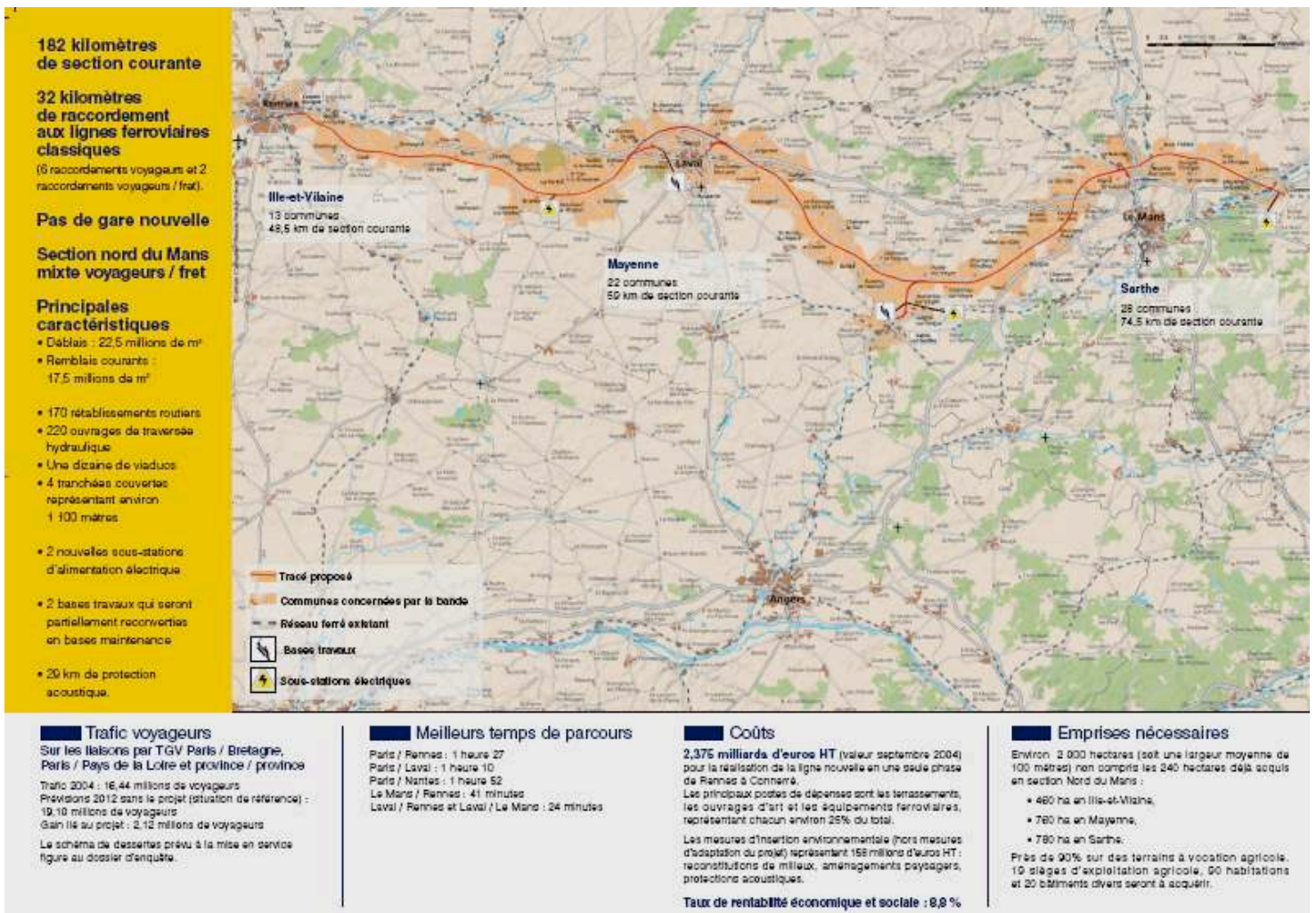
Cet équipement d'envergure nationale contribuera ainsi à rapprocher les territoires du Grand-Ouest des grands pôles de développement européens et mondiaux. Ce nouvel aéroport a pour ambition de s'inscrire dans une large démarche en faveur du développement durable en réduisant l'impact du trafic aérien sur l'agglomération nantaise.

Dans son Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, la Région a souhaité inscrire des actions visant à accompagner le développement de cet aéroport, en particulier en termes d'accessibilité des transports collectifs :

- Nantes-Rennes : les Régions Bretagne et Pays de la Loire tiennent particulièrement à ce que RFF, maître d'ouvrage, lance les études au plus vite afin de mettre en service la desserte Notre-Dame-des-Landes via la liaison Nantes-Rennes dès 2025.
- Une liaison avec le centre de Nantes en tram-train est d'ores et déjà à l'étude. Les collectivités restent très vigilantes quant à l'avancement du projet. La commission d'enquête recommande une mise en service simultanée de cette desserte à l'ouverture de l'aéroport en 2014.

Au-delà de l'accès routier au site, déjà envisagé dans le dossier de DUP de l'aéroport, il est nécessaire de penser également à l'adaptation du réseau ferroviaire à l'échelle régionale afin de garantir des liaisons plus rapides et respectueuses de l'environnement entre les agglomérations.

Le tracé de la future LGV Bretagne Pays de la Loire



Source : RFF