

## LIGNE A GRANDE VITESSE BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE EN 2014 : TOUS LES INDICATEURS SONT AU VERT

*(Rennes, le 29 juillet 2008)* **Après la déclaration commune des Régions Bretagne et Pays de la Loire en avril, puis celle des collectivités bretonnes en mai, la signature du protocole entre l'Etat, RFF et les deux Régions constitue une nouvelle étape décisive pour le projet de ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire. Le plan de financement étant bouclé, les Régions souhaitent que tout soit mis en œuvre pour lancer le chantier en 2010 et mettre la LGV en service en 2014.**

Le projet de ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire (LGV BPL) consiste à prolonger la ligne actuelle Paris - Le Mans (Connerré) sur 182 kilomètres jusque Rennes et Sablé sur Sarthe.

Le 4 avril dernier, Jean-Yves Le Drian et Jacques Auxiette confirmaient la priorité donnée à ce projet par les deux Régions et s'accordaient sur une participation financière de près d'un milliard d'euros répartie en tenant compte des gains de temps et de l'impact de la ligne pour les deux territoires : 896 M€ apportés par les collectivités bretonnes (90,5%) et 94 M€ par la Région Pays de la Loire (9,5%). A cette occasion les deux Présidents déclaraient d'une même voix : « ***L'engagement fort des 2 Régions souligne le caractère stratégique et politique de ce projet en terme de développement économique, d'aménagement et d'attractivité de nos territoires. Nous sommes ici au cœur d'un projet d'intérêt interrégional, national et européen.*** »

Le 30 mai, ce sont les collectivités bretonnes qui ont une nouvelle fois montré leur unité autour du plan ferroviaire breton. La Région, les 4 départements (Côtes d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine, Morbihan), Rennes Métropole et le Pays de Saint-Malo ont signé la déclaration commune qui fixe le montant de leur participation financière au projet. C'est la première fois que, pour un projet de LGV, le tour de table des financements infrarégionaux est porté par les collectivités.

Aujourd'hui, la signature du protocole d'intention préalable à la réalisation de la LGV Bretagne - Pays de la Loire par J.-L. Borloo, pour l'Etat, H. Du Mesnil, pour RFF (Réseau Ferré de France), J.-Y. Le Drian et J. Auxiette, pour les Régions Bretagne et Pays de la Loire, marque une nouvelle étape décisive pour le projet. L'Etat et RFF confirment ainsi leur participation attendue : participation minimum de 34 % pour RFF et de l'ordre de 33% pour l'Etat, à parité avec les collectivités territoriales bretonnes et ligériennes. L'autre point important de ce protocole porte sur la réalisation du projet dans le cadre d'un contrat de partenariat qui associe maîtrise d'ouvrage publique (RFF) et savoir-faire technique et financier privé.

Alors que toutes les conditions sont maintenant réunies, les Régions Bretagne et Pays de la Loire et les autres collectivités contributives souhaitent que RFF, maître d'ouvrage et, à ce titre, responsable de l'opération, mette tout en œuvre pour un lancement effectif du chantier en 2010 et une mise en service de la ligne en 2014.

### Contacts Presse

#### Région Bretagne

Accueil presse  
Rose-Marie LOUIS  
Odile BRULEY

tél 02.99.27.13.54 - presse@region-bretagne.fr  
mob 06.88.92.04.53  
mob 06.76.87.49.57

#### Région Pays de la Loire

Service presse  
Céline KASPERCZYCK

tél 02.28.20.60.66  
celine.kasperczyk@paysdelaloire.fr

## **La ligne à grande vitesse Bretagne / Pays-de-la-Loire**

---

**Le projet de construction de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire consiste à prolonger l'actuelle LGV qui va de Paris au Mans (Connerré) jusqu'à Rennes. Il s'étend sur 182 km : 48,5 km en Ile-et-Vilaine, 59 km en Mayenne et 74,5 km en Sarthe auxquels s'ajoutent le barreau de Sablé sur Sarthe et les raccordements de Laval, La Milledes et Connerré pour une longueur cumulée de 32 km, soit 214 km au total.**

Conçu pour une vitesse maximale de 350 Km/h, le projet prévu pour une vitesse commerciale de 300 à 320 km/h réduit les distances entre le Grand Ouest et Paris, favorise les liaisons avec les autres régions françaises et européennes et offre ainsi des ouvertures à l'international.

L'amélioration des liaisons entre Paris et la Bretagne sera importante, avec un gain de temps de 37 minutes (à 300 km/h) qui bénéficiera à l'ensemble de la Bretagne occidentale jusqu'à Brest et Quimper, 21 minutes vers Laval, 8 minutes vers Sablé sur Sarthe, Angers, Nantes et les autres gares ligériennes desservies par le TGV sur les liaisons avec Paris. Il s'inscrit dans la perspective de mettre ces deux destinations à 3 heures de Paris -à comparer aux 4h03 actuelles pour Brest et 4h11 pour Quimper.

### **La LGV Bretagne - Pays de la Loire en chiffres, c'est**

- 22,5 millions de mètres cubes de déblais 17, 5 de mètres cubes 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 Milledes et Connerré),
- 2 nouvelles sous-stations d'alimentation électrique et 2 bases travaux,
- 4 tranchées couvertes représentant environ 29 km de protection acoustique.

### **Une offre TGV Bretagne Paris accrue**

Avec le projet BGV, l'offre prévoit 2 allers-retours supplémentaires Brest-Paris dont 1 sans arrêt à Rennes, 2 allers-retours supplémentaires depuis Quimper et 1 aller-retour Nantes/Rennes - Mulhouse.

Selon les prévisions, le projet conduira à une augmentation de 10% du trafic total (soit +20% pour la branche Bretagne) qui passera de 19,1 millions de voyageurs sur l'axe à 21,2 millions. Cette augmentation prévisionnelle de la fréquentation permet au projet de LGV Bretagne - Pays de la Loire de présenter un taux de rentabilité économique et sociale de 8,8%, bien supérieur aux 4% de référence réglementaire ; il fait de la LGV Bretagne - Pays de la Loire l'un des projets ferroviaires français les plus rentables.

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

## 90% des acquisitions foncières réalisées

---

**Aujourd'hui, en terme de surface, 90% du total des acquisitions foncières nécessaires ont été réalisées sur les départements de la Sarthe, de la Mayenne et de l'Ille-et-Vilaine, pour un taux d'engagement financier de 50%.**

Le projet de LGV Bretagne - Pays de la Loire nécessite l'acquisition d'une surface totale de 2 089 ha 16 a (460 ha en Ille-et-Vilaine, 760 ha en Mayenne, 780 ha dans la Sarthe) dont 90% concernent des terres à vocations agricoles, 19 sièges d'exploitation agricole, 90 habitations et 20 bâtiments divers.

Afin de répondre aux fortes attentes des acteurs locaux et sans attendre les procédures d'aménagement foncier relevant des étapes ultérieures du projet, des acquisitions d'opportunité sont menées en application d'une convention signée en juin 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.

L'intervention tardive de la Déclaration d'Utilité Publique -le 26 octobre 2007 alors qu'elle était attendue pour 2006- a entraîné un décalage dans le calendrier des acquisitions foncières menées. Toutefois, le dispositif d'anticipation mis en place depuis 2005 a permis d'atteindre des niveaux d'acquisitions importants puisque 90% des acquisitions foncières sont réalisées en surface à mi 2008.

Habitations	Total des besoins	Acquisitions engagées au 16 mai 2008	
Sarthe	48	34	soit 71 %
Mayenne	45	26	soit 58 %
Ille et Vilaine	32	16	soit 50 %
Total	125	76	soit 61 %

Terrains	Emprises utiles	Acquisitions engagées	
Sarthe	812 ha 93 a	736 ha	soit 91 % des besoins
Mayenne	794 ha 20 a	779 ha	soit 98 % des besoins
Ille-et-Vilaine	479 ha 03 a	369 ha	soit 77 % des besoins
<b>Total</b>	<b>2089 ha 16 a</b>	<b>1 884 ha</b>	<b>soit 90 % des besoins</b>

### Un taux d'engagement financier proche de 50%

Le financement de ces acquisitions foncières s'élève à 49 M€ pour la période 2005-2008. Afin de maintenir la dynamique des acquisitions foncières, la Région avait décidé de pallier au non-respect des engagements de l'Etat, en pré-finançant le volet foncier de la LGV :

- convention initiale 2005-2006 : **6 M€** dont 50% AFITF, 20% Région Pays de la Loire, 30% Région Bretagne (1,8 M€) ;
- 1<sup>er</sup> avenant : **2 M€** financés par la Région Bretagne ;
- 2<sup>nd</sup> avenant : **6 M€** dont 40 % Région Pays de la Loire et 60 % Région Bretagne (3,6 M€) ;
- contrat de projets 2007/2013 : 67 M€ dont **35 M€** au titre des acquisitions foncières financés à hauteur de 30% par la Région Bretagne (20,1 M€)

## Répartition des 990 M€ apportés par les collectivités bretonnes et ligériennes

---

Le 4 avril 2008, Jean-Yves Le Drian et Jacques Auxiette, Présidents des Régions Bretagne et Pays de la Loire, s'engageaient sur la participation de leur territoire respectif au financement de la LGV :

- **896 M€** apportés par le territoire breton

- **94 M€** apportés par le territoire ligérien et financés en intégralité par la Région Pays de la Loire ; ce qui représente le plus gros budget jamais consacré par la collectivité à un projet ferroviaire.

Après plusieurs mois d'échange et de réflexion autour du projet, les collectivités bretonnes se sont engagées le 30 mai dernier sur leur participation financière. La signature de cette déclaration commune est la preuve du consensus breton autour du plan ferroviaire breton :

	Financeurs	Participation (M€)	Répartition
<b>BRETAGNE</b>	Région Bretagne	478,0	48,3%
	Conseil général des Côtes d'Armor	63,6	6,4%
	Conseil général du Finistère	95,1	9,6%
	Territoire d'Ille-et-Vilaine <i>Conseil général d'Ille-et-Vilaine (90 M€)</i> <i>Rennes Métropole (90M€)</i> <i>Pays de Saint-Malo (9M€)</i>	189,0	19,1%
	Conseil général du Morbihan	70,3	7,1%
<b>PdL</b>	Région Pays de la Loire	94	9,5%
	<b>Total</b>	<b>990,0</b>	<b>100,0%</b>