



Ensemble pour la BRETAGNE à GRANDE VITESSE

Communiqué de presse
Rennes, le vendredi 2 avril 2010

Bretagne à Grande Vitesse (BGV) La Caisse des Dépôts apporte son soutien

En signant un protocole d'accord, le 2 avril 2010, Augustin de Romanet, Directeur général de la Caisse des Dépôts, confirme sa volonté d'accompagner le financement du projet Bretagne à grande Vitesse auprès des sept collectivités bretonnes partenaires : la Région, les 4 Départements bretons (Côtes d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine et Morbihan), Rennes Métropole et le Pays de Saint-Malo.

Reconnu d'utilité publique dès 2007 et porté par les 7 collectivités bretonnes partenaires, le projet Bretagne à Grande Vitesse s'inscrit parfaitement dans l'axe développement durable du plan stratégique « Elan 2020 » de la Caisse des Dépôts. C'est donc tout naturellement que l'organisme financier a souhaité soutenir ce projet.

500 M€ d'emprunts dans la limite de 50% de la contribution de chaque collectivité

D'ici fin 2013, les fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts seront en mesure de mobiliser 50% du besoin d'emprunt de chacune des collectivités, soit environ 500 M€. Ils seront financés sur l'enveloppe de prêt de 8 Md€ des Fonds d'épargne sur la période 2009-2013, destinée, dans le cadre du plan de relance, à soutenir les projets d'intérêt général en faveur du développement des infrastructures durables (fer, tramway, métro, voies navigables...).

Les conditions financières seront identiques pour tous :

- prêt au taux révisable Livret A + 1%, soit actuellement 2,25%,
- avec la possibilité d'autres indexations (fixe, Euribor ou inflation),
- sur une durée maximum de 40 ans,

mais les caractéristiques de mobilisations des fonds pourront être spécifiques à chacun.

➔ **LGV : un impact sur la desserte de l'ensemble de la Bretagne**

Le projet BGV placera Rennes à moins de 1h30 de Paris, Brest et Quimper à environ 3h grâce, notamment, à la modernisation des lignes Rennes ⇔ Brest et Rennes ⇔ Quimper menée de concert avec la LGV. Il sera aussi l'occasion, pour bon nombre de collectivités bretonnes, d'améliorer les gares et les quartiers environnants pour favoriser l'intermodalité et être au rendez-vous des trafics voyageurs en forte croissance.

La Région Bretagne, grâce aux TER, repensera l'organisation du service afin d'irriguer l'ensemble de la Bretagne et garantir ainsi une diffusion des effets de la grande vitesse au territoire tout entier.

Contacts presse

Région Bretagne : Odile Bruley - 02 99 27 13 55 - 06 76 87 49 57

Caisse des Dépôts : Dominique Mirada - 02 23 35 55 00

Accueil presse Région : 02 99 27 13 54 - presse@region-bretagne.fr - www.bretagne.fr

La convention de financement LGV Bretagne - Pays de la Loire signée fin 2010

Cette nouvelle étape permet aux collectivités bretonnes de sécuriser, dès à présent, 50% de **l'enveloppe de 1 Md €** qu'elles apporteront à RFF, maître d'ouvrage, pour financer cette infrastructure. Elle conforte la capacité des collectivités bretonnes à signer, fin 2010, la convention de financement de la LGV Bretagne - Pays de la Loire, préalable à la signature du contrat de partenariat entre RFF et le candidat qui sera retenu à l'issue de la phase de mise en concurrence (prévue avant le 31 décembre 2010).

Par ailleurs, les fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts ont d'ores et déjà apporté une **offre de financement à hauteur de 25% du besoin d'emprunt des sociétés de projet en compétition**. Cette offre sera finalisée lorsque RFF aura choisi le titulaire du contrat de partenariat pour la réalisation de la LGV Bretagne Pays de Loire.

Ligne à Grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire

Le projet de construction de la LGV 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 Ille-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 Millesse et Connerré pour une longueur cumulée de 32 km, soit 214 km au total.

Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 26 octobre 2007.

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, les Pays de la Loire 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)**, et un gain de temps de 22 minutes vers Laval et 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 Quimper et Brest à 3 heures de Paris -à comparer aux 4h03 actuelles pour Brest et 4h11 pour Quimper.

Une offre TGV Bretagne-Paris accrue

L'offre prévoit jusqu'à **5 allers-retours de plus par jour**. Selon les prévisions, le projet conduira à une **augmentation de 10% du trafic total** (+20% pour la branche Bretagne) qui passera de 19,1 millions de voyageurs sur l'axe à 21,2 millions par an. 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 et Vitré) et libère une offre de qualité pour le fret.

La LGV Bretagne - Pays de la Loire : un projet au long cours (1995 - 2014)

- Octobre 1994 à février 1995 : débat préalable sur l'intérêt économique et social
- 1996 - 2000 : études préliminaires
 - décisions ministérielles du 21 décembre 1998 et du 2 avril 2001 : fuseau retenu, principales caractéristiques du projet, objectifs concernant les dessertes des gares
- 2002 - 2005 : études d'avant-projet sommaire (définir le tracé de moindre impact au sein du fuseau retenu)
 - approbation ministérielle du 26 janvier 2006 en vue de la mise à l'enquête du projet
- Juin et juillet 2006 : enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) ; avis favorable de la Commission d'enquête (assorti de 2 conditions et de 9 recommandations) sur l'utilité publique du projet
- DUP par décret en Conseil d'Etat du 26 octobre 2007
- 29 juillet 2008 : protocole d'intention préalable à la réalisation de la LGV Bretagne – Pays de la Loire, actant la réalisation en contrat de partenariat
- Décembre 2008 : appel public à concurrence par le Ministère pour le projet de LGV, et appel à candidature pour la réalisation et l'exploitation sous forme de contrat de partenariat par RFF
- 29 juillet 2009 : protocole de financement de la LGV Bretagne- Pays de la Loire
- Décembre 2009 : réception des offres des 3 candidats admis à soumissionner par le maître d'ouvrage RFF : Bouygues, Eiffage et Vinci et lancement des diagnostics archéologiques en Ille et Vilaine
- Premier trimestre 2010 : phase d'analyse des offres (en cours d'achèvement)
- **2 avril 2010 : signature du protocole de partenariat entre la Caisse des Dépôts et les collectivités bretonnes pour le financement du projet de LGV**
- Second trimestre 2010 : engagement de la phase de négociation avec les candidats
- Second semestre 2010 : choix du candidat pressenti sur la base de l'offre finale, signature de la convention définitive de financement de la LGV par l'ensemble des partenaires (RFF, Etat, Région Pays de la Loire, Région Bretagne, Départements des Côtes d'Armor, Finistère, Ille et Vilaine, Morbihan, Rennes Métropole et Pays de Saint Malo) en préalable à la signature du contrat de partenariat, attendue avant le 31 décembre 2010.

Le projet Bretagne à Grande Vitesse

Brest et Quimper à 3h08 de Paris dès la mise en service de la LGV

Le **plan ferroviaire breton**, adopté en juin 2008, fixe les ambitions de la Région Bretagne au premier rang desquelles figurent la LGV mais aussi la modernisation des axes Rennes ⇔ Brest et Rennes ⇔ Quimper. Outil de cohésion territoriale, ce plan décline l'ensemble des actions envisagées pour **diffuser les effets de la grande vitesse sur tout le territoire régional**.

L'opération Bretagne à Grande Vitesse qui consiste à relier Brest et Quimper à Paris en 3 heures constitue la priorité essentielle de la Région au titre de ce plan ferroviaire. L'atteinte de ce temps de parcours passe par la réalisation de plusieurs opérations, complémentaires les unes des autres.

En premier lieu, la réalisation de la ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire entre Connerré et Rennes permettra de gagner 37 minutes sur les trajets entre Paris et les villes bretonnes. En complément, la modernisation des lignes Rennes ⇔ Brest et Rennes ⇔ Quimper constitue un maillon clé pour atteindre l'objectif des 3 heures.

Modernisation des lignes Rennes ⇔ Brest et Rennes ⇔ Quimper : c'est en bonne voie !

La première phase de travaux de modernisation -rectification de courbes et suppression de passages à niveau- est en cours. Inscrites au Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 et au Contrat de projets 2007-2013, ces opérations vont permettre de réduire les temps de parcours d'environ 5 minutes sur chaque axe, avant la mise en service de la LGV. **Ce gain de temps profitera aux circulations TGV mais aussi aux circulations TER intervillees.**

Pour **l'axe Sud**, ces **travaux sont en cours ou en voie de finalisation** sur l'ensemble des sections de la phase 1 de cette opération de modernisation : Malansac-Questembert (20 km) et Auray-Hennebont (22 km), et pour **l'axe Nord**, sur Yffiniac-Plénée Jugon (25 km), Quédillac-Rennes (36 km) et Plouaret-Pleyber Christ (39 km).

Relèvement de vitesse sur les axes Nord et Sud

Le second relèvement de vitesse permis par ces opérations de modernisation est intervenu sur **l'axe Nord**, fin 2009, sur la section Guingamp-Plouvara. **Les TGV peuvent désormais circuler à 200-220 km/h sur un linéaire de 12 km.**

Sur l'axe Sud, le précédent relèvement de vitesse était intervenu en 2006 sur la section Rosporden-Bannalec (150-160 km/h sur un linéaire de 13 km). Un second relèvement de vitesse interviendra, sur l'axe Sud, à la fin du mois de septembre 2010 sur la section Malansac- Questembert pour des vitesses comprises entre 200 et 220 km/h.

Ces travaux sont complexes car réalisés alors même que les TGV, les TER Bretagne et le fret circulent sur les lignes. De grande ampleur (310 M€ engagés au titre de la phase 1), ils mobilisent une ingénierie ferroviaire sans précédent en Bretagne.

S'agissant de l'obtention des fonds européens inscrits sur le projet Bretagne à grande vitesse, la **Commission européenne a accordé, fin 2009, un montant de 98,9 M€ à cette opération.** La dynamique FEDER est bien enclenchée grâce à la mobilisation des maîtres d'ouvrage, RFF et les Départements d'Ille et Vilaine, du Morbihan et des Côtes d'Armor.

Phase 2 de modernisation des axes Rennes ⇔ Brest et Rennes ⇔ Quimper

Les études exploratoires relatives à la phase 2 de modernisation sont sur le point d'être engagées afin d'atteindre l'objectif de temps de parcours cible de 3h entre Paris et la pointe bretonne. Cette étude est cofinancée par la Région Bretagne, l'Etat et RFF. Les conclusions sont attendues au printemps 2011.

Pôles d'échange multimodaux : 10 gares concernées

Au titre du Contrat de projets 2007-2013, les dix gares de Rennes, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Auray, Vannes et Redon sont concernées par la création de pôles d'échanges multimodaux. Les études sont engagées sur 9 sites en parallèle. Il s'agit de chantiers de très grande envergure au regard des flux de voyageurs concernés et du volume de travaux envisagé sur chaque site.

Amélioration des lignes Rennes-Brest/Rennes Quimper phase 1



Relèvement de vitesse programmé sur 7 tranches fonctionnelles (2 réalisées à ce jour) nécessitant :

- des travaux sur l'infrastructure ferroviaire,
- la suppression de 41 passages à niveau (20 PN supprimés à ce jour).

Au-delà du projet BGV : La modernisation du réseau ferroviaire breton se poursuit

Modernisation de la ligne Brest ⇔ Quimper

Au-delà du projet Bretagne à Grande Vitesse, l'accessibilité du Finistère passe obligatoirement par une amélioration de ses liaisons ferroviaires avec Nantes et le sud-ouest de la France. La Région et le Conseil général du Finistère se sont engagés à augmenter les fréquences TER (12 AR TER par jour au lieu de 6 actuellement), à réduire les temps de parcours entre Brest et Quimper à 59 minutes et à mettre en place des liaisons TER directes entre Brest ⇔ Nantes, sans changement à Quimper, grâce à 9 nouvelles rames AGC « bibi » combinant mode électrique et thermique. Les études concernant la modernisation des infrastructures sur cet axe ont débuté en juin 2009, parallèlement à la mise en circulation d'un premier train hybride, plus confortable et moins polluant.

Les travaux d'infrastructures, conduits en partenariat avec l'Etat et RFF, sont estimés à 60 M€ (dont 25,5 M€ apportés par la Région et 25,6 M€ par le Département et les collectivités finistériennes). Ils prévoient, d'ici fin 2013, la création de zones de doublement de la voie et le ripage d'une dizaine de courbes entre Châteaulin et Quimper permettant un relèvement de vitesse jusqu'à 140 km/h.

Les partenaires du projet BGV

- **La Région Bretagne**
représentée par Jean-Yves Le Drian, Président
- **Le Conseil général des Côtes d'Armor**
représenté par Michel Brémont, Vice-président chargé des transports, des ports et de la sécurité civile
- **Le Conseil général du Finistère**
(absent lors de la conférence de presse du 2 avril 2010)
- **Le Conseil général d'Ille-et-Vilaine**
représenté par Philippe Bonnin, Vice-président chargé des infrastructures
- **Le Conseil général du Morbihan**
représenté par Joseph-François Kergueris, Président
- **Rennes Métropole**
représentée par Daniel Delaveau, Président
- **Le Pays de Saint-Malo**
représenté par Henri-Jean Lebeau, Président de Saint-Malo Agglomération