



Dossier de Presse

Septembre 2012



Derrière la Ligne à Grande Vitesse Bretagne Pays de la Loire, un projet pour la Bretagne toute entière

Bretagne à grande vitesse

La Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire permettra d'améliorer de manière significative la desserte de la Bretagne et des Pays de la Loire et de renforcer leur accessibilité par le prolongement de la LGV Atlantique jusqu'à Rennes et Nantes. Pour que ces aménagements profitent à tout le territoire breton, l'Etat et les collectivités bretonnes, au premier rang desquelles la Région Bretagne, se sont pleinement engagés dans le projet plus global de Bretagne à Grande Vitesse. Il consiste à compléter la LGV par des aménagements conséquents sur les lignes ferroviaires Rennes⇌Brest et Rennes⇌Quimper avec un objectif en vue : mettre Brest et Quimper à 3h de Paris.

La construction de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) s'inscrit dans le prolongement vers Rennes et Nantes de la LGV Atlantique Paris-Le Mans (Connerré) mise en service en 1989. Elle consiste à prolonger l'actuelle LGV 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 Milledieu et Connerré pour une longueur cumulée de 32 km, soit 214 km au total.

Déclarée d'utilité publique le 26 octobre 2007, la LGV BPL est aujourd'hui entrée dans sa phase de construction, lancée officiellement par l'inauguration de la base principale des travaux d'Étrelles, en juillet dernier.

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), un gain de temps de **22 minutes vers Laval** et de **8 minutes vers Sablé-sur-Sarthe, Angers, Nantes** et les autres gares ligériennes desservies par le TGV sur les liaisons avec Paris. La réalisation de la LGV BPL s'inscrit pleinement dans la perspective de mettre Quimper et Brest à 3 heures de Paris -à comparer aux 4h03 actuelles pour Brest et 4h11 pour Quimper- et constitue un maillon essentiel pour l'atteinte de cet objectif.

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 Vitre) et libère une offre de qualité pour le fret.

RAPPEL DE L'HISTORIQUE ET DES GRANDES ÉTAPES DE LA LGV BPL

- ♦ Octobre 1994 : lancement du débat préalable pour la LGV BPL
- ♦ 18 décembre 2003 : CIADT – choix des projets à réaliser (traitement différent pour la LGV Sud Europe Atlantique- calendrier global avec lancement des travaux prévu en 2008- et pour Bretagne Pays-de-La-Loire- poursuite des études et objectif d'une DUP en 2006)
- ♦ **26 octobre 2007 : Déclaration d'Utilité Publique**
- ♦ **Août 2007 à février 2008 : négociation du tour de table financier entre collectivités sous l'impulsion du Président de la Région Bretagne**
- ♦ 30 mai 2008 : signature de la déclaration commune des collectivités bretonnes pour le financement du plan ferroviaire breton dans sa composante BGV
- ♦ **29 juillet 2008 : signature, à Rennes, du protocole d'intention pour le financement de la LGV BPL entre RFF, l'Etat et les Régions Bretagne et Pays de la Loire**
- ♦ Décembre 2008 : lancement de la consultation par RFF
- ♦ 27 mars 2009 : signature de la convention avec la Caisse des Dépôts et Consignations (enveloppe bonifiée de 500 M€)
- ♦ **29 juillet 2009 : signature du protocole de financement entre RFF, l'Etat et les 2 Régions**
- ♦ Avril 2011 : Désignation de l'attributaire Eiffage Rail Express (ERE) par RFF
- ♦ **13 juillet 2011 : signature de la convention de financement de la LGV BPL entre l'Etat, RFF et l'ensemble des collectivités partenaires du projet (2 Régions, 4 Départements bretons, Rennes Métropole et Pays de St Malo)**
- ♦ **28 juillet 2011 : signature du Contrat entre RFF et ERE**
- ♦ 3 août 2011 : entrée en vigueur du Contrat
- ♦ 4 août 2011 : affermissement de la Virgule de Sablé-sur-Sarthe

UN FINANCEMENT NOVATEUR

Le montant global du projet de la LGV Bretagne–Pays de la Loire est de **3,3 milliards d’euros**, c’est l’un des plus importants en Europe à ce jour. Son financement est assuré par RFF (près de 43 % des coûts d’investissement) et, à part égale, par l’Etat et les collectivités (28,4% chacun).

Le contrat de partenariat signé entre RFF et Eiffage Rail Express, le 28 juillet 2011, est de 3 milliards d’euros. Pour ce faire, Eiffage Rail Express a contracté un emprunt de plus de 1 milliard d’euros auprès de 12 banques commerciales, de la Banque Européenne d’Investissement (BEI) -553 M€- et du fonds d’épargne de la Caisse des Dépôts ; le groupe Eiffage engagera ses fonds propres pour un montant total de 129 millions d’euros.

L’entière mobilisation des collectivités bretonnes

Sur ce projet, les collectivités locales (Région Bretagne, les quatre Départements bretons des Côtes d’Armor, du Finistère, d’Ille-et-Vilaine et du Morbihan, Rennes Métropole, le Pays de Saint-Malo, Région des Pays de la Loire) apportent une part équivalente à celle de l’Etat, soit 28,4 % des coûts d’investissement.

La mobilisation et l’union sans faille des collectivités ont permis de faire aboutir rapidement les négociations sur le plan de financement de la LGV et rendent **possible l’achèvement des travaux en septembre 2016**.

Les financements mobilisés par les collectivités bretonnes sont considérables et portent sur un montant de **plus d’1 milliard d’euros à raison de 855 M€ pour la LGV Bretagne-Pays de la Loire et de près de 200 M€ pour les opérations Bretagne à Grande Vitesse** inscrites au contrat de plan 2000-2006 et au contrat de projets 2007-2013 (avec Rennes-Brest et Rennes-Quimper, les Rames Duplex V320, la désaturation de la gare de Rennes et les Pôle d’échanges multimodaux (PEM)).

D’un point de vue financier, la Région a accepté que les marges financières dégagées par le dispositif de TIPP soient partagées entre les cofinanceurs bretons de la LGV. Ainsi, la part incombant aux collectivités bretonnes autres que la Région a été réduite de 50%. Sur les 855 M€ de la LGV, **655 M€ sont ainsi financés par la Région Bretagne**, soit près de 20% du coût total de l’investissement.

Le Fonds de Solidarité Territoriale

Par ailleurs, la réalisation de la LGV s’accompagne de la mise en place d’un dispositif spécifique pour les territoires traversés, le **Fonds de Solidarité Territoriale**. Financé à hauteur de 14 millions d’euros par l’Etat, la Région Bretagne, la Région des Pays de la Loire et RFF, il permettra de soutenir soit des actions de développement des territoires traversés en vue d’améliorer l’insertion environnementale du projet au-delà des obligations du maître d’ouvrage, soit de mettre en valeur ces territoires dans les domaines culturel, social ou économique.

LE CHOIX D'UN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

Le recours aux partenariats publics-privés constitue une opportunité pour accélérer le développement du réseau ferré national en réalisant un plus grand nombre de projets en un temps plus court.

En effet, RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, est porteur de plusieurs dizaines de grands projets de développement, dont plusieurs lignes à grande vitesse. Ces attentes exprimées lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) de décembre 2003, réaffirmées par la loi Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009 et l'avant-projet de SNIT de janvier 2011, sont telles que les montages publics traditionnels doivent être diversifiés.

Les partenariats publics-privés (PPP) ont vocation à devenir un mode de réalisation classique pour les grands projets de RFF en offrant des possibilités d'optimisation des coûts et des délais et en permettant une diversification des modalités de financement.

Le recours au partenariat public-privé constitue donc une nouvelle forme de financement et de gestion publics dans le domaine du transport ferroviaire. Il se caractérise par l'aspect global du contrat, portant sur la conception, la construction, la maintenance et le financement en longue durée, selon un partage équilibré des risques entre la sphère publique et l'opérateur privé.

A l'issue d'une procédure de mise en concurrence, **Réseau Ferré de France** a confié à **Eiffage Rail Express (ERE)** la conception finale, la construction, la maintenance et le financement de la ligne nouvelle, pour une durée de 25 ans à compter du 3 août 2011. La virgule de Sablé-sur-Sarthe a été intégrée au contrat après obtention de la DUP, le 12 mai 2011.

RFF, autorité contractante, veille au respect des engagements pris au travers d'un dispositif de contrôle et assure, par ailleurs, la maîtrise d'ouvrage des aménagements, hors périmètre du contrat (généralement sous mandat SNCF), soit :

- les **huit jonctions de la LGV** au réseau ferré existant : Rennes, Laval ouest, Laval est, Sablé-sur-Sarthe, la Milesse fret, la Milesse voyageurs, Connerré fret, Connerré LGV ;
- les dispositifs de gestion centralisée pour l'exploitation et l'alimentation électrique (Poste de Commande à Distance et Central Sous-Station implantés à Rennes).

Sur le périmètre RFF

Les travaux sur les jonctions au Réseau Ferré National à Rennes, Laval, Sablé-sur-Sarthe, Le Mans et Connerré sont réalisés dans le cadre d'une convention de mandat avec la SNCF.

En 2012, RFF a lancé des procédures relevant de son périmètre afin de débiter les travaux préparatoires : enquête loi sur l'eau et espèces protégées ; les enquêtes parcellaires ayant été menées de manière communes avec ERE.

Les premiers travaux sur les jonctions ont débuté en juin 2012 pour les jonctions de Rennes et Sablé-sur-Sarthe qui viennent s'inscrire dans le planning directeur de la LGV. Pour les autres jonctions (Laval ouest, Laval est, la Milesse fret, la Milesse voyageurs, Connerré fret, Connerré LGV), les travaux se poursuivront à partir de septembre 2012.

Concernant la jonction de Rennes, les premiers travaux (engagés le 18 juin 2012 pour une période de 5 mois) consistent en l'évacuation d'un merlon de terre (40 000 m³). Les travaux de génie civil du futur saut-de-mouton s'engageront à partir de 2013 jusqu'à mi-2014. L'ensemble des travaux de cette jonction représente une enveloppe d'un peu moins de 100 M€ environ.

Sur le périmètre Eiffage Rail Express

La première année (entre juillet 2011 et juillet 2012) a permis de réaliser les études nécessaires pour finaliser l'avant-projet détaillé et d'obtenir toutes les autorisations administratives dont les arrêtés « espèces protégées » et « loi sur l'eau » qui conditionnent le démarrage des travaux.

Dossier loi sur l'eau

Ce dossier de 8 000 pages décrit les incidences du projet, pendant la construction et l'exploitation de la LGV, sur les cours d'eau, les plans d'eau, les eaux souterraines et les zones humides, ainsi que les mesures et aménagements envisagés pour les éviter, les réduire ou les compenser. Après l'enquête publique, qui s'est achevée le 27 février 2012, un avis favorable a été délivré par les CODERST des trois départements permettant ainsi l'obtention d'un arrêté inter-préfectoral le 2 juillet 2012.

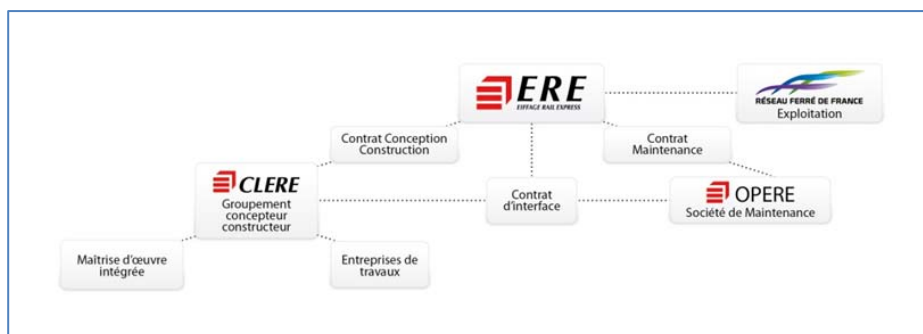
Dossier « espèces protégées »

Ce dossier décrit les impacts du projet sur les espèces et habitats d'espèces protégées, ainsi que les mesures et aménagements envisagés pour les éviter, les réduire ou les compenser. Des avis favorables ont été obtenus du Comité National de Protection de la Nature (CNP) le 17 janvier (commission flore) et le 07 février (commission faune). L'arrêté inter-préfectoral a été pris le 15 mai 2012.

En complément de cet arrêté, un arrêté ministériel spécifique à la loutre a été pris le 5 juillet 2012.

L'organisation des travaux

Eiffage Rail Express, maître d'ouvrage et filiale du groupe Eiffage, a confié au groupement d'intérêt économique CLERE, constitué de filiales du groupe Eiffage, la conception et la construction du projet. Pour la conception, CLERE s'appuie sur les compétences des ingénieries Setec et Ingérop.



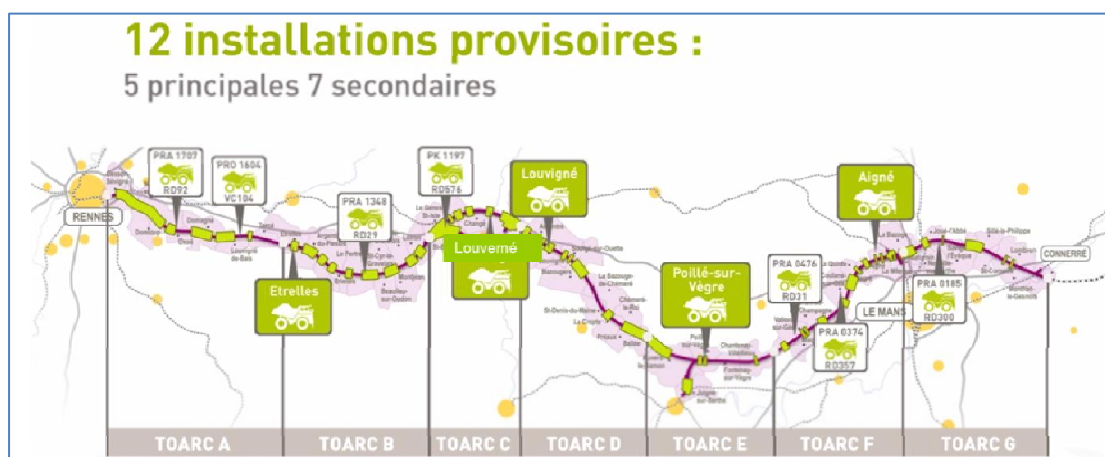
Pour mener à bien les travaux sur toute la longueur du linéaire, le **chantier a été découpé en 7 lots de travaux** aussi appelés TOARC (Terrassements, Ouvrages d'Art et Rétablissement des Communications) qui font chacun entre 25 et 30 km de long.

Les directions de travaux seront installées **sur 5 bases principales** à Etrelles, Louverné, Louvigné, Poillé-sur-Vègre et La Milesse. Des bases secondaires et tertiaires sont aussi prévues pour permettre au personnel d'embaucher sur leur lieu d'activité.

La base principale d'Etrelles qui se trouve à la jonction des TOARC A et B (Cesson Sévigné – Etrelles – Le Genest-Saint-Isle) accueillera à terme 250 collaborateurs dont 130 personnes en encadrement. Sur la base seront aménagés un atelier mécanique pour l'entretien des matériels de terrassement, une zone de préfabrication des Ouvrages d'Art et des vestiaires et réfectoires pour le personnel.

Deux bases de travaux ferroviaires positionnées à Saint-Berthevin et sur les communes de Auvers-le-Hamon / Juigné-sur-Sarthe permettront l'approvisionnement du chantier par la voie ferrée, notamment celui des poses de voies, grâce à leur proximité avec le réseau ferré existant.

La maîtrise d'œuvre est quant à elle découpée en 3 sections : ouest, centre et est.



QUELQUES DONNEES CHIFFREES

Terrassements

- 29,1 millions de m³ de déblais
- 17,3 millions de m³ de remblais
- 11,3 millions de m³ de dépôts

Ouvrages d'art, voirie, cours d'eau, faune, hydraulique

- 6 tranchées couvertes et 9 viaducs
- 5 franchissements autoroutiers, 180 rétablissements routiers et ferroviaires
- 261 ouvrages hydrauliques (servant également pour la petite faune)
- 21 passages grande faune
- 93 bassins

Equipements ferroviaires

- 2 sous-stations électriques

- 2 bases de maintenance
- 820 km de rail
- 1 900 000 tonnes de Ballast
- 680 000 traverses

CALENDRIER DE RÉALISATION DE LA LGV

Printemps 2011 – juillet 2012 : concertation et réunions publiques

Printemps 2011 – juillet 2012 : études d'avant-projet détaillé (APD) et autorisations administratives

- Dossier Loi sur l'eau
- Conseil National de protection de la Nature (CNP)
- Enquêtes parcellaires

Printemps 2011 – été 2013 : diagnostics et fouilles archéologiques

Décembre 2011 – novembre 2013 : libérations foncières

Juillet 2012 – novembre 2012 : travaux préparatoires de génie civil (assainissement provisoire, déviations de réseaux, rétablissement des communications, grands ouvrages d'art prioritaires, etc.)

Décembre 2012 - été 2015 : grands travaux de terrassement et de génie civil

Automne 2014 - été 2016 : travaux d'équipements ferroviaires (poses de voies, signalisation, etc.)

Automne 2016 : fin des travaux

Essais puis mise en service : printemps 2017

EMPLOI ET FORMATION

Les besoins en personnels

Le chantier de la LGV mobilisera **3 000 personnes pendant la phase de terrassement et de génie civil de juin 2012 à juillet 2015**, pour la construction de la plateforme ferroviaire. Les entreprises participant à ce chantier apporteront plus de la moitié des besoins de main-d'œuvre en lui affectant des personnels issus de leurs différentes entités. Les effectifs complémentaires seront recrutés localement sur l'ensemble de la ligne.

Les besoins locaux sont estimés à **plus de 1 000 embauches locales**, dont l'essentiel dans les métiers du terrassement (conducteurs d'engins) et du génie civil (coffreurs bancheurs). Parmi ces embauches, plus de 200 concerneront des personnes en insertion, conformément à l'engagement pris sur le chantier (8 % des heures travaillées) avec RFF.

En Bretagne, le nombre d'embauches directes locales est évalué à 200 personnes, toutes activités et tous métiers confondus, pour la durée du chantier.

Depuis l'automne 2011, l'Etat et les collectivités, au premier rang desquelles la Région Bretagne, se mobilisent afin d'impulser une dynamique locale pour les recrutements à venir sur la LGV, définir les moyens nécessaires mais aussi mettre en place des actions de formation...

Au global, sur les années 2012 et 2013, ce sont plusieurs millions d'euros qui vont ainsi être mobilisés pour former les demandeurs d'emploi locaux. L'objectif est double : **répondre aux besoins de recrutement pour la LGV**, d'une part, et, d'autre part, **sécuriser les parcours professionnels par l'acquisition de compétences validées et reconnues**. A l'issue du chantier, les personnes recrutées doivent en effet pouvoir faire reconnaître leurs compétences acquises, directement au sein du groupe Eiffage pour ceux qui l'intégreront définitivement, ou sur les territoires.

Depuis le mois de mai, une centaine de demandeurs d'emploi a déjà été recrutée avec succès dans ce cadre, dont 30 bretons, et dont 60 spécifiquement formés à la conduite d'engins pour le chantier.

LE PROJET BRETAGNE A 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 Connerre 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 4 à 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.**

Sur les 7 tranches fonctionnelles prévues, 4 tranches sont déjà réalisées (2 au nord et 2 au sud) et les travaux sont en cours sur les 3 dernières tranches.

Pour **l'axe Sud**, ces **travaux sont en cours ou en voie de finalisation** sur la section Auray-Hennebont (22 km), et pour **l'axe Nord**, sur Rennes-Quédillac (36 km) et Plouaret-Pleyber Christ (39 km).

Relèvement de vitesse sur les axes Nord et Sud

Sur l'axe Sud, le premier 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 est intervenu en 2010 sur la section Malansac-Questembert (jusqu'à 220 km/h sur un linéaire de 20 km). Un nouveau relèvement de vitesse interviendra en octobre 2012 sur la section Auray-Hennebont.

Sur l'axe Nord, le premier relèvement de vitesse était intervenu en 2009 sur la section Plouarat-Guingamp (jusqu'à 220 km/h sur un linéaire de 25 km). Un second relèvement de vitesse est intervenu en 2011 sur la section Tramain-Yffiniac (jusqu'à 220 km/h sur un linéaire de 12 km). Les 2 dernières sections de cet axe seront mises en service en 2013.

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.

Une révision du Contrat de projets qui conforte le projet BGV

Dans le cadre de la révision à mi-parcours du contrat de projets 2007-2013, plusieurs opérations prêtes à démarrer ont été intégrées au projet RBRQ. Ainsi, plusieurs opérations supplémentaires de modernisation du réseau seront conduites d'ici à la mise en service de la LGV de manière à réduire encore les temps de parcours entre Paris et la pointe bretonne, ou à augmenter la capacité des lignes pour permettre les développements de fréquences (TGV et TER) prévus d'ici 2017. Ces opérations supplémentaires concernent l'axe Rennes-Redon, l'axe Guingamp-Plouaret ainsi que les installations électriques ferroviaires de Cesson-Sévigné (35) et Saint-Avé (56).

Du matériel TGV Duplex pour rouler à 320 km/h

Après plusieurs années de négociation, la Région Bretagne finalise actuellement le protocole d'accord avec la SNCF visant à permettre la mise en service de rames TGV Duplex sur les liaisons Paris- Quimper et Paris-Brest. Ces rames, aptes à circuler à 320 km/h sur la LGV Bretagne- Pays de la Loire, permettront de réduire de 4 minutes supplémentaires les temps de parcours entre Paris, Brest et Quimper.

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

Cofinancées par la Région Bretagne, l'Etat et RFF, les études exploratoires relatives à la phase 2 de modernisation, menées courant 2011, ont permis d'identifier les grands scénarii d'aménagement possibles (natures et localisation) sur les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, tout en recherchant une cohérence avec le projet Rennes-Nantes, via Notre Dame des Landes.

L'ouverture du débat public est attendue à l'horizon 2013. Afin de faire le point avant la saisine de la CNDP (Commission nationale du débat public), le maître d'ouvrage RFF organise plusieurs réunions de concertation dans les 4 départements bretons et en Loire-Atlantique. La première a eu lieu cette semaine, le mercredi 26 septembre; à Saint-Brieuc.

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 les 10 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.

CONTACTS PRESSE :

Région Bretagne

Odile Bruley – Rose-Marie Louis – Caroline Deghorain

02 99 27 13 54

presse@region-bretagne.fr / www.region-bretagne/presse

Réseau Ferré de France RFF

Véronique Poiron

02 40 35 92 63

veronique.poiron@rff.fr

Eiffage Rail Express

Frédérique Alary

02 23 61 49 86 ou 06 07 08 40 82

frederique.alary@eiffage.com