

Sommaire

Les caractéristiques de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire	page 2
▪ Les chiffres clés du projet	page 2
Un grand projet ferroviaire pour l'Ouest de la France	page 3
▪ Les enjeux et objectifs	page 3
▪ Les retombées économiques	page 5
▪ Un projet respectueux de l'environnement	page 6
Un projet dans le projet : la Virgule de Sablé-sur-Sarthe	page 7
Le choix d'un partenariat public-privé	page 8
▪ Une nouvelle forme d'achat public dans le transport ferroviaire	page 8
▪ Les périmètres de la maîtrise d'ouvrage après la signature du contrat de partenariat	page 10
- le périmètre du partenaire privé	page 10
- le périmètre de RFF	page 10
- la chronologie de la procédure de mise en concurrence	page 11
▪ Le financement de la LGV	page 12
▪ Une volonté partagée de réaliser un aménagement exemplaire pour son insertion dans son environnement humain et naturel	page 13
▪ L'organisation mise en place par Eiffage Rail Express	page 14
La LGV Bretagne - Pays de la Loire : une partie du grand projet ferroviaire de l'Ouest Atlantique	page 15
▪ La modernisation des liaisons ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper	page 16
▪ Les autres projets pour l'amélioration du réseau dans l'Ouest de la France	page 17
ANNEXES	page 19
Le tracé déclaré d'utilité publique (26 octobre 2007)	page 20
Vers un développement du réseau ferroviaire national et européen	page 21
L'historique du projet	page 22
La mise en œuvre du projet	page 23
▪ Le dispositif de suivi	page 23
▪ Les étapes antérieures et l'avancement opérationnel	page 24
- les études et la définition du tracé menées avec une large concertation	page 24
- l'action foncière	page 25
- l'archéologie préventive	page 26
- les déviations de réseaux	page 26

Les caractéristiques de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la

Les chiffres - clés du projet

- 182 km de ligne nouvelle entre Connerré (Est du Mans) et Rennes
- 32 km de raccordements aux lignes existantes
- Une ligne nouvelle dédiée au trafic voyageurs, sauf la section nord du Mans (mixte voyageurs / fret)
- Coût : plus de 3,3 milliards d'euros courants avec les raccordements sur le réseau classique menés par RFF
- Vitesse commerciale : 320 km/h
- Plus de 10 000 emplois par an sur la durée du chantier
- Durée du contrat de partenariat public-privé : 25 ans
- Virgule de Sablé-sur-Sarthe : 3,6 km de voie entre les branches Bretagne et Pays de la Loire à une vitesse commerciale de 160 km/h et un coût de 36,3 millions d'euros courants
- 2012 : début des grands travaux
- 2016 : achèvement des travaux

Un grand projet ferroviaire pour l'Ouest de la France

Les enjeux et objectifs



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.**

Le complément est apporté notamment par l'amélioration des lignes Rennes - Brest et Rennes - Quimper, opération inscrite au contrat de plan Etat-Région Bretagne (les meilleurs temps de parcours sur Brest ou Quimper sont actuellement de plus de 4 heures). Aujourd'hui, un TGV assurant la liaison Paris - Nantes ou Paris - Rennes parcourt environ la moitié du trajet sur LGV (180 km) et le reste sur le réseau classique. Sur Paris - Brest ou Paris - Quimper, le trajet de 610 km par la voie ferrée s'effectue pour 430 km, soit 70 %, sur ligne classique ; un TGV ne circule à grande vitesse que sur 30 % du trajet. Ce pourcentage passera à 60 % avec la réalisation du projet, renforçant ainsi la régularité de la ligne et son efficacité économique.

Pour les Pays de la Loire, le gain de temps attendu est de **22 minutes pour Laval et de 8 mn pour Angers, Nantes et les territoires au-delà.**

Pour les rames TGV Atlantique existantes (vitesse commerciale de 300 km/h), le meilleur temps de parcours sur Paris - Rennes sera ainsi par exemple de 1h26 mn, de 1h17mn pour Paris - Angers (au lieu de 1h25 mn) et 1h51 mn pour Paris - Nantes.

Ces gains de temps bénéficieront aux liaisons avec Paris, mais aussi avec les principales métropoles régionales : Lyon-Rennes passant par exemple de 4h10 à 3h30, Strasbourg-Rennes de 5h20 à 4h10. Il s'agit ainsi de faciliter l'accès au réseau national à grande vitesse.

L'impact de la ligne nouvelle est également positif sur la **desserte interne des territoires**. La ligne à grande vitesse permet en effet de libérer des capacités sur les lignes classiques existantes pour le TER entre Le Mans et Rennes et pour le fret, et permettra de réaliser des liaisons nouvelles intra et interrégionales avec la Virgule-de-Sablé-sur-Sarthe.

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.

Il permet d'accroître la capacité de transport ferroviaire, **offrant une alternative aux autres modes de transports sur les mêmes destinations**. Ce rééquilibrage entre modes est un des objectifs fixés au niveau national en matière de développement durable.

Au-delà de la réalisation de l'infrastructure, la construction des horaires à l'horizon de sa mise en service, sera à mener dans les prochaines années, en tenant compte des enjeux de gestion du réseau et d'une réflexion globale (TGV/TER/autres modes urbains et interurbains) afin de permettre une bonne diffusion des effets de la grande vitesse à l'ensemble du territoire.

Les retombées économiques

Après la mise en service : contribution à l'attractivité des territoires

Avec la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire, les entreprises locales peuvent voir leur compétitivité s'améliorer et leur marché s'élargir. Le projet de ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire représente notamment un argument majeur dans un dossier d'implantation d'une entreprise.

Les activités du tertiaire supérieur (études, conseil, assistance...) sont particulièrement intéressées par l'arrivée de la grande vitesse dans leur aire d'influence.

L'activité touristique est largement favorisée par ailleurs, car la grande vitesse influence positivement le développement des courts séjours. Le tourisme d'affaires devrait également bénéficier de cette amélioration des dessertes ferroviaires grâce au gain de temps de parcours compétitifs par rapport aux autres modes de transport.

Pendant les travaux : un projet fortement générateur d'emplois

Les métiers nécessaires à la conduite des différents travaux de construction de la ligne à grande vitesse participent à l'économie locale.

- 1 - La phase de conception finale mobilisera fortement les équipes d'ingénierie.
- 2 - La phase de terrassement et de génie civil mobilisera ensuite des milliers d'ouvriers des travaux publics.
- 3 - La plate-forme terminée, suivront les entreprises chargées des équipements ferroviaires : voies et signalisation, alimentation électrique, télécommunication.

Un projet respectueux de l'environnement

Le tracé établi est le résultat d'un long processus, destiné à établir le meilleur compromis possible entre les contraintes techniques et économiques et le respect des intérêts des populations concernées (habitat, activités agricoles notamment) et de l'environnement.

A chaque étape de conception du projet, RFF a veillé à une prise en compte des enjeux environnementaux le plus en amont possible, afin d'éviter ou de réduire, dans la mesure du possible, les impacts inhérents à un projet d'infrastructure linéaire, avec :

- une co-organisation des études environnementales et techniques, permettant une prise en compte des enjeux et des contraintes environnementales par le volet technique au fur et à mesure de l'élaboration du projet ;
- d'importantes collectes de données entre 2003 et 2009, avec la mise en place d'un Système d'Information Géographique (SIG) permettant une conception intégrée entre projet technique et enjeux environnementaux ;
- une démarche de concertation et d'échanges réguliers avec les services en charge de l'application de la réglementation ;
- un retour d'expérience des chantiers de lignes à grande vitesse comparables les plus récents (exemple : les lignes à grande vitesse Rhin-Rhône et Est européenne).

Le projet évite les zones environnementales (Réserve Naturelle, Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope, site Natura 2000, ZNIEFF...), à l'exception de l'extrémité sud de la ZNIEFF « Carrières et fours à chaux de Louverné » (Mayenne) pour laquelle l'impact reste mesuré.

La mise en place d'un **Observatoire de l'environnement** est prévue préalablement au lancement des travaux et pour une période s'étendant au moins jusqu'à 5 ans après la mise en service de la ligne. Cet observatoire permettra d'alimenter le volet environnemental du bilan LOTI (circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures). Il procédera à l'évaluation des impacts du projet sur l'environnement, au suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales et de leur efficacité.

Un dispositif d'accompagnement pour les territoires traversés

Conformément à la circulaire du 27 septembre 2010, la réalisation de la LGV s'accompagne de la mise en place d'un **fonds de solidarité territoriale à hauteur de 14 M€**. Il permettra de soutenir les actions de développement des territoires traversés, en vue d'améliorer l'insertion environnementale du projet au-delà des obligations du maître d'ouvrage, ou leur mise en valeur dans les domaines culturel, social ou économique.

Un projet dans le projet :

La Virgule de Sablé-sur-Sarthe

Le projet de Liaison Rapide Angers - Laval - Rennes, dite aussi « Virgule de Sablé-sur-Sarthe », consiste en la réalisation d'une liaison entre la section courante de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire et le barreau ferroviaire de Sablé-sur-Sarthe, permettant des liaisons ferrées directes (Nantes) / Angers / Sablé-sur-Sarthe / Laval / (Rennes).

Cette liaison, d'une longueur de 3,6 km sur la commune d'Auvers-le-Hamon (Sarthe), ne fait pas partie du programme de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire (déclarée d'utilité publique par décret du 26 octobre 2007) mais en constitue un complément, permettant d'améliorer la desserte ferroviaire interrégionale avec des perspectives de gains de temps importants sur des relations comme Laval / Angers, Rennes / Angers, Nantes / Laval, qui emprunteront la LGV sur une partie de leur parcours.

Elle permettra une **fonctionnalité nouvelle**, fortement soutenue par les collectivités, en particulier par la Région des Pays de la Loire, avec le développement de **services régionaux à grande vitesse (SRGV) : c'est en effet la première fois qu'il est prévu de faire rouler un matériel TER sur une LGV**. Les nouvelles liaisons ainsi permises renforceront la place du ferroviaire, avec un enjeu fort d'aménagement du territoire et de rapprochement des principales agglomérations bretonnes et ligériennes.

La Virgule permet en effet un important gain de temps de parcours, en évitant des correspondances par Le Mans ou Rennes : il en résulte une réelle attractivité du mode ferroviaire sur des liaisons comme Rennes / Angers (avec arrêts Vitré / Laval / Sablé-sur-Sarthe) ou Laval / Nantes (avec arrêts Sablé-sur-Sarthe / Angers. Le temps de parcours futur sera de moins de 1 heure 30, au lieu de 2 heures 15 actuellement, soit un gain de l'ordre de 45 minutes.

Compte tenu de la pertinence économique d'une réalisation dans le cadre des travaux de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire, le projet a été intégré sous forme de **tranche conditionnelle** dans le dossier de consultation pour l'attribution du contrat de partenariat de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire.

A l'issue de l'enquête préalable, qui s'est déroulée du 7 janvier au 12 février 2011, la Virgule a été **déclarée d'utilité publique**, par arrêté préfectoral du Préfet de la Sarthe du 12 mai 2011.

La signature de la convention de financement est intervenue le 13 juillet 2011, concomitamment à celle de la LGV.

Pour un montant de 36,3 millions d'euros courants, le financement de la Virgule de Sablé-sur-Sarthe est assuré par :

- les collectivités à hauteur de 55%, soit 19,965 M€ : Régions des Pays de la Loire et Bretagne, Angers Loire Métropole, Département de la Mayenne et Laval Agglomération ;
- l'Etat, via l'AFITF pour 23%, soit 8,335 M€ ;
- RFF pour 22%, soit 8 M€.

Toutes les conditions sont ainsi réunies pour une réalisation de la Virgule de Sablé-sur-Sarthe dans le cadre des travaux de la LGV.

Une nouvelle forme d'achat public dans le domaine du transport ferroviaire

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, ne permettent pas de réaliser simultanément plusieurs d'entre eux.

Les partenariats publics-privés (PPP) ont vocation à devenir l'un des outils pour la réalisation des grands projets de RFF :

- en offrant des possibilités d'optimisation des coûts et des délais, par la passation d'un contrat unique incluant la conception, la construction et la maintenance ;
- 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 la nature globale 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.

C'est aussi l'occasion de confier à des acteurs différents la maintenance de l'infrastructure ferroviaire sur une section de ligne nouvelle par des contrats de longue durée.

Deux formes de partenariat mises en œuvre dans le domaine ferroviaire

La concession de service public : solution retenue pour la LGV Sud-Europe-Atlantique (classique dans le domaine autoroutier).

Le concessionnaire est chargé de financer, concevoir, construire et exploiter l'infrastructure de transport. Sa rémunération provient pour partie de la perception de péages acquittés par les entreprises ferroviaires.

Le contrat de partenariat

Le cadre législatif est celui de l'ordonnance de juin 2004, modifiée par les lois de juillet 2008 et de février 2009.

Le titulaire du contrat est chargé de financer, concevoir, construire et exploiter l'infrastructure de transport, mais sa rémunération provient de concours publics, en phase de construction, et de loyers versés en phase d'exploitation par RFF, qui perçoit de son côté les péages d'infrastructure et conserve donc le risque commercial.

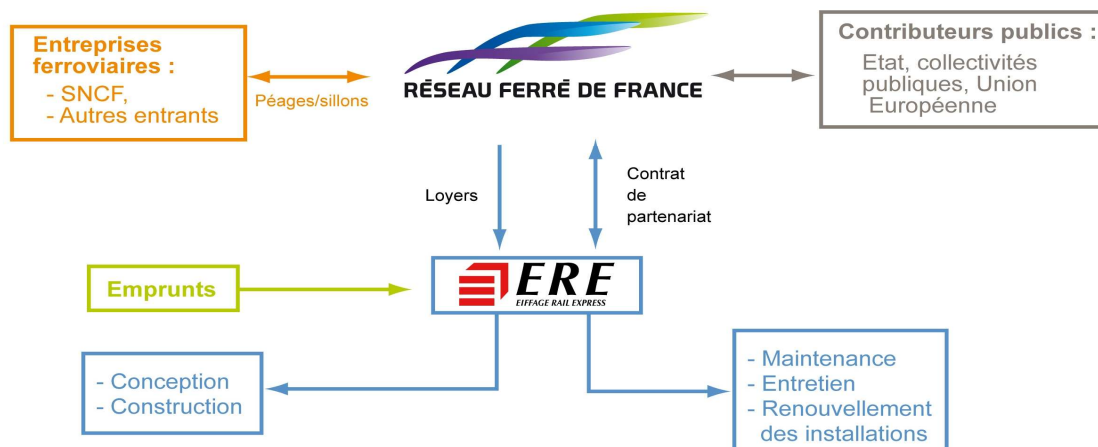
Dans les deux cas, le contrat est approuvé par décret en Conseil d'Etat.

Montage retenu pour la LGV Bretagne - Pays de la Loire

Pour la LGV Bretagne - Pays de la Loire, le choix du recours au contrat de partenariat est intervenu en 2008 en concertation entre les acteurs publics, permettant d'accélérer le lancement du projet, dans le cadre d'un programme de développement sans précédent au niveau national.

Troisième PPP passé par RFF, après le contrat GSM-Rail (équipement télécom) en 2010 et la LGV Sud-Europe Atlantique en juin 2011, la LGV Bretagne - Pays de la Loire constitue le tout premier contrat de partenariat passé au niveau national pour une infrastructure de transport.

A la mise en service, et pendant près de 20 ans, les fonds d'épargne gérés par la Caisse des Dépôts (CDC) apporte un financement de plus de 250 M€. La Banque européenne d'investissement (BEI) apporte un financement global de 552,5 millions d'euros qui sera mis à disposition à la fin de la période de construction de la LGV, Depuis janvier 2011, ce sont plus de 1,9 milliards d'euros que la BEI a consacré au transport en France via des Partenariats Publics Privés (PPP).



Les périmètres de la maîtrise d'ouvrage après la signature du contrat de partenariat

Le périmètre du partenaire privé

Le titulaire se voit confier par RFF la maîtrise d'ouvrage de la ligne nouvelle sur son périmètre (80% du coût global du projet). Il assure, dans le cadre des réglementations nationales et communautaires, la conception, la construction, l'entretien (y compris le renouvellement) et le financement du projet, sur la **durée du contrat de 25 ans**. Le titulaire a la qualité de gestionnaire d'infrastructure.

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

Il assure avant le lancement des travaux :

- 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, etc.

Le périmètre de RFF

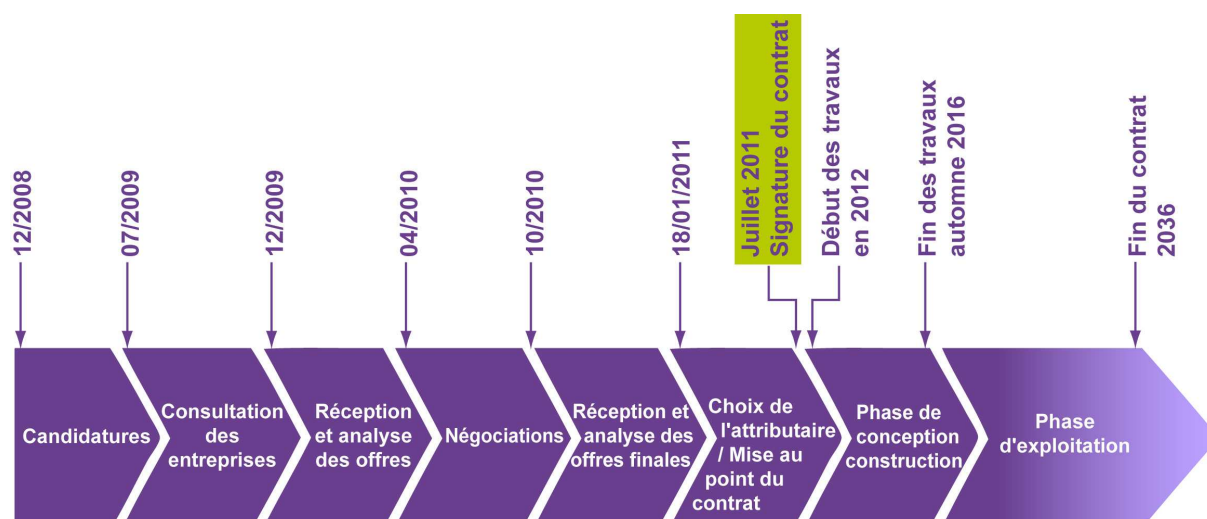
RFF autorité contractante est garante du respect des dispositions du contrat de partenariat. Celui-ci constitue le cadre contractuel que devra respecter le partenaire privé. Il s'appuie sur la Déclaration d'Utilité Publique (décret du 26 octobre 2007) ainsi que sur le Dossier des engagements de l'Etat (janvier 2009).

RFF veillera au respect de l'ensemble des engagements pris, au travers d'un dispositif de contrôle.

De manière analogue aux phases d'étude et à l'action foncière portés avant la passation du contrat de partenariat (l'ensemble représentant 20% du coût global du projet), **RFF conserve la maîtrise d'ouvrage** des :

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

La chronologie de la procédure de mise en concurrence



Procédure de mise en concurrence au titre du contrat de partenariat :

- Décembre 2008 : Avis d'Appel Public à la concurrence
- Juillet 2009 : RFF envoie le dossier de consultation
- Décembre 2009 : Remise des offres initiales par les 3 candidats
- Premier semestre 2010 : analyse des offres puis négociations
- Juillet 2010 : Lettre d'invitation à remettre les offres finales
- Octobre 2010 : Remise des offres finales
- Janvier 2011 : Choix de l'attributaire pressenti
- Avril 2011 : Désignation de l'Attributaire, Eiffage Rail Express (ERE)
- 28 juillet 2011 : signature du contrat de partenariat entre RFF et Eiffage Rail Express

Deux ans et demi seulement se sont ainsi écoulés entre le lancement de l'appel à la concurrence et la passation d'un contrat de près de 3 milliards d'euros.

Afin d'optimiser le calendrier de réalisation du projet, RFF a poursuivi pendant cette période l'avancement des programmes opérationnels (études, action foncière, archéologie préventive, déviation de réseaux,...).

De son côté Eiffage Rail Express a approfondi les études dès sa désignation comme attributaire pressenti.

Le financement de la LGV

Le financement de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire a fait l'objet d'une convention de financement et de réalisation signée le 13 juillet 2011 entre l'Etat, les collectivités et RFF. Il est assuré par :

- la participation de RFF pour près de 43 % des coûts d'investissement ;
- les contributions de l'Etat et des collectivités ;
- après prise en compte des subventions européennes à hauteur de 11 M€, au titre des programmes annuels RTE-T 2007 et 2009.

Sur ce projet, les collectivités locales apportent une part équivalente à celle de l'Etat, apportée par l'AFITF, soit 28,4 % des coûts d'investissement pour chacun.

Côté collectivités, il s'agit de :

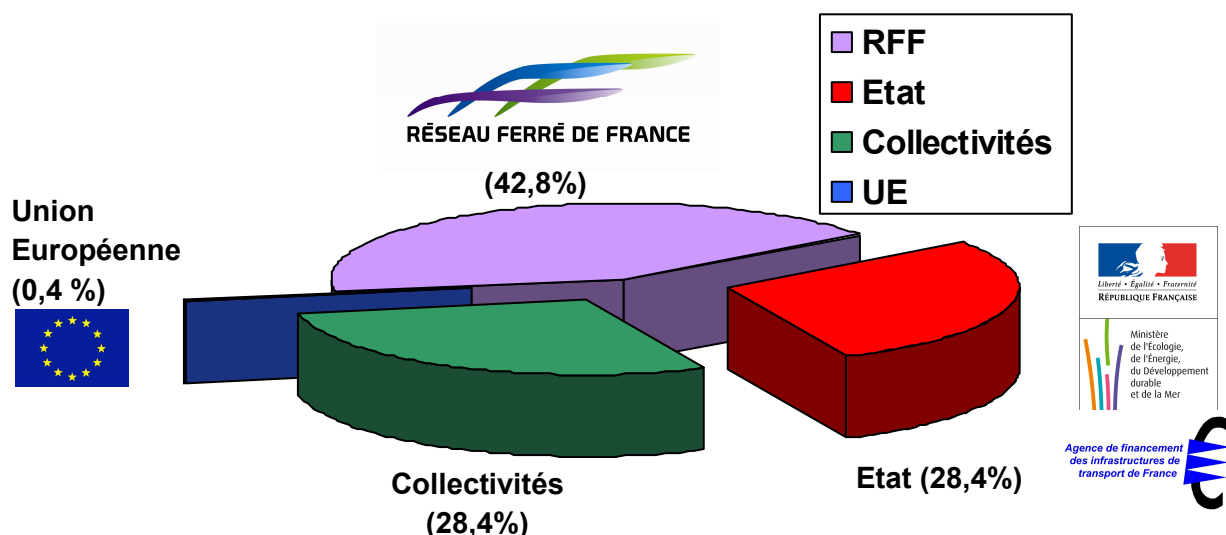
- la Région Bretagne, à hauteur de 19,71%, soit 655 M€ ;
- des quatre Départements bretons (Côtes d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine, Morbihan), de Rennes Métropole et du Pays de Saint-Malo à hauteur de 5,99%, soit 203,4 M€ ;
- la Région des Pays de la Loire, à hauteur de 2,7%, soit 86,9 M€.

Le titulaire du contrat de partenariat, maître d'ouvrage de la Ligne à Grande Vitesse, assure le financement de l'aménagement sur son périmètre (représentant 80% du coût d'investissement global du projet) :

- en percevant les participations des collectivités et de RFF en phase de construction, pour les 2/3 de l'investissement ;
- par emprunts auprès des établissements financiers et par apports en fonds propres pour le solde correspondant à la participation de l'Etat.

Après la mise en service, le titulaire du contrat percevra, via RFF :

- un loyer immobilier pour la part de l'investissement préfinancé par ses soins ;
- un loyer pour la maintenance et le renouvellement de la ligne en phase d'exploitation.



La volonté partagée de réaliser un aménagement exemplaire pour son insertion dans son environnement humain et naturel

La réalisation du projet doit s'accompagner des mesures appropriées pour remédier aux impacts résiduels, malgré le soin apporté à sa définition lors des phases amont.

A cette fin, les mesures définies dans les étapes antérieures seront progressivement mises en œuvre.

Au-delà des obligations réglementaires ou relevant des engagements déjà pris, notamment dans le Dossier des engagements de l'Etat de 2009, ERE prévoit la mise en œuvre d'une stratégie « développement durable » particulièrement approfondie sur deux sujets émergents, en ligne avec les politiques de RFF et du Groupe EIFFAGE en la matière : l'empreinte carbone et la préservation de la biodiversité.

Concernant l'**empreinte carbone**, outre l'actualisation régulière du bilan carbone de l'opération, un arbitrage sera opéré en faveur des solutions techniques ou organisationnelles les moins carbonées sur les postes les plus émissifs en gaz à effet de serre. Potentiellement plus chères, ces solutions seront soutenues par un « fonds d'arbitrage carbone » doté d'un budget internalisé de 6,4 M€. Ce mécanisme financier – réalisé pour la première fois en France sur une telle infrastructure – doit permettre de surmonter le surcoût éventuel des solutions les moins émettrices de gaz à effet de serre.

Côté **biodiversité**, une grande attention sera apportée à la neutralité écologique avec la recherche d'une transparence hydraulique et écologique poussée, avec la réalisation de nombreux ouvrages assurant la continuité des milieux.

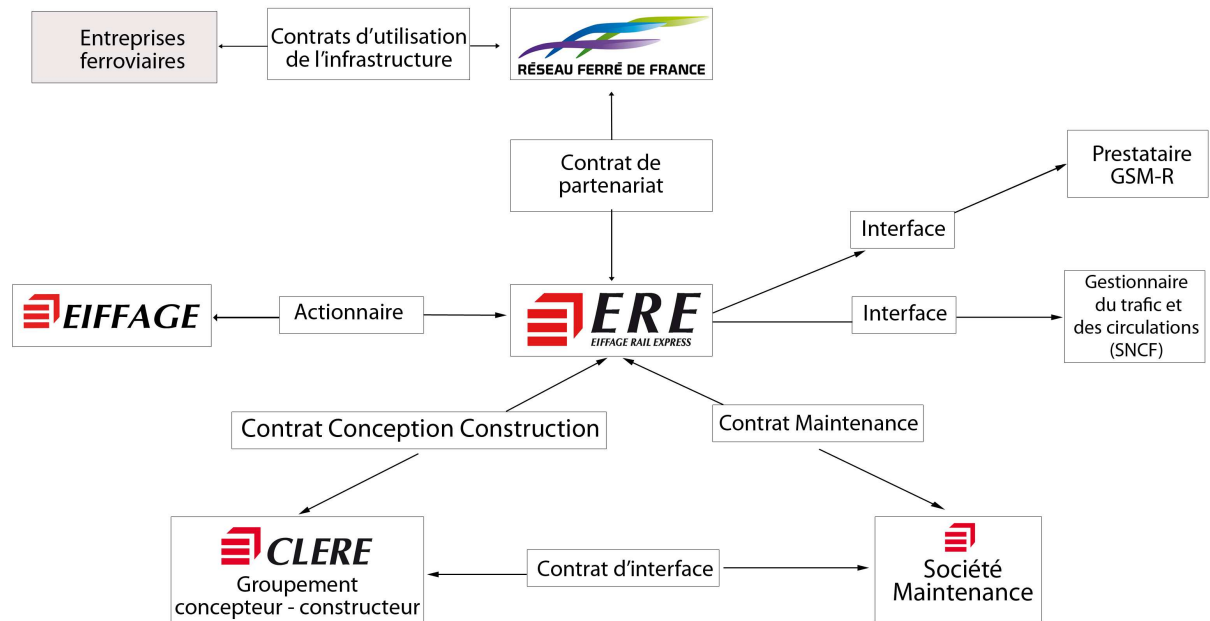
Au-delà de ces mesures environnementales liées à la conception de la ligne, une importante analyse liée à la compensation environnementale des impacts résiduels sur la biodiversité et sur les zones humides est menée, conformément aux développements du Grenelle de l'environnement. Prenant le relais des actions initiées par RFF, ERE prépare d'ores et déjà la mise en œuvre opérationnelle des mesures compensatoires sur le terrain, avec l'expertise de l'Office National des Forêts, avec la mise au point d'un programme de gestion des sites de compensation sur les court, moyen et long termes.

Par ailleurs, ERE et RFF se situent dans la continuité des relations progressivement tissées avec les acteurs du territoire, afin que l'opération LGV Bretagne - Pays-de-Loire soit une réussite en matière de gouvernance territoriale.

C'est en tant que partenaires responsables que RFF et EIFFAGE se donnent rendez-vous dans les prochains mois afin de conclure un accord volontaire spécifique à la LGV Bretagne-Pays de la Loire sur le développement durable et l'environnement.

L'organisation mise en place par Eiffage Rail Express

ERE a confié à CLERE, groupement constitué de filiales du groupe Eiffage, la conception et la construction de la ligne nouvelle. CLERE s'appuie sur les ingénieries SETEC et INGEROP pour la réalisation du projet



Le chantier en quelques chiffres

- 7 lots de TOARC (Terrassements, Ouvrages d'Art, Rétablissement des Communications) ;
- 2 bases travaux à Saint-Berthevin en Mayenne et Juigné-sur-Sarthe en Sarthe, devenant après le chantier bases de maintenance ;
- Terrassements : 27 millions de m³ à déplacer
- Ouvrages d'art : plus de 200 ouvrages d'art dont une dizaine de viaducs ;

Les principales étapes de la phase de conception - construction

- Etudes / concertations / procédures : mai 2011 – juillet 2012
- Travaux préparatoires : juillet 2012
- Grands travaux de terrassements : décembre 2012
- Fin des travaux : automne 2016

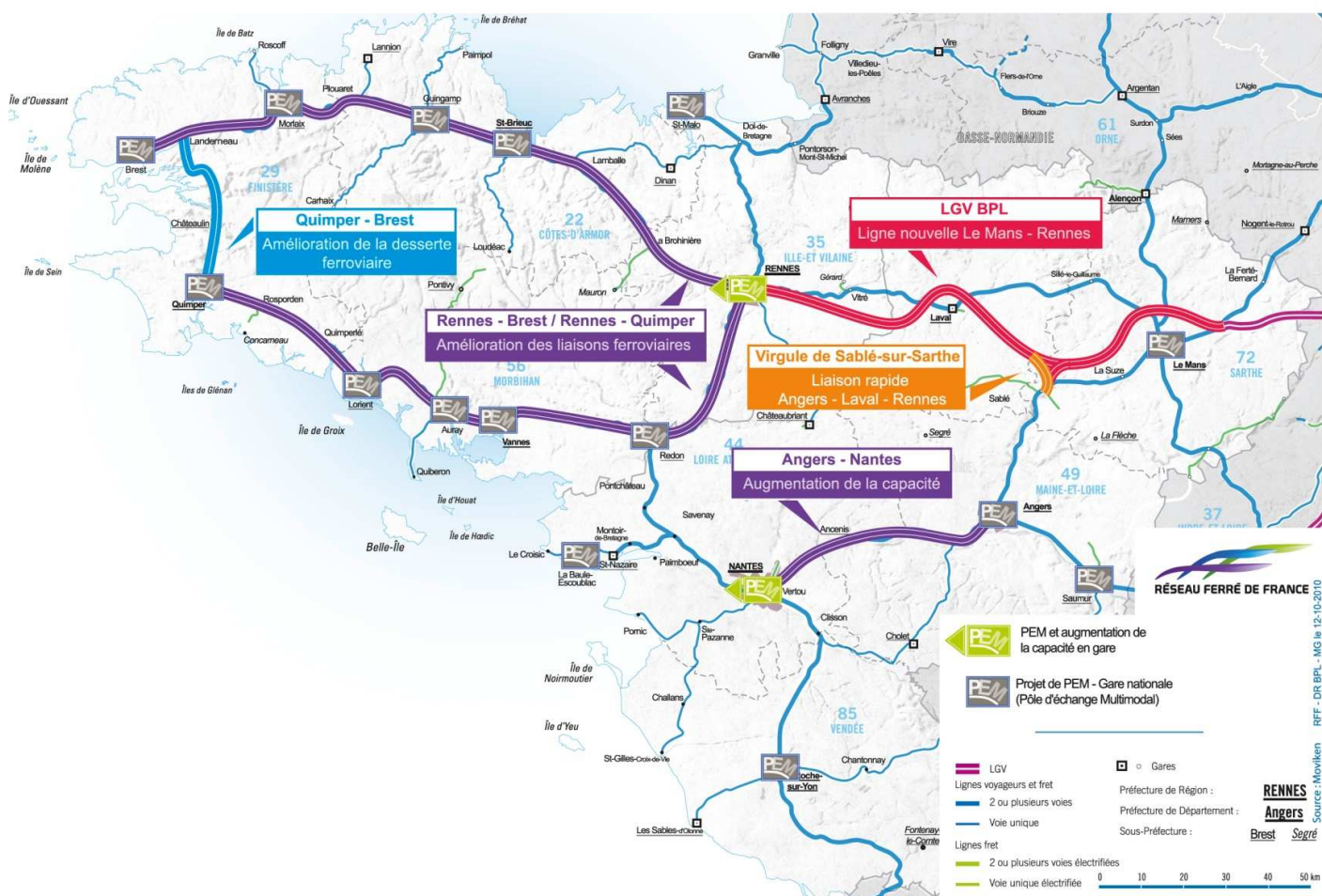
Les retombées économiques en phase chantier

D'importantes retombées économiques directes et indirectes pour les entreprises de Bretagne et des Pays de la Loire sont attendues du chantier.

- l'effectif constant sur le chantier sera d'environ 2 800 personnes par an, et pas moins de 10 000 emplois seront créés pendant la durée du chantier. Ceci exercera un impact bénéfique sur le logement, la restauration et les services de proximité
- dans le cadre de son contrat, ERE sous-traitera 30 % des travaux à des entreprises n'appartenant pas au groupe EIFFAGE, de préférence localement
- 8% des heures consacrées aux travaux d'infrastructure seront réservées à l'insertion.

La LGV Bretagne - Pays de la Loire : une partie du grand projet ferroviaire

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



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

La modernisation des liaisons ferroviaires

Rennes - Brest et Rennes - Quimper

L'opération de modernisation 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 ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire.

⇒ **La phase 1** de cette opération comprend 7 tranches fonctionnelles pour un montant estimé à 310 millions d'euros, financés à hauteur de 99 millions d'euros par le Fonds européen de développement régional (FEDER).

Cette phase est en cours de travaux. Elle consiste à adapter l'infrastructure pour permettre le relèvement de la vitesse sur certaines sections, jusqu'à 180, 200 ou 220 km/h grâce à :

- la suppression de 41 passages à niveau ;
- des travaux de voie : ripage de courbes, renforcement de la voie, adaptation de certains ouvrages d'art, modification de la signalisation ferroviaire, créations de passages dénivelés en gares et haltes ferroviaires.

Pour cette première phase, le gain de temps attendu est de 4 à 5 minutes sur chacun des axes Rennes - Brest et Rennes - Quimper.

⇒ **En complément de la Phase 1** et suite à l'abandon du pendulaire, les partenaires ont décidé d'intégrer des opérations complémentaires, permettant d'apporter des gains de temps supplémentaires pour les TGV classiques, dès la mise en service de la LGV Bretagne - Pays de la Loire (phase 1+ représentant un montant de 66 millions d'euros inscrits à la révision du Contrat Etat- Région Bretagne (CPER).

⇒ Afin d'atteindre l'objectif à terme d'un temps de parcours de 3 heures entre Paris et la pointe bretonne, les partenaires, réunis en comité de suivi le 8 février 2011 à Rennes, ont acté le lancement **des études de la Phase 2**, en application du contrat de projets Etat - Région 2007-2013. Cet objectif est inscrit dans l'Avant-Projet du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) de janvier 2011.

Ces nouvelles études visent à définir des aménagements complémentaires et notamment des sections nouvelles qui donneront lieu à débat public, à l'horizon 2013, en liaison avec le projet Nantes - Rennes pour la branche sud.

Les autres projets pour l'amélioration du réseau dans l'Ouest de la France

Le plan de rénovation du réseau existant en Bretagne et Pays de la Loire

Le plan de rénovation du réseau ferré national 2008-2012 est un projet majeur, sans précédent et indispensable pour continuer à pérenniser les infrastructures et garantir un bon niveau de performance et de services. Il est entièrement financé par RFF.

Conformément au contrat de performance signé avec l'Etat, RFF s'est engagé à renouveler au niveau national :

- 4 000 km de voies et 1 500 appareils de voie sur la période 2008-2012 pour un montant de 7,3 milliards d'euros ;
- L'objectif industriel sur 2008-2015 est établi à 13 milliards d'euros pour le renouvellement de 6 000 km de voies et 2 500 appareils de voie ;
- Les investissements de renouvellement devront être poursuivis à un rythme soutenu jusqu'en 2020-2025.

En Bretagne

Montant investi pour la période 2007-2010 : 154 millions d'euros.

Montant estimé pour la période 2011-2015 : 307 millions d'euros.

Depuis 2007, les deux axes structurants Rennes - Brest et Rennes - Quimper ont bénéficié de travaux importants de renouvellement menés par RFF.

Le chantier 2009-2010 sur l'axe nord, entre Saint-Brieuc et Brest, a représenté un montant de 60 millions d'euros.

En Pays de la Loire

Montant investi en 2010 : 90 millions d'euros dont 85 pour les sections Savenay - Montoir-de-Bretagne et Savenay - Redon.

Montant estimé pour la période 2011-2015 : 300 millions d'euros.

En 2010, les travaux sur les sections Savenay - Montoir-de-Bretagne et Savenay - Redon ont constitué le chantier de renouvellement de voie le plus important de France depuis 2006.

Principaux chantiers de rénovation de voie en 2011 :

Nantes - La Roche-sur-Yon : 35 M€ ; Rennes - Bruz et Rennes - La Brohinière : 45 M€ ; Neau (53) - Conlie (72) et Laval - Saint-Pierre-la-Cour : 36 M€.

L'amélioration de la desserte ferroviaire Brest - Quimper

Ce projet a pour objectifs de développer l'offre de transports publics entre Brest et Quimper, dans le département du Finistère et d'améliorer les liaisons de l'ouest de la Bretagne vers le sud jusqu'à Nantes.

Il s'agit pour cela d'adapter l'infrastructure afin de permettre un doublement de l'offre actuelle de transport ferroviaire, ainsi qu'une réduction du temps de parcours à moins d'une heure entre Brest et Quimper.

Le coût de l'opération est de 75 millions d'euros courants actés lors de la révision du CPER (49,5 M€ au titre du CPER et 25,5 M€ hors CPER), financés par l'Etat, la Région Bretagne, le Conseil général du Finistère, Brest Métropole Océane, Quimper Communauté et RFF, avec un objectif de mise en service en septembre 2014.

L'augmentation de la capacité entre Angers et Nantes

La ligne Nantes - Angers, double voie électrifiée en 25 000 volts et circulée à 220 km/h, reçoit un trafic important (160 trains en moyenne par jour dans les deux sens de circulation) par la convergence des axes Paris - Nantes et Tours - Nantes.

Le trafic le plus important se situe aux deux extrémités : côté Angers avec la connexion de l'axe Cholet - Angers ; côté Nantes qui correspond à la zone périurbaine entre Nantes et Ancenis.

Afin de permettre le développement des circulations, des études ont permis d'identifier deux phases indépendantes, répondant à des objectifs d'augmentation de la capacité de l'axe. La première phase inscrite au CPER 2007-2013 consiste en des aménagements à réaliser en priorité et à court terme sans construction de section de voie supplémentaire (optimisation de la signalisation, création d'un quai central à Ancenis), pour un investissement de 14,5 M€, financé par l'Etat, le Conseil Régional des Pays de la Loire et RFF.

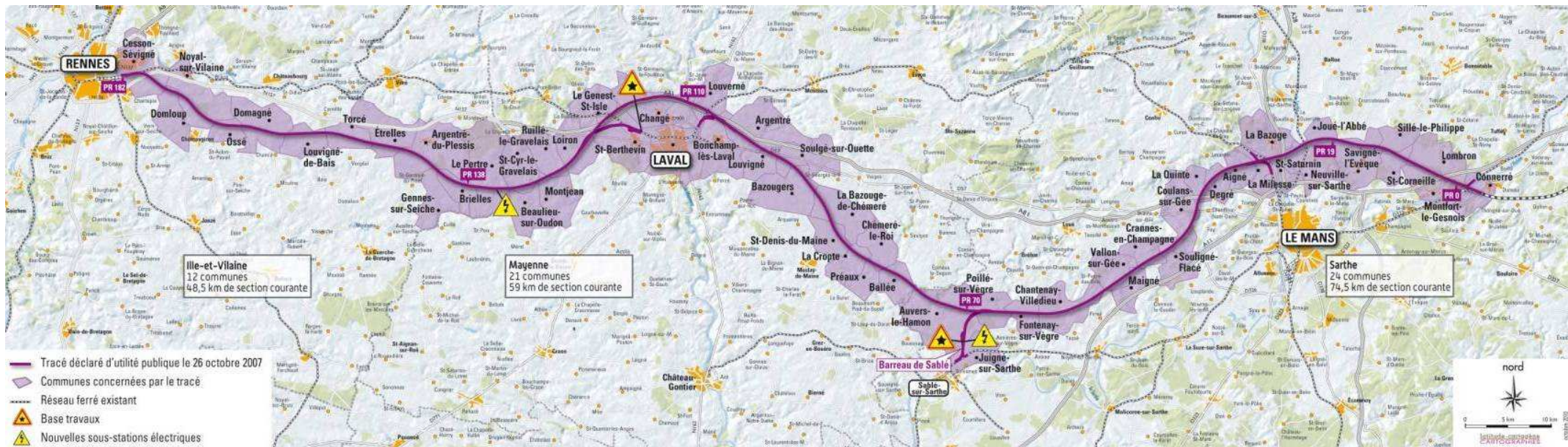
Les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)

Dans la perspective de la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire, de nombreuses gares font l'objet d'aménagements conséquents, dans le cadre de projets de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) cofinancés par les partenaires publics.

De nombreuses opérations de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) **concernent notamment les gares nationales** en Bretagne (Brest, Quimper, Rennes, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Lorient, Auray, Vannes, Redon) et en Pays de la Loire (Le Mans, Angers, Saumur, La Roche-sur-Yon, La Baule, Nantes, Sablé-sur-Sarthe, Laval).

Dans tous les cas une mise en service à l'horizon de la LGV est visée, afin de répondre aux enjeux capacitaires, intermodaux, urbains, tout en prévoyant la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

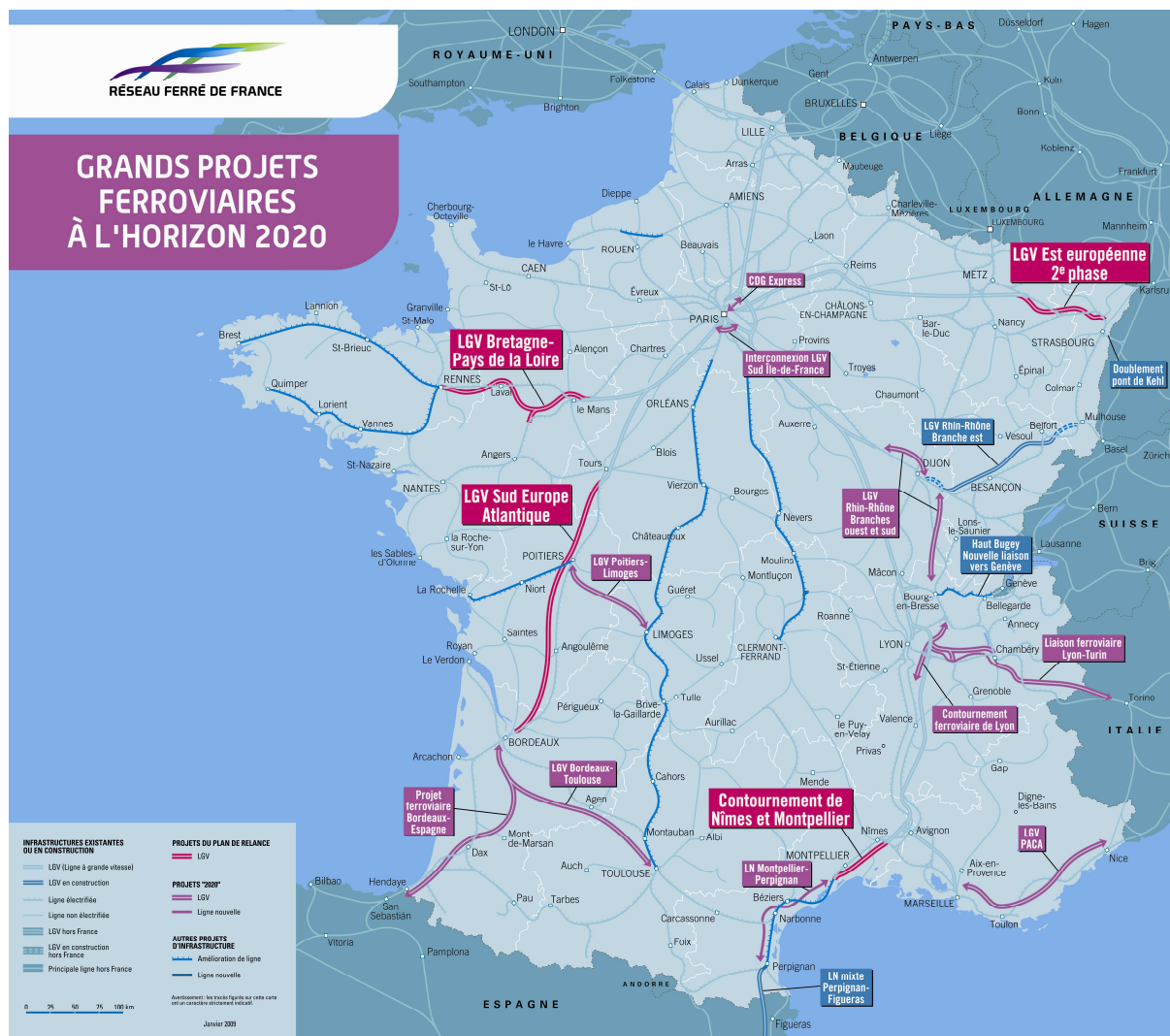
ANNEXES



Vers un développement du réseau ferroviaire national et européen

Déclarée d'Utilité Publique le 26 octobre 2007, la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire figure parmi les grands 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 ;
- ainsi qu'à l'avant-projet de SNIT (Schéma National d'Infrastructures de Transport) de janvier 2011.



L'historique du projet

- 1994 -1995 : Débat préalable et approbation du cahier des charges de l'infrastructure
- 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, Vitré 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 signé 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

Dès 2005 : Lancement des acquisitions foncières conduites par RFF dans le cadre de programmes cofinancés

Depuis fin 2008 : Procédure de mise en concurrence au titre du contrat de partenariat

Depuis fin 2009 : Campagne d'archéologie préventive

13 juillet 2011 : Signature de la convention de financement et de réalisation de la LGV Bretagne - Pays de la Loire entre l'Etat, les collectivités et RFF

28 Juillet 2011 : Signature du contrat de partenariat

2011 : Démarrage des études par le partenaire

2016 : Achèvement des travaux

2036 : Fin du contrat de 25 ans avec le titulaire

La mise en œuvre du projet

LE DISPOSITIF DE SUIVI

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).

RFF veillera au respect de l'ensemble des engagements pris, au travers d'un dispositif de contrôle.

Le **comité de pilotage des études** regroupait les partenaires publics du projet : Etat, Région Bretagne, Région Pays de la Loire, SNCF et RFF.

Se réunissant une à deux fois par an, il était placé sous la présidence de Claude LIEBERMANN, ingénieur général des Ponts et Chaussées, le préfet de région Bretagne assurant le rôle de préfet coordonnateur des études.

Ce comité sera remplacé par un **Comité de suivi**, mis en place en application de la convention de financement

Le **dossier des engagements de l'Etat (janvier 2009)** 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 vu des différentes thématiques environnementales, et des engagements localisés dans les trois départements concernés. Ces mesures seront mises en œuvre par le partenaire, maître d'ouvrage de l'infrastructure.

Trois **comités de suivi départementaux** en Ile-et-Vilaine, Mayenne et Sarthe ont été constitués 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.

LES ÉTAPES ANTÉRIEURES ET L'AVANCEMENT OPÉRATIONNEL

Les programmes d'études, travaux préparatoires et action foncière sont menés avec un cofinancement de l'Etat, des deux Régions et de RFF avec le soutien de l'Union Européenne.

Les études et la définition du tracé menées avec une large concertation

Le projet de ligne à grande vitesse est le résultat d'un long processus d'élaboration mené dans un cadre partenarial. Chacune des étapes d'élaboration et d'optimisation du projet a fait l'objet de processus de concertation.

En phase d'études préliminaires (1996-2001), l'examen de plusieurs fuseaux a conduit au choix d'un fuseau d'études de 1000 mètres par décision ministérielle.

La phase d'études d'Avant-Projet Sommaire (2002-2005) a porté sur la recherche d'un tracé de moindre impact, au sein de ce fuseau. Les études environnementales et techniques, menées en concertation étroite avec les acteurs locaux, ont permis, au fur et à mesure de l'élaboration du projet, une prise en compte des enjeux et contraintes environnementales dans le volet technique. Le dossier d'Avant-Projet Sommaire (approuvé le 26 janvier 2006), a ainsi été élaboré avec une large concertation des services de l'Etat, des élus, des acteurs socio-économiques et des associations concernés.

La phase dite de déclaration d'utilité publique (2006 - 2009, le projet ayant été déclaré d'utilité publique le 26 octobre 2007) a également donné lieu à des adaptations localisées de tracé.

L'action foncière

Près de 90 % des territoires traversés dans les trois départements concernent des terres à vocation agricole avec une forte activité d'élevage, des exploitations de taille moyenne et un habitat diffus.

Les emprises nécessaires au projet représentent environ 2 100 hectares de terrain (non compris les 240 hectares déjà acquis en section nord du Mans sur 25 km suite à la déclaration d'utilité publique de 1984) : 470 ha en Ille-et-Vilaine, 780 ha en Mayenne et 850 ha en Sarthe.

Malgré le soin apporté à la recherche d'un tracé de moindre impact, des acquisitions de bâtis sont nécessaires sur les trois départements concernés.

Afin de répondre aux attentes locales et de permettre un règlement, le plus en amont possible, des situations urgentes, un dispositif d'acquisitions foncières a été mis en place en anticipation dès 2005. RFF a privilégié, dans toute la mesure du possible, les accords amiables. Des protocoles et conventions cadres ont été passés avec les Associations Agricoles Départementales des Expropriés (ADE) des trois départements Ille-et-Vilaine, Mayenne et Sarthe (regroupant chambres d'agriculture, syndicats agricoles et ruraux), pour un traitement approprié des questions agricoles, particulièrement prégnantes, compte tenu des caractéristiques des territoires traversés.

La réalisation de la ligne à grande vitesse s'accompagne de **procédures d'aménagement foncier**, à la charge du projet, sur 80% du linéaire pour environ 50 000 ha. Ces procédures sont menées sous le pilotage des Conseils Généraux, avec 17 secteurs d'aménagement foncier.

Avec plus de 3 600 ha de stocks SAFER, la quasi-totalité des bâtis sous emprise et des exploitations les plus impactées déjà indemnisées, et la signature des protocoles indemnitaires relatifs aux Dommages Travaux Publics et aux Occupations Temporaires intervenue le 21 juillet dernier, RFF a très largement anticipé les opérations foncières en partenariat avec les ADE, les SAFER et les Conseils Généraux.

L'action foncière est poursuivie par ERE, à compter de l'entrée en vigueur du contrat.

L'archéologie préventive

La campagne d'archéologie préventive, préalable à tout grand chantier d'infrastructure, a débuté à l'automne 2009. Elle comprend deux étapes : les diagnostics réalisés par l'INRAP, puis les fouilles.

Fin juin 2011, la section courante (1 200 ha) est totalement investiguée en Ile-et-Vilaine et en Sarthe, et très avancée en Mayenne. Des reconnaissances sur des surfaces complémentaires sont en cours de lancement (bases travaux par exemple).

Les premières fouilles prescrites, portant sur 6 sites en Ile-et-Vilaine et en Sarthe, ont été lancées sous maîtrise d'ouvrage de RFF au premier semestre 2011.

Les opérations suivantes seront menées par ERE : diagnostics complémentaires, nouvelles fouilles prescrites. Ces opérations devraient s'achever au printemps 2013.

Les déviations de réseaux

La construction de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire impacte différents réseaux de transport et de distribution : gaz, électricité, eau, télécommunications,...Des études, menées entre RFF et les gestionnaires (GRTGaz, RTE, France Télécom, GRDF, ERDF,...), ont permis d'identifier et de définir les travaux de déviation de réseaux, réalisés sous leur maîtrise d'ouvrage à la charge du projet.

Elles ont montré la nécessité d'anticiper certaines opérations, afin de répondre aux contraintes techniques et d'exploitation de certains de ces réseaux ; des travaux préparatoires sont en cours ou déjà réalisés pour un coût de 25 M€.

DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SECURITE—AMENAGEMENT ALSACE LORRAINE
—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE N
LOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE ALSACE LORRAINE
—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENC
—QUITAINNE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE E
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉC

