



COMMUNIQUE DE PRESSE

LES COLLECTIVITES BRETONNES S'ENGAGENT DANS LE DESENCLAVEMENT GRANDE VITESSE DE LA BRETAGNE

(Rennes, le 30 mai 2008) **Après le plan routier à la fin des années 60, l'unité des collectivités territoriales est de retour avec un plan ferroviaire breton. Mettre, au plus tôt, la pointe de la Bretagne à 3 heures de Paris en constitue un enjeu majeur. Un pas de plus vers cet objectif est fait avec l'engagement de la Région, des 4 conseils généraux, de Rennes Métropole et du pays de Saint-Malo sur le montant de leur participation financière au projet BGV.**

Après plusieurs mois d'échange et de réflexion autour du projet BGV, les collectivités bretonnes s'engagent sur leur participation financière, qui s'élèvera, au total, à 1 110,4 M€ dont 896 M€ pour les travaux liés à la ligne à grande vitesse (LGV) et 214,4 M€ pour les aménagements BGV (Rennes-Brest et Rennes-Quimper (RB-RQ), 10 pôles d'échanges multimodaux, gare de Rennes).

La signature de cette déclaration commune est la preuve du consensus breton autour du projet BGV. C'est la première fois que, pour un projet de LGV, le tour de table des financements infrarégionaux est porté par les collectivités.

Pour déterminer leur participation respective au titre de la LGV, les collectivités se sont appuyées sur un financement minimum de RFF à hauteur de 34% du montant total du projet (soit au moins 1 020 M€). Les 66% restants seront financés pour moitié par l'Etat et pour moitié par les collectivités bretonnes et ligériennes. L'objectif en terme de gain de temps, l'offre ferroviaire et la participation des départements sur le programme RB-RQ ont été pris en compte pour fixer le montant de la participation de chaque territoire au financement de la LGV.

Ainsi les contributions au projet BGV se répartissent de la manière suivante entre les collectivités bretonnes : 643,5 M€ pour la Région (58%), 70,9 M€ pour le Conseil général des Côtes d'Armor (6,4%), 104,4 M€ pour le Conseil général du Finistère (9,4%), 212,5 M€ pour les collectivités d'Ille-et-Vilaine (19,1%) et 79,1 M€ pour le Conseil général du Morbihan (7,1%).

Cette déclaration d'intention tient compte de l'abandon de la technologie du pendulaire et des solutions alternatives à développer telles qu'une vitesse de circulation à 320 km/h sur la LGV entre Rennes-Connerré, la réalisation de travaux complémentaires sur les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper ou encore l'augmentation de la puissance électrique.

Ainsi, le temps de parcours minimal entre Paris-Brest et Paris-Quimper sera de 3h08 à l'échéance de la mise en service de la ligne LGV. Des aménagements complémentaires permettront de passer sous l'objectif des 3 heures.

Contacts Presse

Région Bretagne

Accueil presse
Jean-Christophe BOYER
Odile BRULEY
Rose-Marie LOUIS

tél 02.99.27.13.54 // presse@region-bretagne.fr
tél 02.99.27.13.56
tél 02.99.27.13.55
tél 02.99.27.97.76

Financement du Projet Bretagne Grande Vitesse

Le coût de la LGV est évalué à 3 milliards d'euros auxquels viennent s'ajouter les autres aspects du volet Bretagne à Grande Vitesse (les aménagements des lignes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, 10 pôles d'échanges intermodaux, gare de Rennes) évalués à 214,4 M€ au titre du contrat de projets 2007-2013.

Financement du projet LGV

Financeurs	Participation en M€	répartition
RFF	1 020	34%
Etat	990	33%
Collectivités ⁽¹⁾	990	33%
Montant des travaux LGV	3 000	100%

⁽¹⁾Le 4 avril dernier, JY Le Drian et J. Auxiette, Président de la Région Pays de la Loire, s'engageaient sur la participation de leur région au financement de la LGV: 896 M€ apportés par le territoire breton et 94 M€ par le territoire ligérien.

Répartition des 896 M€ apportés par les collectivités bretonnes :

Financeurs	Participation en M€	répartition
Région	478,0	53,4%
Conseil général des Côtes d'Armor	63,6	7,1%
Conseil général du Finistère	95,1	10,6%
Territoire d'Ille-et-Vilaine ⁽²⁾	189,0	21,1%
Conseil général du Morbihan	70,3	7,8%
Total	896,0	100,0%

⁽²⁾ CG d'Ille-et-Vilaine (90M€), Rennes Métropole (90M€) et Pays de St-Malo (9M€)

Financement des autres aménagements liés à BGV

Financeurs	Participation en M€	répartition
Région	165,5	77,2%
Territoire des Côtes d'Armor	7,3	3,4%
Territoire du Finistère	9,3	4,3%
Territoire d'Ille-et-Vilaine	23,5	11,0%
Territoire du Morbihan	8,8	4,1%
Total	214,4	100,0%

Contribution totale des territoires bretons au projet BGV

Financeurs	Participation en M€	répartition
Région	643,5	58,0%
Territoire des Côtes d'Armor	70,9	6,4%
Territoire du Finistère	104,4	9,4%
Territoire d'Ille-et-Vilaine	212,5	19,1%
Territoire du Morbihan	79,1	7,1%
Total	1 110,4	100,0%

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 Milledieu 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. 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.

Son coût est évalué à 2,375 milliards d'€ HT aux conditions économiques de septembre 2004, soit un coût à terminaison de l'ordre de 3 milliards d'€.

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

- 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 Milledieu 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 et 2 allers-retours supplémentaires depuis Quimper.

Selon les prévisions, le projet conduira à une augmentation de 10% du trafic total 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 et de 125 maisons d'habitations. Aujourd'hui, les acquisitions, réalisées et négociées selon les estimations et fourchettes déterminées par les Domaines, sont engagées sur 1 884 ha. Des réserves foncières qui ne sont pas directement utiles à la construction des ouvrages sont incluent dans ces acquisitions car elles s'avèrent nécessaires en prévision d'échanges agraires.

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.

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
Total	2089 ha 16 a	1 884 ha	soit 90 % des besoins

Un taux d'engagement financier proche de 50%

Le financement de ces acquisitions foncières s'élève à 49 M€ pour la période 2005-2007. 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^{er} avenant : **2 M€** financés par la Région Bretagne ;
- 2nd 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€)

De son côté, le Conseil général d'Ille-et-Vilaine a constitué une réserve foncière de près de 100 ha pour 450 000 € en vue de faciliter les échanges dans le cadre des opérations d'aménagements fonciers engagées sous sa responsabilité.

La dynamique d'acquisitions foncières se poursuivra dans les mois à venir et jusqu'en 2010-2011.

Le pendulaire abandonné : quelles alternatives ?

Les conclusions de l'étude réalisée par la SNCF, confirmées par la contre-expertise commandée par la Région Bretagne fin 2007, ont conduit à renoncer à la technologie du pendulaire.

Des alternatives, émergent et vont être approfondies courant 2008 :

- la mise en service de rames TGV Duplex qui circuleront à 320 km/h sur la LGV entre Rennes et Le Mans. Ce matériel permet de gagner plus de 3 minutes sur les relations Paris-Bretagne. Elle est envisageable à l'horizon de la mise en service de la LGV et porte sur un coût plafond de 44 M€ (chiffrage SNCF).
- le ripage de 5 à 6 courbes combiné à des suppressions de passage à niveau permettrait un gain de temps de l'ordre de 1 à 2 minutes par axe. Cette alternative est en cours d'expertise par RFF.
- l'augmentation de la puissance électrique pourrait permettre des accélérations plus fortes des TGV et des gains de temps associés estimés à 1 minute 1/2.
- le programme de modernisation sur les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper devrait permettre de réduire les marges « travaux ». Les circulations TGV pourraient ainsi être tracées avec une marge de 3 minutes/ 100 kms au lieu des 4,5 minutes actuellement, soit un gain de 2 à 3 minutes par axe.

Couplées à la mise en service de la LGV et la phase 1 des aménagements RB-RQ, ces alternatives permettront d'atteindre un temps de parcours Paris-Brest et Paris-Quimper de 3h08 :

Temps de parcours TGV avec Paris			
	2002/2003	LGV avec phase 1 RB-RQ	LGV avec phase 1 RB-RQ et pistes alternatives
Rennes	2h03	1h27	1h24
Brest	4h03	3h18	3h08
Quimper	4h11	3h21	3h08

En complément de ces pistes alternatives, des modifications supplémentaires des infrastructures ferroviaires sont aujourd'hui expertisées par RFF et préfigurent la phase 3 de la modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

Ces solutions alternatives qui comporteraient des sections de ligne nouvelle entre Rennes-Lamballe et Rennes-Redon d'une part et Morlaix-Brest et Quimperlé-Quimper d'autre part, doivent permettre d'atteindre des temps de parcours inférieurs à 3 heures pour les relations Brest et Quimper vers Paris tout en ouvrant de réelles perspectives pour le développement futur du réseau : désaturation de sections de lignes en limite de capacité, 1^{ère} étape d'amélioration de la liaison Bretagne sud-Nantes et Rennes-Nantes dans la perspective de la desserte de l'aéroport de Notre Dame des Landes.

Elles bénéficient de manière pérenne aux matériels classiques (TGV et TER aptes à 200 km/h) sans adaptation spécifique des rames.

Un plan ferroviaire pour la Bretagne

En 1970, la distance entre Brest et la frontière Est de l'Europe était de 1 400 Km, elle est aujourd'hui de 2 300 kilomètres. A l'heure où l'Europe s'élargit vers l'Est, la position géographique de la Bretagne ne doit pas constituer un obstacle à son développement et à sa compétitivité.

A l'heure où le tour de table breton sur le financement de la Ligne à Grande Vitesse est finalisé et où les réflexions menées sur le Schéma Régional Multimodal de Déplacements et de Transport (SRMDT) touchent à leur fin, la Région Bretagne a pris toute la mesure de ces enjeux et fixe, dans le cadre d'un Plan Ferroviaire Breton, les ambitions qu'elle porte au ferroviaire pour les années à venir.

Ce Plan Ferroviaire Breton, qui sera soumis à l'assemblée régionale en juin prochain, repose sur la cohérence des objectifs et des actions en matière d'investissements (infrastructures ferroviaires et routières, matériels, gares et accessibilité des personnes à mobilité réduite) et de services (dessertes ferroviaire et routière, billettique, information multimodale...).

Il vise 4 objectifs principaux :

- améliorer la place de la Bretagne dans les réseaux de transports nationaux et internationaux,
- garantir l'équité territoriale en diffusant les effets de la grande vitesse sur tout le territoire et en renforçant les liens entre les villes bretonnes,
- accompagner le développement des agglomérations bretonnes,
- soutenir le développement du fret.

Ce plan compte déjà des avancées concrètes telles que la modernisation des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, de l'axe Brest-Nantes via Quimper et la modernisation du parc roulant...

Paris Brest / Paris Quimper en 3 heures

L'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper (RB-RQ) s'inscrit dans un contexte de complémentarité à la LGV Bretagne - Pays de la Loire. Mené dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région 2000-2006 puis du Contrat de projets 2007-2013, elle comprend également les adaptations relatives à la traversée ferroviaire de la gare de Rennes, au matériel de transport utilisé ainsi qu'aux pôles d'échanges multimodaux.

L'ensemble du projet « RB-RQ », qui représente un montant de l'ordre de 304 M€ inscrit au titre du Contrat de projets 2007-2013, mobilise notamment des financements de l'Europe (100 millions de FEDER inscrits sur l'opération Rennes-Brest / Rennes- Quimper), de l'Etat, de RFF, de la Région Bretagne et des Conseils généraux.

Les caractéristiques du projet

Ce projet vise à gagner 15 minutes sur le parcours entre Rennes et la point bretonne en adaptant les installations pour atteindre des vitesses supérieures à 160 km/h sur plusieurs sections des lignes (sans dépasser 220 km/h). Il conduit à la suppression de 102 passages à niveau sur les 2 branches (48 sur la branche nord et 54 sur la branche sud).

Il comprend des travaux de voie et de terrassement visant à renforcer le plancher de la voie, des ripages de courbes (relevages de voies, reconstruction de ponts-routes et ponts-rails, construction d'ouvrages spéciaux...), des travaux sur les ouvrages d'art existants, des suppressions de passages à niveau, des adaptation des installations de sécurité et de traction électrique, des modifications des traversées en gare avec la création d'ouvrages dénivelés (passage souterrain ou passerelle selon la topographie du site).

Le phasage du projet Rennes-Brest et Rennes-Quimper

La réalisation de ce projet se décompose en deux phases : la première consiste à sélectionner les créneaux de vitesse les plus significatifs du projet permettant de réduire les temps de parcours d'environ 4 minutes pour les trains et TGV classiques. Cette phase, qui nécessite la suppression de 41 passages à niveau sur les 2 branches (22 au nord et 19 au sud) est découpée en 7 tranches fonctionnelles :

Axe Rennes - Brest

Tranche n°1 (Rennes–Quédillac), sur environ 36 Km entre Rennes et La Brohinière, à l'étude,

Tranche n°2 (Tramain–Yffiniac), sur environ 25 Km entre Plestan et Yffiniac, travaux en cours,

Tranche n°3 (Plouagat–Guingamp), sur environ 12 Km, travaux en cours,

Tranche n°4 (Plouaret–Pleyber-Christ), sur environ 39 Km, entre Plounérin et Pleyber-Christ, à l'étude.

Axe Rennes - Quimper

Tranche n°1 (Malansac–Questembert), sur environ 20 Km, travaux lancés mi 2008,

Tranche n°2 (Auray–Hennebont), sur environ 22 Km, entre Auray et Kervignac,

Tranche n°3 (Lorient-Quimper), sur environ 63 Km, mais à une vitesse maximale de 160 Km/h n'impliquant pas d'investissement lourd (en particulier sans suppression de passages à niveau), terminé depuis 2006.

Compte tenu de l'abandon de la technologie pendulaire, la nature des travaux de la phase 2 est à reconsidérer au regard des objectifs de gain de temps poursuivis.

Modernisation de l'axe Brest-Nantes via Quimper

L'amélioration de l'accessibilité de Brest vers Nantes et plus largement vers le Sud-Ouest de la France, qui constitue un enjeu en termes de développement économique et d'aménagement du territoire, repose sur deux exigences : la mise en place d'une offre de transport ferroviaire directe entre Brest et Nantes et l'amélioration des fréquences et temps de parcours. La mise en circulation d'AGC Bi-bi répond à la première, la modernisation des infrastructures entre Brest et Quimper à la seconde.

Jean-Yves Le Drian, Président de la Région Bretagne, et Pierre Maille, Président du Conseil général du Finistère, ont signé hier, jeudi 29 mai, un protocole d'intention dans lequel ils s'engagent à mettre en service des trains directs Brest Nantes via Quimper en 2010 et à réduire le temps de parcours entre Brest et Quimper, à moins d'une heure dès 2013.

La modernisation des infrastructures

Afin de réduire à 59 minutes le temps de parcours entre Quimper et Brest, 10 courbes seront ripées sur la section Quimper-Quéménéven pour permettre un relèvement de la vitesse à 140 km/h sur cette portion de voie (coût 12 à 15 M€).

Plusieurs aménagements seront également réalisés pour permettre le développement des fréquences : une gare de croisement télécommandée sera mise en place à Châteaulin, les croisements en vitesse seront désormais possibles entre Irillac et Hanvec avec la création d'une section de double-voies et l'installation d'équipements de signalisation permettra d'augmenter le nombre de circulations ferroviaires (coût 35 à 45 M€).

L'ensemble de ces réalisations qui permettra de diminuer le temps de parcours entre Quimper et Brest de 6 minutes sera accompagné d'une amélioration des dessertes. La fréquence quotidienne des TER entre Quimper et Brest sera portée de 6 allers-retours à 12. Les AGC Bi-Bi, grâce à leur système hybride, permettront des dessertes directes Brest-Nantes via Quimper (voir paragraphe suivant)

Les deux collectivités veilleront, par ailleurs à une harmonisation des offres TER et routières en terme d'horaires, de tarifs....

Des AGC BiBi pour une offre de transport directe entre Brest et Nantes

La Région s'est fixé pour objectif de renouveler ou de moderniser l'ensemble des trains en circulation sur le réseau TER Bretagne d'ici 2010. Elle a notamment commandé 9 AGC bimode-bicourant, les AGC Bi-Bi, qui peuvent circuler sur des sections de voies électrifiées ou non grâce à leur système de propulsion hybride : électrique et thermique. Ils peuvent atteindre une vitesse de 160 km/h.

Dès 2010, les AGC Bi-Bi permettront aux passagers de voyager de Brest à Nantes sans devoir changer de train à quimper : ils circuleront en mode électrique sur la section Brest-Landerneau puis en propulsion thermique sur la section Landerneau-Quimper, non-électrifiée, et de nouveau en mode électrique jusque Nantes.

Modernisation et renouvellement du matériel roulant

La Région Bretagne a « hérité » d'un parc de matériel roulant ferroviaire marqué par des décennies de sous investissements qui imposait à court terme des engagements financiers considérables.

Le développement du train en Bretagne passe par une politique tarifaire attractive, des horaires et des dessertes adaptées mais aussi par des infrastructures et du matériel accueillants et confortables. La Région l'a bien compris. Depuis 2002, la Région Bretagne a ainsi investi plus de 250 M€ pour le matériel ferroviaire.

En 2 ans, la Région fait rajeunir le parc roulant de 3 ans et demi

La Région s'est fixé un objectif : d'ici 2010 l'ensemble des trains en circulation sur le réseau Ter Bretagne sera neuf ou rénové. L'âge moyen du matériel actuellement en circulation est de 14,6 ans, il était de 16 ans en 2005.

Elle a déjà achevé la rénovation de 17 trains (5 automotrices Z2 et 12 rames RRR), 29 autres le seront d'ici 2010. Et, après l'acquisition de 15 automoteurs X73500 et 17 automotrices électriques ZTER, la Région poursuit le renouvellement de son parc avec le financement de 23 Autorails grande capacité, les AGC.

Au total, entre 2002 et 2009, la Région aura investi 250 M€ pour rénover son parc roulant.

23 AGC pour les liaisons intervilles

Sur les 23 AGC commandés, 9 ont été mis en circulation en 2007 dont 3 sur la ligne Brest/Landerneau/Morlaix, 2 sur la ligne Rennes/St Malo, 1 sur Rennes/Saint-Brieuc et 1 sur Rennes/Redon (2 sont en maintenance). D'ici janvier 2009, 4 autres AGC transporteront des voyageurs sur le réseau breton.



Parmi ces 23 AGC, 9 seront des AGC hybrides bi-mode bi-courant dits « AGC Bi-Bi » qui alternent l'électrique et le thermique et peuvent fonctionner sous deux tensions différentes. Equipement moderne et performant, les AGC peuvent atteindre une vitesse de 160 km/h.

D'une capacité variant de 164 à 236 places assises suivant les modèles, les AGC sont destinés aux liaisons intervilles de proximité.