



PREFET DE LA REGION BRETAGNE

Rennes, le 10 octobre 2013

Projet de LGV Bretagne – Pays de la Loire

Comité de suivi du 10 octobre 2013 à Rennes

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le comité de suivi du projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) s'est réuni ce jeudi 10 octobre 2013 à la préfecture de la région Bretagne, sous la présidence des représentants de l'État, en présence des élus des collectivités financeurs du projet (Régions Bretagne et Pays de la Loire, Départements des Côtes-d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan, Rennes Métropole et Pays de Saint-Malo) et des responsables de Réseau Ferré de France (RFF), en y associant Eiffage Rail Express (ERE).

Il a été rappelé que, suite à la signature de la convention de financement du projet le 13 juillet 2011, RFF a confié à ERE la conception finale, la construction et la maintenance de la LGV dans le cadre d'un **contrat de partenariat public-privé**, signé le 28 juillet 2011, pour une durée de 25 ans. RFF réalise en maîtrise d'ouvrage directe les huit jonctions au réseau existant, les dispositifs de gestion centralisée pour l'exploitation et l'alimentation électrique.

En terme de **maîtrise foncière**, des ajustements de l'emprise ont conduit à la réalisation d'enquêtes parcellaires complémentaires à celles déjà menées début 2012. Désormais, 99,3 % du foncier nécessaire est acquis, en quasi-totalité à l'amiable.

Après l'obtention au premier semestre 2012 des diverses autorisations administratives, en particulier les arrêtés « loi sur l'eau » et « espèces protégées », le partenariat entre la maîtrise d'ouvrage et les services de l'État a permis la mise en œuvre des différentes mesures. 700 ha de terrains affectés à ces mesures ont été validés, la fongibilité entre différentes natures de compensation ayant permis de limiter l'impact en terme de surface agricole. Il reste au Maître d'ouvrage une centaine d'hectares de zones humides à trouver dans ou hors des périmètres d'aménagement foncier.

Concernant l'**archéologie préventive**, les diagnostics et les fouilles sont désormais achevés.

En matière d'avancement des travaux, l'année 2013 est celle des terrassements de masse (14 Mm³ déjà réalisés sur un total de 26) et du génie civil (154 ponts en cours de travaux sur 240) sur la section courante sous maîtrise d'ouvrage d'ERE. La météo très favorable de l'été a permis de rattraper le retard dû aux mauvaises conditions du printemps. Concernant les jonctions sous maîtrise d'ouvrage de RFF, 6 d'entre elles sur 8 sont en travaux. RFF a parallèlement engagé la construction du bâtiment qui abritera le « poste de commande à distance », qui pilotera la ligne, et le « central sous-station », gérant l'ensemble des installations électriques, sur le site de la gare de Rennes.

Les membres du comité de suivi soulignent **le respect du calendrier** dans l'ensemble de ses composantes.

Il a également été pris note des premières orientations de l'**observatoire de l'environnement et socio-économique**, qui a pour objectif l'évaluation effective des impacts de toute nature du

projet, le suivi de la mise en oeuvre des mesures environnementales et de leur efficacité. Ainsi, des axes de travail se dégagent sur chacun des deux volets. Parallèlement, un travail spécifique sur l'agriculture a été engagé en concertation avec la profession agricole.

L'enjeu du projet pour **l'emploi et la formation** a été rappelé. Le chantier a atteint cet été le pic de mobilisation de personnel avec plus de 3000 personnes. Des formations spécifiques ont également été organisées afin de former ou de professionnaliser des demandeurs d'emploi sur les différents métiers du chantier. Ces dispositifs de formation sont mis en place et notamment financés par les Régions Bretagne et Pays de la Loire.

Enfin, le comité de suivi a également été l'occasion de présenter les **impacts des phases de travaux sur la circulation ferroviaire** en 2013 et 2014. Huit opérations « coup de poing » impliquant la coupure du réseau entre 24 et 48 heures certains week-ends sont programmés en 2013, et autant en 2014. Il a été recherché, en concertation avec les exploitants ferroviaires, la plus grande concertation et limitation de la gêne à l'utilisateur.

La réunion a également permis de réunir le comité de suivi du projet de liaison rapide Angers – Laval – Rennes dit « **Virgule de Sablé-sur-Sarthe** », comprenant ses financeurs, l'État, RFF, les régions Bretagne et Pays de la Loire, le département de la Mayenne, Laval Agglomération et Angers Loire Métropole. Ce projet, d'un montant de 36,3 M€, consiste en la réalisation d'une liaison de 3,6 km entre la ligne principale Le Mans Rennes et le barreau de Sablé-sur-Sarthe. Ce projet est désormais, pour sa réalisation, partie intégrante du projet de LGV.

D'une longueur de 214 km entre Le Mans et Rennes pour un coût prévisionnel de 3 400 M€ courants, le projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire est le prolongement, en direction de la Bretagne et des Pays de la Loire, de la LGV Atlantique mise en service en 1989.

Cette ligne nouvelle, circulaire à 320 km/h, permettra de gagner 37 minutes sur les liaisons entre Paris et Rennes et, au-delà, avec l'ensemble de la Bretagne occidentale jusqu'à Saint-Malo, Brest et Quimper, 22 minutes pour Laval et 8 minutes pour Angers, Nantes et les territoires situés au-delà. Elle apportera ainsi une contribution majeure à la réduction à terme du temps de parcours entre Paris et Brest ou Quimper. La virgule de Sablé permettra quant à elle un gain de temps très significatif sur des trajets tels que Rennes-Angers et Laval-Nantes.

La LGV Bretagne-Pays de la Loire constitue, avec l'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper, le projet "Bretagne à Grande Vitesse", soutenu en Bretagne dans le cadre du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 et du Programme Opérationnel du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER), et qui vise à mettre à terme Brest et Quimper à 3 heures de Paris.

Contact presse : Préfecture de la région Bretagne - Michèle Lacroix - 02.99.02.11.81