

PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE

Saisine de la Commission Nationale du Débat Public

Mars 2003

FICHE DE PRESENTATION

En application du décret n° 2002 – 1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage du projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire, a établi un dossier tel que prévu au deuxième alinéa du I de l'article L121-8 du code de l'environnement.

Le projet consiste en la réalisation de **200 km de ligne nouvelle entre Connerré (à l'Est du Mans) – Sablé-sur-Sarthe (en direction de Nantes) et Rennes**. Il s'inscrit dans le prolongement de la ligne à grande vitesse Paris – Courtalain – Connerré mise en service en 1989, dans le cadre du projet "TGV Atlantique". Il ne comprend pas de construction de nouvelle gare.



Ce projet est entré en phase d'études d'avant-projet sommaire en juillet 2002, en vue de définir le tracé de la ligne à l'intérieur du fuseau d'études arrêté par les décisions ministérielles des 21 décembre 1998 et 2 avril 2001.

Inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse approuvé par décret du 1^{er} avril 1992, et repris dans le réseau trans-européen de lignes à grande vitesse adopté par le Conseil des Communautés Européennes lors du sommet d'Essen, le projet LGV Bretagne – Pays de la Loire consiste à rapprocher l'Ouest des autres régions françaises et de nos partenaires européens, en permettant un gain de temps de plus de 20 minutes vers Laval, 8 minutes vers Nantes et près de 40 minutes sur les temps de parcours actuels vers Rennes et la Bretagne, ouvrant ainsi la perspective de mettre la Bretagne occidentale à moins de trois heures de Paris (Brest et Quimper sont aujourd'hui encore à plus de quatre heures de Paris).

Le transfert des TGV sur la ligne nouvelle permettra en outre, sur la ligne classique qui se trouvera ainsi allégée, le développement de la capacité pour les Trains Express Régionaux et le trafic fret.

Les études d'avant-projet sommaire en cours sont menées sur la base des caractéristiques arrêtées à l'issue du débat préalable, qui s'était déroulé du 24 octobre 1994 à la fin février 1995, et des études préliminaires réalisées entre 1996 et 2000.

Le débat préalable (1994 – 1995)

Le Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme a décidé le 26 avril 1994 d'engager les études relatives au projet et de lancer le débat préalable. Le préfet de la région Bretagne, assisté d'une commission de suivi chargée de la transparence du débat, a piloté le débat préalable et toutes les phases de consultation qui ont suivi.

Le débat préalable a été l'occasion de prises de positions multiples de la part des assemblées régionales, départementales et des conseils municipaux, mais également des instances socio-économiques, d'associations et de personnes privées.

D'une façon générale, une double volonté fut alors manifestée : celle de la réalisation de ce prolongement de la ligne à grande vitesse Paris-Connerré dans les plus brefs délais et celle de voir ce projet structurant pour l'Ouest trouver une place prioritaire dans le calendrier des réalisations prévues au plan national.

Avant la réunion plénière de clôture rassemblant près de 500 personnes, ce sont 2300 participants, 46 réunions publiques, 43 délibérations votées ou vœux exprimés et plus de 200 articles de presse écrite qui ont accompagné ces quatre mois de débat.

Les études préliminaires (1996 – 2000)

Les études préliminaires menées entre 1996 et 2000 ont permis de définir le fuseau d'étude.

Les consultations des services de l'Etat, puis des élus, acteurs socio-économiques et associations ont été organisées respectivement du 20 janvier au 20 février 1997 et du 24 avril au 30 septembre 1997.

De manière générale, les maires des communes concernées par le projet ont organisé des réunions publiques. Une information a été également dispensée auprès des personnes situées dans les départements qui n'étaient pas directement concernés par les fuseaux (Côtes d'Armor, Finistère, Morbihan, Loire-Atlantique, Vendée et région Basse Normandie).

La commission de suivi a remis en octobre 1997 son rapport dans lequel elle estimait que les *« documents avaient été très largement distribués et qu'aucune entrave n'avait été mise à leur distribution »*. Elle notait également *« que la presse régionale s'était très largement faite écho du contenu de ces documents, ce qui avait permis une sensibilisation assez importante des populations »*.

Le choix du fuseau s'est fondé sur une analyse comparée des aspects techniques, environnementaux, socio-économiques et financiers de chacun des fuseaux étudiés. Le projet a été mené en tenant compte du contexte local qui a conduit, à chaque phase, à des enrichissements, éclairages ou études complémentaires soumis à la concertation.

Les études d'avant-projet sommaire (2001 – 2005)

En conclusion des études préliminaires, la décision ministérielle du 2 avril 2001 contenait la commande à Réseau Ferré de France de la réalisation des études de niveau avant-projet sommaire, après mise au point d'une convention de financement sous l'égide du comité de pilotage. Cette convention a été signée le 9 juillet 2002 par l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, RFF et la SNCF. Elle porte sur un montant de 13,8 millions d'Euros. Les études ont été aussitôt engagées et les marchés d'études ont été passés fin 2002 – début 2003.

L'ensemble des partenaires, à la fois régionaux et locaux, demande que la réalisation des études d'avant-projet sommaire soit menée dans les meilleurs délais afin de définir précisément un tracé et de réduire les contraintes liées au fuseau actuel. En effet, la largeur de ce fuseau (un à deux kilomètres) constitue un handicap important pour le développement des activités économiques ainsi qu'un frein aux mutations projetées par les habitants concernés (vente de biens, successions, transmission d'exploitations agricoles, etc.).

Au stade des études d'avant-projet sommaire, les possibilités de tracé doivent être envisagées à l'intérieur du fuseau issu des études préliminaires.

Réseau Ferré de France, dès leur lancement, a tenu à ce que ces études d'avant-projet sommaire fassent l'objet d'une information de l'ensemble des acteurs locaux. Une proposition de tracé leur sera présentée à l'automne 2003.