

*Le Ministre des Transports, de l'Équipement,  
du Tourisme et de la Mer*

*Paris, le* 26 JAN. 2006



référence : D0600101

Monsieur le Préfet de la Sarthe

Objet : Ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire

Par courrier en date du 11 octobre 2005, RFF m'a transmis pour approbation le dossier d'avant-projet sommaire (APS) de la ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de la Loire, accompagné de l'avis de la SNCF, conformément aux dispositions de l'instruction du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructures ferroviaires.

Les études d'APS, menées sur la base des décisions ministérielles des 21 décembre 1998 et 2 avril 2001, ont donné lieu à une très large concertation avec les acteurs locaux du projet, puis à une consultation formelle des services déconcentrés de l'Etat au printemps 2004, des collectivités, des associations et des acteurs socio-économiques concernés par le projet entre novembre 2004 et mars 2005. Le bilan de la consultation m'a été transmis par la Préfète de la région Bretagne, coordonnatrice du projet. Il ressort de ce bilan une forte unanimité en faveur de la réalisation de ce projet.

Je note avec une grande satisfaction que ce processus, ainsi que la concertation menée sur le terrain, ont permis de faire évoluer le projet de manière très positive.

Sur la base du dossier d'APS et des propositions formulées par le maître d'ouvrage pour la suite des études, j'ai approuvé l'avant-projet sommaire du projet. Je vous invite à trouver, ci-joint, la décision d'approbation. J'ai demandé à RFF de préparer sur ces bases la mise à l'enquête publique du projet de la LGV Bretagne-Pays de la Loire entre Connerré et Rennes.

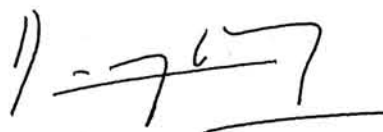
... / ...

PJ : 1

Je note que le coût du projet est estimé à 2,37 milliards d'euros HT en valeur septembre 2004 compte-tenu des ajustements apportés à l'issue de la concertation.

Conformément à l'article R.11-14-6 du code de l'expropriation, vous serez chargé d'assurer la coordination de l'enquête publique. Je souhaite dès aujourd'hui attirer votre attention sur le calendrier de cette opération, qui prévoit une ouverture d'enquête publique le 1<sup>er</sup> juin prochain au plus tard, afin de respecter l'objectif d'une déclaration d'utilité publique fin 2006/début 2007.

Les différents partenaires concernés par le projet continueront à être associés à la préparation et au déroulement de la phase d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Comme par le passé, ce suivi sera assuré au travers d'un comité de pilotage des études réunissant l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, RFF et la SNCF. La Préfète de la Région Bretagne sera chargée, comme pour les phases précédentes, de la coordination de ces études. Je confirme par ailleurs M. Jean-Yves Hamon, Inspecteur général des transports et des travaux publics, dans ses fonctions de Président du comité de pilotage des études, ainsi que M. Christian de Fenoyl, Ingénieur général des Ponts-et-Chaussées, dans sa mission exploratoire sur le financement du projet.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Perben', with a horizontal line underneath.

Dominique PERBEN

Paris, le 26 JAN. 2006

référence :  
vos réf

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 11 octobre 2005, vous m'avez transmis pour approbation le dossier d'avant-projet sommaire (APS) de la ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de la Loire, accompagné de l'avis de la SNCF, conformément aux dispositions de l'instruction du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructures ferroviaires.

Les études d'APS, menées sur la base des décisions ministérielles des 21 décembre 1998 et 2 avril 2001, ont donné lieu à une très large concertation avec les acteurs locaux du projet, puis à une consultation formelle des services déconcentrés de l'Etat au printemps 2004, des collectivités, des associations et des acteurs socio-économiques concernés par le projet entre novembre 2004 et mars 2005. Le bilan de la consultation m'a été transmis par la Préfète de la région Bretagne, coordonnatrice du projet. Il ressort de ce bilan une forte unanimité en faveur de la réalisation de ce projet.

Je note avec une grande satisfaction que ce processus, ainsi que la concertation menée sur le terrain par RFF, ont permis de faire évoluer le projet de manière très positive. Cinq modifications de tracé ont ainsi été retenues dans les secteurs d'Ossé et Louvigné-de-Bais-Torcé dans le département d'Ille-et-Vilaine, de Saint-Berthevin et Changé dans le département de la Mayenne et d'Auvers-le-Hamon dans le département de la Sarthe. Pour le rétablissement des voies de communication impactées par le projet, 27 modifications ont été prises en compte, réparties tout au long du tracé.

S'agissant de l'entrée dans Rennes, deux possibilités de raccordement ont été envisagées, l'une à l'est du boulevard des Alliés et l'autre à l'ouest, dans une zone d'installations ferroviaires. Dans les deux cas, le raccordement est réalisé à l'aide d'une insertion centrale dans les infrastructures existantes avec déviation des deux voies de la ligne classique. Je note que les études menées par RFF conduisent à privilégier le raccordement ouest qui permet de jumeler les voies LGV avec les voies existantes depuis la rue de la Fontaine, à Cesson-Sévigné, jusqu'à l'ouvrage du boulevard des Alliés. Je vous demande que le projet soit poursuivi sur cette base.

Monsieur Michel BOYON  
Président de Réseau ferré de France  
92, avenue de France  
75648 PARIS CEDEX 13



Pour le rétablissement de la RD 25 à Montfort-le-Gesnois et Lombron, je décide de retenir le tracé variant, compte tenu du consensus dégagé en faveur de cette solution.

S'agissant de l'examen à Argentré d'un tracé alternatif au franchissement de la Jouanne, je décide de retenir le tracé présenté à la consultation de novembre 2004, l'analyse multicritères menée sur la variante étudiée n'ayant pas permis d'aboutir à un bilan plus favorable.

Sur les études de capacité, RFF et la SNCF devront poursuivre leurs études pour valider définitivement les choix de raccordements à niveau ou dénivelés entre les lignes classiques et les raccordements LGV. Je demande par ailleurs que soit confirmée la possibilité de déroger au référentiel technique, notamment pour la pente de la rampe à l'entrée en gare de Rennes.

Il ressort de la consultation que des interrogations subsistent quant au recours à une solution pendulaire entre Le Mans et Rennes. Je rappelle que les études antérieures ont montré que la technologie pendulaire, si elle est intéressante en complément à l'Ouest de Rennes, ne peut pas présenter une alternative à la ligne nouvelle entre Le Mans et Rennes, puisque les performances envisageables avec cette seule technique ne permettent pas d'atteindre l'objectif de mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris : le temps de parcours serait en effet rallongé de 27 minutes environ.

Sur la base du dossier d'APS que vous m'avez transmis et des propositions que vous avez formulées pour la suite des études, je vous invite à préparer la mise à l'enquête publique du projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire entre Connerré et Rennes. Je note que le coût du projet est estimé à 2,37 milliards d'euros HT en valeur septembre 2004 compte-tenu des ajustements apportés à l'issue de la concertation. Ce coût ne prend pas en compte les travaux connexes, notamment sur la ligne existante entre Massy et Courtalain. Je souhaite que ces derniers soient mentionnés et identifiés dans le dossier d'enquête publique. Leur estimation ainsi que leur mode de financement et de réalisation devront faire l'objet d'un projet distinct. Je demande donc à RFF et à la SNCF de mener à bien les études complémentaires, pour déterminer les investissements connexes à réaliser pour tenir compte de l'augmentation de trafic générée par le projet de LGV Le Mans – Rennes.

Je demande que soit mise à l'enquête la bande d'étude de 500 mètres ainsi définie, à l'exception des cas où la largeur de la bande a pu être d'ores et déjà réduite :

- pour l'entrée dans Rennes, où la largeur a été réduite à 100 mètres,
- la section nord de Laval, où la largeur de la bande est comprise entre 300 et 500 mètres,
- la section La Milesse-Connerré où la largeur de bande est réduite à 150 mètres.

Le Préfet de la Sarthe sera chargé d'assurer la coordination de l'enquête publique, conformément à l'article R.11-14-6 du code de l'expropriation.

Je souhaite que les différents partenaires concernés par le projet continuent à être associés à la préparation et au déroulement de la phase d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Comme par le passé, ce suivi sera assuré au travers d'un comité de pilotage des études réunissant l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, RFF et la SNCF. La Préfète de la Région Bretagne sera chargée, comme pour les phases

précédentes, de la coordination de ces études. Je confirme par ailleurs M. Jean-Yves Hamon, Inspecteur général des transports et des travaux publics, dans ses fonctions de Président du comité de pilotage des études, ainsi que M. Christian de Fenoyl, Ingénieur général des Ponts-et-Chaussées, dans sa mission exploratoire sur le financement du projet.

Conformément aux décisions ministérielles prises à l'issue des phases d'études précédentes, et confirmées de façon constante depuis, le projet ne prévoit pas de gare nouvelle, afin de favoriser les dessertes des gares actuelles. Les dessertes liées au projet seront donc assurées par les gares actuelles. Je tiens à rappeler que la desserte du Mans et de Laval a d'ailleurs fait l'objet d'engagements spécifiques de la part de l'Etat et de la SNCF quant au maintien de la qualité de la desserte de ces deux villes. J'ai demandé à M. Hamon de mener une mission afin de préparer le schéma de desserte qui sera présenté dans le dossier d'enquête publique.

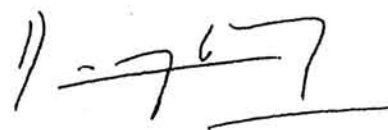
L'étude du phasage de réalisation de la ligne nouvelle a donné lieu à l'élaboration de plusieurs scénarios, qui ont été comparés sous l'angle des performances, des coûts, des rentabilités et des impacts. Au regard de ces critères, l'analyse technique conduit à préconiser soit une réalisation en une seule phase, soit une réalisation en deux phases : Connerré-Laval Est, puis Laval Est-Rennes, compte tenu d'un avantage économique plus élevé pour la section Connerré-Laval Est. Je prends bonne note de ces propositions et demande à ce stade à RFF d'envisager les deux hypothèses.

S'agissant de la section La Milesse-Connerré, qui a été étudiée pour être apte au fret, je demande à RFF de préparer le dossier d'enquête sur la base d'un contournement mixte. L'enquête publique devra permettre d'éclairer ce choix, eu égard notamment aux perspectives d'évolution des trafics fret sur cette section.

Conformément à la demande formulée dans la décision ministérielle du 2 avril 2001, RFF a réalisé des études de capacité et des études techniques sur les modalités d'une dénivellation de la bifurcation de Petite-Croix et la création d'une troisième voie sur l'ensemble de la section Nantes-Angers. Je demande à RFF de poursuivre la concertation sur ces deux projets qui devront être évoqués avec les collectivités dans un cadre contractuel.

Enfin, la proposition de créer une voie de liaison entre la ligne nouvelle venant de Laval et la ligne classique venant d'Angers, afin d'assurer des liaisons régionales, a été formulée dans le cadre de la concertation. Je note que RFF s'est assuré de la faisabilité technique de cette liaison supplémentaire afin de permettre sa réalisation ultérieure en fonction des nouveaux besoins de liaisons régionales.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Dominique PERBEN