

Projet Bretagne à Grande Vitesse



DDD | juin 2009

Objectif du projet :

Renforcer la compétitivité de la Bretagne en développant son accessibilité

Le projet Bretagne à Grande Vitesse regroupe deux volets :

Amélioration des liaisons

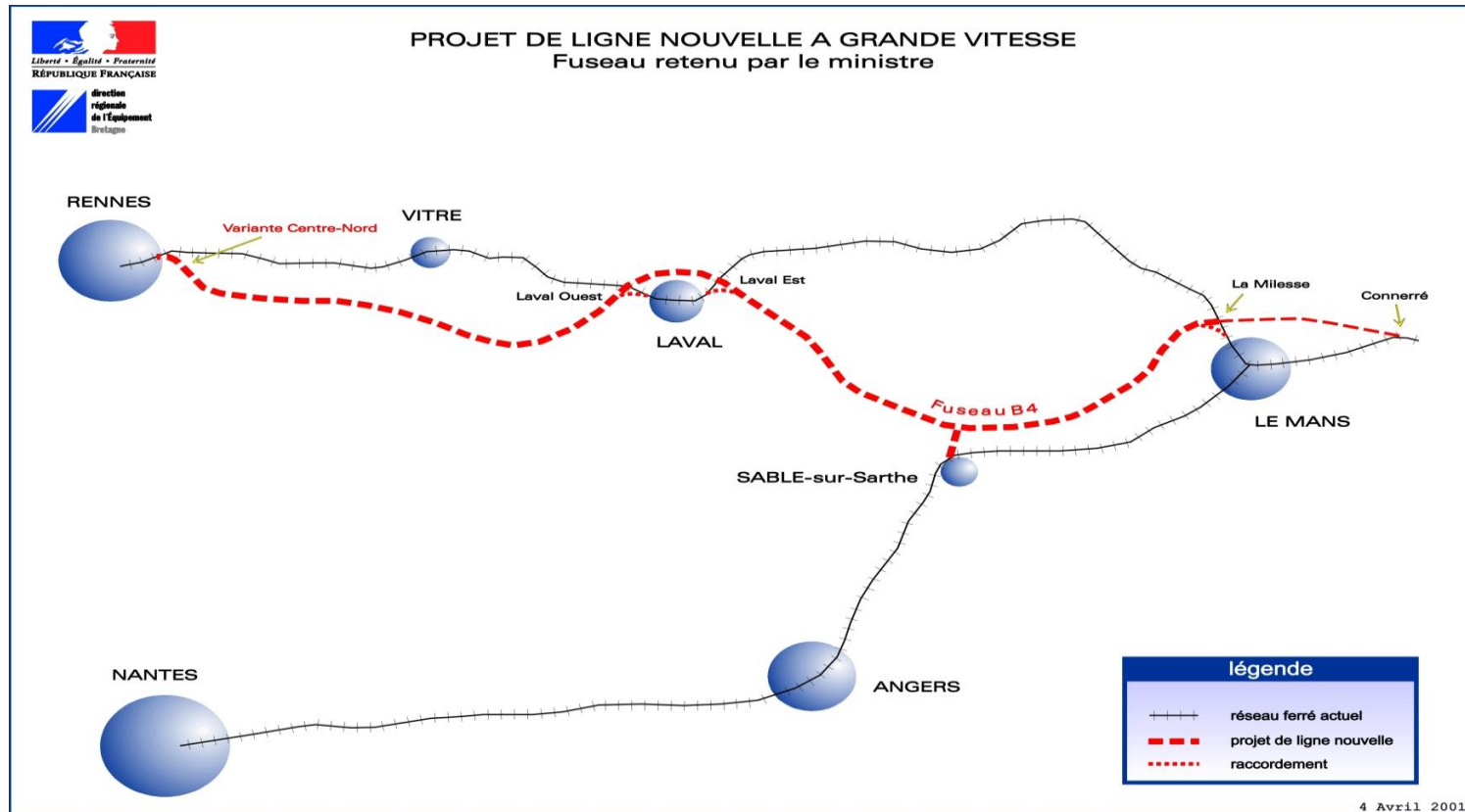
Rennes-Brest et Rennes-Quimper

Ligne Grande Vitesse

Bretagne - Pays de la Loire



Volet 1 : Ligne Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire



182 km de Ligne
Nouvelle




- Gain de 37 minutes sur Ile de France – Bretagne
- Gain de 8 minutes vers Angers et au-delà

Coûts de construction : 3,3 milliards d'euros

Ligne Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire : le calendrier

PROJETS LGV	Pré-études fonctionnelles	Débat préalable	Études préliminaires	Avant Projet Sommaire	Enquête publique	D U P	Avant Projet Détailé	Approbation ministérielle	Travaux



Janvier 2006 : Approbation de l'avant projet sommaire

Juillet 2006 : Fin de l'enquête d'utilité publique

Octobre 2007 : Déclaration d'Utilité Publique

Juillet 2008 : Protocole d'intention préalable au financement

2009 : Lancement de l'appel à candidatures pour le PPP

Fin 2010 : Choix du PPP

Amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper

Phase 1 – de juin 2005 à mai 2012

- Suppression de 41 PN
- Relèvement de la vitesse de 160km/h à 200-220km/h
- Un gain de temps de l'ordre de 4 mn par axe
- Un investissement de 310 millions d'euros

Phase 2 : une réflexion en cours pour réduire les temps de parcours

Rôle de la SNCF dans le projet

- La SNCF investit dans le matériel TGV, les ateliers, les équipements de maintenance du matériel
- La SNCF accompagne les collectivités dans les projets d'aménagements des gares et des PEM
- La SNCF réalise les études et les travaux sur les axes Rennes – Brest et Rennes – Quimper. Elle se positionnera pour répondre à l'appel d'offre pour les travaux de la LGV
- La SNCF a réalisé les études du transporteur pour la LGV
 - ⇒ élaboration d'un schéma de desserte
 - ⇒ prévisions de trafic
 - ⇒ bilan du transporteur

Réseau Ferré de France (RFF) est maître d'ouvrage du projet

Rôle des autres acteurs du projet

- Réseau Ferré de France (RFF est maître d'ouvrage du projet)
- L'Etat
- Le conseil Régional de Bretagne
- Les conseils généraux
- Les villes et les collectivités locales
- Les partenaires privés (PPP)

Les prévisions de trafic à l'horizon 2020

40 millions de voyageurs en Bretagne pour 20 millions en 2006

TGV : 14 millions de voyageurs pour 10 millions en 2006

- Une progression de 40 % du trafic
- Un effet LVG estimé à 2,2 millions de voyageurs

TER : 26 millions de voyageurs au lieu de 10 millions aujourd'hui

- Une progression de 160 % d'où le X3
- Une évolution remarquable mettant en première place le trafic TER

Les dessertes à horizon BGV

Desserte prévue dans la DUP :

- 2 AR supplémentaires sur Paris-Brest
- 2 AR supplémentaires sur Paris-Quimper
- 1AR supplémentaire sur Paris-Rennes



ce n'est pas la SNCF qui s'engage...ouverture du marché oblige

Evolution des gares

Une adaptation indispensable des gares bretonnes à l'augmentation des flux de voyageurs en cohérence avec les préconisations du rapport Keller

- création de la branche Gares et connexions
- garantie à toutes les EF d'un traitement équitable

Evolution des gares

Deux programmes d'aménagement des gares en Bretagne :

- Un programme d'aménagements « ex-gares TER » ambitieux conduit par le Conseil Régional de Bretagne
- Une démarche PEM partenariale SNCF-RFF-Etat-CRB-CG-Ville-Agglos importante pour développer les déplacements tout transports en particulier les modes doux dans les « 10 ex-gares DDG »

Concernant la desserte des gares par TGV :

« La fréquentation TGV actuelle sur les relations entre Paris et la Bretagne ne remet pas en cause la desserte actuelle »

- En conclusion, le projet BGV permettra de « 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 »

■ (source....)