

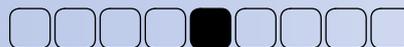


BRETAGNE à GRANDE VITESSE

***Mieux desservir les territoires
pour que le progrès profite à tous***



JUIN 2014



« TRANSPORT »





R

approcher la pointe bretonne de Paris et des principales villes françaises et européennes représente un enjeu majeur pour l'accessibilité et la compétitivité de la Bretagne. Sa localisation périphérique ne doit pas conduire à une situation d'enclavement : que ce soit pour un aller/retour professionnel sur la journée, un séjour de loisir ou un départ en vacances, la qualité de la desserte ferroviaire est une composante essentielle de la liberté de se déplacer des Bretonnes et des Bretons, qu'ils se trouvent dans le Finistère, en Centre Bretagne ou ailleurs en Bretagne. C'est aussi un facteur clé de réussite des activités économiques car des échanges plus faciles et plus intenses stimulent le progrès et l'innovation, et produisent plus de richesses. C'est bien en optimisant son intégration dans les réseaux nationaux et internationaux que la Bretagne pourra confirmer son dynamisme économique, son attractivité touristique et son rayonnement dans le monde de l'enseignement supérieur et de la recherche. C'est là tout l'enjeu d'une grande ambition publique au service des Bretonnes et des Bretons, et le sens donné à la politique ferroviaire bretonne. Le projet « Bretagne à Grande Vitesse » est l'un des piliers de cette ambition, pour mettre le meilleur du progrès et de la modernité ferroviaire au service de tous les territoires et de toutes les populations.



© HUBERT MOULLADE - EIFFAGE RAIL EXPRESS



© PHILIPPE FRAYSSEIX



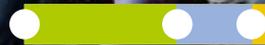
© PHILIPPE FRAYSSEIX



© SYLVAIN CAMBON



© CHARLES CRIÉ



BRETAGNE À GRANDE VITESSE, un grand projet régional & fédérateur

Les 4 leviers pour une meilleure accessibilité de tous les territoires

Le TGV est arrivé en Bretagne en 1989, avec la mise en service de la ligne Atlantique Paris-Le Mans. Pour la Bretagne, c'est le point de départ d'une desserte nettement améliorée, mais aussi d'un nouveau projet ferroviaire de grande ampleur qui vise à mettre Brest et Quimper à 3 h de Paris. Cet objectif fédérateur pour tout le territoire conduit au fil des années à la mise en œuvre du projet «Bretagne à Grande Vitesse» qui se structure autour de 4 axes majeurs :

- **la construction de la ligne à grande vitesse (LGV) Le Mans-Rennes**, qui sera mise en service en 2017, et qui apportera une contribution significative aux gains de temps de parcours pour tout le territoire ;
- **des travaux d'infrastructure sur les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, ainsi qu'en gare de Rennes, point d'entrée du territoire régional**, pour raccourcir les temps de parcours en Bretagne, permettre à plus de trains de circuler, et améliorer la sécurité ;
- **des projets de pôles d'échanges multimodaux sur les principales gares de Bretagne** pour favoriser la diffusion des effets de la grande vitesse à tout le territoire, complétés par **la modernisation de toutes les gares et haltes TER avec leur mise en accessibilité** ;
- **une refonte des horaires TGV et TER à l'horizon 2017** pour répondre aux besoins croissants de mobilités de tous les territoires et de toutes les populations.



© SYLVAIN CAMBON

Qui fait quoi ?

Pour mieux comprendre
l'organisation des projets
ferroviaires en Bretagne

CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE : responsable de l'aménagement durable de son territoire, il se mobilise pour les projets d'infrastructures en participant à leur financement, autorité organisatrice du transport public ; il définit et finance le service des TER et des lignes routières régionales (la desserte, les tarifs, les nouveaux trains...).

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES BRETONNES : autorités organisatrices des transports publics urbains et interurbains, elles sont des partenaires privilégiées du Conseil régional pour le développement de la multimodalité (pôles d'échanges et modernisation des gares, information et billetterie multimodale...), et peuvent participer au financement des projets d'infrastructure qui concernent leur territoire.

RFF : propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, il entretient et modernise le réseau ferré, et organise la circulation des trains sur le réseau (en attribuant les créneaux horaires possibles pour chaque trains).

SNCF : définit et organise la circulation des TGV et exploite le réseau TER Bretagne pour le compte du Conseil régional.

Un PROJET pensé à l'échelle de toute la BRETAGNE



L'adaptation de la gare de Rennes, point d'entrée du territoire régional

Afin qu'elle puisse faire face au développement des circulations ferroviaires mises en place pour irriguer toute la Bretagne dès 2017, la gare de Rennes fait l'objet d'un projet de redimensionnement de ses infrastructures, en plus des opérations menées pour le développement d'un pôle d'échange multimodal. Ces actions s'accompagneront de travaux qui permettront aux trains ne s'arrêtant pas à Rennes un franchissement à plus grande vitesse de cette gare. À la clé ? **Davantage de trains (TGV et TER) en circulation pour un service encore plus fréquent, plus rapide, et une desserte toujours plus fine du territoire breton.**

Les pôles d'échanges multimodaux

Pour répondre aux besoins des flux de voyageurs attendus dès la mise en service de la LGV, des projets de pôles d'échanges multimodaux voient le jour dans dix grandes gares bretonnes.

Au-delà de l'enjeu capacitaire pour faire face aux augmentations de trafic, il s'agit de faciliter le passage du train à un autre mode de transport (réseaux de transports collectifs urbains et interurbains, voiture, vélos, piétons), de favoriser l'insertion de la gare dans son environnement urbain, et de garantir l'accessibilité de ces sites aux personnes à mobilité réduite par des aménagements adaptés sur l'ensemble de la chaîne de déplacements.

En 2014, les travaux se poursuivent sur les sites de Guingamp, et les travaux préparatoires s'engagent à Redon, St-Brieuc, Morlaix et Rennes. Les études se poursuivent sur les autres sites.

Le coût global des investissements attendus, tous partenaires confondus, est de plus de 350 millions d'euros. La part prévisionnelle du Conseil régional s'élève à 56,2 millions d'euros.



Virgule de Sablé-sur-Sarthe
Liaison rapide Angers - Laval - Rennes

37 min.
gagnées
jusqu'à
Rennes

La ligne à Grande Vitesse Bretagne Pays-de-la Loire

Le projet consiste à construire une nouvelle ligne ferroviaire, apte à 320 km/h, de 182 km entre Connerré (à l'Est du Mans) et Rennes, dans le prolongement de l'actuelle ligne grande vitesse qui relie Paris au Mans. Objectif : **améliorer l'accessibilité ferroviaire de toute la Bretagne grâce à un gain de temps significatif de 37 minutes sur le trajet Paris-Rennes, qui bénéficie à l'ensemble des villes bretonnes reliées à Rennes, et apporte ainsi une contribution majeure à l'objectif des 3 heures de temps de parcours de Paris à Brest et Quimper.** En outre, la réalisation de la «virgule de Sablé» permettra une amélioration considérable des connexions entre Angers-Laval-Rennes et Laval-Angers-Nantes.

Depuis son inscription au Schéma directeur des lignes à grande vitesse en 1992, et grâce à la forte mobilisation des collectivités et des acteurs ferroviaires, le projet a franchi toutes les étapes nécessaires pour conduire à sa concrétisation : études techniques de plus en plus ciblées, déclaration d'utilité publique en 2007, convention de financement et signature du contrat de partenariat de réalisation en 2011. Les travaux, confiés à Eiffage Rail Express, progressent à un rythme soutenu selon le calendrier prévu, et leurs avancées se traduisent aujourd'hui par l'empreinte visible du tracé dans le paysage laissée par les grandes opérations de terrassements et la construction des premiers ouvrages d'art (tranchées couvertes, ponts et viaducs).

L'OFFRE TGV-TER ET L'INTERMO de la modernité ferroviaire à l'e

La finalité de tous ces projets d'infrastructures est d'améliorer la desserte du territoire breton, d'abord par les gains de temps pour la connexion à Paris, mais aussi par la restructuration globale de toute l'offre de transport régionale.



© PHILIPPE FRAYSSÈIX



© STÉPHANE PRIOU



© CAPEVILLE

L'exception bretonne réside dans la très forte imbrication des offres TER et TGV, grâce aux correspondances pour diffuser les effets de la grande vitesse à tous les territoires, et en complémentarité pour optimiser la desserte intra Bretagne.

Pour les voyageurs bretons, cela signifie plus de trains, et donc plus de choix pour se déplacer en Bretagne ou hors de la région. Un dispositif tarifaire spécifique autorise d'ailleurs l'accès aux TGV pour les abonnés TER, ce qui permet non seulement d'optimiser la fréquentation des TGV, mais aussi d'adapter l'offre TER en cohérence. Cette complémentarité est vertueuse pour tout le territoire breton, et constitue un enjeu crucial pour le projet de service 2017.

Le travail de conception des horaires s'est engagé dans le cadre d'un travail commun entre RFF, SNCF et le Conseil régional de Bretagne, et donnera lieu à plusieurs phases de concertation auprès des territoires et les usagers.

L'objectif prioritaire ? Garantir les meilleurs gains de temps de parcours pour Quimper et Brest, tout en assurant la pérennité de la desserte TGV des gares actuellement desservies, et le développement d'une desserte TER cadencée sur tout le territoire. Et pour répondre au défi de croissance du TER, le Conseil régional a fait le choix d'acquérir des matériels très capacitaires, qui seront livrés de 2014 à 2016. Il prépare aussi ses commandes futures, en cohérence avec les perspectives de croissance annoncées, et dans le souci de la maîtrise de la dépense publique.

DALITÉ, pour la diffusion ensemble du territoire breton

Le projet de desserte intégrera pleinement les lignes routières régionales, qui viennent compléter le maillage ferroviaire là où le train ne va pas. Cette complémentarité est particulièrement nécessaire au lien entre le Nord et le Sud, et à l'accessibilité des habitants du Centre Bretagne vers les principaux pôles du territoire breton, y compris pour les motifs travail et études.

Des lignes routières régionales complémentaires du réseau ferré

Pour irriguer le Centre Bretagne, la Région a mis en service des lignes routières entre Rennes-Ploërmel-Pontivy, Rennes-Loudéac et une liaison nord/sud St-Brieuc-Loudéac-Pontivy-Vannes/Lorient. Ces lignes sont en correspondance sur des TGV et TER, et elles accueillent aussi des abonnés toujours plus nombreux pour leurs déplacements quotidiens. C'est également le cas des lignes routières TER comme Fougères-Laval, Morlaix-Roscoff ou Carhaix-Rosporden, tandis que la ligne régionale Rennes/Dol-Le Mont-St-Michel assure plutôt une desserte touristique.



La fréquentation est en hausse de 27 % sur la ligne Rennes-Pontivy depuis 2009.

La desserte du territoire breton doit aussi s'envisager en complémentarité avec l'ensemble des modes de transports publics bretons, qui assurent le dernier maillon de la chaîne de déplacement et proposent aux voyageurs des solutions alternatives à la voiture individuelle pour rejoindre la gare. Grâce à la mobilisation et la coordination des collectivités bretonnes responsables des transports, les voyageurs disposent de toute une palette de services pour faciliter leurs déplacements sur plusieurs réseaux : l'abonnement multimodal Uzuël+ qui permet de cumuler les réductions sur le TER et un réseau urbain, KorriGo, la carte multimodale des déplacements, et BreizhGo, le site de l'information sur les transports publics en Bretagne.

Simplifier l'intermodalité avec BreizhGo et KorriGo

Véritable sésame, la carte KorriGo est un support de transport unique, gratuit et personnel, qui permet de charger à la fois ses titres de train, car, bus, métro, tramway et vélo. Mise en place en 2006 sur une partie du réseau TER, le réseau urbain rennais et le réseau d'autocars d'Ille-et-Vilaine, elle s'est étendue progressivement sur l'ensemble du réseau TER Bretagne, et sur les réseaux urbains de Brest, Quimper et Lorient. Plus de 400 000 cartes ont été émises à ce jour. Avec ce même objectif, la Région a coordonné la mise en place d'un site d'information multimodale : BreizhGo.com qui accueille 22 réseaux de transport public. Le voyageur y trouve toutes les informations nécessaires à son déplacement et un calculateur d'itinéraire de porte à porte. KorriGo et BreizhGo sont le fruit d'un partenariat exemplaire des collectivités bretonnes au service d'une mobilité durable.



LES AUTRES GRANDS PROJETS pour la desserte de la Bretagne



© SYLVAIN CAMBON

Un projet complémentaire de l'action menée avec les TER

Le Conseil régional de Bretagne en tant qu'autorité organisatrice du transport soutient de manière forte et constante le développement du réseau TER comme pivot d'un service public moderne et universel. Avec plus de 10 millions de voyages en 2013, la fréquentation aura presque doublé en Bretagne depuis 2002, année du transfert de la compétence TER à la Région. Cette forte croissance est le résultat positif de la modernisation du réseau, par le développement des dessertes ferroviaires et routières, la mise en place d'une gamme tarifaire solidaire, l'acquisition de nouveaux trains et cars, la rénovation des gares et le développement des services aux voyageurs.

Le TER Bretagne en chiffres

- **350 trains et 100 cars par jour** en moyenne, soit une croissance de l'offre de transport de 25 % depuis 2002.
- **Plus de 10 millions de voyages par an en 2013**, soit une hausse de 80 % depuis 2002.
- **Les 2/3 des voyages sont réalisés par des abonnés**, pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études. 2 millions de voyages sont réalisés en correspondance avec les réseaux urbains et 1,3 million de voyages sont en correspondance avec les TGV.
- Le fonctionnement du TER représente un engagement financier de **plus de 550 millions d'euros sur 2007-2013**. Grâce à cette contribution, un usager TER paie, en moyenne, un tiers de son billet.

Une modernisation de toutes les Infrastructures

Pour accompagner les besoins quotidiens de transport de tous les Bretons, et garantir l'accessibilité de tous les territoires, le Conseil régional s'investit aussi pour la modernisation et le développement de toutes les infrastructures. Cela se traduit par l'inscription de nombreux projets ferroviaires au Contrat de projet État-Région 2007-2013 pour impulser une dynamique de renouvellement des lignes dont l'infrastructure est vieillissante.

Les enjeux de mobilité conduisent également à lancer des études sur de nouveaux axes pour assurer la pérennité des dessertes et permettre de densifier les circulations. Il s'agit des lignes secondaires pour lesquelles les projets seront rendus possibles s'il y a un engagement collectif de l'ensemble des partenaires, y compris l'État et les collectivités locales.



Des travaux de renouvellement de voies permettent la modernisation du réseau breton.

© RFF - CAPA - CHRISTEL SASSO (TOMA)

L'accessibilité routière

Tous les projets ferroviaires s'envisagent bien sûr en complémentarité des projets routiers. Pour améliorer la desserte des territoires du Centre Bretagne et accompagner leur désenclavement, la priorité est donnée à la mise à deux fois deux voies de deux axes majeurs : la route nationale 164 qui dessert le territoire d'Est en Ouest et l'axe départemental Nord-Sud dit « Triskell » reliant Saint-Brieuc-Pontivy à Lorient et Vannes. La Région contribue au financement de ces opérations à hauteur de 50 %.



À ce jour, plus de 60% de la RN164 est à 2 x 2 voies (98 km sur 162 km en tout).

© DREAL

Pour atteindre l'objectif des 3 heures, un nouveau projet en perspective

Toutes les actions entreprises, aux côtés des collectivités, de l'État, de RFF et de la SNCF, pour améliorer la desserte du territoire régional dans toutes ses composantes, doivent être poursuivies pour atteindre l'objectif des 3 heures entre Paris et la pointe bretonne. C'est dans cette perspective qu'un nouveau projet se dessine sur les axes Rennes-Brest,

Rennes-Quimper et Rennes-Nantes, pour contribuer par une meilleure accessibilité ferroviaire au renforcement de l'attractivité économique et de la qualité de vie des territoires breton et ligérien.

L'opportunité de ce projet, intitulé **Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL)**, sera soumise au débat public au second semestre 2014.



UN ENGAGEMENT DÉCISIF DU CONSEIL RÉGIONAL et des collectivités bretonnes



10 000 emplois directs et indirects sont générés pendant toute la phase de construction de la ligne à grande vitesse.

Pour faire aboutir ces grands projets ferroviaires, le Conseil régional a décidé de participer à leur financement et a souhaité rassembler tous les acteurs concernés. Cela s'illustre parfaitement par la concrétisation du projet de ligne à grande vitesse, mais aussi par les montants affectés dans les contrats de projet État-Région, au titre des autres opérations de « Bretagne à Grande vitesse » (445 millions d'euros) et des projets d'infrastructure d'aménagement du territoire (70 millions d'euros). À cela s'ajoutent les montants investis pour le fonctionnement des TER et des lignes routières régionales, l'acquisition du matériel roulant ferroviaire et la rénovation des gares (au total, 900 millions d'euros depuis 2007). Ces investissements conséquents, qui dépassent en partie le cadre de ses obligations réglementaires, trouvent toute leur légitimité dans leurs retombées sur le territoire : plus de facilités pour se déplacer pour tous, une meilleure accessibilité qui constitue un levier essentiel de développement, sans oublier les effets économiques directs et indirects des infrastructures en elles-mêmes, pour leur construction, leur rénovation et leur exploitation.

Le financement de la LGV

Sur ce projet d'un montant global de près de 3,4 milliards d'euros, les collectivités locales apportent une part équivalente à celle de l'État, soit 858 millions d'euros, dont 655 millions d'euros pour la Région Bretagne et 203 millions pour les quatre Départements bretons, Rennes Métropole et le Pays de St-Malo. À cela, s'ajoute les subventions européennes de 11 millions d'euros. RFF, propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure, finance près de 43% des coûts d'investissement.

LES DATES CLÉS

1989 mise en service de la **LGV Atlantique**, et achèvement de **l'électrification de la ligne Rennes-Brest** (gain de temps de parcours de près d'1 h 30 entre Paris et la pointe bretonne)

2005 électrification de la ligne **Rennes - Saint-Malo** et arrivée du **TGV** à **Saint-Malo** et à **Dol**

1992 inscription de la **LGV Bretagne / Pays-de-la-Loire** au schéma directeur des lignes à grande vitesse

2002 la Région devient **l'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs**

1991-1992 électrification de la ligne **Rennes-Quimper**

2003 mise en circulation des **premières rames « Z TER »**, aptes à 200 km/h, et accélération des liaisons intervalles sur les axes **Rennes-Brest** et **Rennes-Quimper**

26 octobre 2007 **déclaration d'utilité publique** de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire

2011 signature des **premiers contrats de pôles, pour St-Brieuc et Guingamp**

avril 2011 désignation de l'attributaire du contrat de partenariat public/privé pour la construction de la LGV : **Eiffage Rail Express (ERE)**

13 juillet 2011 signature de la convention de financement de la **LGV BPL** entre l'État, les collectivités et RFF

2010 100 % du parc TER est neuf ou modernisé

2014-2016 mise en circulation des **17 Regio2N**, rames à deux étages très capacitaires pour accompagner la forte croissance du trafic

2014 **débat public** Liaisons nouvelles Ouest Bretagne / Pays-de-la-Loire

2014 **travaux d'infrastructure Plouaret-Lannion et Dinan-Pleudihen**

2017 mise en service de la **LGV BPL** et nouvelle offre de service **TGV - TER**

2009 **déclaration commune des collectivités bretonnes** pour le financement ferroviaire breton dans sa composante Bretagne à Grande Vitesse

2009-2010 mise en circulation de **23 autorails AGC dont 9 « bimodes »**, qui alternent l'électrique et le thermique, et qui permettent de mettre en place des liaisons directes **Brest-Nantes** via **Quimper**

2013 **100 % des haltes et gares TER équipées avec du mobilier de quai rénové et 16 gares rénovées** en partenariat avec les collectivités locales et les acteurs ferroviaires

2013 fin des travaux **Rennes-Brest/Rennes-Quimper** sur les 7 sections prévues pour la première phase

13 décembre 2013 signature du **Pacte d'avenir** intégrant notamment l'engagement de poursuivre les travaux de la **RN164**



MEZHEVEN 2014

BREIZH *gant TIZH BRAS*

***Deservijañ gwell an tiriadoù evit
ma talvezo an araokaat da bep hini***



CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE
283 avenue du Général Patton – CS 21101 – 35 711 Rennes cedex 7
Tél. : 02 99 27 10 10 | twitter.com/regionbretagne
www.bretagne.fr

KUZUL-RANNVRO BREIZH
283 bali ar Jeneral Patton – CS 21101 – 35 711 Roazhon cedex 7
Pgz. : 02 99 27 10 10 | twitter.com/regionbretagne
www.rannvro-breizh.fr