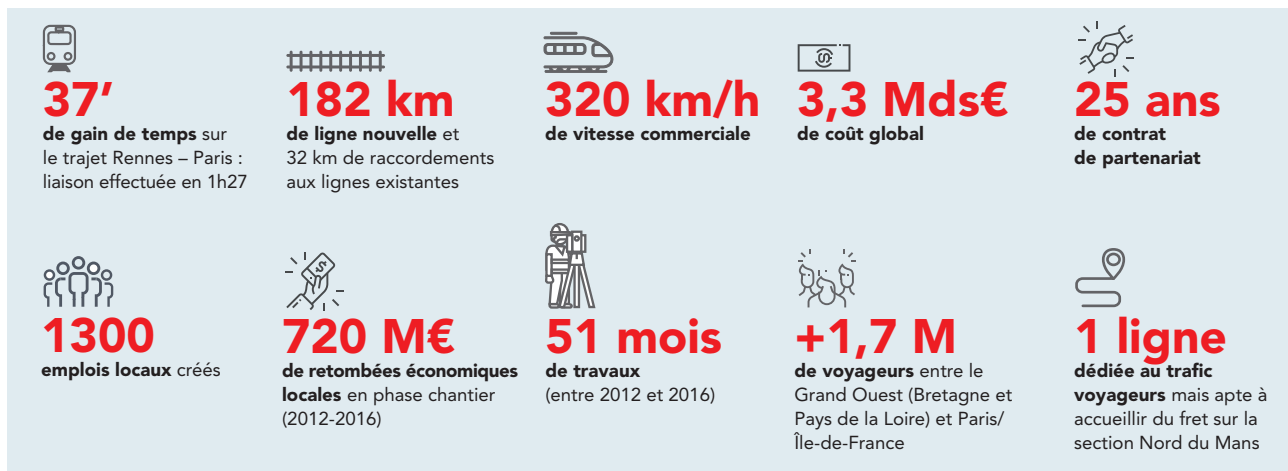


SYNTHÈSE BILAN LOTI INTERMÉDIAIRE

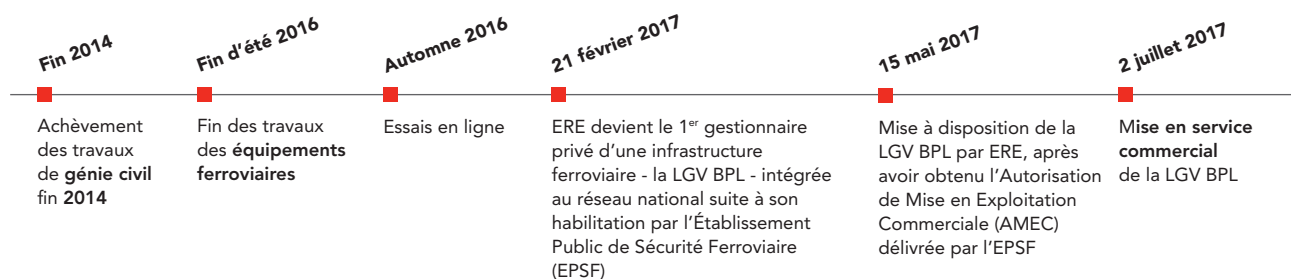
VOLET SOCIO-ÉCONOMIQUE

CHIFFRES-CLÉS DU PROJET



DES DÉLAIS RESPECTÉS

Engagés au cours de l'été 2012, après une année d'études techniques détaillées et de procédures environnementales, les travaux de la LGV BPL ont été réalisés conformément au calendrier prévu :



Il aura donc fallu un peu moins de 6 ans pour que ce projet soit définitivement achevé après la signature du contrat de partenariat le 28 juillet 2011.

UN COÛT D'INVESTISSEMENT CONFORME AU BUDGET PRÉVISIONNEL

2,832 Mds€*
coût définitif du projet

-65 M€*
écart entre le coût définitif et le coût prévisionnel du projet

Cet écart par rapport au budget prévisionnel figurant dans les dossiers de déclaration d'utilité publique (DUP) et le contrat de partenariat souligne la maîtrise du projet.

UNE PHASE DE CONSTRUCTION TRÈS BÉNÉFIQUE POUR L'ÉCONOMIE DES TERRITOIRES DU GRAND OUEST

Avec plus de **2 400 personnes** en moyenne travaillant le long du tracé pendant la durée du chantier et jusqu'à **4 000 personnes** au moment du pic des travaux, la construction de la LGV BPL a engendré d'importantes retombées sur le tissu économique local.

Eiffage Rail Express a ainsi embauché près de **1 300 demandeurs d'emploi locaux**, dépassant largement l'objectif fixé initialement à 1000 embauches. Il en a été de même pour les autres engagements sociétaux prévus dans le contrat.

* Chiffres 2010 : coût estimé cumulé figurant dans la convention de financement et de réalisation entre l'État, SNCF Réseau et les collectivités signée le 13 juillet 2011 et dans le contrat de partenariat entre SNCF Réseau et Eiffage Rail Express signé le 28 juillet 2011.



19%

des marchés de travaux ont été attribués à des PME ou artisans du Grand Ouest pour un objectif de 8%

13,5%

des heures travaillées ont été accomplies par des personnes en difficulté ou éloignées de l'emploi (l'objectif initial était de 8%)

520 M€

ont été sous-traités à des PME pour des travaux ou des prestations d'études :

312 M€ - PME ligériennes
180 M€ - PME bretonnes

200 M€

estimation des retombées économiques locales induites par les dépenses des personnels mobilisés sur le chantier de la LGV.

UNE OFFRE DE TRANSPORT AMÉLIORÉE ET REPENSÉE DEPUIS LA MISE EN SERVICE DE LA LGV BPL

> Perspectives conformes aux évolutions figurant dans le dossier de DUP*

- + 2 allers/retours TGV quotidiens pour les destinations de la pointe bretonne (Brest et Quimper),
- + 1 aller/retour TGV quotidien entre Rennes et Paris,
- Maintien des dessertes pour Le Mans, Laval, Vitré et Sablé-sur-Sarthe (comme le prévoyait la convention de garantie de desserte signée en 2007 pour ces quatre destinations).

> Perspectives en baisse pour les liaisons ligériennes par rapport aux évolutions figurant dans le dossier de DUP*

- - 1 aller/retour TGV quotidien Paris/Angers
- - 1 aller/retour TGV quotidien Paris/Nantes

Les offres régionale TER des deux régions ont également été totalement réorganisées et adaptées en recherchant une complémentarité très forte entre offres TGV, TER et cars régionaux avec une optimisation des temps de correspondances et la mise en place d'un système proche du cadencement pour multiplier les possibles correspondances.

> En Bretagne

- 10% de TER en plus (offre densifiée)
- Création de nouvelles liaisons
- Meilleure répartition de l'offre sur les pointes du matin et du soir pour répondre aux attentes des déplacements quotidiens.

* Déclaration d'utilité publique



DES GAINS DE TEMPS DE PARCOURS SIGNIFICATIFS

La mise en service de la LGV BPL a eu un impact sur les temps de parcours des liaisons ferroviaire du Grand Ouest depuis Paris.

- > Pour les liaisons de Bretagne :
 - Gain de 21' pour Vitré située sur le parcours de la LGV BPL,
 - Gain de 38' entre Paris et Rennes avec un meilleur temps de parcours de 1h25,
 - Gain de 43' entre Paris et Brest avec un meilleur temps de parcours de 3h13.
- > Pour les liaisons des Pays de la Loire :
 - Gain de 20' entre Laval et Paris,
 - Gain de 3' à 4' vers Angers, Nantes et au-delà.

DES TRAFICS FERROVIAIRES EN FORTE PROGRESSION

Les chiffres de fréquentation transmis par l'opérateur SNCF Mobilités montrent bien que la LGV BPL a donné un coup d'accélérateur au trafic entre l'Île-de-France et le Grand Ouest.

Évolution des trafics entre 2016¹ et 2018²

+ 1,68 M

de voyageurs entre Paris/Île-de-France et la région Bretagne - Pays de la Loire

+ 0,75 M

de voyageurs pour les Pays de la Loire (+9,4%)

+ 0,93 M

de voyageurs pour la Bretagne (+14,8%)

Ces chiffres montrent une trajectoire concordante entre les prévisions du dossier de DUP de 2006 et les trafics observés au cours de la première année pleine d'exploitation. Ils seront toutefois à consolider et à confirmer au cours des prochaines années.

Autre constat notable, celui de l'inégale progression entre la Bretagne et les Pays de la Loire avec des disparités entre les destinations bretonnes :

+ 19%

fréquentation du train en Bretagne à fin 2018 (depuis juillet 2017)

+ 21%

Paris/Brest

+ 28%

Paris/Quimper

Portée par Quimper, Lorient, Brest et Vannes

+ 26%

croissance de la liaison Île-de-France

+ 11%

Paris/Saint-Malo

+ 9%

fréquentation du train dans les Pays de la Loire (entre juillet 2017 et décembre 2018)

+ 28%

Portée par la liaison Paris/Nantes

¹Année précédant la mise en service de la LGV BPL
²1^{ère} année pleine d'exploitation de la LGV BPL

UN PROJET DANS LE PROJET : LA VIRGULE DE SABLE

Portée par les collectivités ligériennes la liaison rapide Angers-Laval-Rennes dite « Virgule de Sablé » a créé une jonction de 3,6 km entre la LGV et le barreau de Sablé-sur-Sarthe permettant des liaisons ferrées directes sur l'axe Nantes-Angers-Sablé-Laval-Rennes.

- 3,6 km de jonction
- Déclarée d'utilité publique le 12 mai 2011
- Mise en service le 2 juillet 2017
- 5 allers-retours quotidiens entre Rennes et Nantes
- 39' de gain de temps

Des problèmes techniques ont nécessité la suspension de cette desserte entre le 22 janvier et le 27 août 2018. Depuis la remise en service, l'offre de 5 allers/retours quotidiens a progressivement été portée à 8 allers/retours quotidiens avec un trafic de l'ordre de 22 000 voyageurs qui utilisent chaque mois cette liaison entre Angers et Laval.