



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Le ministre

Réf : MDT/2024-12/37149

Paris, le 04 DEC. 2024

Monsieur le préfet  
Amaury de SAINT-QUENTIN  
Préfecture de la région Bretagne  
3 avenue de la Préfecture  
35026 RENNES CEDEX 9

**Objet : décision ministérielle relative au lancement des études préalables aux enquêtes d'utilité publique du projet liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL)**

Le projet de liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) consiste à l'horizon 2035 et au-delà à améliorer la performance (nombre de trains voyageurs et fret et vitesse de circulation) des liaisons existantes sur les axes Nantes-Rennes – Bretagne Sud et Rennes – Brest.

La précédente décision ministérielle, qui avait pour objet le lancement des études préliminaires de LNOBPL, date du 21 février 2020. Elle prévoyait en particulier l'élaboration d'une feuille de route, que le préfet de région Bretagne m'a transmise par courrier le 21 décembre 2023. LNOBPL a ainsi franchi des étapes significatives et il convient d'en entériner les prochains jalons.

Les résultats de la première phase des études préliminaires de LNOBPL, qui ont été engagées à partir de fin 2020, ont été présentées en novembre 2022 par SNCF Réseau. Des études complémentaires ont été ensuite menées, afin notamment de prendre en compte l'intégration du port de Brest au réseau transeuropéen de transport. Telles que prévues par la décision ministérielle du 21 février 2020, ces études ont permis d'actualiser un socle commun de références pour la poursuite des études sur LNOBPL et d'élaborer la feuille de route que m'a adressée le Préfet coordonnateur.

Celle-ci identifie les différents aménagements étudiés et retenus dans le cadre de LNOBPL. Il convient maintenant de poursuivre les études préliminaires afin d'approfondir les fonctionnalités permises par les aménagements retenus, de consolider leur coût et leur calendrier de réalisation selon la priorisation proposée par le comité de pilotage.

En cohérence avec les engagements du pacte d'accessibilité et de mobilités pour la Bretagne signé le 8 février 2019, et notamment l'objectif de relier la pointe bretonne (Brest et Quimper) à Rennes en 1h30 et à Paris en 3h, ainsi que l'engagement du contrat d'avenir pour les Pays de la Loire signé à la même date, avec l'objectif d'une liaison performante proche d'une heure entre les deux métropoles régionales, le comité de pilotage du 10 janvier 2023 a en effet validé un principe de déploiement progressif des opérations d'aménagements, précisé par le comité de pilotage du 7 juillet 2023, selon l'ordre suivant :

- En premier lieu, le traitement des nœuds ferroviaires pour augmenter la capacité sur l'ensemble du réseau au profit de tous les types de circulation et permettre la mise en place, si les collectivités le souhaitent, de services express régionaux métropolitains en Bretagne et à Nantes ; ces opérations nécessaires à la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains ne font pas partie de LNOBPL ;
- A moyen terme, la modernisation du réseau existant y compris le déploiement de l'ERTMS, afin, notamment, d'augmenter la capacité et la performance de ces lignes ;
- L'objectif à long terme de la réalisation de sections de voie nouvelle à la suite des études de faisabilité, afin de permettre des gains de capacités supplémentaires et des gains de temps de parcours (vitesse de circulation des trains accrue).

Je prends acte de cette ambition pour le réseau ferroviaire structurant sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest, qui s'inscrit en cohérence avec les priorités énoncées par la loi d'orientation des mobilités et les préconisations du rapport d'orientation des infrastructures.

Il s'agira donc pour SNCF Réseau :

- Sur l'ambition portée par LNOBPL dans son ensemble, pour répondre aux projets de services ferroviaires portés par les acteurs du territoire :
  - De poursuivre les études socles de LNOBPL comprenant notamment les études d'exploitation et de trafic, en prenant en compte le trafic voyageurs et fret, l'approfondissement et la consolidation des études socio-économiques et sur les aspects procéduraux. Les études d'exploitation et de trafic seront conduites en cohérence avec les travaux de la plateforme Atlantique.
- En ce qui concerne l'axe Rennes – Brest :
  - De mener les études préliminaires sur le volet modernisation comprenant :
    - La mise en ERTMS de l'axe, en précisant sa contribution à l'amélioration de la capacité de l'axe et à la robustesse des circulations ;
    - Les aménagements capacitaires qui s'avèreraient nécessaires pour répondre aux ambitions de projet de service souhaitées ;
    - Les aménagements de mise en cohérence avec l'intégration de l'axe au réseau RTE-T.
  - De mener la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique relative à la ligne nouvelle Rennes-Lamballe ou son alternative (ligne nouvelle Rennes – La Brohinière et relèvement de vitesse La Brohinière – Lamballe). Il s'agira en particulier de mener les études permettant de définir les conditions d'opportunité, la consistance et les caractéristiques principales de l'infrastructure et le choix d'un fuseau d'une largeur d'environ 1000 mètres ou de proposer une alternative moins impactante pour l'environnement.
- En ce qui concerne l'axe Rennes-Nantes :
  - De mener les études préliminaires sur le volet modernisation comprenant :
    - La mise en ERTMS de l'axe, en précisant sa contribution à l'amélioration de la capacité de l'axe et à la robustesse des circulations ;

- Les aménagements capacitaires qui s'avéreraient nécessaires pour répondre aux ambitions de projet de service souhaitées ;
- Les aménagements de mise en cohérence avec l'intégration de l'axe au réseau RTE-T ;
- Un ensemble d'aménagements visant à améliorer les circulations sur l'axe :
  - La réalisation de la virgule de Savenay ;
  - L'optimisation du raccordement actuel de Redon ;
  - Des relèvements de vitesse entre Savenay et Redon.
- De mener la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique relative à la ligne nouvelle Rennes-Redon. Il s'agira en particulier de mener les études permettant de définir les conditions d'opportunité, la consistance et les caractéristiques principales de l'infrastructure et le choix d'un fuseau d'une largeur d'environ 1000 mètres, ou de proposer une alternative moins impactante pour l'environnement.

En fonction de l'intérêt attendu de chacun des aménagements et de la complexité de certaines études et opérations (mise en ERTMS par exemple), un premier volet de modernisation pourrait être priorisé pour disposer d'amélioration concrète à moyen terme.

Des études d'opportunité pourront par ailleurs être menées en amont des études préliminaires, afin de confirmer l'intérêt de certains aménagements capacitaires (cas de l'optimisation du raccordement actuel de Redon par exemple).

Par ailleurs, l'étude de l'aménagement du tronçon Rennes – Port Cahours (ajout d'une troisième voie), qui participera à l'amélioration de l'ensemble des circulations en cohérence avec les objectifs de LNOBPL, et concourra également au déploiement d'un service express régional métropolitain en Bretagne, pourra être poursuivie par SNCF Réseau, dans le cadre du CPER 2023-2027 Bretagne, afin de mieux caractériser ses apports.

Lors de ces études, il conviendra également de préciser dans quelle mesure la mise en ERTMS des différents axes concernés s'inscrit ou s'articule avec le plan de déploiement de l'ERTMS au niveau national, en cours d'élaboration. Les tronçons qui semblent le mieux répondre aux ambitions de LNOBPL pourraient être étudiés en priorité.

Il conviendra, au cours de cette nouvelle phase d'études, de poursuivre la démarche partenariale et de concertation engagée depuis le débat public qui s'est tenu de septembre 2014 à janvier 2015, une appropriation par les acteurs locaux et le public et une adhésion large à LNOBPL apparaissant en effet incontournables à sa poursuite dans de bonnes conditions. Cette concertation continue se déroulera sous l'égide des garants nommés par la commission nationale du débat public.

Il vous appartiendra, en coordination étroite avec le préfet de région Pays de la Loire, de définir la gouvernance adaptée notamment à la poursuite de cette concertation, en ce qui concerne en particulier l'association des territoires aux modalités d'insertion de LNOBPL et à la minimisation de ses impacts.

Vous attacherez ainsi une importance particulière à la minimisation des impacts environnementaux. Vous veillerez par ailleurs à porter une attention particulière aux impacts sur les riverains des ouvrages concernés, à la prise en compte des enjeux de maintien et sauvegarde de la biodiversité, et de cohérence de LNOBPL avec la démarche de zéro artificialisation nette portée par le gouvernement depuis la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, en particulier pour les tronçons de lignes nouvelles envisagés.

Plusieurs conventions de financement seront donc à mettre en place. La participation financière de l'Etat pour ces études sera assurée dans le cadre des CPER 2023-2027 Bretagne et Pays de la Loire. Vous coordonnerez ainsi, en bonne collaboration avec monsieur le Préfet de la Région Pays de la Loire, l'élaboration des prochaines conventions de financement dans le cadre de ces crédits contractualisés.

**Vous soumettez à validation les différentes études menées afin notamment de déterminer, en fonction de leur conclusion, les conditions de poursuite et de financement des phases suivantes de LNOBPL, en premier lieu sur le volet modernisation, puis sur le volet lignes nouvelles.**

**Sur la base des propositions de votre prédécesseur, je valide enfin le schéma de gouvernance suivant :**

- le comité de pilotage plénier réuni sous votre présidence, en tant que préfet coordinateur de LNOBPL,
- les comités de pilotage par axe (Rennes-Brest, réuni sous votre présidence et Rennes-Nantes, réuni alternativement sous votre présidence et celle du préfet de la région Pays de la Loire),
- des comités techniques en miroir des comités de pilotage. De plus, ces comités techniques seront présidés par un membre de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable.

Le comité de pilotage a par ailleurs sollicité le lancement d'études relatives à la définition des montages opérationnels et aux conditions de partage de la valeur du grand projet LNOBPL, en envisageant, le cas échéant, la création d'une société de projets adossée à une fiscalité dédiée, et en évaluant les apports socio-économiques pour chaque territoire.

En ce qui concerne les conditions de partage de la valeur, ces études devront être menées par SNCF Réseau pour disposer d'une vision claire des apports de LNOBPL pour chacun des territoires. Envisager la création d'une société de projets adossée à une fiscalité dédiée ainsi que l'a déjà demandé le comité de pilotage, paraît prématuré compte tenu de l'avancement de LNOBPL, encore en phase très amont, mais il est néanmoins utile d'éclairer l'État et les collectivités sur la capacité de financement de LNOBPL à moyen et long terme. Je vous invite, ainsi que le préfet de région Pays de la Loire, à vous rapprocher, si vous le jugez utile, de la direction régionale des finances publiques afin de bénéficier de son expertise pour identifier les potentiels fiscaux envisageables. Cette démarche devra s'articuler avec les éventuelles démarches similaires qui seraient menées sur les projets de services express régionaux métropolitains en Bretagne et à Nantes.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités seront tenus régulièrement informés de vos travaux et se tiendront à votre disposition pour la mise en œuvre de ces orientations.



François DUROVRAY