

4^{ème} Rapport intermédiaire de la concertation continue

Liaisons ferroviaires nouvelles Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL)

Rapport couvrant la phase de concertation
continue de juin 2024 à mi-février 2026

Karine Besses, garante
désignée par la CNDP

Date de remise du rapport, le 18 février 2026



Sommaire

Sommaire	2
Préambule	3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	3
La mission de la garante	4
Synthèse pour les décideurs et pour le public	4
Fiche d'identité du projet.....	5
Maître d'ouvrage et maître d'ouvrage des études en cours :	5
Objectifs du projet selon le MO :	6
Caractéristiques principales :	6
Localisation du projet :	7
Contexte du projet et du nouveau lancement des études :	8
Coût :	10
Calendrier :	11
Rappel des recommandations CNDP et historique du projet.....	4
Bref historique du projet et des périodes de concertation.....	4
Récapitulatif des recommandations CNDP	5
Les principaux arguments exprimés depuis le début de projet	8
Actualités liées au projet et évolution(s)	9
Poursuite de l'entretien et régénération du réseau ainsi que quelques projets de développement et de modernisation sur le périmètre LNOBPL.....	9
https://www.sncf-reseau.com/fr/cartes/bretagne-pays-de-la-loire/carte-des-travaux-en-bretagne-et-pays-de-la-loire-2023	9
Financement et engagement dans les CPER concernant le projet LNOBPL	9
Une relance des études préliminaires phase 2 suite à la décision ministérielle de décembre 2024 et à la signature de nouvelles conventions de financement.....	10
Tableau des études prévues	3
Une attention particulière sur le calcul de la valeur apportée par LNOBPL aux territoires	3
Que s'est-il passé depuis avril 2024 en matière d'information et de participation ?.....	4
Tenue des COPIL et COTECH du projet	4
Les chiffres et le bilan de l'information du public donnés par SNCF Réseau	4
Le travail engagé en septembre 2025 avec des étudiants de master	6
Des contributions du public sur LNOBPL lors des consultations du public des avenants mobilités CPER des deux régions	7
Questions du public adressée à l'équipe du projet en 2025	7
Un soutien direct au projet plutôt institutionnel et une attente importante des acteurs économique sur le « renforcement ferroviaire » dont l'une des composantes pourrait être LNOBPL.....	7
Diverses contestations qui se poursuivent dans cette période de creux d'information	8

Le suivi des engagements du porteur de projet	8
Avis du garant sur le déroulement de la concertation.....	10
Relation entre la garante et SNCF Réseau et préconisations	10
Avis de la garante sur la phase de concertation pendant la période relance du projet	10
La suite de la concertation continue	11
Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet.....	13
Liste des annexes.....	16

Préambule

Le projet de Liaisons (ferroviaires) nouvelles Ouest, Bretagne, Pays de Loire connu sous le sigle LNOBPL, a été soumis au public lors d'un débat public fin 2014. Les porteurs de projets ont eu la volonté de poursuivre les réflexions sur le projet la suite du débat et de saisir la CNDP de manière volontaire pour cette phase de concertation continue. Alain Radureau a ainsi été nommé garant CNDP. Dans ce cadre, le projet a été le sujet d'une concertation complémentaire au débat public début 2017 et d'un Dialogue territorial en 2022.

Fin 2024, de nouveaux financements pour poursuivre les études sur le projet ont été actés par les porteurs de projet et l'Etat. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. A la suite d'Alain Radureau, la Commission nationale du débat public a chargé Karine Besses, garante, de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture des enquêtes publiques.

Le présent document est le rapport intermédiaire n° 4 des garant.e.s, couvrant la période de juin 2024 à mi-février 2026. Il rend compte en toute neutralité et transparence de l'information et de la concertation et des arguments échangés durant cette période et il indique les préconisations de la garante pour la suite de la concertation continue.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 13 décembre 2013 : La CNDP est saisie par Réseau Ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau)
- Septembre 2014 à janvier 2015 : débat public mené par Olivier GUERIN, président du débat et sa CPDP (Michel MORIN, Paola OROZCO-SOUEL, Martine PATTOU, Alain RADUREAU, Marie-Françoise SEVRAIN, Mme Dominique SIMON)
- 26 février 2015 : Publication du bilan de la CPDP
- 06 juin 2015 : Publication de la décision du porteur de projet
- 03 février 2016 : Décision de la CNDP désignant un garant de la concertation continue, Alain Radureau, sur saisine volontaire de SNCF Réseau
- Octobre 2016 à février 2017 : Concertation complémentaire (à l'initiative de SNCF Réseau) au débat public
- 23 juin 2017 : Publication du bilan du responsable de projet relatif à la concertation continue complémentaire
- 20 juillet 2017 : Publication du bilan établi par le garant de la concertation complémentaire au débat public.

Peu de temps après, le projet a été mis en attente, la priorité étant donnée par l'Etat, à la régénération du réseau existant et au développement des transports du quotidien.

- 17 janvier 2018 : Décision d'abandon du projet notre Dame des Landes
- 2019 : Signature du Pacte d'accessibilité pour la Bretagne & du Contrat d'Avenir pour les Pays de Loire
- 21 février 2020 : Décision Ministérielle qui demande à SNCF Réseau d'actualiser le socle commun du projet selon l'évolution des enjeux territoriaux et environnementaux, de poursuivre plus particulièrement les études sur l'axe Nantes-Rennes-Bretagne Sud, et de construire un schéma directeur de l'axe Rennes-Brest.
- 11 mai 2020 : Publication de la décision de SNCF Réseau, porteur de projet. Saisine de la CNDP par courrier du 11 mai 2020 de M. Luc LALLEMAND, président-directeur général de

SNCF Réseau, demandant à la CNDP la nomination d'un.e garant.e chargé.e de veiller à la bonne information et la participation du public suite au débat public ;

- 3 juin 2020 : Nomination de garant.e.s CNDP. Relance du processus de concertation continue, sous l'égide de Ségolène Charles (nommée co-garante en juin 2020) et Alain Radureau.
- 18 Novembre 2021 – 28 février 2022 : “ Dialogue Territorial ”.
- 27 avril 2022 : Publication du rapport intermédiaire n°2 des garants, bilan du dialogue territorial
- 14 mai 2024 : Publication du rapport intermédiaire n°3 du garant Alain Radureau
- 06 juin 2024 : Désignation de Karine Besses, Garante de la concertation continue
- 4 décembre 2024 : Signature de la décision du ministre des Transports qui permet à SNCF Réseau d'engager la deuxième phase des études préliminaires de LNOBPL
- **18 février 2026 : Publication du n°4 rapport intermédiaire**

La mission de la garante

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, le garant.e fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, la garante s'assure que :

- les recommandations des garant.e.s et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable/du débat public soient bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fasse l'objet d'échange.

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Le projet LNOBPL, porté par SNCF Réseau sous l'égide de l'État et des Régions Bretagne et Pays de la Loire, connaît depuis la décision ministérielle du 4 décembre 2024 une relance de ses études préliminaires (phase 2). Elle prévoit un déploiement progressif : traitement prioritaire des nœuds (hors LNOBPL), modernisation du réseau existant (dont ERTMS), puis, à long terme (2045 et plus), études de sections nouvelles.

Depuis le bilan d'avril 2024, la garante constate toutefois une information et une participation du public limitées. La visibilité médiatique du projet demeure faible, diluée dans des politiques ferroviaires plus globales. L'information s'est résumée à quelques publications en ligne, une actualisation complète tardive du site début 2026 et une lettre d'information en mars 2025.

Le dispositif de questions-réponses est resté ouvert mais très peu mobilisé, révélant un dialogue insuffisant au regard des attentes exprimées dans les territoires, notamment contestataires.

La garante souligne l'intérêt du rapport de synthèse des études de phase 1 (octobre 2023) publié fin 2024, mais estime indispensable d'explicitier les choix opérés depuis le dialogue territorial de 2022 et d'informer sur les objectifs et la logique de cette nouvelle phase ainsi que sur les études déjà en cours et celle à venir dans une régularité plus grande.

Elle recommande d'informer sur la stratégie ferroviaire globale Bretagne - Pays de la Loire et quelle pourra être la contribution possible de LNOBPL à l'amélioration des trains du quotidien. Ainsi, une articulation renforcée de la communication avec l'ensemble des porteurs du projet et les différents axes de développement du ferroviaire actuel (CPER, SERM et schémas directeurs des nœuds ferroviaires) est jugée essentielle.

Elle préconise un rythme accru de lettres d'information (3 à 5 par an), l'organisation rapide de visioconférences thématiques et la mise en ligne d'un espace public d'avis et contributions. Elle recommande également la production de fiches pédagogiques sur les contraintes techniques et économiques du ferroviaire. Une attention particulière doit être portée à la méthode de calcul de la valeur socio-économique, actuellement en cours d'actualisation avec le CEREMA, en l'ouvrant à un cercle élargi d'acteurs et au public.

Elle appelle à davantage de transparence sur le calendrier, les jalons décisionnels sur les divers objets techniques et scénarios étudiés ainsi que sur la gouvernance du projet.

Des concertations territorialisées sont à organiser, avec les acteurs concernés, en particulier les collectivités, mais aussi le public. L'information et la concertation du public devra porter sur l'ensemble des éléments compris dans le projet. La garante insiste sur la nécessité d'informer précisément le public sur les incidences environnementales du projet (artificialisation, biodiversité).

La stratégie de concertation, en cours d'élaboration pour validation en 2026, devra intégrer ces préconisations, détaillées en fin de document, afin de préparer la phase de concertation plus active annoncée pour 2027-2028.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage et maitre d'ouvrage des études en cours :

Les maitres d'ouvrage qui co-financent les études sont l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les Départements des Côtes d'Armor, du Finistère, d'Ille et Vilaine et du Morbihan, les Métropoles de Brest, Nantes et Rennes et la Communauté d'agglomération de Saint Nazaire.

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage de LNOBPL et de ses études.

La décision ministérielle de 2020 avait validé sur proposition de Madame la Préfète de la région Bretagne d'une gouvernance partagée du grand projet LNOBPL avec un suivi propre à chacun des deux axes. Celle de 2024 entérine cette volonté. Extrait de la décision du ministre :

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.

Notons que jusqu'à présent, les Comités de pilotage se déroulent avec l'ensemble des financeurs et de comité technique à l'échelle des deux axes confondus, à la demande des partenaires. Vraisemblablement la question de scinder par axe se posera quand le volume d'études à restituer augmentera, probablement pas avant second semestre 2026.

Depuis 2024, les COPIL ont lieu une fois par année et les COTECH deux fois par an.

Le COTECH est présidé depuis juin 2025 par un membre de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), MILAN Olivier, comme demandé dans la décision ministérielle de 2024.

Notons que comme stipulé dans la décision ministérielle de 2024 : « 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. »

Pour l'instant les partenaires n'ont en effet pas souhaité activer les comités de pilotage par axes.

Objectifs du projet selon le MO :

Les objectifs restent inchangés depuis le débat public, mis à part l'objectif concernant le projet d'aéroport de notre dame des Landes qui a été abandonné en 2018 :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : en mettant Brest et Quimper à 3 heures de Paris à long terme
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée
- Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes
- Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret)

Caractéristiques principales :

Le projet d'ensemble qui porte sur les territoires Breton et Pays de la Loire, réuni aujourd'hui 3 briques principales (voir aussi la carte ci-dessous) :

- **La digitalisation de la signalisation** sur certaines portions du réseau (signalisation ERTMS). C'est un élément qui s'est ajouté au projet initial depuis la phase de concertation de 2021-2022. Il s'agit du système européen de signalisation pour les lignes ferroviaires dont l'objectif est de faire circuler les trains partout en Europe grâce à une signalisation commune

(interopérabilité). Ce système permet de faire circuler plus de trains en réduisant leur espacement en toute sécurité.

- **Des aménagements ferroviaires sur le réseau existant** (mise aux normes, aménagement capacitaire, relèvement de vitesse, optimisation de raccordement, etc.). Sachant que les aménagements relativement « faciles » pour gagner du temps comme la suppression de passages à niveau et le redressement de courbe ont déjà été réalisés lorsque cela était possible techniquement, pour aller plus loin les travaux seront plus conséquents et méritent études. Les études techniques encore en cours détermineront l'importance des études et travaux à engager suivant les types d'aménagements.
- Les études préalables à l'enquête publique de deux portions de **lignes nouvelles** qui pourraient voir le jour à horizon 2045 et plus

La décision ministérielle de 2024 présente le projet en 2 phases qui intègrent ces 3 briques :

- Modernisation des axes (dont digitalisation de la signalisation et aménagements de capacité) ;
- Lignes nouvelles.

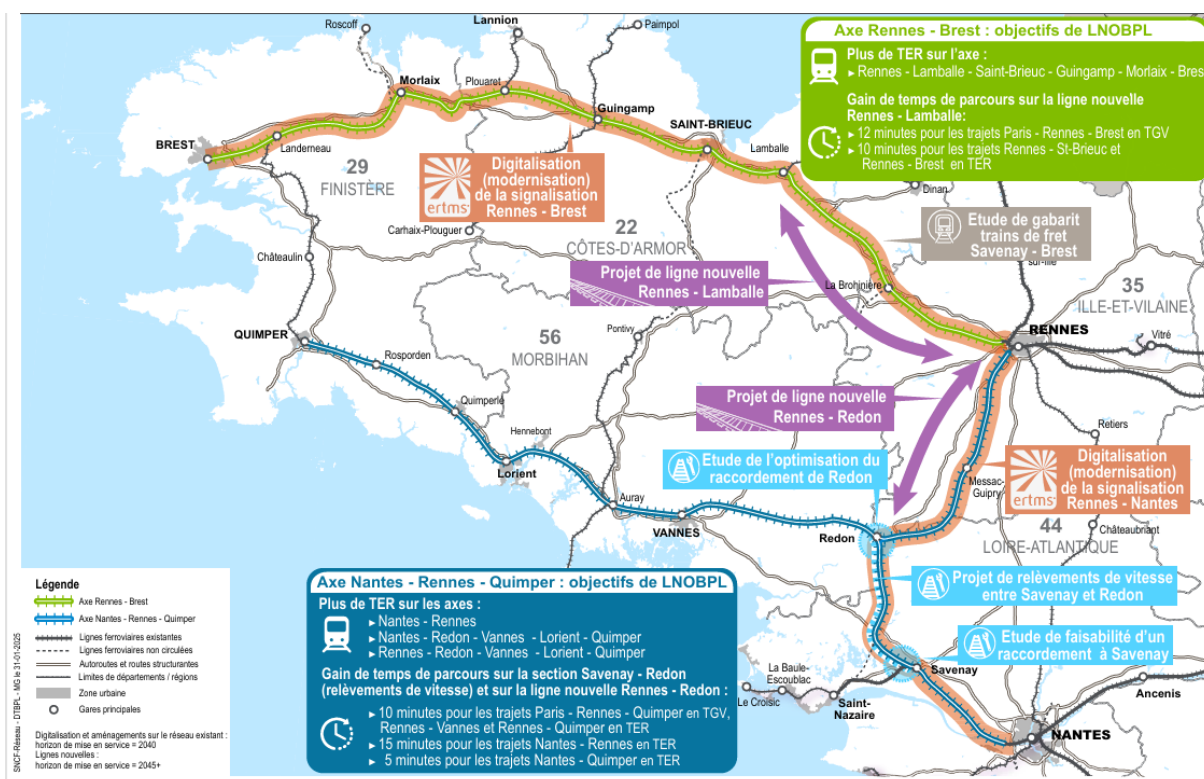
Il est principalement pensé et structuré autour de deux axes :

- **l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud,**
- **l'axe nord Rennes - Brest.**

Le projet est pensé en lien avec les démarches des Système service express régional métropolitain (SERM) et celles des nœuds Rennes Nantes.

Avec la décision ministérielle de décembre 2024, la phase 2 des études préliminaires est lancée : l'objectif est d'approfondir les scénarios, leur faisabilité, leur coût, les gains de capacité, et d'aboutir à des scénarios préférentiels.

Localisation du projet :



Contexte du projet et du nouveau lancement des études :

Le grand projet LNOBPL se situe dans un contexte du ferroviaire en France relativement frileux depuis plusieurs années en termes de développement de ligne nouvelle et en urgence sur la régénération du réseau, avec de nombreuses demandes au niveau local de renforcement des trains du quotidien.

Le réseau ferré national, notamment les lignes classiques, a de grand besoin d'entretien et de modernisation actuellement, et les régions Bretagne et Pays de la Loire ne font pas exception. Certains peuvent parler de sous-investissement structurel et de nombreux retards dans les travaux de maintenance. Concrètement sur les réseaux des deux régions on peut constater des pannes, ralentissements, suppressions liées au vieillissement des voies, à des travaux lourds de régénération, aux limitations temporaires de vitesse, entraînant des difficultés à tenir les objectifs de régularité pour les Régions qui sont autorités organisatrices du transport, avec une gestion déléguée à SNCF Réseau. SNCF Réseau a tiré la sonnette d'alarme : sans 1 milliard d'euros supplémentaires par an, d'ici 2028, une détérioration plus large pourrait affecter des milliers de trains quotidiennement. Les petites lignes rurales en particulier ont souffert de décennies de sous-investissement. Elles font l'objet de protocoles de remise à niveau cofinancés dans le cadre des CPER (contrat de plan État-région) avec les régions, mais le financement total reste inférieur aux besoins estimés.

Depuis plusieurs années le transport ferroviaire est soumis à une hausse des redevances d'accès au réseau, une augmentation des coûts d'énergie, un renchérissement du matériel roulant et des exigences accrues en matière de sécurité et de maintenance, sans que les dotations de l'État n'augmentent à la même vitesse et la tension budgétaire s'est aggravée depuis 2020. Les régions doivent arbitrer entre plus d'offre, le maintien des lignes et la maîtrise des tarifs pour les usagers.

Dans ce cadre, **le coût et la faisabilité des nouvelles lignes sont âprement discutés par rapport aux gains temporels** et les impacts socio-environnementaux. Les grands projets tels que les LGV (Lignes à Grande Vitesse), par exemple Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax dernière ligne dont la construction a été lancée (non sans heurt au niveau local et notamment autour de la taxe spéciale

d'équipement : création d'un prélèvement local pour aider au financement, qui a suscité incompréhension et refus de paiement chez certains riverains), représentent des investissements de plusieurs dizaines de milliards d'euros et se font de plus en plus rares. Dans ces temps de resserrement budgétaire la régénération du réseau existant et le développement des transports du quotidien y est souvent opposé. De plus ces projets impliquent des partenariats financiers complexes entre l'État, les régions et l'Union européenne, Les régions et autorités locales pèsent lourdement dans le financement : environ 40 % pour l'État, 40 % pour les régions et 20 % pour l'Union Européenne sur certains projets lourds comme le Grand Projet Sud-Ouest. Après les projets de ligne à grande vitesse Sud Est Atlantique (SEA), Bretagne Pays de la Loire et Bordeaux Toulouse, d'autres projets de de ligne à grande vitesse ou ligne nouvelle, restent sujets à débat, comme LNOBPL, ou en refonte selon leur rentabilité relative ou l'évolution des priorités publiques et des besoins exprimés par les territoires (ex. la ligne nouvelle Paris-Normandie¹).

D'ambitieuses politiques ferroviaires régionales sont affichées par les deux régions, qui renforcent leur rôle d'Autorité Organisatrice des Transport (AOT) ces dernières années, surtout tournées vers le **développement des trains du quotidiens**.

La Bretagne mise sur un développement massif du TER : objectif d'offrir un train toutes les 20 minutes dans les principales gares aux heures de pointe et toutes les heures en heures creuses d'ici 2040 pour rendre le rail attractif. Elle vise à doubler l'offre TER d'ici 2040 (de 400 à 800 trains par jour en semaine). Notons notamment, au-delà du CPER Breton, et l'inscription de la Bretagne dans la dynamique des SERM² (dont on ne sait pas encore quels montants de financement étatique seront mobilisables), la signature d'un prêt de 370 M€ avec la Banque européenne d'investissement (BEI) pour financer la rénovation du matériel roulant (électrique et bi-mode) et moderniser des installations techniques telles que les centres ferroviaires de Rennes et Quimper, ainsi que le nœud ferroviaire de Rennes.

La Région Pays de la Loire prévoit une offre ferroviaire d'ici 2030, avec une augmentation des TER de l'ordre de +67 % par rapport à aujourd'hui. Cela s'appuie sur une stratégie régionale des mobilités tournée vers plus de trains, plus fréquents, avec une offre cadencée continue sur la journée (trains chaque heure dans chaque gare). Par ailleurs, la Région travaille à moderniser les gares (via un contrat avec SNCF Gares & Connexions pour renforcer leur rôle comme pôles multimodaux), ainsi qu'à améliorer l'intermodalité (liaison train, bus, vélo, covoiturage) pour faciliter l'intermodalité.

Quant à l'ouverture à la concurrence des lignes voyageurs, initiée par la loi « nouveau pacte ferroviaire » de 2018, certains redoutent que cela impacte la qualité de service et que cela complexifie encore un peu plus la gestion et l'exploitation des lignes. Les régions qui lancent des délégations de service public (DSP) (conformément à la loi du Pacte ferroviaire 2018), le font maintenant parfois avec ouverture à la concurrence : comme dans les Pays de la Loire pour certaines lignes à partir de décembre 2024. Des lignes TER sont donc désormais exploitées par des opérateurs privés (ex. Transdev sur Marseille-Nice). Cette ouverture peut encourager améliorations de service et compétitivité, mais les nouveaux entrants font face à des coûts fixes très élevés, notamment en accès aux infrastructures et en acquisition de matériel roulant.

A noter que le gouvernement a relancé la feuille de route en juillet 2025 du COI³ (Conseil d'orientation des infrastructures) sur une nouvelle démarche d'analyse de certains grands projets structurants à venir :

¹ Le Comité de pilotage du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) a validé en janvier 2026 la feuille de route visant à refonder le projet, sur la base du dialogue territorial mené à l'automne 2025. <https://www.ecologie.gouv.fr/presse/projet-ligne-nouvelle-paris-normandie-lnpn-validation-feuille-route-aboutir-projet-refonde>

² Projets impulsés par l'Etat de SERM (Service Express Régional Métropolitain) issu de la Loi d'orientation des mobilités LOM en 2019 introduit la notion de services express régionaux et loi du 27 décembre 2023 crée officiellement le cadre des SERM comme politique publique nationale. Le SERM s'étend en Bretagne à toute la région et vise à offrir des services cadencés, fréquents et intégrés entre TER, cars et autres modes sur l'ensemble de la région en synergie avec les intercommunalités

³ Le COI est une instance consultative placée auprès du ministre chargé des transports, créée par la Loi d'orientation des mobilités (LOM, 2019). Sa mission est d'éclairer le gouvernement sur les politiques d'investissement dans les infrastructures de mobilité (routes, rail, etc.) en analysant, comparant, programmant et priorisant les projets au niveau national.

- Revue multicritères de grandes familles de projets d'infrastructures de transport (ferroviaire, routier, urbain, portuaire, fluvial, aéroportuaire),
- Évaluation de leur maturité et contribution aux objectifs (transition écologique, résilience, mobilités quotidiennes),
- Identification de scénarios d'investissement pour les prochaines décennies.

Le Grand projet LNOBPL fait partie des projets passés en revue actuellement.

En lien avec le projet qui renforce sa partie fret : **la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire a été adoptée en septembre 2021 par le Gouvernement français pour relancer le transport de marchandises par train**, dont la part dans le transport total est historiquement faible (environ 9 %). Les objectifs principaux sont de doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 (passer d'environ 9 % à 18 %). C'est inscrit dans la loi Climat et Résilience (août 2021). À plus long terme la visée est d'environ 25 % à l'horizon 2050.

La stratégie s'articule autour de trois axes majeurs :

- Rendre le fret ferroviaire économiquement compétitif (soutien financier aux opérateurs de fret, allègement ou baisse des péages ferroviaires, aides à l'exploitation, notamment pour services combinés rail-route)
- Moderniser les infrastructures (meilleure qualité des voies utilisées pour le fret, capacité accrue pour les trains lourds et longs, optimisation de la gestion des sillons)
- Renforcer les terminaux et la logistique intermodale et améliorer la coordination avec les ports et l'industrie avec un alignement avec la stratégie nationale portuaire.

En lien, le dernier point impactant plus directement le projet et qui a sans doute contribué à sa relance :

Le port de Brest (Brest-Roscoff) a été officiellement intégré au réseau global du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)⁴ par une décision de la Commission européenne adoptée le 14 décembre 2021. C'est à cette date que le port breton a été inscrit dans le nouveau règlement européen révisé concernant le RTE-T, ce qui lui permet d'accéder aux financements et à la reconnaissance stratégique associée. Ce nouveau règlement redéfinit la cartographie des infrastructures stratégiques européennes pour le transport.

L'intégration au RTE-T implique de rechercher (objectif réglementaire) :

- Un déploiement progressif de l'ERTMS (signalisation européenne), avec une connexion ferroviaire en ERTMS pour 2040.
- Des performances minimales (régularité, capacité, sécurité),
- Une meilleure interopérabilité pour le fret.

L'intégration de Brest au RTE-T induit bien plusieurs obligations, dont notamment C'est une obligation du règlement européen.

Coût :

Concernant les études relancées et qui vont être menées ces prochaines années suivant le calendrier ci-dessous, les coûts inscrits dans les conventions de financement sont les suivants :

Axe Nantes-Rennes Bretagne Sud :

⁴ Le RTE-T est le réseau de transport stratégique de l'Union européenne. Il identifie les axes et nœuds essentiels pour : la mobilité des personnes, le transport de marchandises, la cohésion territoriale européenne. Il comprend routes, voies ferrées, ports, aéroports, plateformes multimodales.

- Modernisation 12,6 Millions d'euros
- Lignes nouvelles 10,45 millions d'euros

Axe Rennes-Brest :

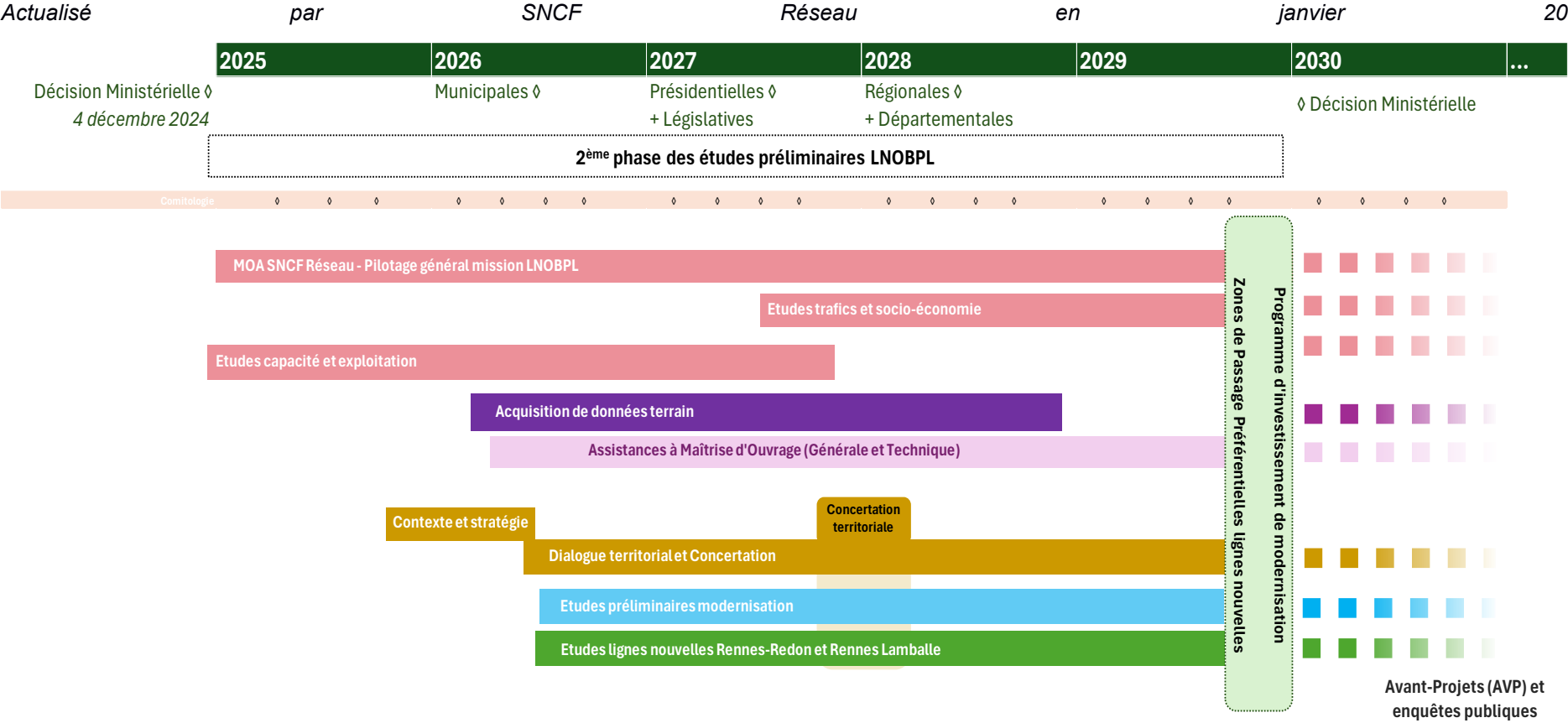
- Modernisation : 6,7 Millions d'euros
- Ligne nouvelles 8,1 Millions d'euros

Concernant le projet en lui-même et ses études, les derniers éléments publiés donnant des renseignements sur le coût sont dans le rapport de synthèse des Etudes Préliminaires phase 1 (conditions économiques 2021) et ils sont donnés en fonction des scénarios.

Pour l'axe Nantes – Rennes – Bretagne sud, entre 450 M€ et 2,5 Md€ selon les scénarios et pour l'axe Nord, entre 250 M€ et 2,6 Md€.

Axe / Élément	Scénario / Aménagement	Coût estimé (€ M – 2021)
Axe Nantes – Rennes – Bretagne sud	ERTMS uniquement (signalisation)	Inclus dans scénario principal (détaillé non isolé)
	<i>Scénario Mixte</i> (incluant ligne nouvelle Rennes–Redon nord)	~ 1 400 M€
	<i>Scénario Maximal</i> (ligne nouvelle Rennes–Redon sud)	~ 1 800 M€
Axe Rennes – Brest / axe Nord	ERTMS et aménagements capacitaires	~ 600 M€
	Aménagements possibles Rennes – Port Cahours (3 ^e voie / raccords)	~ 200–400 M€
	<i>Scénario Maximal</i> (ligne nouvelle Rennes – Lamballe)	~ 1 300 M€
	<i>Scénario Maximal Bis</i> (nouvelle voie + rectification)	~ 1 300 M€
Travaux supplémentaires liés à normes (RTE-T)	ERTMS (axes non intégrés aux scénarios)	250–300 M€ (selon tronçon)
	Mise au gabarit LGP 400 (tunnels)	~ 150 M€

Calendrier :



Rappel des recommandations CNDP et historique du projet

Bref historique du projet et des périodes de concertation

Origines et ambitions initiales

Les premières réflexions sur LNOBPL remontent à la fin des années 2000, avec des études exploratoires autour de 2009 et 2010, suivies d'études préliminaires en 2012–2013.

Le projet a été formalisé autour de plusieurs objectifs : améliorer la desserte longue distance (notamment de la « pointe » bretonne vers Paris), rapprocher les grandes agglomérations régionales (Nantes ↔ Rennes), renforcer le maillage inter-villes et offrir une plus grande capacité ferroviaire (voyageurs et fret) dans un contexte de croissance démographique et économique.

Plus précisément, à long terme, l'un des buts était de permettre à Brest ou Quimper d'être à environ 3 heures de Paris.

Le projet s'inscrit dans la continuité d'efforts antérieurs, notamment la mise en service de la LGV Bretagne – Pays de la Loire (LGV BPL) en 2017, qui a déjà amélioré la vitesse et la connectivité entre Rennes, Le Mans et Paris. LNOBPL visait ainsi à « diffuser » l'effet grande vitesse à l'ouest et au sud-ouest en Bretagne et Pays de la Loire

Le Débat public

Entre septembre 2014 et janvier 2015, le projet a fait l'objet d'un débat public sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), avec présentation de plusieurs scénarios d'aménagement : modernisation du réseau existant, construction de lignes nouvelles, ou combinaisons mixtes. Trois grands scénarios avaient été proposés :

- Un scénario combinant modernisation + petites lignes nouvelles (scénario « mauve »).
- Un scénario bleu, prévoyant des lignes nouvelles entre Nantes, Rennes et Quimper, avec une section commune Rennes–Redon.
- Un scénario vert, plus ambitieux, avec une liaison en « Y » reliant Rennes, Saint-Brieuc, Vannes + une ligne nouvelle Nantes–Rennes.

Lors de cette phase, des expertises complémentaires ont également été lancées (trafic, socio-économie, impacts).

Le public, peu nombreux, ne s'est pas forcément prononcé sur les scénarios et le débat s'est focalisé sur le thème de la vitesse (nécessaire ou dépassée ?). Les seuls points de consensus sont apparus autour de deux constats : la fréquence des trains est un élément déterminant pour l'usager et l'insuffisance notoire de la liaison entre Nantes et Rennes.

Quatre recommandations principales ont été formulées pour la suite du débat par la CNDP (voir recommandation CNDP)

Décision du MO suite au débat et engagements : SNCF Réseau a décidé le 21 mai 2015 de poursuivre les études et la concertation sur le projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire sous la forme d'une étape complémentaire. Dans sa décision, le maître d'ouvrage précise que le débat a permis de valider les objectifs du projet, mais n'a pas permis de dégager un scénario d'aménagement préférentiel.

Ateliers participatifs pour ré éclairer la demande en termes de service ferroviaire

Entre octobre 2016 et février 2017, une « étape complémentaire » a été mise en place. A la suite de ce débat, SNCF Réseau a considéré que le Débat Public n'avait pas répondu à ses attentes et qu'il fallait donc poursuivre le travail de concertation resserrée en atelier pour mieux cerner les demandes du public. Alors que le débat public s'appuyait sur un projet, la concertation complémentaire s'est organisée autour d'une évaluation des besoins en matière de service ferroviaire : quel service ferroviaire souhaitable pour les différents

tronçons du projet ? D'une certaine façon, SNCF Réseau est revenu au questionnement de la justification de son projet au travers de ces ateliers participatifs. La mise à disposition d'un simulateur de scénarios a cependant, in fine, permis de retrouver le lien avec le projet ferroviaire et a été salué par les utilisateurs.

Une pause, des doutes, des priorités redéfinies

Après la concertation de 2016-2017, le projet n'a pas immédiatement été relancé. Plusieurs facteurs expliquent ce ralentissement : l'abandon du projet d'Aéroport du Grand Ouest par décision du 18 janvier 2018 (dont la desserte ferroviaire était envisagée via LNOBPL), priorité donnée à d'autres infrastructures, incertitudes sur le coût, débats sur l'opportunité de nouvelles lignes vs modernisation de l'existant, préoccupations environnementales ou foncières (consommation de terres agricoles, impact local, desserte fine...).

Relance en 2020 : de nouvelles études, un contexte renouvelé

Les objectifs du projet ont été graduellement précisés pour tenir compte de l'évolution du contexte territorial. À la suite de la signature du Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne et du Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire en février 2019, la décision ministérielle du 21 février 2020 a acté le lancement des études préliminaires de LNOBPL et ouvert une nouvelle phase de son élaboration et mandaté SNCF Réseau pour les reprendre.

Tel qu'il est décrit dans la décision ministérielle « Il s'agit désormais d'élaborer une feuille de route. Celle-ci doit évidemment s'inscrire dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, notamment dans la priorité donnée par le président de la République aux transports du quotidien ». C'est sur cette base que SNCF Réseau et les partenaires de LNOBPL engagent une nouvelle phase de travail et de dialogue.

La première phase des nouvelles études préliminaires s'est déroulée en 2021-2022, avec un dialogue territorial ouvert de décembre 2021 à février 2022 afin de recueillir l'avis des territoires, des usagers, des collectivités locales et des acteurs socio-économiques.

Cette phase visait à actualiser les données — prévisions de trafic, besoins démographiques, évolutions économiques, etc. — et à revisiter les scénarios techniques (modernisation, lignes nouvelles, combinaisons) en fonction des contraintes actuelles : environnementales, d'urbanisme, de coût, mais aussi de nouvelles priorités (développement durable, réduction des émissions, mobilité quotidienne, fret...).

En est sorti un document de rapport de synthèse des études préliminaires :

<https://www.lnobpl.fr/publication-rapport-synthese-etudes-preliminaires#:~:text=La%20d%C3%A9cision%20minist%C3%A9rielle%20du%2021,finalis%C3%A9%20et%20consultable%20en%20ligne.>

Récapitulatif des recommandations CNDP

Voir aussi en annexe le tableau de suivi des préconisations de la CNDP.

Quatre recommandations principales ont été formulées suite au débat public de 2014-2015 par la CNDP :

- L'élargissement du champ de la discussion, d'un projet d'infrastructure à un projet de service ferroviaire et à un projet de territoires ;
- L'implication de l'ensemble des acteurs des politiques de transport et d'aménagement pour permettre une réflexion collective, notamment sur les thèmes de la mobilité et de l'aménagement du territoire, avec pour priorité l'amélioration des trains du quotidien ;
- La justification des choix techniques et des hypothèses retenues ou abandonnées, notamment pour la liaison Nantes – Rennes ;
- Une attention particulière à la question des emprises foncières et des impacts environnementaux.

Le rapport intermédiaire CNDP de février 2017, stipulait les recommandations suivantes :

- Accroître fortement la **notoriété du projet LNOBPL** à la hauteur de son importance et de ses impacts.
- Déployer des **actions d'information nombreuses, régulières et inscrites dans la durée** à l'échelle du projet.
- Diffuser régulièrement des **dossiers de presse** sur le projet.
- Mener des actions d'information à **des échelles territoriales locales**, en lien avec les décisions ou perspectives impactant le projet.
- Mettre en évidence le rôle du projet LNOBPL dans l'évolution des mobilités des territoires concernés.
- Développer des **formes de présentation du projet plus accessibles** que celles utilisées lors de la concertation.
- Mettre en œuvre des **actions spécifiques d'information à destination du public jeune**.
- Inscrire l'information du public dans une **démarche de long terme** afin de limiter les risques de contestation tardive.
- Donner **davantage de temps à la préparation des opérations de concertation**, en particulier lorsqu'elles sont innovantes.
- Prévoir des **délais suffisants de mise au point et de préparation** pour les équipes en charge de la concertation.
- Mettre en place un **dispositif d'information régulière** sur le devenir des propositions du public et l'évolution du projet.
- Assurer une **information continue des participants aux concertations** au fil des évolutions du projet.
- Maintenir et actualiser un **site Internet dédié**, permettant :
 - l'information permanente sur l'état du projet,
 - la compréhension de ses évolutions,
 - la lisibilité des processus décisionnels successifs.
- Accepter et organiser des **discussions techniques approfondies** lorsque le public en exprime la demande.
- Ne pas se limiter à des avis d'experts non argumentés dans les échanges avec le public.
- Mettre à disposition du public des **argumentaires techniques détaillés et largement illustrés**.
- Réintégrer la **réflexion sur les liens entre ferroviaire et aménagement du territoire** dans les documents publics.
- Fournir des **éléments structurés** sur cette thématique dans la communication du projet.
- Intégrer des **travaux académiques, y compris historiques**, sans nécessité de position officielle ou de consensus.
- Prendre en compte les **enjeux environnementaux et fonciers à tous les stades de l'élaboration du projet**.
- Poursuivre et renforcer l'**implication du public dans la conception du projet** à toutes les étapes.
- Capitaliser sur les **ateliers participatifs de 2017** en raison de la qualité des contributions du public.
- Rechercher des **modalités permettant d'élargir le nombre de participants**, tout en conservant la valeur qualitative des ateliers participatifs.

Le rapport intermédiaire CNDP d'avril 2022, stipulait les recommandations suivantes :

- Maintenir et approfondir les recommandations antérieures à la lumière du « Dialogue territorial ».
- Poursuivre de manière continue et durable l'information du public sur le projet.
- Mettre en place une **publication régulière d'un journal numérique du projet** pour maintenir le lien avec le public malgré les phases discontinues.
- Assurer la continuité de l'information en développant des **thématiques de communication indépendantes de l'actualité du projet**.
- Diffuser auprès du public des **données et études en lien direct ou indirect avec le projet** (démographie, trafic routier et ferroviaire, aménagement du territoire, environnement, prospective, etc.).
- Mettre en place des **dispositifs permettant de recueillir et intégrer les remarques du public** sur ces études.
- Produire et compléter une **série de fiches techniques pédagogiques et illustrées** sur les spécificités économiques et techniques du ferroviaire.

- **Remodeler et enrichir le site Internet du projet** avec des contenus pédagogiques techniques et économiques.
- **Associer les Régions** pour contribuer à la pédagogie sur les contraintes et enjeux économiques du ferroviaire.
- Développer une **stratégie dédiée au public jeune**, indépendante des phases d'avancement du projet.
- Privilégier, pour le public jeune, des **thématiques de réflexion prospective** (modes de vie, territoires, mobilités).
- Prévoir, à chaque étape décisive du projet, une **large information du public**.
- Garantir, à chaque étape décisive, des **possibilités effectives de participation et d'expression du grand public**.

Dans le rapport de mai 2024 :

Poursuite et renforcement de l'information du public

- Poursuivre de manière continue et obstinée l'effort d'information du public sur le projet LNOBPL.
- Faire porter cet effort d'information par l'ensemble des partenaires du projet, et pas uniquement par SNCF Réseau.
- Publier régulièrement un **journal numérique du projet** afin de maintenir un lien permanent avec le public.
- Identifier et exploiter des **thématiques d'intérêt** permettant de communiquer même en l'absence d'actualité opérationnelle du projet.
- Lisibilité du projet global
 - Veiller à maintenir une **communication globale et cohérente** sur le projet LNOBPL.
 - Éviter que le découpage opérationnel en deux axes ne donne l'impression de deux projets distincts.

Mise à disposition de données et d'études

- Rendre publics des **données et études liées directement ou indirectement au projet**, notamment :
 - études démographiques (globales ou locales),
 - études de trafic routier et ferroviaire,
 - études d'aménagement du territoire (y compris rétrospectives),
 - études environnementales,
 - études prospectives (territoires, mobilités, moyens de transport).
- Utiliser les outils de communication actuels pour **recueillir les remarques du public** sur ces études et les enrichir progressivement.

Renforcement de la pédagogie technique et économique

- Développer l'information sur les **aspects techniques du ferroviaire insuffisamment compris par le public** (ex. capacité du réseau).
- Améliorer la compréhension par le public de la **réalité économique des dessertes ferroviaires**.
- Mobiliser les **Régions, en tant qu'Autorités Organisatrices des Transports**, pour expliquer les conditions économiques de circulation des trains.

Diversification des publics et des démarches

- Rechercher des contributions spécifiques par exemple des usagers effectifs du réseau ou, de telle ou telle entité géographique, afin d'affiner la perception des attentes du public
- Implication du public jeune
 - Impliquer prioritairement le **public jeune**, compte tenu du caractère de long terme du projet.
 - Concevoir les actions à destination des jeunes **indépendamment des phases d'avancement technique du projet**.
 - Privilégier auprès du public jeune les thématiques de **réflexion prospective** (modes de vie, territoires, mobilités).

Les principaux arguments exprimés depuis le début de projet

Rappelons ici les principaux questionnements et enjeux portés par le public et les acteurs lors des différentes phases de concertation sur lesquelles il s'agira de continuer à porter une attention et à obtenir des informations complémentaires, et notamment comment les décisions prise dans la poursuite du projet et la réorganisation des études permettent de répondre à ces questionnements.

- L'enjeu de la vitesse et le questionnement sur le rapport coût-gain-efficacité. Il semble un des points de difficulté majeure. Le projet LGV Paris-Normandie a pu être cité en exemple par certains acteurs rencontrés : un exemple de projet largement étudié mais finalement mis en pause en 2025 pour manque de rentabilité (gain de temps limité vs coûts très élevés) et qui sera refondé en 2026 et les années suivantes. Mais le débat existe au-delà, sur l'exigence même de rentabilité du service public. Certains acteurs et élus, surtout en Finistère, rappellent, que ce ne devrait pas être la question qui préside à la décision et l'objectif d'égal traitement et accessibilité sur l'ensemble du territoire devrait présider aux décisions de l'Etat républicain.
- Beaucoup de participants ont exprimé le besoin de comprendre le projet et son apport dans son contexte global dès le débat public. C'est l'aménagement du territoire proposé par le projet qui a été au cœur des discussions du débat public.
- La demande en amélioration et modernisation des trains du quotidien, dessertes inter-villes proches et dessertes péri-urbaines, fait l'objet d'une attention particulière par un très grand nombre de participants à la concertation (équité territoriale et inquiétude au regard des effets du projet sur les dessertes et lignes secondaires et péri-urbaines)
- Forte demande d'augmentation des fréquences et de mise en cohérence des correspondances pour faciliter les déplacements en particulier entre les villes bretonnes.
- La demande d'amélioration de la liaison Nantes-Rennes (déplacements effectués à plus de 90% en voiture automobile) avec deux interrogations sur les solutions pour cette amélioration : la question de la capacité des nœuds ferroviaire de Nantes et Rennes et la question ligne nouvelle Rennes Redon vers Nantes qui a été controversée localement de par son impact environnemental et socio-économique.
- Demande d'approfondir l'impact environnemental du projet dans toutes ses composantes
- Des précisions attendues sur le financement court terme et long terme et l'effet sur la politique tarifaire
- La demande d'amélioration du confort et du service dans les trains (temps utile du train)
- L'importance des pré- et post acheminements a été souligné à plusieurs reprises
- L'enjeux et l'importance de développer le fret qui est considéré comme sous utilisé en France par de nombreux acteurs et pas assez porté politiquement ces dernières décennies. Le fret revêt aussi pour certains riverains une gêne sonore avec les trains de nuits.
- Globalement l'augmentation des trafics et vitesse va entraîner plus de nuisance sonore en particulier, cela constitue une crainte des riverains. Comment atténuer cela.
- Débat sur les « meilleurs leviers » pour atteindre l'objectif de décarbonation a fait consensus : rendre le train plus attractif afin d'inciter à un report modal de la voiture vers le train dans le contexte de la transition énergétique (vitesse, fréquence, prix, services pré et post acheminements et accessibilité gares, densification et maillage réseau secondaire, confort et services à bord, etc.)
- Des questionnements portant sur l'établissement des prévisions de trafic et les hypothèses retenues pour l'évaluation des taux de rentabilité socio-économique des différentes variantes envisagées par le maître d'ouvrage (il a avait été demandé une expertise complémentaire qui a été réalisée par le CGEDD⁵). L'abandon hypothétique du nouveau projet d'aéroport de Nantes à l'époque avait été posé comme pouvant compromettre la rentabilité du projet quel que soit le scénario choisi.

⁵ Le temps dont disposaient les experts ne leur a pas permis d'effectuer une expertise en profondeur. Ils se sont concentrés sur l'analyse des études réalisées et des chiffres présentés par RFF. Ils ont reconnu la difficulté d'analyser certains paramètres à une échéance aussi lointaine, notamment les impacts sur l'agriculture et l'environnement. En cas de poursuite du projet, ils ont recommandé que les calculs soient revus d'ici sa mise en œuvre. (Bilan CNDP)

Actualités liées au projet et évolution(s)

Poursuite de l'entretien et régénération du réseau ainsi que quelques projets de développement et de modernisation sur le périmètre LNOBPL

Sur le périmètre de LNOBPL, l'entretien et la régénération du réseau se sont poursuivis ces dernières années (renouvellement de ligne, de caténaires, sécurisation des accès, réfection d'ouvrage d'art, etc.). Divers projets de développement également ont vu le jour financé notamment par les CPER (contournement de Donges, réalisation d'un pont-rail à la Roche-sur-Yon, modernisation de la ligne fret entre Sablé-sur-Sarthe et Château Gontier, etc.) mais selon SNCF Réseau pas à la hauteur du chantier de « modernisation du réseau » pouvant permettre une amélioration significative de l'offre, telle que prévue dans le projet LNOBPL.

A voir les détails dans le dossier de presse 2025 de SNCF Réseau pour la Bretagne et Pays de la Loire :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/dp/bretagne-pays-loire/dossier-presse-2025-bretagne-et-pays-loire>

A voir les détails dans les cartes des travaux données par année sur le site de SNCF Réseau, exemple celle de 2023 :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/cartes/bretagne-pays-de-la-loire/carte-des-travaux-en-bretagne-et-pays-de-la-loire-2023>

Financement et engagement dans les CPER concernant le projet LNOBPL

Les régions ont signé de nouveaux CPER mobilité en 2024 qui incluent le grand projet LNOBPL.

Le volet mobilité du CPER Breton 2023-2027 a été signé le 1er juillet par le préfet de Région et Loïc Chenais Girard, président de région, puis officiellement par le ministre des Transport le 22 novembre 20. Ce CPER porte sur 700M€ d'investissement dont 233 M€ Etat et Région chacun. Il permettra principalement le lancement des travaux sur l'ensemble des derniers tronçons de la RN164, les travaux ferroviaires pour permettre le doublement de l'offre TER à 2040 et de relancer le fret ferroviaire avec près de 60M€ d'investissement.

Pour exemple, lignes prévues pour LNOBPL dans le CPER mobilité Breton 2024 :

21 – Projet LNOBPL : création d'une nouvelle ligne Rennes Lamballe (études)

22 – Projet LNOBPL : création d'une nouvelle ligne Rennes Redon (études)

23 – Projet LNOBPL : modernisation de la ligne Nantes Rennes (études)

26 – Projet LNOBPL : modernisation de la ligne Rennes Brest (études)

Le préfet de la région des Pays de la Loire, Fabrice RIGOLET-ROZE et la présidente de la Région Pays de la Loire, Christelle MORANCAIS, ont signé le 27 juin 2024 un avenant au contrat de plan État Région 2021-2027 qui prévoit le financement des projets d'infrastructures de transport et de mobilité sur la période 2023-2027. Cet avenant vient concrétiser, à l'issue d'une nouvelle phase de dialogue et de consultations des acteurs et des territoires, le protocole d'accord signé le 16 novembre 2023 à Nantes. Au total, avec les investissements de la Région et les collectivités, 1 milliard d'euros sera consacré aux infrastructures de mobilité sur la période 2023-2027 en faveur des déplacements du quotidien dans l'ensemble des territoires des cinq départements des Pays de la Loire. Trois quarts de ces investissements sont dédiés aux transports ferroviaires et collectifs ainsi qu'aux pistes cyclables

A voir les détails des CPER dans le dossier de presse 2025 de SNCF Réseau pour la Bretagne et Pays de la Loire :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/dp/bretagne-pays-loire/dossier-presse-2025-bretagne-et-pays-loire>

Une relance des études préliminaires phase 2 suite à la décision ministérielle de décembre 2024 et à la signature de nouvelles conventions de financement

Le 4 décembre 2024, l'État a signé une décision ministérielle formelle permettant le lancement de la deuxième phase des études préliminaires. Les conventions de financements avec chaque bailleur ont été signées le mois qui a suivi.

Cette décision valide la feuille de route que le préfet de région Bretagne a transmise à l'Etat par courrier le 21 décembre 2023. Celle-ci identifie les différents aménagements étudiés et retenus dans le cadre de LNOBPL. Il s'agit 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.

Cette décision prend acte et entérine la décision du comité de pilotage du 10 janvier 2023 qui valide 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 (SERM) ne font pas partie de LNOBPL ;
- A moyen terme, la modernisation du réseau existant⁶ y compris le déploiement de l'ERTMS, afin, notamment, d'augmenter la capacité et la performance de ces lignes ;
- L'objectif à long terme, 2045 et plus, 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).

Cette nouvelle phase, d'une durée prévue de cinq ans, doit approfondir les solutions envisagées et définir les scénarios préférentiels d'aménagement pour les horizons 2040–2045 et plus.

Parmi les leviers étudiés : digitalisation du réseau via le déploiement de la signalisation européenne ERTMS, relèvements de vitesse, amélioration des raccordements (ex. entre Redon et Savenay), renforcement capacitaire, mais aussi la possibilité — à plus long terme — de sections nouvelles, selon des scénarios arrêtés.

Sur les lignes nouvelles, même si leur réalisation est loin d'être actée et semble lointaine, il s'agit d'entrer plus concrètement dans les études et de « de mener la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique relative [à ces lignes]. 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. » Extrait de la décision ministérielle de 2024.

Il faut reprendre les études déjà réalisées qui ont parfois 10 ans avec des sujets réglementaires qui ont évolués.

⁶ Relèvements de vitesse, signalisation, suppression de passages à niveau, renouvellement de voies, amélioration des gares, etc.

Les actions prioritaires conformément à la décision ministérielle de décembre 2024

Extrait de la décision :

« 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 :
 - o 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 :
 - o 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.
 - o 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 :
 - o 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;
 - 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.
 - o 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. »

A noter que le préalable à ce projet et notamment sur sa partie d'amélioration de la liaison entre Rennes et Nantes, est celui de réaliser les travaux de nœuds ferroviaires actuellement en étude et menés par SNCF Réseau pour le compte des régions et prévus au financement par le CPER.⁷

Par ailleurs, à noter que le fret qui a pu par le passer recevoir moins d'intérêt politique fait partie intégrante du projet et nécessitera des aménagements de ligne mais aussi une nouvelle manière de faire de la SNCF (réfléchir à réserver des capacités de fret déjà dans la trame et ne pas se contenter uniquement des heures creuses où les trains passagers circulent moins).

⁷ Les « travaux de nœud ferroviaire » en Bretagne et en Pays de la Loire, désigne un ensemble de travaux ciblés sur les grands points de convergence du réseau (les nœuds) et donc ici les gares principales (Rennes et Nantes) mais pas uniquement, là où se croisent beaucoup de lignes, de trains et d'usages (TER, TGV, fret). Ils doivent amener 1. Une augmentation de capacité : création ou allongement de voies, voies supplémentaires à quai, suppression de cisaillements (croisements de trains à niveau), réaménagement des plans de voies. 2. Une fiabilisation de l'exploitation : modernisation des postes d'aiguillage, amélioration de la signalisation, réduction des conflits entre TER, TGV et fret.

L'objectif principal : désaturer le réseau et améliorer la robustesse des circulations, avant même de construire de nouvelles lignes.

Tableau des études prévues

Construit à partir de la décision ministérielle de 2024 par la garante pour information du public.

Voir en annexes.

Une attention particulière sur le calcul de la valeur apportée par LNOBPL aux territoires

A noter également le lancement des études socio-économiques conformément à la décision de décembre 2024.

En parallèle, SNCF Réseau a lancé fin 2025, une étude sur la méthode de calcul de valeur structurée en plusieurs étapes, accompagné par le CEREMA. L'idée est de pouvoir compléter si besoin, le regard apporté par la méthodologie actuelle établie de façon normative en application d'une circulaire d'Etat (Instruction cadre Royal) et sur la base d'un référentiel SNCF Réseau.

Cette étude viendra s'articuler avec les études de trafic et de socio-économie afin de pouvoir dégager un outil d'aide à la décision actualisé et peut-être prenant en compte plus finement certains critères moins prépondérants aujourd'hui. C'est un point d'enjeu fort dans l'évaluation des différents scénarios et solutions qui sont actuellement à l'étude pour permettre de comparer avec efficacité et le plus objectivement possible, au vu des défis et évolutions actuelles de nos territoires.

Pour information, dans la méthodologie actuelle pratiquée pour les études ferroviaires, le bilan socio-économique prend la forme d'une Valeur Actualisée Nette de l'investissement (VAN) qui est décomposée en différents postes (référentiel posé par l'Etat) :

- **Investissement** sur l'infrastructure et pour le matériel roulant
- **Bilan des usagers** : gains de temps et de qualité de service (fréquence, confort, régularité), variation de prix des billets, décongestion routière.

On distingue les usagers actuels des usagers induits ou reportés des autres modes de transport.

- **Bilan des riverains** : pollution atmosphérique, bruit
- **Bilan pour la puissance publique** : effet de serre, sécurité routière, variation de taxes, subventions d'exploitations (AOT)
- **Bilan transporteur(s)** : coûts d'exploitation, redevances, recettes et subventions,
- **Bilan du gestionnaire d'infrastructure** : coûts d'entretien, d'exploitation, de maintenance, redevances
- **Autres acteurs des transports** : sociétés d'autoroute, du mode aérien

Le bilan est la somme des différents bilans par acteur.

Que s'est-il passé depuis avril 2024 en matière d'information et de participation ?

Tenue des COPIL et COTECH du projet

Ce sont tenus depuis juin 2024 :

- 1 COPIL 09/07/2024 :
Objectifs du COPIL comme rappelé par le préfet de la région Bretagne en début de séance : partager le contenu, le calendrier et les coûts de la prochaine phase d'études de LNOBPL et s'accorder sur les principes de financement pour avancer sans perte de temps sur la mise en œuvre de LNOBPL.
Ce copil acte une « phase importante et décisive qui va permettre de préciser la faisabilité des aménagements envisagés. Cette phase sera nécessairement complexe au vu des enjeux en présence (techniques, financiers, environnementaux et fonciers notamment). » extrait du CR, introduction du Préfet de la Région Bretagne
- 4 COTECH pléniers : 22/08/2024, 30/01/2025, 18/06/2025 et 13/11/2025.

Les chiffres et le bilan de l'information du public donnés par SNCF Réseau

Site internet

- Maintenance courante et vérifications régulières des liens actifs
- 3 nouvelles actualités (accessibles depuis l'écran d'accueil) :
 - 19/03/2025 : signature de la décision ministérielle
 - 19/03/2025 : désignation de la nouvelle garante de la concertation
 - 21/01/2026 : Imaginer le cadre de vie de demain (restitution des travaux confiés aux étudiants de 2ème année du master SIGAT)
- Rapport de synthèse des études préliminaires phase 1 mis en ligne en janvier 2024

https://www.lnobpl.fr/sites/lnobpl.fr/files/2024-01/LNOBPL_EPPH1_RapportSyntheseEtudes_def.pdf

Fréquentation du site internet (2024) :

- 5100 visites sur le site internet sur l'année en cours (du 1^{er} janvier au 31 décembre)
- 3900 visiteurs (des visiteurs sont allés plusieurs fois sur le site d'où la différence entre visites et visiteurs)
- 11 500 pages vues (plusieurs pages vues à chaque visite)
- Pas de données sur le nombre de documents téléchargés
- 42% des visites viennent d'une recherche via un moteur de recherche
- 25% des visites viennent d'une recherche directe (ils ont tapé directement www.LNOBPL.fr)
- 31% des visites viennent des sites qui mettent le lien du site LNOBPL) – le site qui amène le plus de trafic est www.ecologie.gouv.fr

Fréquentation du site internet (2025) :

- 5600 visites sur le site internet sur l'année en cours (du 1^e janvier au 10 décembre)
- 4464 visiteurs (des visiteurs sont allés plusieurs fois sur le site d'où la différence entre visites et visiteurs)
- 12 100 pages vues (plusieurs pages vues à chaque visite)
- 190 documents téléchargés (le document le plus téléchargé est le rapport de synthèse des études préliminaires de phase 1)
- 56% des visites viennent d'une recherche via un moteur de recherche
- 27% des visites viennent d'une recherche directe (ils ont tapé directement www.LNOBPL.fr)
- 16% des visites viennent des sites qui mettent le lien du site LNOBPL) – le site qui amène le plus de trafic est www.ecologie.gouv.fr

Lettre d'info (mars 2025) :

- 1 910 envois
- 94,92% de taux d'emails aboutis
- 49,97% de taux d'ouvertures uniques
- 5177 ouvertures totales
- 567 clics totaux sur les boutons
- 24 désinscriptions

Retombées presse 2025 (mentions spécifiques de LNOBPL dans des articles) :

- 05/02/25 – Le télégramme, Rennes Changement climatique : SNCF lance un diagnostic
- 21/02/25 – Ouest France, comment SNCF Réseau se prépare à un doublement du trafic dans le grand Ouest
- 27/02/25 – Le Télégramme, La Région songe à ouvrir ses voies ferrées à la concurrence
- 12/05/25 – Le télégramme, La députée européenne Isabelle Le Calennec nommée membre du Conseil d'orientation des infrastructures
- 26/06/25 – Le télégramme, à Brest, la deuxième gare de Bretagne sur les rails d'une transformation XXL
- 16/07/25 – Ouest France, Combien l'Agglomération de Lamballe reçoit-elle de la Région Bretagne ?
- 28/07/25 – Le Telegramme, Presque une fatalité » : les retards à répétition des trains sur la ligne Rennes - Nantes provoquent la colère des usagers
- 28/09/25 – Actu.fr, À Brest, le secteur de la gare va changer de visage : « Un projet ambitieux »

Nombre de questions du public reçues par SNCF Réseau

- 6 questions envoyées à l'adresse email du projet : lnobpl@reseau.sncf.fr ou via le formulaire « Nous contacter » du site internet
- Toutes ont donné lieu à des réponses circonstanciées.

Moyens mis à disposition du public pour poser une question / donner un avis sur le projet

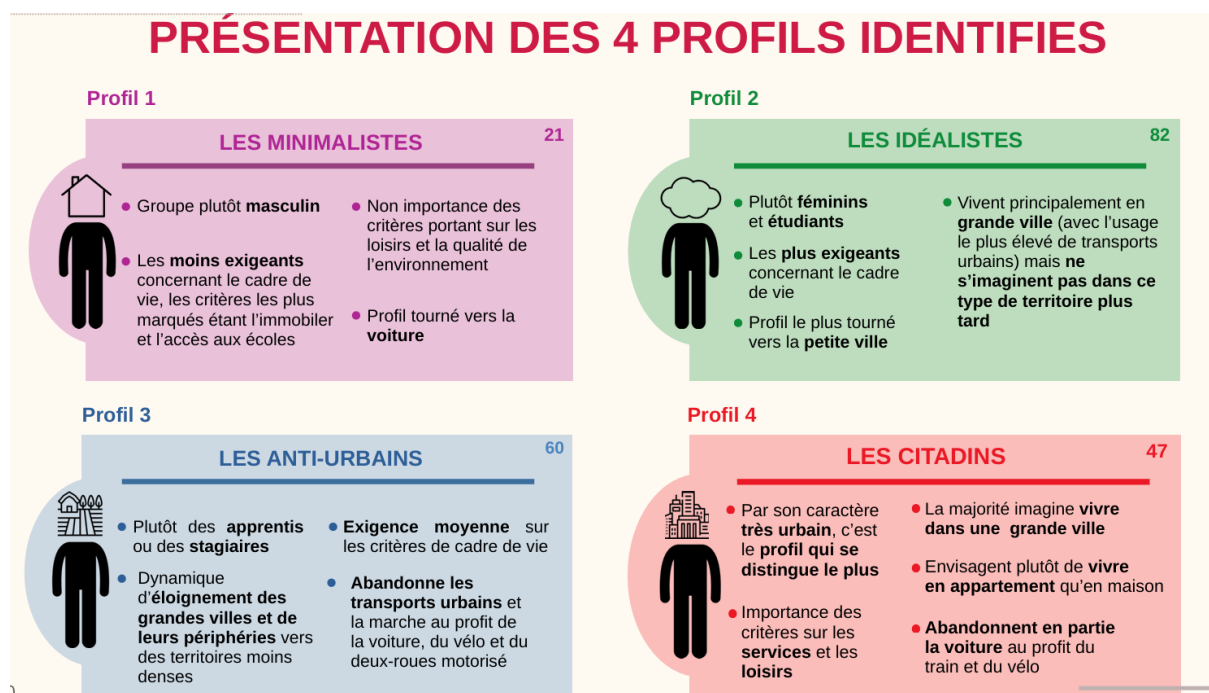
- Adresse email du projet : lnobpl@reseau.sncf.fr inscrite sur la Lettre d'infos diffusée en mars 2025.
- Formulaire « Nous contacter » du site internet

Le travail engagé en septembre 2025 avec des étudiants de master

La mission confiée au Master 2 Géomatique, parcours Système d'information géographique et analyse des territoires (SIGAT) de Rennes2 consiste à mener une étude prospective sur le cadre de vie en 2050. Celle-ci propose une nouvelle approche du territoire rendant compte des dynamiques territoriales actuelles et futures (démographie, emploi, mobilités, accès aux services, habitat, environnement) dans le périmètre du projet. Elle intègre une enquête auprès de 214 répondants sur le cadre de vie souhaitable/souhaité des générations qui seront actives en 2045-2050.

Les travaux des étudiant.e.s ont été présentés le 9 janvier 2026, lors d'un colloque à destination des étudiant.e.s et auquel les membre du COTECH ont été invité.e.s ainsi que la garante.

Très brièvement, les résultats l'enquête effectuée sur un panel jeune 18-25 ans font ressortir 4 profils :



L'étude montre une appétence encore forte pour la maison et la voiture, qui reste le mode de transport largement privilégié, sauf pour le profil citadin.

A ce stade, elle donne peut d'éléments sur l'utilisation du train et les souhaits par rapport à ce mode de transport. Les liens n'ont pu être réellement établis avec le projet LNOBPL, notamment sur comment le projet LNOBPL pourrait répondre aux attentes des habitants et des acteurs du territoire.

A noter que l'échantillonnage est peut représentatif : seulement 213 répondants, avec une surreprésentation d'étudiants et d'urbains, avec le soupçon d'avoir de nombreux répondants en géographie et avec une hétérogénéité territoriale et sociale faible (Enquêtés majoritairement étudiants et issus de Rennes et Nantes)

Des contributions du public sur LNOBPL lors des consultations du public des avenants mobilités CPER des deux régions

- Le bilan de la consultation du public sur le CPER 2021/2027 de la région Bretagne en matière de Mobilités pour la période 2023-2027 fait état de 13 contributions qui portent sur le projet LNOBPL sur 179. Toutes en opposition aux hypothèses de sections de lignes nouvelles dont 9 collectivités ou élus du secteur des Vallons de Vilaine, qui rappellent leur motion commune à ce sujet (été-automne 2022 -2023).
- Dans le bilan de la consultation du public (publié le 17 juin 2024) de l'avenant « Infrastructures de transport et mobilités » au Contrat de plan État – Région 2021-2027 des Pays de la Loire, le projet LNOBPL n'est cité que 4 fois par deux associations pour faire référence aux études engagées par ce projet.

Questions du public adressée à l'équipe du projet en 2025

6 questions envoyées à l'adresse email du projet : lnobpl@reseau.sncf.fr ou via le formulaire « Nous contacter » du site internet.

Ces 6 sollicitations ont donné lieu à une réponse circonstanciée :

- 1 portait sur la concertation relative au projet de la part d'une association d'usagers : L'Association des usagers des transports en Ile-et-Vilaine (AUTIV) (demande de rdv et rendez-vous réalisé)
- 1 consistait en la transmission d'un courrier à destination des élus ;
- 1 portait sur une proposition de tracé d'une ligne nouvelle entre Rennes et Redon : « Créer une nouvelle ligne de Rennes en direction de Nantes le long (ou au plus près) de la 4 voies existant. Cette ligne pouvait avoir une bifurcation autour de Grand-Fougeray pour aller vers Beslé et rejoindre la ligne existant Rennes Redon, juste avant ce dernier. » qui rencontrera moins d'opposition des agriculteur et écologistes selon le rédacteur de la proposition.
- 1 portait sur des problématiques de desserte actuelle par cars scolaires (hors champ du projet);
- 1 portait sur une problématique de gestion des eaux sur le réseau existant (hors champ du projet) ;
- 1 était une prise de contact avec l'équipe par une personne travaillant dans des champs professionnels en lien avec le projet.

Un soutien direct au projet plutôt institutionnel et une attente importante des acteurs économique sur le « renforcement ferroviaire » dont l'une des composantes pourrait être LNOBPL

Depuis 2023, les soutiens exprimés publiquement à LNOBPL proviennent principalement des exécutifs régionaux (Bretagne et Pays de la Loire), des métropoles (Rennes, Nantes, Brest).

Le soutien au projet LNOBPL s'inscrit davantage dans une dynamique institutionnelle et stratégique, portée principalement par les collectivités territoriales et les acteurs publics concernés. Ce soutien est intégré aux outils de planification publique, notamment dans les cadres contractuels État-Régions, et s'articule étroitement avec les enjeux de mobilité du quotidien, de saturation des nœuds ferroviaires et de transition écologique.

Les acteurs économiques et consulaires ont exprimé un soutien au renforcement ferroviaire dans l'Ouest (accessibilité, modernisation du réseau, pour augmenter la compétitivité territoriale), mais rarement un soutien direct, explicitement centré uniquement sur le projet LNOBPL dans son intégralité. Les CCI de Bretagne et des Pays de la Loire ont régulièrement plaidé pour l'amélioration des liaisons ferroviaires vers Paris, soutenu le renforcement de l'axe Nantes–Rennes, défendu la réduction du « décrochage » de la pointe bretonne, insisté sur les enjeux d'accessibilité économique. Les ports (Brest,

Saint-Nazaire notamment) et certains acteurs industriels soutiennent l'amélioration des infrastructures ferroviaires, insistent sur la connexion aux réseaux nationaux et européens (RTE-T), évoquent l'intérêt pour le fret ferroviaire.

Des associations pro-rail comme la FNAUT exprime un soutien sous conditions. C'est-à-dire avec priorité aux améliorations du réseau existant et vigilance sur les coûts et l'efficacité réelle des gains de temps.

Diverses contestations qui se poursuivent dans cette période de creux d'information

La contestation la plus visible et organisée porte sur le secteur des Vallons de Vilaine⁸ (sud Ille-et-Vilaine) pour l'option de ligne nouvelle Rennes-Redon : intercommunalités, diverses communes rurales et agriculteurs y sont fortement mobilisés (motions, pétitions, manifestations).

Les communes demandent régulièrement à avoir un rendez-vous avec SNCF Réseau.

Contestation surtout active en 2023 et avec une pétition publiée en mars 2025. Il y a eu notamment plusieurs motions municipales et intercommunales (été-automne 2022 -2023), une manifestation le 10 mars 2023, une pétition assez suivie (compte 9.547 signatures au 18/12/2025) et des contributions officielles majoritairement opposées lors de la consultation du CPER Breton en février-mars 2024.

Les principaux messages et arguments sont les suivants :

- Protéger les terres agricoles (ce projet emporterait des centaines d'hectares), préserver la biodiversité/paysages, refuser l'artificialisation, et réclamer prioritairement la modernisation des lignes existantes et garanties pour les dessertes locales TER,
- S'appuie sur la logique du COI (rapports 2022/2023) et sur la priorité de la « rénovation » et de la sobriété pour contester la pertinence d'une nouvelle ligne sur certains secteurs, en particulier lorsque le bénéfice en temps-parcours est limité au regard des impacts locaux.
- Les Associations environnementales et acteurs écologistes locaux insistent sur les impacts environnementaux potentiellement importants (Zones naturelles, corridors écologiques traversés, biodiversité, zones humides, fragmentation écologique), demandent études d'impacts fines et alternatives sobres.

A noter également, les différents courriers envoyés aux maîtres d'ouvrages, aux communes impactées, et à diverses associations parties prenantes de la part des associations Optimisation lignes SNCF Nantes-Rennes et ESG Infra, argumentant pour une mise en sommeil immédiate et prolongée du projet de tronçon LGV Rennes-Redon. Ils proposent à la place diverses solutions d'optimisation des lignes et de la gare de Nantes et préconise la mise en place des 4 lignes RER/TER métropolitain à Nantes.

Le suivi des engagements du porteur de projet

Il n'y avait pas eu d'engagement formel depuis le dernier moment de concertation en 2022 sur le projet concernant la concertation ou l'information du public.

Voir aussi le suivi des recommandations de la CNDP par le porteur de projet en annexe de ce rapport.

⁸ Vallons de Haute Bretagne Communauté (VHBC), et les communes de la zone (Guichen, Guipry-Messac, Chanteloup, La Couyère, Bains-sur-Oust, etc.).

Si l'on se réfère aux décisions et engagements pris par l'Etat et les MO par la décision de décembre 2024 et les signatures de conventionnement, la reprise des études suit son cours avec SNCF Réseau en MO maître d'ouvrage des études en cours, qui est en train de finaliser la mise en place des équipes et des sous-traitants pour mener à bien les diverses études mentionnées dans la décision de décembre 2024. Les recrutements en cours concernent des missions d'études de maîtrise d'œuvre (pour la mise en ERTMS ou la conception des lignes nouvelles, par exemples) et d'assistants à maîtrise d'ouvrage (AMO).

Notons en particulier l'engagement donc de poursuite de la concertation et de l'information du public sous l'égide de la CNDP et l'attention particulière donnée aux impacts sur les riverains.

Extrait de la décision de décembre 2024 : « 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 appartiendra⁹, 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. »

⁹ Adresse au préfet de Bretagne

Avis du garant sur le déroulement de la concertation

Relation entre la garante et SNCF Réseau et préconisations

Des rendez-vous réguliers ont lieu entre la garante et l'équipe de SNCF Réseau en charge du projet dans un rythme bimestriel. Elle participe au COPIL et au COTECH.

La garante a réalisé un tour des co-financeurs pour évoquer avec eux la suite de la concertation et de l'information sur le projet et bien comprendre les divers enjeux.

Par la suite elle ira voir divers acteurs partie prenante autour du projet.

Elle a pu effectuer diverses demandes auprès de SNCF Réseau dont une communication plus active du public avec une action de communication significative actant le redémarrage du projet, la création d'un nouveau support de présentation du projet, une réactualisation du site internet, une information spécifique sur les études qui ont redémarré en 2025 et leur calendrier, un nouvel envoi de lettre d'information en 2025, de répondre positivement à la demande de rendez-vous des élus qui s'expriment contre le projet du secteur des Vallons de Vilaine, l'organisation d'une rencontre avec le réseau des conseils de développement, le CESER et d'autres acteurs partie prenante pour donner de l'information sur cette nouvelle phase et discuter de la stratégie de concertation à venir, etc. Ces demandes d'information plus large du public et de rencontre des acteurs locaux ont eu des difficultés à être prise en compte par SNCF Réseau préférant disposer de plus d'information et avoir davantage avancer dans les études avant d'aller à la rencontre des acteurs et d'informer plus largement le public. Ce sont autant de recommandations qui se retrouvent dans ce rapport.

Concernant la programmation de l'information et de la concertation à venir, SNCF Réseau a pu sélectionner un cabinet en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage en concertation, (AMO) en novembre 2025. A noter que la garante a pu émettre des observations qui ont globalement été prises en compte sur le cahier des charges AMO accompagnement de la concertation pour le grand projet LNOBPL.

Avis de la garante sur la phase de concertation pendant la période relance du projet

Depuis le dernier bilan du garant d'avril 2024, l'information et la participation du public ont été relativement faibles dans cette nouvelle phase du projet actée avec la décision de décembre 2024 et de lancement des études préliminaires de phase 2 courant 2025 malgré les demandes de la garante.

Les principaux éléments d'information du public sont :

- trois publications d'informations nouvelles et une modification du site inscrivant la décision ministérielle de 2024. La page d'accueil est restée sur des éléments d'informations et cartographie donnés lors du dialogue territorial de 2022 pendant longtemps et vient d'être mise à jour en février 2026 répondant ainsi à la demande des garants faite en 2024, et
- l'envoi d'une lettre d'information en mars 2025 à des contacts des phases précédentes de concertation (des acteurs partie prenante mais aussi des citoyens ayant participé).

Il est appréciable que la possibilité de poser des questions et d'avoir réponse soit restée ouverte. Le fait qu'elle ait été finalement très peu utilisé avec 6 questions en deux ans peut interroger. Nous avons pu cependant constater une forte attente des acteurs et du public et en particulier des territoires contestataires d'information et d'entretiens avec les MO et SNCF Réseau. Il semble donc que cette possibilité de dialogue par question réponse ne semble pas suffisante en matière de participation du public.

Le projet LNOBPL est mentionné dans la presse à plusieurs reprises inséré dans des articles sur des sujets plus généraux ou au contraire plus localisés. Il n'y a pas eu d'article spécifique sur LNOBPL. On

peut avoir des craintes du peu de visibilité de ce projet au long court, inséré dans des politiques régionales ferroviaires plus globales.

Il semble que ce temps de redémarrage des études et de gréement des équipes n'ai pas été favorable pour SNCF Réseau pour communiquer largement ni aller voir les acteurs locaux dont certaines collectivités critiques par rapport au projet de ligne nouvelle Rennes-Redon. SNCF Réseau a ainsi souhaité avoir de nouveaux éléments d'étude par rapport à 2022 pour retourner vers les territoires. Plus d'un an après la décision ministérielle, il semble pourtant important, tel que préconisé par la garante cette dernière année, de pouvoir informer sur la nature et les objectifs de cette nouvelle phase, ainsi que sur le contenu des études qui sont en train d'être réalisées et celles à venir et de se mettre rapidement en lien avec diverses instances locales comme les collectivités, les conseils de développement, les CESER ou les comités de ligne et d'usagers pour informer et commencer à mobiliser pour la suite de la concertation.

Notons que le rapport de synthèse des études préliminaires phase 1 sorti en octobre 2023 et mis en ligne en janvier 2024 constitue un document particulièrement intéressant balayant l'ensemble des résultats des études menées précédemment et permettant une accessibilité du public qui aurait le temps de parcourir ce document aux enjeux et aspects techniques du projet.

Par ailleurs, les travaux menés avec les étudiants sont une réponse aux préconisations du garant précédent sur l'implication du public jeune en phase moins active de concertation. Il pourra être intéressant de démultiplier ce type de travaux avec une plus grande diversité d'étudiant.e.s et de mener une réflexion sur comment ces travaux peuvent être diffusés auprès du public et venir alimenter l'information et la concertation autour du projet.

La suite de la concertation continue

Cette stratégie de concertation continue est en cours de programmation.

SNCF Réseau a déjà annoncé une période de concertation plus active qui commencerait courant 2026 et durerait tout le long de cette phase projet jusqu'à la décision de 2030 concernant le programme d'investissement et de modernisation et les zones de passages préférentielles des lignes nouvelles.

Elle est articulée autour de deux grands types de publics :

- d'abord l'ouverture un dialogue avec les élus, institutionnels et acteurs parties prenantes du projet qui pourrait commencer dès le premier semestre 2026 et jusqu'à 2030, après les élections municipales,
- ensuite une période plus resserrée de concertation sur les territoires concernées, davantage tournée vers le public est envisagée à partir du seconde semestre 2027. La forme et la durée restent encore indéfinies.

Les modalités plus précises de la concertation continue seront établies sur la base de l'étude de contexte menée par l'AMO concertation (entretien avec les partenaires membres du COPIL puis 50aine d'entretiens sont prévus avec les parties prenantes) et les recommandations de la garante. Elles seront actées lors du prochain COPIL qui devrait se dérouler en juin 2026.

En particulier sur les lignes nouvelles, le phasage des études et concertation type pour une ligne nouvelle est décrit dans le schéma ci-dessous :

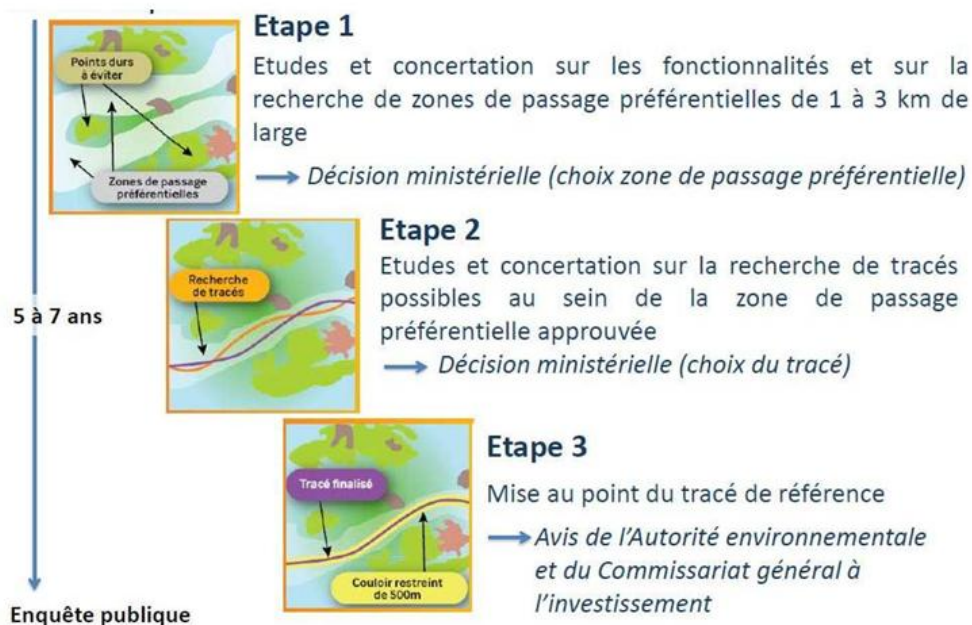


Schéma réalisé par SNCF Réseau

L'étape 1, dans sa phase d'étude vient donc d'être relancée par SNCF Réseau sur le projet LNOBPL. La concertation plus spécifique à ce sujet devrait s'ouvrir fin 2027 ou début 2028.

D'après la décision ministérielle de 2024, « 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. »

Concernant les travaux avec étudiants, SNCF Réseau souhaite poursuivre la démarche prospective avec le Master SIGAT, en sous-groupes durant le 2nd semestre universitaire avec 2 thématiques prolongeant les réflexions : "Adéquation de l'offre ferroviaire aux aspirations des jeunes" et "Comment la prospective permet de confronter le fantasme aux tendances d'évolution des territoires ?"

Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet

Informier et mobiliser davantage le public et les acteurs avant la phase de concertation plus active à venir

- Il conviendrait que SNCF Réseau et les MO amènent une justification des décisions prises pour la poursuite du projet et de ses études : depuis le temps de dialogue de 2022, quels choix techniques et hypothèses retenus ? Concrètement qu'est-ce qui a été abandonné, qu'est-ce qui a évolué, qu'est-ce qui est à l'étude aujourd'hui et dans quelles perspectives et résultats attendus. Comment les décisions prises dans la poursuite du projet et la réorganisation des études permettent de répondre aux enjeux, questionnements et arguments exprimés par le public depuis le début du projet (cf. chapitre « Les principaux arguments exprimés depuis le début de projet », ci-dessus).
- Il conviendrait que l'information et la participation du public soit réalisée en lien avec les régions, autorités organisatrices des services ferroviaires régionaux de voyageurs (TER) et avec les politiques de mobilités ferroviaires régionales contenues dans le CPER, l'amélioration des nœuds ferroviaires, les SERM, etc.
- En particulier il conviendrait qu'une information transversale soit donnée pour expliciter quelle est la stratégie globale ferroviaire de la Bretagne et des Pays de la Loire pour l'amélioration des trains du quotidien (une des questions principales du débat public LNOBPL et des concertations suivantes) et comment le projet LNOBPL va pouvoir y contribuer.
- Il conviendrait que l'ensemble des maîtres d'ouvrage participent à la diffusion de l'information et à la mobilisation du public sur ce projet.
- Il conviendrait de faire paraître une nouvelle lettre d'information dès que possible, avec des informations sur les études lancées sur les 3 briques, l'explicitation du schéma décisionnel global et sur chaque élément, et les phases de concertation à venir. Rythme recommandé pour la suite : 3 à 5 lettres par an au lieu d'une lettre unique actuellement, suivant l'intensité de l'avancée des études et du dialogue territorial ou concertation avec le public.
- Suite aux recommandations de ses prédécesseurs, la garante a préconisé pendant l'année écoulée de réaliser des visio-conférences avec possibilité d'échanges et de questions/réponses sur divers sujets : ERTMS, étude socio-économiques et calcul de la valeur, fret, etc. Celles-ci sont en train de se programmer. Il conviendrait d'en réaliser deux ou trois au premier semestre 2026.
- Il conviendrait de diffuser les travaux étudiants réalisés en 2025 auprès du public.
- Il conviendrait d'actualiser régulièrement le site tout au long de la concertation continue, comme un des principaux outils d'information du public :
 - Donner des calendriers actualisés du projet et de ses études, en précisant les études en cours et les résultats escomptés, en rendant public un certain nombre d'éléments disponibles et aujourd'hui communiqués au COTECH et COPIL du projet.
 - Mettre en place d'ici la prochaine diffusion de lettre d'information, un espace d'avis/question/réponse visible sur le site, permettant au public de voir les divers éléments qui posent question et font débat sur le projet et les réponses apportées par SNCF Réseau.
- Par ailleurs, le « Dialogue territorial » avait mis en évidence une certaine méconnaissance par le public des spécificités économiques et techniques du ferroviaire. Les garants précédents qui avaient préalablement identifié ce problème, avaient préconisé la rédaction d'une série de fiches techniques illustrées. Il conviendrait de poursuivre la réalisation de ces fiches dans les prochains mois afin d'outiller la période de concertation plus intense à venir. Sur l'ensemble des contraintes économiques du ferroviaire, les régions qui, dans leur rôle d'Autorités

Organisatrices des Transports sont fortement confrontées à ces problèmes de plus en plus prégnants dans cette période de limitation budgétaire, pourraient également apporter beaucoup d'éléments et faire œuvre de pédagogie sur le sujet.

Information et transparence sur les études

- Il conviendrait que SNCF Réseaux donne des informations sur les différentes études en cours et mette en place une actualisation d'information régulière auprès du public sur l'évolution et les résultats chemin faisant de ces études.
- Peut-être reprendre et parfaire le tableau des études préliminaires en cours et à venir réalisé par la garante à partir de la décision de 2024.

Recommandation sur l'élaboration de la stratégie de concertation :

- Il conviendrait que la programmation en cours des futures modalités de concertation et d'information qui sera actée a priori en avril 2026, puisse se faire en intégrant les besoins de dialogue et d'information du public et des divers acteurs politiques locaux, économiques, sociaux et environnementaux partie prenante du projet, notamment suite à des entretiens avec eux.
- Il conviendrait en particulier d'organiser des rencontres avec les acteurs et instances parties prenantes de l'aménagement du territoire et des mobilités pour les concerter sur le projet et discuter sur comment elles pourront être relais pour l'information et la participation du public.
Allez voir rapidement en particulier :
 - les collectivités sur les tracés des futures lignes nouvelles qui demandent à être informées et rencontrées rapidement,
 - le CESER,
 - le Réseau des conseils de développement,
 - les comités de ligne,
 - etc.
- Il conviendrait que les nouvelles modalités de participation du public pour la suite du projet concernent bien les 3 briques principales du projet :
 - La digitalisation de la signalisation sur certaines portions du réseau (signalisation ERTMS). Préciser quel est le schéma décisionnel sur ces objets. Expliciter comment informe-t-on et comment pourrait-on faire participer le public sur cet objet.
 - Des aménagements ferroviaires sur le réseau existant (mise aux normes, aménagement capacitaire, relèvement de vitesse, optimisation de raccordement, amélioration de gare, élargissement d'ouvrages d'art, amélioration gare, etc.) Les différents éléments de modernisation vont être étudiés séparément pour définir leur faisabilité. Préciser comment le public va être informé de ces objets d'études et associé aux décisions sur ces objets ?
Par exemple : divers ouvrages de modernisation pour relèvement de vitesse entre Savenay et Redon, virgule de Savenay, optimisation raccordement Redon, gabarit fret, etc.
 - Les études préalables à l'enquête publique de deux portions de lignes nouvelles qui pourraient voir le jour à l'horizon 2045 et plus.
- Il conviendrait la mise à disposition d'un calendrier précis des études auprès du public et des différents schémas (jalons) décisionnels sur les objets étudiés et l'articulation de l'information et de la participation du public aux étapes décisionnelles. A préciser sur les études de lignes nouvelles : un questionnement peut se poser sur la prévision de ces lignes pour 2045 et plus. Il conviendrait que le public puisse disposer du calendrier global prévisionnel, indiquant les diverses étapes d'étude, de décision et d'éventuelle réalisation des lignes nouvelles, jusqu'à la mise en service, de ces deux portions de ligne nouvelles.

- Si le choix est fait de repartir sur des scénarios à comparer et discuter, il conviendrait que le public puisse participer alors que les options sont encore réellement ouvertes et avec une information claire et suffisante (gains/coût/ aspect socio-technique) pour produire un avis éclairé.
- Il conviendrait de mener des actions d'informations et de concertation à des échelles territoriales locales, en lien avec les objets de modernisation et les zones d'impacts prégnantes du projet.
- Il conviendrait de rechercher des contributions spécifiques, par exemple des usagers effectifs du réseau ou, de telle ou telle entité géographique, afin d'affiner la perception des attentes du public.
- La garante préconise l'information et la transparence mais aussi une participation du public et des acteurs partie prenante au sens large sur la méthode de calcul de la valeur : comment on évalue les gains, pertes, impacts des diverses alternatives du projet qui par effet de comparaison vont permettre d'éclairer la décision.
Pour l'instant la participation à la réflexion sur la méthode de calcul de valeur, qui revêt de nombreux enjeux et éventuellement peut toucher à des points de controverses, est prévue avec divers contributeurs experts : experts en urbanisme, développement économique des territoires, tourisme, CCI, agences d'urbanisme, organismes institutionnels du tourisme, représentants/fédérations des employeurs, fédérations des transporteurs (fret), services de l'État (DREETS), Haut Conseil Breton pour le Climat, etc.
Comment pourrait-on ouvrir les discussions sur la méthode de calcul de la valeur à un cercle d'acteurs plus large ainsi qu'au public ? Outre les effets de compréhension des enjeux qui seraient non négligeables, la légitimité et la performance d'un tel outil en serait renforcé (par le regard des usagers notamment).
- Il conviendrait de poursuivre les travaux avec les étudiant.e.s en les démultipliant, au-delà du seul master SIGAT, avec une plus grande diversité et un questionnement plus direct sur le projet LNOBPL par rapport aux besoins et usages des jeunes. Il est préconisé d'anticiper sur comment ces travaux peuvent être diffusés auprès du public et venir alimenter l'information et la concertation autour du projet.

Recommande d'informer sur les points suivants :

- Il conviendrait de préciser la gouvernance du projet, notamment par rapport à l'annonce dans la décision 2020 de la mise en place d'un comité par axe.
- L'avis de l'autorité environnementale (AE) de 2025 sur le CPER Breton¹⁰ précise que l'artificialisation des sols prévu par LNOBPL ne sont pas comptabilisés dans l'étude environnementale du CPER et recommande d'intégrer dans l'enveloppe de changement d'usage des terres l'ensemble des projets d'infrastructures prévues ou rendues possibles par le volet mobilité du CPER. Pour la bonne information du public, il conviendrait que le MO donne des éléments d'estimation sur l'artificialisation des sols à venir sur les différentes composantes de LNOBPL, dont les lignes nouvelles.
- Dans le même avis, l'AE recommande de préciser les incidences environnementales en termes d'habitats, d'espèces, de trames verte, bleue et noire et d'artificialisation notamment, pour chacun des projets ferroviaires du contrat dont les lignes nouvelles de LNOBPL. Il conviendrait que le MO puisse préciser ces éléments auprès du public dans la mesure du possible en fonction des études actuelles. A minima donner des estimations des impacts attendus.

¹⁰ Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le contrat de plan État – Région (CPER) de Bretagne, volet mobilité 2023 – 2027 – deuxième avis

Liste des annexes

- Annexe 1 : Tableau de suivi des dernières recommandations CNDP complété par SNCF Réseau
- Annexe 2 : Tableau des études à venir suite à la décision ministérielle de fin 2024
- Annexe 3 : les 2 dernières décisions ministérielles sur LNOBPL (2020, 2024)

Recommandations CNDP	Date	Actions MOA
Gouvernance et acteurs		
Porter collectivement l'information (État, Régions, partenaires, pas uniquement SNCF Réseau)	2024	Les modalités de dialogue sont émises par SNCF Réseau, maître d'ouvrage du grand projet, et validées par la gouvernance. L'Etat et les collectivités, en charge des politiques de transport et d'aménagement du territoire, sont donc parties prenantes du processus de dialogue. <i>Cette recommandation sera aussi intégrée dans la stratégie de concertation des EP Phase 2 à venir.</i>
Information sur le projet - Global et outils		
Accroître fortement la notoriété du projet LNOBPL à la hauteur de son importance et de ses impacts	2022	Deux webinaires ont été organisés en mars et septembre 2022, en collaboration avec le CEREMA : - « Perspectives démographiques et défis pour l'aménagement » ; - « Mobilités de demain : données et perspectives en Bretagne et Pays de la Loire ». Ils ont permis de partager les réflexions en cours et de répondre aux questions des nombreux participants. Une newsletter a été envoyée en mars 2025 à plus de 1900 contacts issus de la base LNOBPL : partenaires, acteurs socio-économiques et parties prenantes, participants aux précédentes phases de dialogue, inscrits sur le site internet... Les destinataires étaient invités à poser leurs questions via l'adresse mail dédiée au projet : lnobpl@reseau.sncf.fr
Dispositif d'information régulière sur l'évolution du projet avec des actions d'information concrètes. Maintenir le lien continu dans la durée du projet et à l'échelle du projet, même en l'absence d'actualité forte du projet	2022 2024	Le site internet est le support privilégié de l'information continue, pendant et en dehors des phases de concertation "actives". La nombreuse documentation mise en ligne permet à tous de consulter à tout moment les supports de présentation mais aussi les contributions des acteurs des territoires. Une page "Nous contacter" permet au public, via un formulaire ad-hoc, de solliciter SNCF Réseau. Une adresse mail générique lnobpl@reseau.sncf.fr est également disponible pour échanger avec l'équipe-projet. <i>Ces recommandations seront aussi intégrées dans la stratégie de concertation des EP Phase 2 à venir.</i>
Mettre en place une publication régulière d'un journal numérique du projet	2022 2024	Une newsletter a été envoyée en mars 2025 à plus de 1900 contacts issus de la base LNOBPL : partenaires, acteurs socio-économiques et parties prenantes, participants aux précédentes phases de dialogue, inscrits sur le site internet... Les destinataires étaient invités à poser leurs questions via l'adresse mail dédiée au projet : lnobpl@reseau.sncf.fr <i>La diffusion d'une nouvelle newsletter est envisagée dans le courant du printemps 2026.</i> <i>SNCF R prévoit, en dehors des périodes de dialogue "actif", la diffusion de 3 newsletters par an environ à l'ensemble de son fichier de contacts et sa publication sur le site internet du projet.</i>
Maintenir et actualiser un site Internet dédié , permettant : l'information permanente sur l'état du projet, la compréhension de ses évolutions, la lisibilité des processus décisionnels successifs. Le remodeler aux changements de phase du projet	2022	Le site internet dédié au projet https://www.lnobpl.fr/ est accessible depuis le débat public en continu depuis lors. Une actualisation importante a été réalisée en 2023 (août-novembre) et a permis de mettre à disposition du public un grand nombre de documents de cadrage et d'études. Depuis début 2025, le site a fait l'objet de mises à jour sur le fond (actualités) en mars 2025, janvier et février 2026, et d'un toilettage de forme en janvier-février 2026.
Information sur le projet - transparence, argumentation et pédagogie		

Développer l'information sur les aspects techniques du ferroviaire insuffisamment compris par le public (ex. capacité du réseau)	2024	Le rapport de synthèse des études préliminaires phase 1 a été mis en ligne en janvier 2024. Il permet de balayer l'ensemble des résultats des études menées et d'offrir un certain nombre d'éléments techniques rédigés avec une volonté de pédagogie. https://www.lnobpl.fr/sites/lnobpl.fr/files/2024-01/LNOBPL_EPPH1_RapportSyntheseEtudes_def.pdf
Produire et compléter une série de fiches techniques pédagogiques et illustrées sur les spécificités économiques et techniques du ferroviaire	2022	Au printemps 2026, SNCF Réseau prévoit d'organiser un webinaire dédié au sujet complexe de la digitalisation de la signalisation ferroviaire (ERTMS). Une fiche technique spécifique, intitulée "Fiche synthétique sur les modèles économiques du ferroviaire" figure en annexe au rapport de synthèse (Annexe 2).
Rendre publics des données et études liées directement ou indirectement au projet , notamment : études démographiques (globales ou locales), études de trafic routier et ferroviaire, études d'aménagement du territoire (y compris rétrospectives), études environnementales, études prospectives (territoires, mobilités, moyens de transport).	2024	Tous les livrables des phases précédentes sont mis à disposition sur le site internet du projet. Le rapport de synthèse des études de l'étape 1 des études préliminaires propose une approche pédagogique sur l'ensemble des thématiques. Deux webinaires ont été organisés en mars et septembre 2022, en collaboration avec le CEREMA : - « Perspectives démographiques et défis pour l'aménagement » ; - « Mobilités de demain : données et perspectives en Bretagne et Pays de la Loire ». Ils ont permis de partager les réflexions en cours et de répondre aux questions des nombreux participants.
Améliorer la compréhension par le public de la réalité économique des dessertes ferroviaires . Mobiliser les Régions, en tant qu'Autorités Organisatrices des Transports , pour expliquer les conditions économiques de circulation des trains	2024	Le rapport de synthèse des études de l'étape 1 a été mis en ligne en janvier 2024. Il permet de balayer l'ensemble des résultats de l'étape 1 des études préliminaires menées et d'offrir un certain nombre d'éléments techniques rédigés avec une volonté de pédagogie. Une fiche technique spécifique, intitulée "Fiche synthétique sur les modèles économiques du ferroviaire" y est annexée (Annexe 2).
Identifier et exploiter des thématiques d'intérêt permettant de communiquer même en l'absence d'actualité opérationnelle du projet	2024	Deux webinaires ont été organisés en mars et septembre 2022, en collaboration avec le CEREMA. Ils ont permis de partager les réflexions en cours et de répondre aux questions des nombreux participants. Une newsletter a été envoyée en mars 2025 à plus de 1900 contacts issus de la base LNOBPL. Elle a permis de donner à lire l'actualité du projet lors de cette période où le dialogue n'était pas "actif" et sans moment-clé de décision. Au printemps 2026, SNCF Réseau prévoit d'organiser un webinaire dédié au sujet complexe de la digitalisation de la signalisation ferroviaire (ERTMS).
Public et échelles d'information et de participation		
Mettre en œuvre des actions spécifiques d'information et de participation à destination du public jeune , indépendamment des phases d'avancement technique du projet (stratégie dédiée au jeune public). Privilégier auprès du public jeune les thématiques de réflexion prospective (modes de vie, territoires, mobilités)	2024	SNCF Réseau a engagé à la rentrée universitaire 2025 un partenariat avec le Master Géomatique, parcours Système d'information géographique et analyse des territoires (SIGAT) de l'Université Rennes 2. Lors du 1er semestre, les étudiants étaient chargés de mener une étude prospective sur le cadre de vie en 2050 au sein du périmètre de LNOBPL. Le travail se poursuit au 2nd semestre en sous-groupes. Ce partenariat a été mis en lumière sur le site internet du projet (rubrique Actualités) en janvier 2026.

Rechercher des contributions spécifiques par exemple des usagers effectifs du réseau ou, de telle ou telle entité géographique, afin d'affiner la perception des attentes du public	2024	Le travail réalisé par les étudiants du Master SIGAT au 1er semestre universitaire 2025 s'est appuyé sur une enquête menée auprès de plus de 200 jeunes (18-25 ans) résidant dans les départements concernés par le grand projet. L'analyse des réponses a permis de comprendre les attentes des jeunes concernant leur cadre de vie futur et leurs critères de choix de leur futur lieu de résidence, permettant ainsi à SNCF Réseau de mieux percevoir les aspirations des futurs usagers potentiels quant aux services offerts par le grand projet LNOBPL.
Expression et participation du public		
Utiliser les outils de communication actuels pour recueillir les remarques du public sur les études et les enrichir progressivement	2024	La page "Nous contacter" du site internet permet au public, via un formulaire ad-hoc, de solliciter SNCF Réseau. Une adresse mail générique lnobpl@reseau.sncf.fr est également disponible pour échanger avec l'équipe-projet. <i>Cette recommandation sera aussi intégrée dans la stratégie de concertation des EP Phase 2 à venir.</i>
Garantir, à chaque étape décisive, des possibilités effectives de participation et d'expression du grand public	2022	La nombreuse documentation mise en ligne sur le site internet (page "Médiathèque") permet à tous de consulter à tout moment les supports de présentation, les dossiers de concertation, les rapports de synthèse mais aussi les contributions des acteurs des territoires et les rapports des garants de la concertation. <i>Cette recommandation sera aussi intégrée dans la stratégie de concertation des EP Phase 2 à venir.</i>

Une page "Nous contacter" permet au public, via un formulaire ad-hoc, de solliciter SNCF Réseau. Une adresse mail générique est également disponible.

Rapport intermédiaire CNDP n°2 portant sur le Dialogue territorial (2022)

Rapport intermédiaire CNDP n°3 (2024)

Tableau des études envisagées dans cette nouvelle phase d'étude par la décision ministérielle de décembre 2024

Axe / portée	Type d'étude (libellé)	Contenu détaillé attendu	Livrables attendus / production	Priorité / remarques
Axe Sud : Nantes — Rennes — Bretagne Sud	Étude de modernisation de l'existant (tracé, voie, gabarit)	Inventaire des interventions possibles sur la ligne existante : relèvements de vitesse (ex. Savenay ↔ Redon), renforcement du gabarit, rectifications de tracé, doublement ponctuel, adaptations gares. Étude technique des opérations à moindre délai pour gains rapides de performance.	Plan de modernisation par sections, estimation coûts par opération, phasage et impacts trafic pendant travaux.	Priorité élevée : la décision ministérielle valide la modernisation comme premier volet. Gains rapides recherchés.
Axe Sud : Nantes — Rennes — Bretagne Sud	Étude capacitaire & nœuds (raccordement de Redon, nœud de Nantes)	Analyse des capacités actuelles et contraintes (saturation, conflits trafic), solutions d'interface (raccordement Redon, simplification manœuvres, voies d'insertion), dimensionnement pour trafic voyageurs + fret. Simulation d'exploitation (horaires, sillons).	Rapports de capacité, schémas de nœuds avant-projet, simulation d'exploitation, recommandations de travaux d'interface.	Essentiel pour autoriser augmentation du nombre de trains ; impact direct sur priorisation des travaux.
Axe Sud : Nantes — Rennes — Bretagne Sud	Étude de relèvement de vitesse (ex. Savenay ↔ Redon)	Analyse géotechnique, génie civil, compatibilité traction, sécurité; vitesse cible, contraintes (courbes, ouvrages d'art), coût et calendrier de mise en œuvre.	Étude technique détaillée et estimation financière, calendrier travaux, impacts environnementaux sommaires.	Mesure permettant gains rapides de temps-parcours si réalisable à coût maîtrisé.
Axe Nord / Ouest : Rennes — Brest (via	Étude faisabilité sections de lignes	Études de tracé de sections nouvelles potentielles, comparaison variantes (coût,	Fiches variantes, matrices comparatives	Objectif : préciser si et où créer sections

Axe / portée	Type d'étude (libellé)	Contenu détaillé attendu	Livrables attendus / production	Priorité / remarques
Rennes–Redon– Rennes–Lamballe selon variantes)	nouvelles (scénarios)	temps-parcours, impacts), étude alternatives (mix modernisation + sections nouvelles), simulation trafic long terme.	(coût/bénéfice), pré-sélection de scénarios préférentiels pour concertation.	nouvelles ; phase suivante possible études d'avant-projet.
Tous axes (transversal)	Études signalisation / digitalisation (déploiement ERTMS)	Étude d'opportunité & phasage pour déployer ERTMS : compatibilité rames, coût d'équipement, gains capacitaires (sillons), impacts sur exploitation et maintenance.	Plan de déploiement ERTMS, chiffrage, études de compatibilité matérielle et calendriers d'intégration.	La décision souligne ERTMS comme levier clé pour augmenter capacité. Priorité technique élevée.
Tous axes (transversal)	Études d'exploitation & modélisation trafic (scénarios d'offre)	Modélisation fine de l'offre (fréquences TER/TGV/fret), simulations d'exploitation sur réseaux modernisés vs lignes nouvelles, analyses de sensibilité (croissance, modal shift, post-COVID).	Jeux de scénarios d'exploitation, matrices de trafic, hypothèses de demande, estimation effets induits.	Indispensable pour quantifier gains voyageurs et justifier investissements.
Tous axes (transversal)	Études environnementales (diagnostics & évaluations préliminaires)	Inventaire biodiversité, sites protégés, zones humides, impacts paysages, effets cumulés, contraintes réglementaires (Natura 2000 etc.), premières mesures d'évitement/réduction/compensation.	Rapports d'enjeux environnementaux par tronçon, cartographies d'impact, besoins d'études d'impacts ultérieures.	Obligatoire avant toute sélection définitive de tracé — ces études conditionnent faisabilité sociale & administrative.

Axe / portée	Type d'étude (libellé)	Contenu détaillé attendu	Livrables attendus / production	Priorité / remarques
Tous axes (transversal)	Études socio-économiques & bilan coûts-bénéfices	Évaluation des gains socio-économiques (accès emploi, attractivité territoriale), calculs B/C, analyses territoriales différenciées, répartition avantages entre territoires.	Bilans socio-éco par scénario, indicateurs coût/avantage, fiches territoriales.	Nécessaire pour arbitrages politiques et définition des montages financiers.
Tous axes (transversal)	Études de financement / montages opérationnels & partage de la valeur	Analyse de montages financiers, étude sur conditions de partage de valeur (apports territoriaux, fiscalité dédiée, société de projet), modèles de contribution publics/privés.	Options de montage financier, scénarios de partage valeur, recommandations gouvernance/structuration projet.	Mentionnée explicitement dans la décision : permet d'éclairer capacité de financement moyen/long terme.
Tous axes (transversal)	Études d'impact foncier & aménagements gares	Diagnostics fonciers, identification besoins d'emprises, études d'intégration urbaine pour gares (accessibilité, parkings, modes actifs, intermodalité).	Cartographies foncières, fiches gares avec schéma d'accueil, estimation coûts fonciers.	Important pour limiter coûts et anticiper oppositions locales ; lié aux études territoriales.
Tous axes (transversal)	Études fret & logistique	Évaluation potentialité fret sur axes améliorés, besoins d'infrastructures fret (triaux, raccordements), compatibilité gabarit P400, bénéfices socio-économiques.	Scénarios fret, estimation volumes, besoins infrastructures, recommandations.	Permet d'optimiser part fret/ voyageurs et améliorer viabilité économique.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Paris, le **21 FEV. 2020**

**Le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la
Transition écologique et solidaire, chargé des
transports**

à

Monsieur le Directeur général délégué
SNCF RESEAU

Objet : décision ministérielle de lancement des études préliminaires du projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL)

Le grand projet ferroviaire de liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) consiste en la réalisation de sections de lignes nouvelles et en la modernisation de lignes existantes entre Nantes et Rennes et sur les axes Rennes - Brest et Rennes - Quimper. Ce grand projet a pour objectif de rendre plus performants les déplacements en train, de courte, moyenne et longue distance, sur ce territoire dans le prolongement de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire mise en service en juillet 2017. A des horizons de moyen et long terme, il vise ainsi à répondre aux besoins de mobilité à l'ouest de Nantes et de Rennes et entre ces deux capitales régionales, tout en permettant une meilleure accessibilité de la pointe bretonne, en reliant Brest et Quimper en 3 heures à Paris.

Le débat public qui s'est tenu de septembre 2014 à janvier 2015, ainsi que l'étape complémentaire qui lui a succédé en 2016 et 2017, ont permis de conforter l'opportunité du projet, au travers de cinq grands objectifs :

- améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne,
- renforcer le réseau inter villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes,
- rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée,
- desservir le futur aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise,
- dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations.

Toutefois, le 17 janvier 2018, le gouvernement a pris la décision de renoncer au projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, ce qui a conduit nécessairement à repenser les mobilités du Grand Ouest. Dans ce contexte, et conformément aux orientations du président de la République de tracer les contours d'un nouveau « pacte girondin », l'Etat a signé le 8 février 2019 avec les conseils régionaux de Bretagne et des Pays de la Loire respectivement le Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne et le Contrat d'avenir des Pays de la Loire.

Ce pacte et ce contrat cadrent les opérations prioritaires à mener dans le cadre du grand projet LNOBPL pour lesquelles il s'agit désormais d'élaborer une feuille de route. Celle-ci doit évidemment s'inscrire dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, notamment dans la priorité donnée par le président de République aux transports du quotidien et dans l'approche nouvelle proposée par le Conseil d'orientation des infrastructures d'une réalisation phasée des projets commençant par les opérations concourant à l'amélioration des déplacements du quotidien.

... / ...

Le comité de pilotage réuni le 1^{er} juillet dernier sous la présidence de Madame la préfète de la région Bretagne a exprimé le besoin de rendre concret l'avancement de ces opérations. Je vous demande ainsi de mener les actions suivantes :

- Concernant l'ensemble du grand projet LNOBPL : actualiser un socle commun de références pour la poursuite des études, en tenant compte des effets de la LGV BPL qui n'étaient pas connus au moment du débat public, de l'évolution des enjeux territoriaux et environnementaux. Ce point zéro prendra en compte les besoins pour les trajets occasionnels de longue et courte distance comme pour les trajets du quotidien, l'enjeu étant de travailler en parallèle sur ces deux dimensions. Cela conduira à l'élaboration initiale du grand projet LNOBPL permettant de construire ensuite graduellement les scénarios d'amélioration des axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.
- Concernant l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud :
 - poursuivre les études pour une section de ligne nouvelle entre Rennes et Redon,
 - lancer les études d'amélioration de la ligne existante Nantes - Savenay - Redon, afin de permettre une desserte à la demi-heure entre Nantes et Rennes, notamment l'amélioration de la signalisation dont l'opportunité de mise en place de la signalisation ERTMS en bonne articulation avec son déploiement sur l'axe Nantes - Angers - Sablé et avec la création de la section de ligne nouvelle entre Rennes et Redon.
- Concernant l'axe nord Rennes - Brest :
 - construire un schéma directeur d'axe visant à une amélioration progressive des infrastructures en cohérence avec l'objectif de mettre Brest à 3h de Paris à long terme.

Je souhaite en outre rappeler que ces études doivent être réalisées en cohérence avec les aménagements futurs retenus par les schémas directeurs des nœuds ferroviaires de Rennes et de Nantes.

Pour cela, j'approuve la proposition de Madame la Préfète de la région Bretagne d'une gouvernance partagée du grand projet LNOBPL avec un suivi propre à chacun des deux axes. En effet, la maturité des études et des décisions sur les aménagements des deux axes est différente et justifie que le rythme d'avancement donné au grand projet s'inscrive dans une temporalité propre à chaque axe. Un comité de pilotage de coordination plénier garantira la synchronisation des approches et la bonne cohérence d'ensemble, sous la présidence de Madame la préfète de la région Bretagne.

La participation financière de l'Etat pour ces études pourra être assurée dans le cadre des CPER 2015-2020 Bretagne et Pays de la Loire. Je vous demande d'élaborer les prochaines conventions de financement dans le cadre de ces crédits contractualisés et de permettre l'engagement de la première convention en 2020.

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

Jean-Baptiste DJEBBARI





**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'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.
 - 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 soumettrez 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