



Convention relative au financement d'une étude d'opportunité de définition des aménagements ferroviaires nécessaires à la réalisation du plan de transport de la Région Bretagne (SERM Breton)

Périmètre nœud de Rennes

**Conditions particulières**

ENTRE LES SOUSSIGNES

**L'État** en région Bretagne, ministère des transports, représenté par **le Préfet de la région Bretagne et du département d'Ille-et-Vilaine**,

Ci-après désigné « **L'État** »

**La Région Bretagne**, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 RENNES Cedex, représentée par **Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, son Président**, agissant en cette qualité en vertu de la délibération de la Commission permanente en date du **XX/XX/2026**,

Ci-après désignée « **La Région** »

**Le département de l'Ille et Vilaine**, dont le siège social se situe au 1 avenue de la préfecture 35000 Rennes, représenté par **Monsieur Jean-Luc CHENUT, son Président**, agissant en cette qualité en vertu de la délibération de la Commission permanente en date du **xx/xx/2026**,

Ci-après désignée « **le Département de l'Ille et Vilaine** »

**Le département des Côtes d'Armor**, dont le siège social se situe au 9 place du général De Gaulle 22000 St-Brieuc, représenté par **Monsieur Christian COAIL, son Président**, agissant en cette qualité en vertu de la délibération de la Commission permanente en date du **23/06/2025**,

Ci-après désignée « **le Département des Côtes d'Armor** »

**Le Département du Finistère** dont le siège se situe 32 boulevard Dupleix 29196 QUIMPER Cedex, représenté par **Monsieur Maël de CALAN, son Président**, agissant en cette qualité en vertu de la décision du bureau métropolitain en date du **07/07/2025**,

Ci-après désigné « **le Département du Finistère** »

**Rennes Métropole**, représentée **Madame Nathalie APPÉRÉ**, sa Présidente, agissant en cette qualité en vertu de la décision du bureau métropolitain en date du **03/07/2025**,

Ci-après désignée « **Rennes Métropole** »

**Brest Métropole Océane**, dont le siège social se situe 24 rue Coat ar Gueven, 29200 BREST, représenté par **Monsieur François CUILLANDRE**, son Président, agissant en cette qualité en vertu de la délibération de la Commission permanente en date du **27/06/2025**,

ci-après désigné « **Brest Métropole Océane** »

Et,

**SNCF Réseau**, Société anonyme au capital de 621 773 700 euros immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par **Monsieur Frédéric ETEVE**, son directeur territorial Bretagne – Pays de la Loire de SNCF Réseau, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

**L'État, la Région, le Département d'Ille et Vilaine, le Département des Côtes d'Armor, le Département du Finistère, Rennes Métropole, Brest Métropole Océane et SNCF Réseau** étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

**VU :**

- le code général des collectivités territoriales
- le code des transports,
- le code de la commande publique,
- la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024
- la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU,
- le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau
- le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau
- le contrat de plan Etat – Région 2021 – 2027 Bretagne et son avenant en matière de mobilité pour la période 2023 – 2027, signé le 1 juillet 2024
- la délibération **26\_XXXX\_XX** de la commission permanente de la Région en date du **XX/XX/2026** autorisant la signature de la présente convention,
- la délibération de l'Assemblée Départementale du Conseil Départemental du Finistère en date du **07/07/2025** autorisant la signature de la présente convention,
- la délibération de l'Assemblée Départementale du Conseil Départemental des Côtes d'Armor en date du **23/06/2025** autorisant la signature de la présente convention,
- la délibération de l'Assemblée Départementale du Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine en date du **XX/XX/2026** autorisant la signature de la présente convention,
- la délibération du Conseil de métropole de Brest métropole en date du **27/06/2025** autorisant la signature de la présente convention,
- la décision du bureau métropolitain de Rennes Métropole en date du **03/07/2025** autorisant la signature de la présente convention,

## SOMMAIRE

---

<b>ARTICLE 1. OBJET.....</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 2. MAITRISE D’OUVRAGE .....</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER.....</b>	<b>7</b>
3.1 PERIMETRE DE L’ETUDE.....	7
3.2 CADRE GENERAL DES ETUDES SOCLES .....	8
3.3 CONTENU DE L’ETUDE .....	10
<b>ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION.....</b>	<b>11</b>
<b>ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI DE L’OPÉRATION.....</b>	<b>11</b>
<b>ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L’OPERATION .....</b>	<b>11</b>
6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT .....	11
6.1.1 Coût de l’opération aux conditions économiques de référence.....	11
6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation .....	11
6.2 PLAN DE FINANCEMENT .....	12
<b>ARTICLE 7. APPELS DE FONDS.....</b>	<b>12</b>
7.1 MODALITES D’APPELS DE FONDS .....	12
7.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	13
7.3 IDENTIFICATION .....	14
7.4 MODALITES DE TRANSMISSION DES FACTURES .....	15
7.5 DELAIS DE CADUCITE .....	16
<b>ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS .....</b>	<b>16</b>
<b>ARTICLE 9. COMMUNICATION .....</b>	<b>17</b>

**ANNEXE 1 : Conditions Générales (version du 15 mars 2018)**

**ANNEXE 2 : Calendrier prévisionnel de l’opération**

**ANNEXE 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds**

**ANNEXE 4 : Détail des coûts estimatifs**

## IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La région Bretagne s'enorgueillit d'un aménagement équilibré, reposant sur un maillage dense de villes moyennes, bénéficiant du rayonnement de ses deux métropoles et d'un chapelet de petites villes représentant autant de pôles de centralité. Si, comme partout ailleurs, la périurbanisation s'est développée et certaines concentrations se sont accrues, ce maillage unique façonne à sa manière les paysages de la région, son modèle de développement, la spatialisation de ses activités, la vie quotidienne de ses citoyens, mais aussi leurs déplacements.

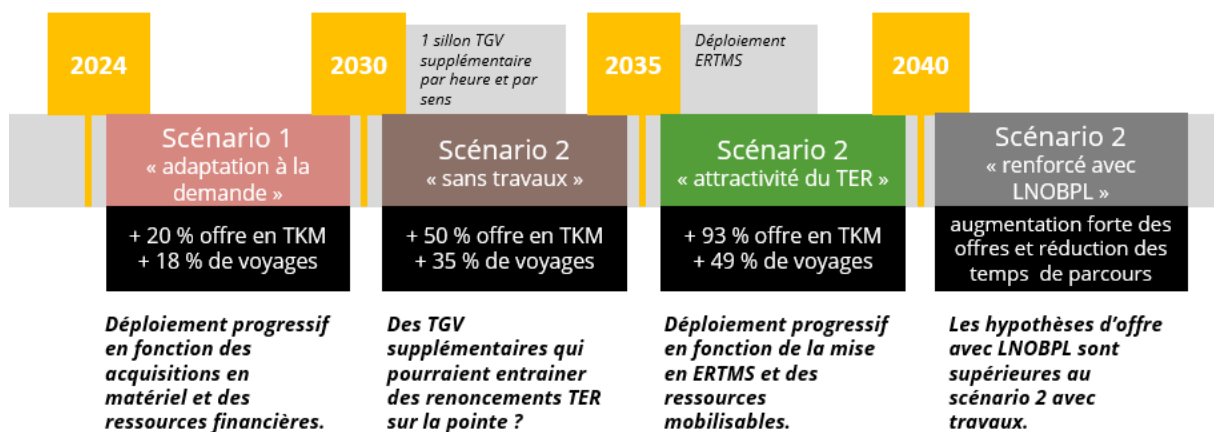
L'enjeu de modernisation des systèmes de mobilités, de leur décarbonation, de l'amélioration de la qualité de l'offre et de son accessibilité sociale est crucial pour préserver conforter, et adapter le modèle breton.

C'est la convergence de vue sur la réalité et l'importance de ces défis et l'attachement commun à ce qui fait la force du modèle breton, qui conduit les collectivités de Bretagne à partager une ambition forte pour la construction et la mise en œuvre d'un système régional de mobilités, résultant d'une mise en cohérence des stratégies, des offres et des investissements de tous les acteurs au premier rang desquels les autorités organisatrices des mobilités (AOM).

C'est ce qui conduit ces mêmes collectivités à se saisir avec volontarisme de l'appel à projet national pour la construction d'un SERM (Service Express Régional Métropolitain), pour proposer un modèle original, propre à une région singulière.

En proposant un SERM régional, les collectivités bretonnes dessinent un système cohérent à même de renforcer la structuration de leur modèle de développement, mais également le modèle le plus adapté aux réalités territoriales bretonnes et, donc celui qui aura le plus de chance de prospérer, de réussir et de répondre aux objectifs prévus par la loi.

Dans ce cadre, la Région a retenu des grands principes d'évolution de l'offre de transport à moyen et long termes, avec des objectifs ambitieux de niveau de fréquence par missions aboutissant à une trajectoire de développement progressif de l'offre : +20% à horizon 2030, +50% à horizon 2035, +100% à horizon 2040.



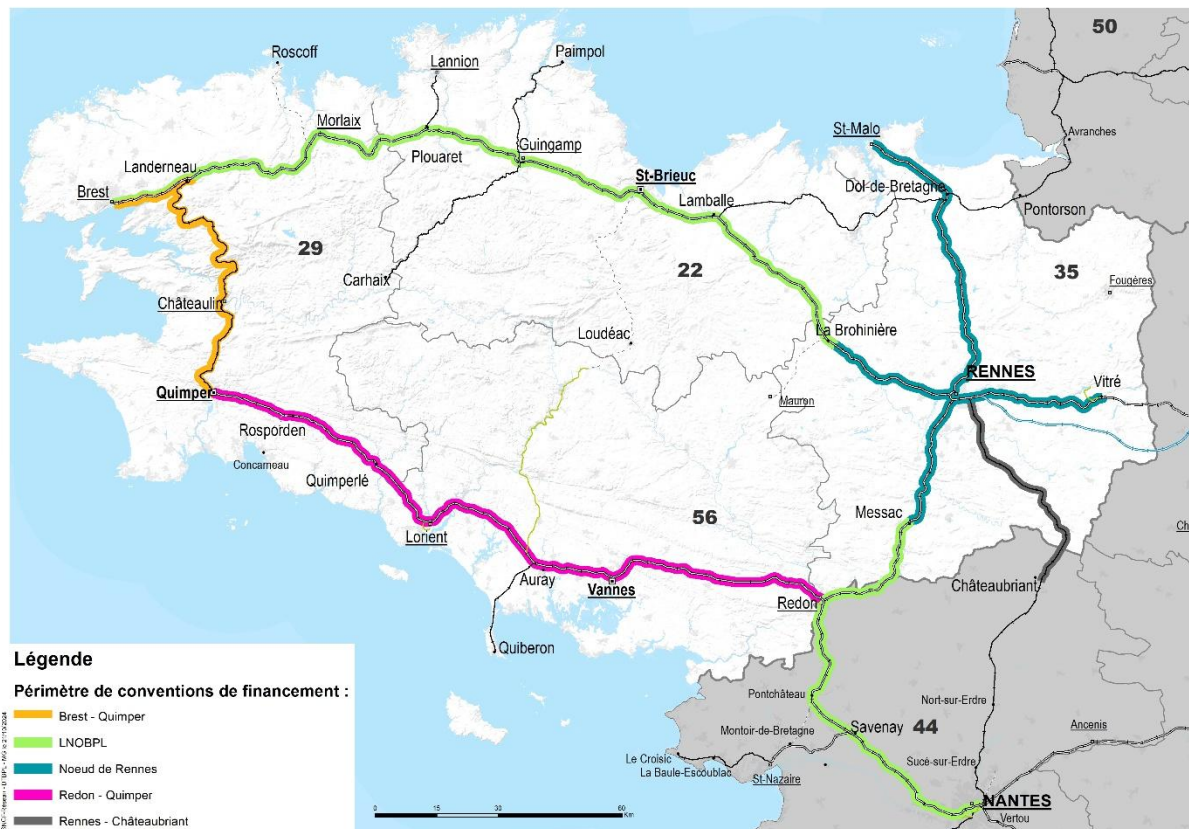
TKM = Trains x Kilomètres

Pour atteindre ces objectifs, il convient d'identifier les conditions de faisabilité de ces évolutions du plan de transport à chacun des horizons, sur l'ensemble du territoire, notamment en termes d'aménagement des infrastructures ferroviaires. Pour cela, l'ensemble des partenaires décide de lancer des études d'opportunité afin de définir les investissements nécessaires et suffisants pour répondre à ces évolutions d'offre de transport, en intégrant à la fois les circulations régionales, mais aussi les dessertes à longue distance ainsi que les circulations fret.

Afin de couvrir l'ensemble du périmètre régional, de permettre un traitement homogène et simultané par la même équipe d'étude de toutes les branches et axes du territoire et de faciliter la gestion des interfaces, cette étude d'opportunité est couverte par plusieurs conventions de financement, dont la convention présente, couvrant une partie du territoire (le nœud ferroviaire de Rennes).

Les lignes suivantes sont étudiées dans le cadre des autres conventions de financement :

- Conventions LNOBPL
  - o Rennes-Brest
  - o Rennes-Redon
- Convention Redon - Quimper
  - o Ligne de Redon à Quimper
- Convention Rennes-Châteaubriant :
  - o Rennes-Châteaubriant
- Convention spécifique Brest-Quimper
  - o Landerneau-Quimper



Les conclusions de l'ensemble de ces études seront régulièrement partagées dans le cadre de la plateforme Atlantique, après validation auprès de la Région Bretagne.

## IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

---

### ARTICLE 1. OBJET

---

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance de l'étude d'opportunité et les engagements réciproques de chacune des Parties en ce qui concerne les modalités de gouvernance, de financement et de réalisation de ces études.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales (version du 15/03/2018)**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

Par dérogation à l'article 3 des **Conditions générales (Annexe 1)**, les annexes, outre cette dernière, dans le cadre de la présente convention, sont intitulées comme suit :

- **Annexe 2**      **Détail du coût de l'étude d'opportunité**
- **Annexe 3**      **Echéancier prévisionnel des appels de fonds**
- **Annexe 4**      **Détail des coûts estimatifs**

### ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

---

SNCF Réseau, en charge du développement du Réseau ferré national, assure la maîtrise d'ouvrage des études décrites ci-après.

### ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

---

#### 3.1 Périmètre de l'étude

La ligne concernée par cette étude est le **nœud ferroviaire de Rennes**.

Cette étude sur le nœud ferroviaire de Rennes sera réalisée en parallèle des études des autres axes, sur la même plateforme de modélisation et avec la même équipe. Des réunions de travail techniques communes seront organisées.

Cette organisation permettra d'avoir une vision globale, de faciliter le traitement des interfaces et de gérer les itérations entre les études.

Pour l'ensemble de ces études, les accroches horaires des dessertes interrégionales et des trains à grande vitesse (TAGV) sont considérées comme invariantes et conformes au réticulaire "15 sillons" (trame 1 à horizon 2035 après mise en œuvre d'ERTMS (European Rail Traffic Management System) sur la ligne Paris-Courtalain et trame 2 à horizon 2040 après mise en œuvre d'ERTMS sur le réseau classique), en limite de la région Bretagne afin de ne pas engendrer de conséquences dans les autres nœuds.

L'infrastructure de référence est l'infrastructure ferroviaire actuelle avec la prise en compte des évolutions d'infrastructures déjà actées :

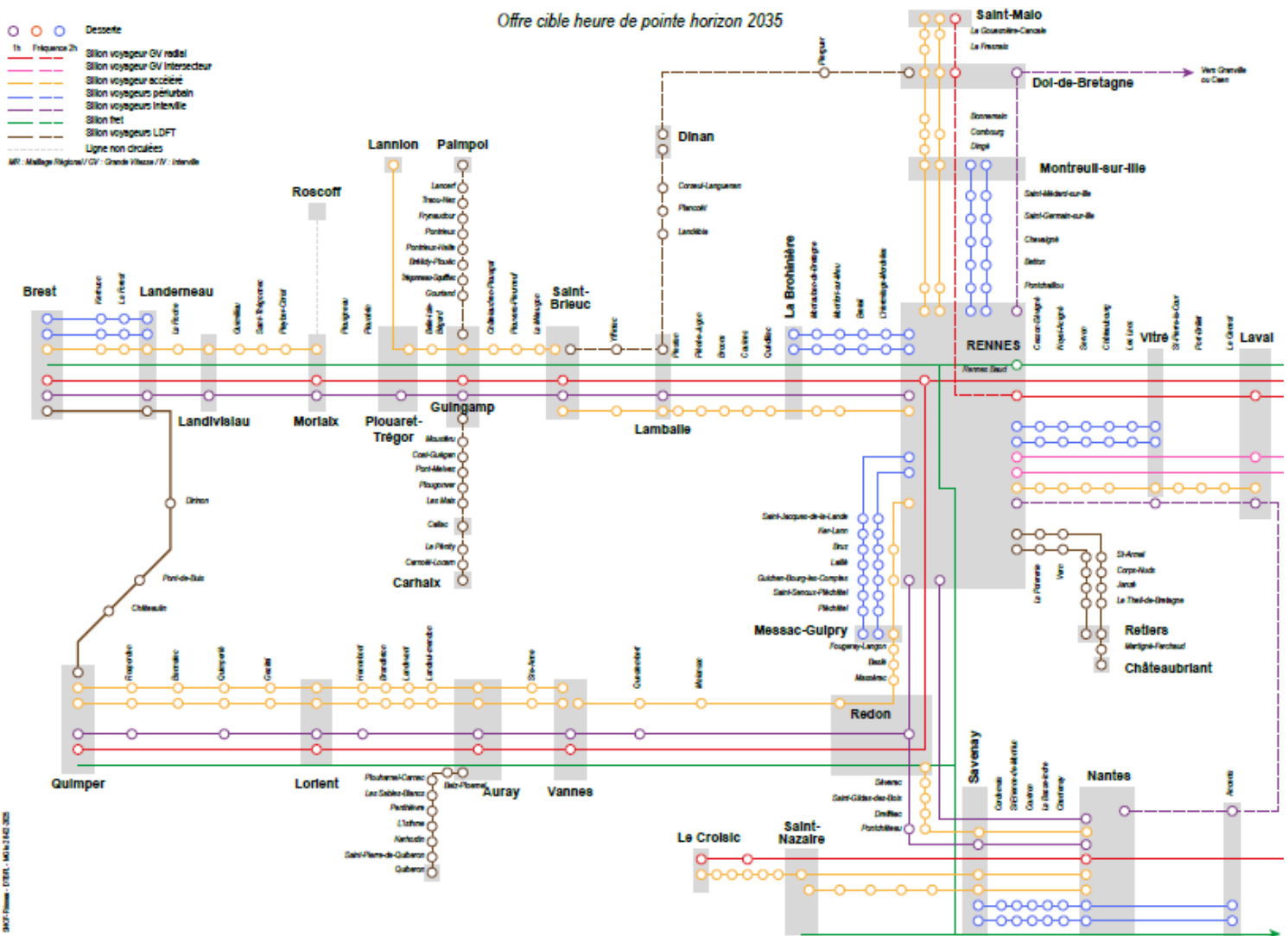
- Régénération du poste 2 à Rennes ;
- Adaptation des interfaces entre le technicentre de Rennes et le RFN ;
- Création d'un 6° quai en gare de Rennes ;
- Sortie directe du faisceau de Baud.

### 3.2 Cadre général des études socles

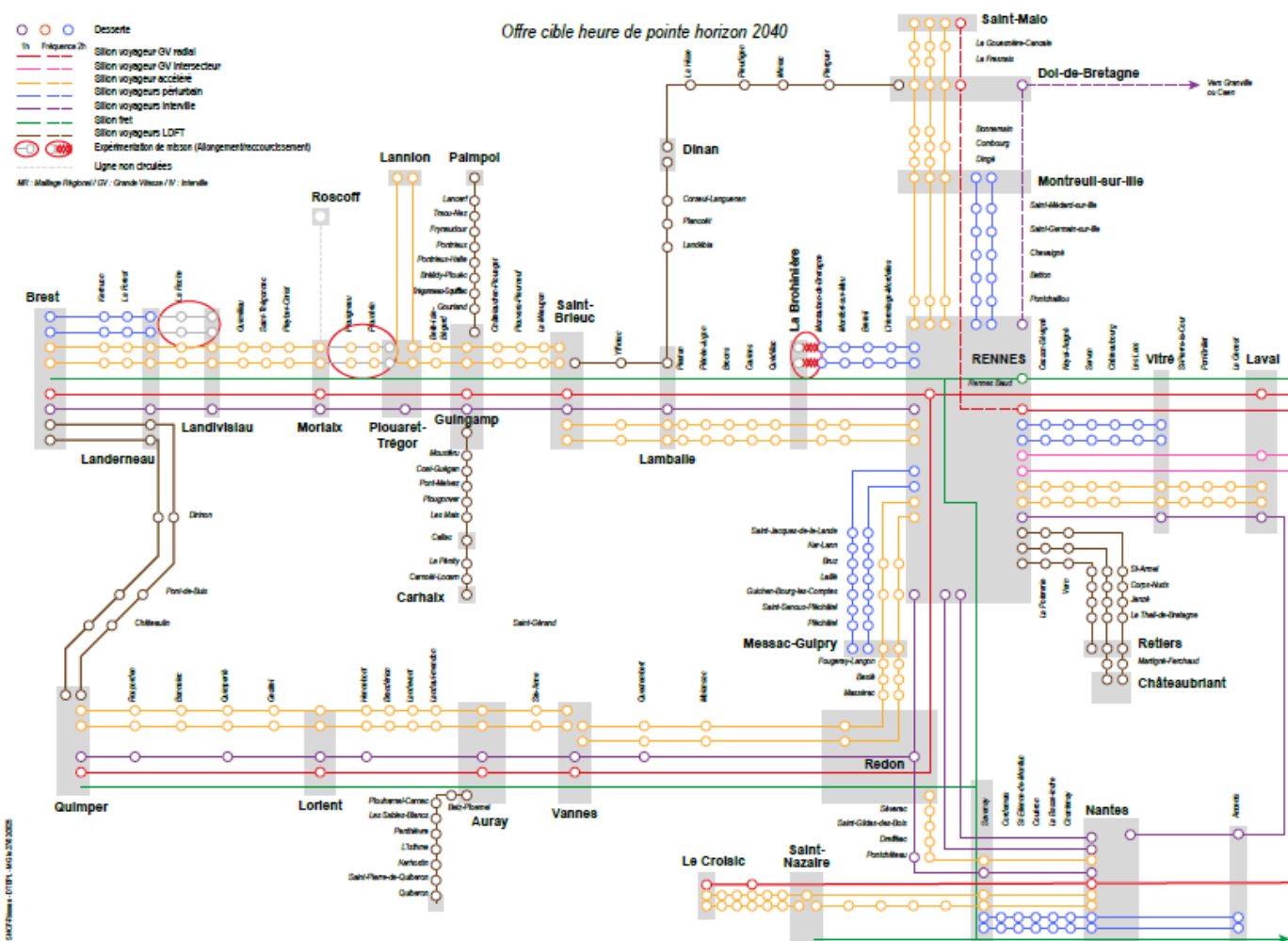
La Région Bretagne a validé 2 scénarios d'évolution de l'offre régionale sur deux horizons de temps à mettre en œuvre progressivement :

- Le scénario « **+50% de TER (horizon 2035)** »
  - Le scénario « **+100% de TER (horizon 2040)** »,
- **Le scénario « +50% de TER (horizon 2035) »** est le premier scénario à étudier. Il correspond à une reprise de la desserte actuelle avec des activations supplémentaires en journée permettant d'atteindre ce niveau de croissance (+50 % de train.km).

Ce scénario correspond au modèle de flux ci-après :



Le scénario « +100% de TER (horizon 2040) » est le scénario de développement du SERM breton (Service Express Régional Métropolitain). Il comprend des augmentations significatives d'offre sur toutes les périodes de la journée, y compris en heures de pointes. Il correspond au modèle de flux ci-dessous



Les études d'opportunité doivent permettre d'étudier la faisabilité des offres ferroviaires TER cibles définies par la Région dans le cadre des différents scénarios d'évolution de l'offre régionale, ainsi que proposer les projets d'aménagement conditionnant l'atteinte de ces cibles. Dans le cas où les aménagements identifiés se révèlent infaisables ou inatteignables, des adaptations à l'offre cible seront proposées, accompagnées d'aménagements correspondant davantage aux attentes en termes de faisabilité et de soutenabilité financière. Il s'agit donc de déterminer des évolutions du diptyque Offre / Infra dans une démarche système (analyse des impacts et des conséquences, y compris sur les volets matériels roulants et Gares & Connexions), avec des évolutions par palier.

Elles se décomposent en trois étapes :

**1. Elaboration du cahier des hypothèses**

Cette étape a pour objectif de s'approprier et de consolider les expressions de besoin cible de l'offre de transport, à chacun des horizons et de définir les hypothèses d'offre et d'infrastructures, ainsi que les caractéristiques des flux ferroviaires exogènes (TGV, fret, TET, TER, services librement organisés, ...).

**2. Conception des trames 2h (heures de pointe) du scénario « + 50% de TER (horizon 2035) »**

Quelques tests spécifiques seront à conduire, visant à déterminer si certaines évolutions d'infrastructures peuvent être envisagées à cet horizon, à évaluer leur apport en termes d'offre ferroviaire et à analyser la pertinence de leur réalisation.

**3. Conception des trames 2h (heures de pointe) du scénario « + 100 TER (horizon 2040) » et caractérisation des nouveaux aménagements associés**

De la même façon, plusieurs tests spécifiques seront à conduire, visant à déterminer si certaines évolutions d'infrastructures peuvent être envisagées à cet horizon, à évaluer leur apport en termes d'offre ferroviaire, en termes de gains de trafic et à analyser la pertinence de leur réalisation.

Il s'agira d'identifier les limites capacitaires de l'infrastructure ferroviaire après projection de la desserte cible de ce scénario et de lister un relevé des conflits en ligne et en gare et leurs causes.

A partir de ces éléments, des solutions de résolution de ces conflits pourront être identifiées et testées (adaptation d'offre et / ou adaptation d'infrastructures), par itération. L'objectif de cette étape est de définir la liste des aménagements d'infrastructures nécessaires strictement à la réalisation de l'offre cible du scénario « + 100% TER » leur consistance (programme) et l'estimation du coût de chaque opération (sur la base de ratios), leur apport en termes de trafic, afin de pouvoir identifier leur ratio « plus-value en termes de desserte » / coûts.

Les éléments de définition des aménagements d'infrastructure seront d'un niveau de définition suffisant pour engager par la suite des études préliminaires.

SNCF Réseau proposera également un calendrier de réalisation des dites opérations et en tenant compte des opérations traitées en parallèle sur les autres périmètres de la région Bretagne (y compris LNOBPL qui porte à la fois des aménagements de modernisation et des projets de lignes nouvelles).

### **3.3 Contenu de l'étude**

Sur le même modèle que l'ensemble des études socles, l'étude d'exploitation Nœud de Rennes comprend notamment une première étape de fiabilisation des hypothèses, une analyse des scénarios à horizon 2035 et une analyse des scénarios 2040.

Pour chaque scénario, les réticulaires (heures de pointes et heures creuses) ainsi que les GET et GOV (Graphiques Espace Temps et Graphiques d'Occupation des Voies) seront fournis. Une évaluation du parc de matériel nécessaire sera également précisée tout comme les éventuels impacts en termes de quais et de sécurité aux passages à niveau.

Une étude de faisabilité et de coût des infrastructures nécessaires pour chaque scénario sera réalisée. Un dossier sera remis pour chaque infrastructure étudiée.

- Les aménagements ciblés pourraient être les suivants :
  - Adaptations du plan de voie en avant-gare de Rennes (permettant des gains capacitaires ou d'améliorer la fluidité des circulations)
  - Aménagements des terminus techniques (par exemple, transformation en terminus central, aménagement des remisages, y compris sur le périmètre Gares & Connexions) : Vitré – La Brohinière ou Montauban – Messac – Montreuil – Saint Malo
  - Mise en ERTMS de l'ensemble du périmètre, y compris jusqu'à St-Malo (y compris les conséquences de la mise sous CCR (Commande Centralisée du Réseau) des postes de voies principales et les conséquences de la mise en ERTMS sur les LDFT – Lignes de Desserte Fine du Territoire – adjacentes)
  - Création ou adaptation de voies d'évitement pour le fret

En parallèle, une analyse des impacts des évolutions d'offre sera menée sur les PN (Passages à Niveau), avec pour objectif d'identifier les effets de seuils qui nécessiteraient réglementairement d'éventuelles suppressions ou aménagements, qu'il faudrait intégrer dans la feuille de route, pour répondre à la demande de l'amélioration de la sécurité et de la régularité. En premier lieu, sera réalisé un diagnostic dit « Criti'PN » en application de la méthodologie des études sur les passages à niveau dans les SERM. Une fiche risque sera établie pour chaque passage à niveau associé à une matrice de criticité multi-dimensionnelle.

A la suite de l'analyse Criti-PN, les diagnostics réglementaires PN (dont l'objectif est notamment d'identifier des solutions de sécurisation avec les gestionnaires de voirie) seront mis à jour si la criticité dépasse le seuil maximal de 2000 et / ou une augmentation de 40% entre la situation de référence et la situation projet est constatée.

## **ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION**

---

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de 24 mois à compter de l'ordre de lancement de l'étude par SNCF Réseau :

- L'étape 1 est prévue sur 2 mois (de M à M+1),
- L'étape 2 est prévue sur 8 mois (de M à M+8),
- L'étape 3 est prévue sur 14 mois (de M+9 à M+22).

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en **Annexe 2** Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau.

## **ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI DE L'OPÉRATION**

---

En complément des dispositions prévues à l'article 5 des conditions générales, le suivi technique des études est assuré à travers des réunions de travail assez fréquentes (rythme mensuel) portant sur l'ensemble de la région Bretagne. Ces réunions de travail pilotées par SNCF Réseau associent la Région et l'Etat, ainsi que SNCF Gares et Connexions au titre des modifications de leurs installations d'infrastructure dans les gares.

De la même façon, en complément des dispositions prévues à l'article 5 des conditions générales, la vision globale à l'échelle du périmètre de la région Bretagne associant l'ensemble des collectivités sera mise en œuvre par la Région.

Le secrétariat des réunions est assuré par SNCF Réseau qui établit un projet de compte-rendu à l'issue de chaque réunion et en adresse par courriel un exemplaire à chacun des participants, après l'avoir soumis à leur accord préalable. L'absence de remarque au-delà d'un délai de 15 jours après la communication du projet de compte rendu vaut approbation de celui-ci.

## **ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION**

---

### **6.1 Assiette de financement**

#### **6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence**

L'estimation du coût de l'étude d'opportunité est fixée à **953 836 € HT aux conditions économiques d'août 2024**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 4**.

#### **6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation**

Le besoin de financement est indexé sur un ou plusieurs indices et évolue en tant que de besoin en fonction de l'évolution constatée de l'indice ou des indices retenus, et des modifications de calendrier d'exécution. Sauf dispositions contraires ci-après, les indices retenus pour le calcul de l'indexation sont l'indice ING (MOE et MOA. Les dates de référence sont précisées ci-après.

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à 1 000 000 € courants HT.

Ces montants tiennent compte :

- indice ING pour le coût de l'intégralité du coût de l'étude
  - dernier indice connu : 12/2024 (134,5)
  - d'un taux d'indexation de l'ING de 2% en 2025 et 2026 et 2,2% pour 2027 et au-delà.

Il est précisé que SNCF Réseau ne supporte pas de risque financier lié à l'évolution constatée des indices, qui pourra, le cas échéant, être différente dans la réalité de l'hypothèse mentionnée ci-avant. Dans le cas d'une évolution à la hausse des indices de références retenus induisant un dépassement des enveloppes financières, SNCF Réseau partagera avec les partenaires les marges de manœuvres pour rester dans l'enveloppe financière. En cas d'impossibilité, un avenant sera sollicité pour couvrir ce dépassement. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des indices d'actualisation

Toute modification de programme en qualité / coûts / délais et/ou prolongement de la durée de la convention fera l'objet d'un avenant afin d'en intégrer les impacts et leurs financements.

## 6.2 Plan de financement

**Les Parties** s'engagent à participer au financement du Besoin de financement de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

<b>SERM Breton - périmètre du nœud rennais</b> <b>Phase d'étude d'opportunité</b>	<b>Besoin de financement total</b>	
	<b>%</b>	<b>€ courants</b>
Etat Bretagne	50,0000%	<b>500 000,00 €</b>
Région Bretagne	35,4165%	<b>354 167,00 €</b>
Département de l'Ille et Vilaine	2,9167%	<b>29 166,67 €</b>
Département des Côtes d'Armor	2,9167%	<b>29 166,67 €</b>
Département du Finistère	2,9167%	<b>29 166,67 €</b>
Rennes Métropole	2,9167%	<b>29 166,67 €</b>
Brest Métropole Océane	2,9167%	<b>29 166,67 €</b>
<b>Total</b>	<b>100,0000%</b>	<b>1 000 000 €</b>

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'étude d'opportunité couverte par la présente convention. Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des phases ultérieures.

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives à l'étude d'opportunité engagées antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect du planning.

## **ARTICLE 7. APPELS DE FONDS**

---

### 7.1 Modalités d'appels de fonds

Par dérogation à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des Conditions générales, les modalités d'appels de fonds sont les suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif des études (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement des études).

- Après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes sont effectués en fonction de l'avancement des études, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le Représentant de la Maîtrise d'Ouvrage de SNCF RÉSEAU, détaillant les prestations couvertes par l'acompte. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études, sans que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive), SNCF RÉSEAU présente le relevé de dépenses finales sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. SNCF Réseau procède selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde selon la clé de répartition et dans la limite du montant fixé à l'article 6.2.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 3. Cet échéancier est susceptible d'évoluer en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre des comités techniques et financiers.

## 7.2 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
<b>Etat Bretagne</b>	DREAL Bretagne L'Armorique 10 rue Maurice Fabre CS96515 35065 Rennes Cedex	Service Infrastructures Sécurité Transports	02 99 33 44 82 <a href="mailto:facturation.uad.mmo.ist.drealbretagne@developpementdurable.gouv.fr">facturation.uad.mmo.ist.drealbretagne@developpementdurable.gouv.fr</a>
<b>Région Bretagne</b>	283 avenue du Général Patton CS21101 35711 Rennes Cedex 7	DITMO / SEFTRA	02 99 27 14 34 <a href="mailto:secretariat.transports@region-bretagne.fr">secretariat.transports@region-bretagne.fr</a>
<b>Département de l'Ille et Vilaine</b>	1, avenue de la Préfecture CS24218 35042 RENNES	Direction des Grands Travaux d'Infrastructure – Service Génie Civil	Les coordonnées de la personne référente seront fournies ultérieurement
<b>Département des Côtes d'Armor</b>	9 place du Général de Gaulle, CS 42371, 22023 Saint-Brieuc Cedex 1 Direction des Infrastructures, de la	Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer	02 96 62 80 16 <a href="mailto:contactdimm@cotesdarmor.fr">contactdimm@cotesdarmor.fr</a>

	Mobilité et de la Mer		
<b>Département du Finistère</b>	32 boulevard Duplex CS 29029 29196 Quimper cedex	Direction des routes et infrastructures de déplacements	02 98 76 22 57 drid@finistere.fr
<b>Rennes Métropole</b>	Hôtel de Rennes Métropole 4 avenue Henri Fréville CS20723 35207 Rennes Cedex	Direction de la stratégie et du rayonnement métropolitain	02 99 83 63 40 <a href="mailto:dircove@rennesmetropole.fr">dircove@rennesmetropole.fr</a>
<b>Brest Métropole Océane</b>	24 rue Coat ar Gueven, 29200 BREST	Service administration gestion du pôle économique et urbain	02 98 33 50 37 <a href="mailto:sag-eco-urbain@brestmetropole.fr">sag-eco-urbain@brestmetropole.fr</a>
<b>SNCF Réseau</b>	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

### 7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
<b>Etat Bretagne</b>	130 010 002 000 17	FR 02 130 010 002
<b>Région Bretagne</b>	233 500 016 000 40	FR 102 335 000 16
<b>Département de l'Ille et Vilaine</b>	223 500 018 000 13	FR 79 223 500 018
<b>Département des Côtes d'Armor</b>	222 200 016 003 27	FR 55 222 200 016
<b>Département du Finistère</b>	222 900 011 000 16	FR 87 222 900 011
<b>Rennes Métropole</b>	243 500 139 001 89	FR 25 243 500 139
<b>Brest Métropole Océane</b>	242 900 314 000 12	FR 94 242 900 314
<b>SNCF Réseau</b>	412 280 737 203 75	FR 734 122 807 37

### Imputations propres à la DREAL :

Programme	Action	Sous- action	Centre financier	Domaine fonctionnel	Code activité
203	41	1	0203-bret-e035	0203-41-01	020341NC35C1

Le comptable assignataire pour l'État est le Directeur Régional des finances publiques de Bretagne et d'Ille-et-Vilaine.

Le service exécutant pour l'État est le Centre de gestion financière bloc 2 de la DRFIP Bretagne et d'Ille et Vilaine : CGFB200035.

## 7.4 Modalités de transmission des factures

Les factures d'appels de fonds seront adressées aux parties selon les modalités suivantes <sup>(1)</sup> :

	<b>Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire</b>	<b>Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique</b>	<b>Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique</b>	<b>Transmission des factures par courrier postal</b>
État (DREAL)	Transmission par courrier électronique à l'adresse de facturation			
Région Bretagne		Code service 167		
Département d'Ille et Vilaine				
Département des Côtes d'Armor		Avec le code service TRANSP et le numéro d'engagement		
Département du Finistère		Code service 177 N° chorus		
Rennes Métropole				
Brest Métropole Océane				

<sup>(1)</sup> *cocher et compléter les informations pour une des options proposées*

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

## 7.5 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 10 des **Conditions générales** mentionnées en annexe 1, les engagements financiers des financeurs deviendront caducs dans un délai de 48 mois à compter de la date d'achèvement des études exploratoires, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde et si les Parties ont averti le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

## **ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS**

---

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple ou fax ou courrier électronique à :

### **Pour l'Etat Bretagne**

DREAL Bretagne  
Adresse : L'Armorique, 10 avenue Maurice Fabre CS96515, 35065 Rennes Cedex  
Tél : 02 99 33 44 82  
E-mail : [ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr)

### **Pour la Région Bretagne**

Direction des Transports et de la mobilité  
Adresse : 283, avenue du Général Patton CS21101, 35711 Rennes Cedex 7  
Tél : 02 99 87 14 34  
E-mail : [secretariat.transports@region-bretagne.fr](mailto:secretariat.transports@region-bretagne.fr)

### **Pour le Département de l'Ille et Vilaine**

Direction des Grands Travaux d'Infrastructures  
Service Génie Civil  
1, avenue de la Préfecture - CS CS24218 - 35042 RENNES  
Tél :  
Courriel :

### **Pour le Département des Côtes d'Armor**

Conseil Départemental des Côtes d'Armor  
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer  
9 place du Général de Gaulle  
CS 42371 / 22023 Saint-Brieuc Cedex 1  
Tél : 02 96 62 80 16  
Courriel : [contactdimm@cotesdarmor.fr](mailto:contactdimm@cotesdarmor.fr)

### **Pour le Département du Finistère**

Direction des routes et infrastructures de déplacements  
32 Boulevard Dupleix, CS 29029, 29 196 Quimper Cedex  
Contact : Jean-Claude HUET  
Tél : 02 98 76 22 57  
Email : [jean-claude.huet@finistere.fr](mailto:jean-claude.huet@finistere.fr)

### **Pour Rennes Métropole**

Direction des coopérations métropolitaines, de la veille territoriale et de l'évaluation  
Adresse : 4, avenue Henri Fréville CS20723, 35207 Rennes Cedex 2  
Tél : 02 99 86 63 40  
E-mail : [dircove@rennesmetropole.fr](mailto:dircove@rennesmetropole.fr)

### **Pour Brest Métropole Océance**

Service administration gestion du pôle économique et urbain  
24 rue Coat ar Gueven  
29200 BREST

Tél : 02 98 33 50 37  
Courriel : [sag-eco-urbain@brest-metropole.fr](mailto:sag-eco-urbain@brest-metropole.fr)

**Pour SNCF Réseau**

Direction territoriale Bretagne – Pays de la Loire  
1 rue Marcel Paul – Immeuble "Le Henner"  
BP 34 112 - 44 041 Nantes Cedex 1  
Tél : +33 (0)2 40 35 92 50  
E-mail : [maxime.boisson@reseau.sncf.fr](mailto:maxime.boisson@reseau.sncf.fr) / [judith.berenguer-levraux@reseau.sncf.fr](mailto:judith.berenguer-levraux@reseau.sncf.fr)

**ARTICLE 9. COMMUNICATION**

---

Sans préjudice des conditions générales, l'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon visible le logo de chaque co-contractant. Dans toute publication ou communication écrite ou orale des études et à chaque publication du coût de l'opération objet de la présente convention, les signataires s'engagent à faire mention du financement des autres financeurs. Lorsque l'objet de la présente convention est le sujet exclusif d'une publication, les signataires s'engagent en outre à faire figurer les logos de l'ensemble des financeurs.

Toute publication (y compris les communiqués de presse) spécifique aux travaux objets de la présente convention sera soumise pour approbation aux autres signataires.

Toute initiative médiatique (conférence de presse, etc.) ayant trait aux travaux objets de la présente convention se déroulera à une date convenue en accord avec l'ensemble des signataires. Cette obligation d'association prendra la forme d'échanges par courriers électroniques entre les signataires suivis d'un courrier officiel adressé dans un délai raisonnable invitant à participer aux dites opérations médiatiques.

**Fait, en neuf exemplaires originaux,**

**A Rennes, le**

---

**Pour l'Etat Bretagne**

Le Préfet de la région Bretagne

---

**Pour la Région Bretagne**

Le Président de la région Bretagne

---

**Pour le Département de l'Ille et Vilaine**

Le Président du Conseil Départemental de l'Ille et Vilaine

---

**Pour le Département des Côtes d'Armor**

Le Président du Conseil Départemental des Côtes d'Armor

---

**Pour le Département du Finistère**

Le Président du Conseil Départemental du Finistère

---

**Pour Rennes Métropole**

La Présidente de Rennes Métropole

---

**Pour Brest Métropole Océane**

Le Président du Conseil communautaire

---

**Pour SNCF RÉSEAU**

Le Directeur territorial Bretagne Pays de la Loire

**ANNEXE 1 : Conditions Générales (version du 15 mars 2018)**

**ANNEXE 2 :  
CALENDRIER PREVISIONNEL**

SERM Breton - périmètre du nœud rennais Phase d'étude d'opportunité	2025				2026				2027			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Cahier des hypothèses												
Analyse scénario + 50 % TER - horizon 2035												
Analyse scénario + 100 % TER - horizon 2040												

### ANNEXE 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds

SERM Breton - périmètre du nœud rennais Phase d'étude d'opportunité	Prévision d'appels de fond en € courants HT			
	2026	2027	2028	Total
Etat Bretagne	200 000 €	175 000 €	125 000 €	500 000 €
Région Bretagne	141 667 €	123 958 €	88 542 €	354 167 €
Département de l'Ille et Vilaine	11 667 €	10 208 €	7 292 €	29 167 €
Département des Côtes d'Armor	11 667 €	10 208 €	7 292 €	29 167 €
Département du Finistère	11 667 €	10 208 €	7 292 €	29 167 €
Rennes Métropole	11 667 €	10 208 €	7 292 €	29 167 €
Brest Métropole Océane	11 667 €	10 208 €	7 292 €	29 167 €
<b>Total</b>	<b>400 000 €</b>	<b>350 000 €</b>	<b>250 000 €</b>	<b>1 000 000 €</b>

#### ANNEXE 4 : Détail des coûts estimatifs

SERM Breton - périmètre du nœud Rennais Phase d'étude d'opportunité	Coût estimatifs (en € aux conditions économiques de <b>août 2024</b> )	Coût estimatifs (en € courants)
Maîtrise d'œuvre (étude d'exploitation, étude de flux et étude de faisabilité technico-financière)	457 871 €	480 000 €
Etude de trafic	139 204 €	145 000 €
Assistance à maîtrise d'ouvrage	205 088 €	215 000 €
Maîtrise d'ouvrage	114 468 €	120 000 €
Provision pour risques	37 206 €	40 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>953 836 €</b>	<b>1 000 000 €</b>

**Hypothèses d'actualisation :**

- actualisation selon l'indice ING
- dernier indice connu ING : décembre 2024 (133,30)
- taux indexation ING : 2 % en 2025 et en 2026 et 2,2 % au-delà
- période de réalisation de l'étude préliminaire : 2025 à 2027

# Éléments financiers

Commission permanente  
du 09/03/2026

N° 51713

## Dépense(s)

Affectation d'AP/AE n°31134	APAE : 2025-INGTI005-1 SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN		
Imputation	<b>204-852-2041722-0-P31</b> Bâtiments et installations		
Montant de l'APAE	1 610 000 €	<b>Montant proposé ce jour</b>	<b>29 166,67 €</b>
<b>TOTAL</b>			<b>29 166,67 €</b>