

CONSEIL REGIONAL
17 et 18 décembre 2020
DELIBERATION

S'engager pour des mobilités solidaires et décarbonées

Le Conseil régional convoqué par son Président le 24 novembre 2020, s'est réuni le vendredi 18 décembre 2020 au siège de la Région Bretagne, sous la présidence de Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil régional.

Etaient présents : Monsieur Olivier ALLAIN (à partir de 13h30), Madame Sylvie ARGAT-BOURIOT (en visioconférence), Monsieur Eric BERROCHE (en visioconférence le matin), Madame Catherine BLEIN (en visioconférence), Madame Mona BRAS, Madame Georgette BREARD (en visioconférence le matin), Monsieur Gwenegon BUI (en visioconférence), Monsieur Thierry BURLLOT, Madame Gaby CADIOU, Madame Fanny CHAPPE, Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Monsieur Marc COATANÉA (jusqu'à 16h50), Monsieur André CROCQ, Madame Delphine DAVID (en visioconférence), Monsieur Gérard DE MELLON (en visioconférence), Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN, Madame Virginie D'ORSANNE, Madame Laurence DUFFAUD, Monsieur Richard FERRAND (en visioconférence), Madame Laurence FORTIN, Madame Anne GALLO, Madame Evelyne GAUTIER-LE BAIL, Monsieur Karim GHACHEM, Madame Anne-Maud GOUJON (en visioconférence), Monsieur Hervé GUELOU (en visioconférence le matin), Madame Claire GUINEMER (en visioconférence), Monsieur Philippe HERCOUËT, Madame Kaourintine HULAUD (en visioconférence), Monsieur Bertrand IRAGNE (en visioconférence), Madame Elisabeth JOUNEAUX-PEDRONO (en visioconférence), Monsieur Roland JOURDAIN (en visioconférence), Madame Katja KRÜGER (en visioconférence), Monsieur Gérard LAHELLEC, Madame Isabelle LE BAL, Monsieur Jean-Michel LE BOULANGER, Monsieur Olivier LE BRAS (en visioconférence), Monsieur Raymond LE BRAZIDEC (en visioconférence le matin), Madame Agnès LE BRUN, Monsieur Patrick LE DIFFON, Monsieur Marc LE FUR (jusqu'à 18h20), Monsieur Patrick LE FUR (en visioconférence le matin), Madame Gaël LE MEUR (en visioconférence), Madame Nicole LE PEIH, Monsieur Alain LE QUELLEC (en visioconférence), Madame Gaël LE SAOUT (en visioconférence), Madame Christine LE STRAT (en visioconférence), Monsieur Christian LECHEVALIER (en visioconférence le matin), Madame Lena LOUARN, Monsieur Bernard MARBOEUF, Monsieur Philippe MIAILHES, Monsieur Paul MOLAC (en visioconférence le matin), Madame Gaëlle NICOLAS (en visioconférence), Madame Gaëlle NIQUE (en visioconférence le matin), Madame Anne PATAULT, Madame Isabelle PELLERIN (en visioconférence le matin), Monsieur Gilles PENNELLE, Monsieur Stéphane PERRIN, Monsieur Maxime PICARD (en visioconférence), Monsieur Bertrand PLOUVIER (en visioconférence), Monsieur Bernard POULIQUEN, Monsieur Pierre POULIQUEN, Monsieur Bruno QUILLIVIC, Monsieur Dominique RAMARD (en visioconférence), Madame Emmanuelle RASSENEUR (en visioconférence), Madame Agnès RICHARD (en visioconférence), Monsieur David ROBO (en visioconférence), Madame Claudia ROUAUX, Monsieur Stéphane ROUDAUT (en visioconférence), Madame Catherine SAINT-JAMES, Madame Fough SALAMI-DADKHAH, Monsieur Emeric SALMON, Madame Hind SAOUD, Monsieur Sébastien SEMERIL (en visioconférence), Madame Renée THOMAÏDIS, Madame Martine TISON (en visioconférence), Madame Anne TROALEN(en visioconférence), Monsieur Hervé UTARD, Madame Anne VANEECLOO, Madame Gaëlle VIGOUROUX, Madame Sylvaine VULPIANI (en visioconférence).

Avaient donné pouvoir : Monsieur Olivier ALLAIN (pouvoir donné à Madame Hind SAOUD jusqu'à 16h30), Monsieur Pierre BRETEAU (pouvoir donné à Monsieur Bernard MARBOEUF), Monsieur Jean-Yves LE DRIAN (pouvoir donné à Madame Forough SALAMI-DADKHAH), Monsieur Pierre KARLESKIND (pouvoir donné à Monsieur Marc COATANEA jusqu'à 16h50 puis à Monsieur Raymond LE BRAZIDEC).

Vu le Code général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L 4111-1 et suivants ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par le Conseil Economique Social et Environnemental lors de sa réunion du 7 décembre 2020 ;

Vu l'avis de la commission Aménagement du territoire en date du 10 décembre 2020 ;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré ;

DECIDE

(Madame Catherine Blein ne prend pas part au vote)

A la majorité (Le groupe Rassemblement National vote Contre, le groupe Droite Centre et Régionaliste s'abstient)

- **d'APPROUVER** les orientations de la feuille de route consacrée aux mobilités solidaires et décarbonées.

Le Président



Loïc CHESNAIS-GIRARD

S'engager pour des mobilités solidaires et décarbonées

La Breizh COP fixe 38 objectifs sur lesquels tous les acteurs bretons ont été appelés à s'engager à la hauteur de leurs moyens et de leurs compétences. Le Conseil régional a décidé de répondre à cet appel en prenant 6 engagements prioritaires portant respectivement sur « le bien manger pour tous », « l'énergie et le climat », « le numérique responsable », « la biodiversité et les ressources », « la cohésion des territoires » et enfin « les mobilités solidaires et décarbonées ». Le présent document a pour finalité de décliner les orientations de la feuille de route de ce 6^{ème} engagement portant sur « *les mobilités solidaires et décarbonées* » et d'en tracer les réponses opérationnelles

En cette période d'épidémie et de confinement, la prise de conscience de notre liberté suspendue d'aller et venir sans limite s'exprime avec force. L'essor inédit du télétravail en France, en réponse à cette épidémie, révèle aussi le poids des contraintes qui pèsent sur les mobilités du quotidien, liées à notre organisation territoriale et sociétale : allongement des trajets entre domicile et lieu de travail, congestion aux heures de pointe, perte de temps, coût du transport.

En 2019, selon l'enquête nationale sur les mobilités des personnes, les français passent en moyenne 8 heures chaque semaine à se déplacer, soit 43 minutes de plus qu'il y a 10 ans. L'augmentation observée est plus forte encore le week-end qu'en semaine. Comme partout en France, **la mobilité choisie est une demande forte des bretonnes et des bretons.** Si la mobilité longue distance (de plus de 80 km), très majoritairement réalisée pour des motifs privés et loisirs, ne représente qu'un nombre infime de nos déplacements (moins de 2%), elle génère à elle seule plus de 40% des kilomètres parcourus.

Dans le même temps, pour une part de la population, le manque de mobilité reste un frein à l'emploi, à l'accès aux services, aux loisirs. Selon Pôle emploi, une personne sur cinq, a dû décliner une opportunité d'emploi ou de formation, au moins à une reprise, faute de pouvoir s'y rendre. Les jeunes, les personnes ne disposant pas du permis de conduire ou de solution de mobilité à proximité et celles aux ressources financières limitées, constituent les publics les plus vulnérables à cet égard¹. La liberté de se déplacer est donc très inégalement répartie sur le territoire et entre les individus, renforçant les inégalités sociales contre lesquelles le Conseil régional de Bretagne entend lutter.

La mobilité, c'est aussi le 2ème facteur d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie, et celui qui augmente le plus.

¹ Cf. article « Faire de la mobilité un tremplin pour l'insertion de nos publics et le développement des territoires », www.pôle.emploi.org

Selon l'Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale (AFSSE), la pollution atmosphérique, liée pour près d'un tiers aux rejets polluants des voitures, serait par ailleurs responsable chaque année du décès de 6 500 à 9 500 personnes en France.

Dans le contexte actuel d'effondrement de la biodiversité, la recherche de limitation des effets négatifs des infrastructures de transport sur la circulation des espèces est également impérative.

Répondre aux besoins de mobilité, en renforçant la cohésion sociale et en réduisant les impacts des mobilités sur le climat, la santé et la biodiversité constitue le cœur de cet engagement pour les mobilités solidaires et décarbonées et rejoint les attentes et ambitions déclinées dans le cadre de la BreizhCop.

Le scénario de transition énergétique et climatique breton prévoit une baisse des émissions de CO₂ du secteur des transports de -66% en 2040 et -83% en 2050 par rapport aux émissions de 2015, en s'appuyant sur les orientations suivantes :

- **Une réduction de la mobilité par personne de 18%** à 2040, par une baisse du nombre de déplacements quotidiens, grâce au télétravail par exemple, et par une baisse des distances parcourues ce qui suppose notamment un rapprochement du domicile et de l'emploi.
- **Une augmentation de 50% du taux de remplissage des voitures** à 2050.
- **Un doublement de la part des déplacements effectués en transports en commun.**
- **Une multiplication par 4 des déplacements effectués à vélo.**
- **Un développement des motorisations alternatives.**

L'effort à réaliser est considérable.

Les évolutions technologiques annoncées des véhicules, y compris l'évolution des modes de carburation, ne permettront pas d'enrayer l'ensemble des externalités négatives observées aujourd'hui sur l'environnement, la santé, la cohésion sociale, si elles ne s'accompagnent pas d'une évolution profonde des usages, de l'organisation territoriale, de l'organisation sociétale.

Il ne faudra pas non plus compter sur la dynamique démographique de la Bretagne pour atteindre l'objectif cible de report massif vers les transports collectifs. Les études prospectives sur le TER réalisées en 2020 par la Région Bretagne montrent que la fréquentation des TER ne va pas croître spontanément dans les prochaines décennies. **Sans politique ambitieuse, en matière de développement d'offre, de tarifs, d'information, de services, de confort, la fréquentation des TER, et plus largement du réseau BreizhGo, sera peu différente, en 2040, de celle observée aujourd'hui.**

Tous les leviers disponibles doivent donc être mobilisés.

Une politique régionale cohérente et volontariste sera mise en œuvre pour atteindre l'objectif, d'autant plus que le contexte breton est peu propice aux transports collectifs. L'allongement des trajets domicile-travail, associé à une croissance périurbaine deux fois plus rapide, est plus marquée en Bretagne que dans les autres régions. La voiture est également davantage utilisée en Bretagne au détriment des transports collectifs.

L'ambition publique en Bretagne, qui s'est traduite par la signature, avec l'Etat, en février 2019, du pacte d'accessibilité et de mobilité, sera concrétisée. Garantir l'accessibilité ferroviaire de la Bretagne dans la durée et la développer, tout en confortant les conditions d'une desserte fine de l'ensemble du territoire breton, seront les axes prioritaires des prochaines contractualisations avec l'Etat.

En cohérence, une nouvelle page sera écrite en matière de développement quantitatif et qualitatif du réseau BreizhGo. La contribution du réseau BreizhGo à l'atteinte de l'objectif de doublement de la part modale des transports collectifs en Bretagne sera définie et mise en œuvre en s'appuyant sur les leviers les plus efficaces, selon une trajectoire qu'il conviendra de construire, en comparant les scénarios techniques et financiers envisageables.

Plus largement, c'est l'ensemble des modes de transports alternatifs à l'auto-solisme qui seront soutenus par la Région Bretagne, en articulation avec les territoires, que ce soit pour les mobilités du quotidien ou pour les mobilités occasionnelles et saisonnières: les transports collectifs - trains, cars, bus,

bateaux, tramway, métro - mais aussi le vélo, la marche, le covoiturage. La décarbonation des mobilités doit pouvoir s'appuyer sur un bouquet de solutions de mobilités, aux bilans écologique et sanitaire vertueux.

La Région Bretagne est attendue sur le sujet du vélo. De nombreuses initiatives sont à l'œuvre portées par les Communes, les Intercommunalités, les Départements mais aussi les acteurs associatifs et les acteurs privés. L'ambition régionale sera formalisée, en coordination avec les territoires, prolongeant et renforçant les actions soutenues depuis de nombreuses années, autour des gares en particulier.

La mise en œuvre d'une politique mobilité respectueuse de l'environnement ne peut réussir sans renforcer en même temps cohésion territoriale et cohésion sociale. Le mouvement des gilets jaunes a su le rappeler vivement. **Les difficultés de mobilité dans les territoires ruraux mais peut-être plus encore dans les territoires périurbains, feront l'objet d'une attention soutenue.** Dans ces zones, c'est l'absence d'alternative crédible à la voiture qui se fait sentir, nécessitant d'imaginer d'autres solutions et peut-être appeler à réinventer l'usage de la voiture. Dans les zones les plus urbanisées, les agglomérations de plus de 100 000 habitants connaissent de manière durable des congestions routières en heure de pointe en entrées de ville, parfois plusieurs kilomètres en amont, en dépit de leurs efforts en matière de solutions multimodales (covoiturage, développement des transports en commun, des parkings-relais, du vélo...).

Au-delà des problématiques territoriales, certains publics nécessitent la mise en place de mesures adaptées. Ainsi, **un effort particulier est réalisé** en matière de tarification, **pour faciliter la mobilité des jeunes**, en cohérence avec le plan breton de mobilisation pour la jeunesse, **et la mobilité des ménages les plus modestes.**

L'accompagnement des personnes pour lesquelles la mobilité est altérée par le handicap ou l'âge sera poursuivie.

L'essor du digital et du numérique offre à la fois de nouvelles potentialités pour développer des services de mobilité (information, vente, multimodalité...) en appui des acteurs publics, organisateurs historiques des mobilités, et fait également émerger de nouveaux acteurs « privés » de la mobilité, qui offrent des services directement à leurs utilisateurs, sans rentrer par le prisme de la commande publique. L'essor des services de cars librement organisés et du covoiturage longue distance démontrent l'importance du numérique dans la mobilité d'aujourd'hui. Se saisir de cette révolution numérique comme les acteurs privés l'ont fait, constitue un challenge pour le transport public de demain.

Ces engagements seront conduits en tenant compte des profondes évolutions organisationnelles en cours, consécutives notamment à la dernière Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de fin 2019. Les Régions et EPCI sont renforcés dans leurs compétences, le risque qui prévaut toutefois étant celui de politiques publiques qui se tournent le dos et ne facilitent pas une mobilité aisée et apaisée. Une articulation volontariste de ces compétences sera indispensable ainsi que le développement d'offres de mobilités pensées le plus globalement possible. Il s'agit également de travailler, autant que de besoin, avec la société civile et les acteurs privés. Toutes complémentarité et mutualisation des moyens de production permettront d'arriver plus vite aux résultats. C'est une condition essentielle pour l'atteinte des objectifs.

A l'heure où plans de relance et nouvelles contractualisation avec l'Etat et l'Europe se structurent, **beaucoup d'incertitudes agitent le monde des transports.**

Les crises sont si profondes que les exercices habituels de prospective sont remis en question et nul ne sait prédire les évolutions, ni anticiper les changements de comportement. Tous les opérateurs de transport vont-ils réussir à se relever dans un contexte de crise sanitaire et économique ? Quels seront les effets du télétravail à moyen/long terme ? L'ouverture à la concurrence du ferroviaire va-t-elle avoir des effets structurants sur l'organisation du TER ?

Bien qu'une certaine modestie s'impose face aux inconnues, l'ambition publique exige d'orienter pour dessiner des perspectives. Les pouvoirs publics auront à faire des choix et à trouver les ressources nécessaires pour mettre en œuvre leurs politiques publiques de mobilité avec un souci constant d'adaptation aux situations et aux besoins.

Par ailleurs, la crise COVID a rappelé l'extrême utilité de la logistique pour nos territoires. Au service de la mobilité des biens et des ressources, la performance des différentes chaînes logistiques se révèle essentielle pour toutes les natures d'économies : verte, bleue, de production, de consommation et de proximité. Trop

souvent sous-estimé, méconnu, le rôle joué par le système logistique régional, les entreprises de transport de marchandises et de la logistique est central pour notre économie et pour notre vie quotidienne. Cet enjeu nécessite une réflexion d'ensemble et sera traité dans un autre cadre, en lien avec les enjeux économiques et portuaires.

Ainsi, la présente feuille de route s'organise autour de 8 axes.

Le premier axe traite de notre **capacité à contribuer à l'objectif régional de doublement de la part modale des transports collectifs en réponse aux besoins de mobilité et aux enjeux de décarbonation par un développement volontariste et ambitieux du réseau BreizhGo.**

Le deuxième axe vise à **accompagner le développement de l'offre BreizhGo par une recherche constante de l'amélioration de la qualité de services, d'accueil, de confort, gage de l'attractivité du réseau.**

Le troisième axe concerne **la politique tarifaire** du réseau BreizhGo qui se veut à la fois inclusive et équilibrée pour permettre le développement de l'offre et un accès au plus grand nombre.

Corolairement, il s'agit de **simplifier l'accès à l'information** sur les trajets **et l'achat des titres de transport, pour faciliter l'usage quotidien ou occasionnel des transports publics.** C'est l'objet du quatrième axe.

Le cinquième axe concerne **la mise en accessibilité du réseau BreizhGo** pour les personnes à mobilité réduites, à l'œuvre depuis près de 20 ans, mais qui doit rester un objectif fort de la politique régionale et transversal aux différentes actions menées (aménagement, information, réservation).

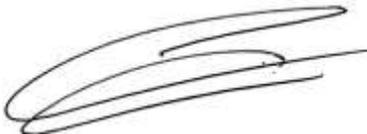
La bonne inscription du réseau BreizhGo dans les territoires constitue le sixième axe de la feuille de route qui porte l'enjeu d'une coopération de la Région avec chacun des EPCI pour construire des synergies entre nos politiques transports facilitant les déplacements de porte à porte, de courte comme de longue distances, par des modes alternatifs à la voiture à usage individuel (covoiturage, vélo, transports collectifs).

Notre territoire est très marqué par les infrastructures routières et la voiture qui offrent des possibilités de mobilité extrêmement larges. En s'appuyant sur cet héritage, il s'agit **aujourd'hui d'utiliser la route, d'utiliser la voiture d'une autre manière, de façon plus partagée.** Ce 7ème axe nécessite notamment une coopération forte avec les gestionnaires d'infrastructures, en particulier l'Etat, les Métropoles et les Départements. Il nécessite également l'affirmation de partenariats de grande ampleur en faveur de covoiturage.

Enfin, **le huitième axe renvoie à notre propre responsabilité, celle de la Région exemplaire,** aussi bien en tant qu'employeur présent sur toute la Bretagne qu'en tant que promoteur de politiques publiques intégrées, en toute cohérence avec les différentes feuilles de route sur lesquelles nous nous engageons.

Je vous demande d'**approuver les orientations de la feuille de route consacrée aux mobilités solidaires et décarbonées.**

Le Président



Loïc CHESNAIS-GIRARD

AXE 1 - Contribuer à l'objectif régional de doublement de la part modale des transports collectifs en réponse aux besoins de mobilité et aux enjeux de décarbonation par un développement volontariste et ambitieux du réseau BreizhGo

La croissance démographique, la saturation autour des grandes villes, l'appétence pour des déplacements plus vertueux sont autant d'enjeux qui nourrissent un besoin d'adaptations permanentes de l'offre de transport public notamment avec BreizhGo. **Il s'agit de déclencher une envie de report, de la voiture vers les transports collectifs, par un service suffisamment dense et performant pour qu'il devienne réellement concurrentiel de la voiture.**

Si nous ne pouvons aller ni nous arrêter partout, des gains sensibles de fréquentation du réseau BreizhGo sont possibles : par le développement des fréquences pour les trains ou cars à fort potentiel que ce soit pour les déplacements domicile-travail ou pour les déplacements interville occasionnels, par la recherche de temps de parcours compétitifs notamment aux heures de pointe quand la congestion routière est présente, par des positionnements et amplitudes horaires adaptés aux rythmes de vie pour répondre non seulement aux besoins en heures de pointe mais également en soirée, les week-ends, pendant les vacances scolaires, de façon à faciliter les mobilités saisonnières avec BreizhGo.

L'accessibilité et la desserte ferroviaire sont des enjeux majeurs, tant pour le développement d'un territoire que pour la qualité de vie de celles et ceux qui l'habitent. Le train demeure aujourd'hui un transport de masse, quand il est électrique et qu'il est suffisamment rempli, au **bilan écologique** particulièrement intéressant. S'engager pour des mobilités solidaires et décarbonées, c'est s'engager pour le rail. Depuis la mise en service de la ligne à grande vitesse en juillet 2017, TGV et TER connaissent des croissances de fréquentations très fortes partout en Bretagne, preuve de la justesse des choix opérés. L'offre a été augmentée de 20% (TER et TGV) en 2017, un accroissement de plus de 23% des recettes est attendu avec l'augmentation significative de la fréquentation.

Cette vision ferme a été retraduite dans le Pacte d'Accessibilité et de Mobilité pour la Bretagne, qui confirme **l'objectif d'amélioration de la desserte ferroviaire en visant les 3 heures entre la pointe bretonne et Paris et conforte les conditions d'une desserte fine de l'ensemble du territoire** pour les enjeux de mobilité quotidienne.

Le mode ferroviaire présente de nombreux atouts, surtout dans les zones urbaines ou périurbaines en périphérie des grandes villes qui subissent les externalités négatives du trop-plein de voitures. L'appétence est très forte pour voir le TER se renforcer pour améliorer les déplacements périurbains. Le développement du TER peut être difficile à organiser avec des voies ferroviaires à usage mixte (TGV et TER) mais aussi coûteux pour s'équiper en matériels nouveaux et assumer les coûts d'exploitation. Il est proposé de rechercher des accords nouveaux avec les Métropoles et les grandes Agglomérations pour que TER BreizhGo puisse participer à l'accroissement des offres de transport public desservant les pôles urbains.

Si les efforts peuvent parfois se concentrer naturellement là où sont installées plus densément les populations, notre responsabilité nous amène à nous questionner sur le devoir d'égalité des breton-ne-s en matière de transports.

C'est le sens d'un réseau unifié BreizhGo, dont l'amélioration incrémentale profitera aussi aux territoires les moins desservis et aux populations les plus fragiles.

Comme ailleurs, le réseau ferroviaire a été confronté à un vieillissement, résultat d'un sous-investissement de SNCF qui devait prioriser ses capacités sur le réseau grande vitesse. Le programme Bretagne Grande Vitesse et l'action volontariste de la Région et des collectivités locales sur les lignes de maillage ont permis une régénération assez inédite pour en faire un réseau performant. Alors que la plupart des régions françaises constatent des fermetures de ligne ou se battent pour en sauver, la Région Bretagne a largement participé à moderniser Plouaret-Lannion, Guingamp-Paimpol, Brest-Quimper, Rennes-Châteaubriant, Dol-Dinan. Notre engagement, continu, est de soutenir les lignes dites de desserte fine du territoire et **d'explorer toutes modalités permettant leur redynamisation** quand cela est utile et cohérent avec les objectifs de décarbonation.



Mise en œuvre opérationnelle

- **Rechercher l'efficacité maximale des dessertes BreizhGo là où le potentiel est important de façon à déclencher du report modal (fréquences, temps de parcours, ponctualité, amplitude horaire), en cohérence avec les objectifs régionaux de décarbonation**
- **Rechercher la cohésion territoriale, en garantissant une couverture du territoire régional en transports collectifs, sans zone blanche, en proposant des modalités cohérentes avec les besoins de mobilité quotidienne ou occasionnelle et les enjeux de décarbonation**
- **Expérimenter de nouvelles solutions sur les petites lignes ferroviaires en développant des services et des modèles économiques adaptés aux contextes, et en explorant les opportunités nouvelles de décarbonation (batterie, hydrogène...)**

Actions concrètes

- Délégations de service public pour l'offre des cars interurbains en Finistère et en Ille et Vilaine renouvelées en 2020
- Objectif d'un temps de parcours maximal de 45 minutes par trajet pour les scolaires dans les contrats
- Financement des travaux de modernisation des lignes ferroviaires Dol-Dinan (mise en service en 2021, participation Région de 10,4 M€ sur un coût d'opération de 24,2M€) et Retiers-Châteaubriant (mise en service en 2021, participation Région de 3,4M€ sur un coût d'opération de 19,3 M€), permettant de lever les restrictions de vitesse.
- Financement des travaux de signalisation en gare de Rennes dès 2021 pour augmenter les fréquences des TER du périurbain rennais et les dessertes interville bretonnes à partir de 2024 (participation Région de 1,6M€ sur un coût d'opération de 9M€)
- Définition du niveau d'ambition en terme de développement des fréquences TER BreizhGo sur l'ensemble des axes et gares du réseau ferroviaire à court, moyen et long termes (2025, 2030, 2040), et devant se traduire financièrement en investissement et en fonctionnement. Ce niveau d'ambition est à mettre en relation directe avec le report modal cible de la route vers le train, et donc avec les objectifs régionaux de décarbonation. Un exercice comparable sera à réaliser pour le réseau BreizhGo cars.

A plus long terme :

- Etude en cours sur la ligne ferroviaire Auray-Quiberon pour définir un projet de service plus adapté aux besoins et avec un impact carbone moindre. Des réflexions à poursuivre sur l'avenir de la ligne Morlaix-Roscoff.
- Projet LNOBPL (études en cours) qui vise à améliorer les liaisons ferroviaires entre Rennes et la pointe bretonne et entre Rennes et Nantes. Horizon 2030.

AXE 2 - Accompagner le développement de l'offre BreizhGo par une recherche constante de l'amélioration de la qualité de services, d'accueil, de confort, gage de l'attractivité du réseau.

Aménager des pôles d'échanges multimodaux au droit des gares ferroviaires, routières ou maritimes, c'est **organiser les échanges physiques entre tous les modes de transports, de façon à faciliter l'accès au réseau BreizhGo et aux TGV et la réalisation de trajets de porte à porte**. Garantir une chaîne complète de déplacement est en effet un facteur décisif dans le choix d'utilisation des transports collectifs. Les conditions de rabattement ou de diffusion vers/depuis une gare sont à ce titre déterminantes.

C'est aussi **développer les capacités d'accueil et les services en gare**, qui concourent à l'attractivité des services de mobilité. **Le niveau de confort et de service perçu par l'usager·ère demeure un facteur clé de fidélisation**. Par la recherche constante d'amélioration des conditions d'attente en gare, de la mise à disposition des informations nécessaires au déroulement du voyage ou à l'achat de titres, il s'agit d'offrir des conditions de voyages suffisamment confortables, fonctionnelles et sûres pour attirer durablement les voyageurs dans les transports collectifs.

C'est enfin une **meilleure intégration des gares dans leur environnement, urbain, périurbain ou rural**, de façon à faciliter les échanges. Pour ce faire, la Région travaille en partenariat avec les collectivités pour l'aménagement des gares ferroviaires, routières et maritimes, de façon à coordonner projets urbains et projets de mobilités, et à bien intégrer les accès par tous les modes de transport au projet (transports collectifs, modes actifs, voiture). Conformément au SRADDET, l'articulation entre urbanisme et mobilité est particulièrement recherchée, dans une approche favorisant la concertation.

En complément, et pour les mêmes raisons, **nous poursuivons l'importante modernisation progressive des mobiles (trains, cars, navires)**.



Mise en œuvre opérationnelle

- **Faciliter l'accès aux gares ou points d'arrêts et les échanges entre modes de transport en poursuivant l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux ou d'arrêts multimodaux**
- **Offrir de bonnes conditions d'attente dans les gares et points d'arrêts et améliorer les services en gare (information, vente de titres) pour renforcer l'attractivité du réseau BreizhGo**
- **Offrir plus de confort et de services à bord des mobiles (trains, cars, navires) pour fidéliser les voyageurs**

Actions concrètes

- Démarrage en 2021 des travaux de réalisation d'une nouvelle gare maritime à Quiberon (coût 7,3 M€) offrant plus de confort aux voyageurs.
- Mise en service du PEM d'Auray en 2021 (participation Région de 3M € sur un projet estimé à 28 M€), avancement des études pour les PEM de Quimper, Vannes, démarrage à Brest.
- Rénovation de 4 rames ZTER en 2021 (13 M€)

A plus long terme :

- Nouvelle gare maritime à Brest
- Poursuite de la rénovation des trains (22 rames AGC électriques) entre 2023 et 2027 : 53 M€
- Plus de 60% des cars Breizhgo de la régie Illevia en Ille-et-Vilaine renouvelés en 2020/2021, plus de 9 M€ investis.

Dans les projets d'aménagement ou d'équipement des gares et du matériel roulant, une attention sera portée aux économies d'énergie (en cohérence avec l'objectif de diminution de 40% d'ici 2030) et à l'utilisation d'éco matériaux (objectif de doublement dans l'engagement ressources biodiversité)

AXE 3 - Développer des tarifs incitatifs, lisibles et solidaires pour voyager avec BreizhGo

La politique tarifaire du réseau BreizhGo s'adresse à tous les publics pour à la fois renforcer l'attractivité du réseau et offrir des solutions de mobilité solidaires.

La nouvelle gamme tarifaire a été pensée inclusive, juste et équitable, par un développement des tarifications solidaires.

BreizhGo, c'est aussi une préoccupation pour la jeunesse. Les choix opérés en matière de tarification, tant pour le transport scolaire que pour les mobilités de loisirs, visent à créer un appel d'air au profit des transports collectifs : les jeunes seront les prescripteurs de demain.

Par ailleurs, trop de personnes renoncent aujourd'hui à un **emploi** ou à une **formation**, faute d'une solution de mobilité ou par méconnaissance des solutions. Si cela passe aussi par la visibilité du réseau, il convient tout particulièrement de nous assurer que nous mettons en œuvre le meilleur accompagnement possible.

La gamme tarifaire régionale vise également un renforcement de **l'intermodalité** en proposant des tarifs multi réseaux (réseau BreizhGo + réseaux urbains) à des prix compétitifs.

Enfin, la politique tarifaire du réseau BreizhGo se veut néanmoins équilibrée, c'est-à-dire en capacité de dégager des recettes nécessaires au développement de l'offre pour tous. Ces recettes complémentaires participent directement de nos capacités à améliorer l'offre, et donc d'augmenter les possibilités de report modal.



Mise en œuvre opérationnelle

- **Offrir des tarifs incitatifs pour tous les publics pour renforcer l'attractivité du réseau**
- **Faciliter la mobilité des jeunes, à commencer par celle des scolaires sur le réseau BreizhGo, en cohérence avec le *Plan breton de mobilisation pour la jeunesse***
- **Aider à la mobilité des personnes les plus vulnérables : bénéficiaires des minima sociaux et personnes en parcours d'insertion**
- **Permettre des voyages sans couture sur toute la Région grâce à des tarifications multimodales adaptées aux besoins des voyageurs sur l'ensemble de leur chaîne de déplacement**

Actions concrètes

- Depuis septembre 2020, les scolaires bénéficient d'un tarif unique à 120 € permettant à 75% des familles de payer moins cher leur abonnement.
- En complément, tous les scolaires (abonnés aux cars Breizhgo) peuvent désormais profiter d'un accès illimité au réseau BreizhGo (hors juillet-août) pour 80 € supplémentaires.
- De nouveaux tarifs harmonisés pour les cars en septembre 2020, avec des petits prix pour les jeunes, une gamme solidaire étendue à tout le réseau, et la gratuité pour les enfants de moins de 12 ans (accompagnés d'un adulte).
- La gamme solidaire, qui s'adresse en particulier aux bénéficiaires de minima sociaux et personnes en parcours d'insertion, est accessible sur les cars comme sur les trains, avec une seule démarche à réaliser pour les ayants-droits.
- Les tarifs TER seront adaptés en juillet 2021, en cohérence avec la gamme car, et avec de nouveaux pass offrant des tarifs très attractifs jusqu'à 5 personnes ;
- Pour faciliter des voyages sans couture, les tarifs multimodaux seront développés avec nos collectivités partenaires pour étendre les possibilités des accords existants (abonnements train/car+réseaux urbains ; pass occasionnels). Objectif d'expérimenter dès 2021 pour déploiement en 2022.

AXE 4 : Simplifier l'accès à l'information sur les trajets et l'achat des titres de transport

Bien informer les voyageurs sur l'offre BreizhGo et sur les offres interconnectées, qu'il s'agisse des TGV ou des transports collectifs urbains, c'est réussir le premier pas vers un voyage avec BreizhGo.

La mise en place de guichets multi réseaux dans les principales gares est un véritable facilitateur pour la réalisation de voyages en transports collectifs. Cela permet aux voyageurs de trouver en un lieu unique toute l'information pour réaliser leurs parcours, de connaître les tarifs associés, et de trouver un interlocuteur en cas de difficulté. Ces espaces d'information mais aussi de vente multimodaux sont déjà présents dans plusieurs gares, telles que Saint-Brieuc, Rennes. Notre volonté est de développer ces dispositifs de distribution mutualisés entre les différents modes, entre les autorités organisatrices de la mobilité, de façon à simplifier l'acte d'achat.

De façon complémentaire, l'information à distance est également consolidée : de la centrale d'appel avec un numéro de téléphone unique pour informer sur l'ensemble du réseau BreizhGo, au développement du site BreizhGo.bzh pour s'inscrire à différents services notamment en cas de situation perturbée, en passant par le développement du calculateur d'itinéraires Mobibreizh... les outils sont multiples pour délivrer l'information de la façon la plus adaptée aux différents profils de voyageurs.

L'information multimodale Mobibreizh.bzh est le site ou l'application de référence pour se déplacer en transports publics en Bretagne, incluant les modes actifs : itinéraires, horaires en temps réel, infos trafic... Le développement de Mobibreizh regroupant 17 collectivités est continu et il faut pouvoir compter sur une dynamique partenariale forte pour faire vivre un service qui génère plus de 2 millions de requêtes mensuellement.

En ce qui concerne la vente de titre, la Région s'appuie sur un acquis collectif solide, la carte KorriGo. Cette carte bretonne des déplacements, est un service majeur des mobilités sur notre territoire. 600 000 cartes KorriGo sont actives en Bretagne, un.e breton.ne sur cinq est équipé. Support de titres de transports de 9 réseaux de transports collectifs en Bretagne, elle est le fruit d'un travail collectif et continu qui a permis la définition d'un référentiel fonctionnel et technique commun, ainsi que la création d'une marque commune. D'autres réseaux urbains adopteront KorriGo dans les prochaines années, réduisant ainsi le coût supporté par chaque réseau pour mettre en place un outil billettique fédérateur.

Dans le cadre de BreizhGo plus particulièrement (50 000 cartes à ce jour), il nous faut également réussir l'intégration du système pour tous nos cars et bateaux, **l'engagement d'un déploiement généralisé de KorriGo est pris à horizon 2022-2023.**

KorriGo est une vraie force bretonne pour accroître le développement de services mutualisés, un vrai plus pour les mobilités dans notre région.

A travers ces différents outils, la Région a engagé le développement de services numériques qui pourront s'intégrer dans une vision MaaS à terme (Mobility as a Service). L'objectif du MaaS est de s'appuyer sur un « bouquet de mobilités » pour offrir des services de porte à porte personnalisés et tournés vers les voyageurs, agrégeant tous les modes et offres, publiques ou privées. Un second objectif, il est vrai, consiste à diminuer la charge cognitive de ces usagers, quand la réalisation des premiers ou derniers kilomètres demeure souvent un frein important à l'usage des transports collectifs. Les initiatives se multiplient, et l'on peut s'en féliciter pour peu que les futurs outils contribuent à l'utilisation renforcée de transports collectifs et décarbonnés, et ce sur tous les territoires.



Mise en œuvre opérationnelle

- **Mieux informer les voyageurs sur l'ensemble du réseau BreizhGo**
- **Mieux informer les voyageurs sur l'offre multimodale**
- **Mieux informer les voyageurs lors de situations perturbées**
- **Simplifier l'acte d'achat, en particulier en permettant d'acheter ses titres de transport (tous modes et tous réseaux) dans un lieu unique en gare, ou à distance**

Actions concrètes

- Ouverture centrale BreizhGo en mai 2020 avec un n° unique **02.99.300.300** pour informer sur l'ensemble du réseau, et poursuite du développement du site **breizhgo.bzh** avec de nouveaux services : inscription aux alertes sms en cas de perturbation, inscription au transport scolaire, demande de la carte solidaire ou scolaire+...
- Expérimentation d'une solution de titre de transport sur mobile (« M-ticket ») sur le réseau BreizhGo à partir de juillet 2020, avec l'objectif de généraliser à l'ensemble du réseau d'ici fin 2020 afin de constituer la 1ère brique de la vente dématérialisée pour BreizhGo
- Lancement de l'application **Mobibreizh** (calculateur d'itinéraires) en février 2020 et intégration de l'information sur les tarifs de bout en bout d'ici fin 2020.
- Déploiement de la **carte KorriGo** sur les réseaux urbains de Quimperlé et Guingamp en juillet et septembre 2020, ce qui porte à 9 le nombre de réseaux de transports équipés en Bretagne.
- Projet d'extension de la carte KorriGo à l'ensemble du réseau BreizhGo d'ici 2022/2023. De premières expérimentations sur les transports scolaires et interurbains en 2021.
- Mutualisation des espaces d'information et de vente en gare, avec des projets à Quimper et Vannes, dans la poursuite des réalisations faites à Rennes et St Brieuc, et également à Dinan et Lannion.
- Poursuite du développement, avec les partenaires Autorités Organisatrices des Mobilités, des outils numériques facilitant la chaîne des déplacements quel que soit le mode utilisé, qu'il soit public ou privé. Cible 2022.

AXE 5- Poursuivre la mise en accessibilité du réseau BreizhGo pour les Personnes à Mobilité Réduite

La Région Bretagne a engagé depuis de longues années des démarches en faveur de la mise en accessibilité de son réseau de transport régional aux personnes handicapées et à mobilité réduite. La Région a adopté un premier *Schéma Directeur d'Accessibilité* (SDA) en 2008 répondant aux exigences de la loi du 11 février 2005 sur *l'Égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*. S'appuyant sur les opportunités liées au projet Bretagne à Grande Vitesse, la modernisation des infrastructures ferroviaires et l'acquisition de nouveaux matériels roulants, l'usage des trains régionaux aux personnes à mobilité réduite a été grandement facilité, en allant même au-delà des sites concernés réglementairement.

En 2015, puis en 2019, **la Région a mis à jour son schéma directeur en intégrant l'ensemble du réseau BreizhGo et a ainsi précisé les actions à entreprendre jusqu'en 2024 pour rendre accessible le réseau de transport BreizhGo (ferroviaire, interurbain et maritime) aux personnes handicapées et à mobilité réduite**. En tant que chef de file, la Région Bretagne anime ce

schéma directeur auprès de ses partenaires qui devront s'impliquer au regard de leurs compétences réglementaires et techniques.

Bien qu'elle ne soit pas maître d'ouvrage, la Région investit fortement à la fois sur la mise en accessibilité des gares ferroviaires régionales jusqu'à 75% des montants des opérations, et sur la mise en accessibilité des points d'arrêts desservis par les cars BreizhGo jusqu'à 70% des coûts d'opération. Concernant le ferroviaire, sur les 26 gares à rendre accessibles, la moitié des opérations reste à réaliser à ce jour. Concernant le routier, sur plus de 1000 arrêts à aménager, 450 environ nécessitent encore une intervention.

Le respect de la planification du schéma dépend largement de la capacité des maîtres d'ouvrage (SNCF sur le ferroviaire et Ville ou EPCI sur le routier), à mener ces projets.

La Région veille à concerter, échanger avec les associations représentantes des personnes à mobilité réduite. Des temps d'échanges sont organisés partout sur le territoire.

L'adaptation de l'information voyageurs est également en cours au travers la mise en place de dispositifs d'annonce sonores et visuels à bord des véhicules, et des systèmes d'information, notamment le numéro d'appel unique qui permet un contact centralisé pour l'ensemble de l'offre BreizhGo.

 **Mise en œuvre opérationnelle**

- **Rendre le réseau BreizhGo accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) par la mise en œuvre d'aménagements et d'équipements appropriés**
- **Faciliter l'accès aux services adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite**

Actions concrètes

- Passer de 80% de cars BreizhGo accessibles aux PMR à 100% à l'horizon 2024 ;
- La mise en place du n°unique (mai 2020) concerne également les réservations pour les services PMR en gare
- Aménagements pour les PMR de la gare de Lamballe (engagement des travaux en 2021, participation Région de 3,5 M€ sur un montant de 4,7M€), et de la gare de Landerneau (engagement des travaux en 2021, participation Région de 2,6M€ sur un montant de 3,4M€).
- Des projets de mise en accessibilité à engager notamment à Châteaubourg, Vitré, Rosporden d'ici 2025
- Soutien par la Région de la mise en accessibilité des arrêts de car desservis par le réseau BreizhGo, aide financière régionale jusqu'à 70% du coût de l'aménagement ; Objectif cible, aménagement de 450 points d'arrêt d'ici septembre 2021 (objectif réglementaire mais au regard du rythme d'avancement des aménagements proposés par les communes, cette échéance risque d'être repoussée)

AXE 6 - Inscrire le réseau BreizhGo dans les territoires

Avec 120 gares ferroviaires, 20 000 points d'arrêts ou gares routières et 20 lieux d'embarquement vers les îles, **le réseau BreizhGo est présent sur l'ensemble du territoire régional**. 100% des communes hors agglomérations et métropoles sont desservies, si l'on prend en compte le transport scolaire.

Pour que cette présence soit lisible, sécurisée et optimisée, la concertation avec les territoires est déterminante et sera renforcée. Il s'agit de mettre en synergie nos actions respectives en faveur des mobilités durables avec l'objectif de faciliter les déplacements de porte à porte, de courte comme de longue distance, par des modes alternatifs à la voiture à usage individuel (covoiturage, vélo, transports collectifs).

À l'instar de la remise à plat réalisée pour les TER lors de la mise en service de la LGV, **il importe que chaque nouvelle mise en service ou adaptation soit le fruit d'une coordination entre acteurs de la mobilité**.

Avec la Loi d'Orientation des Mobilités en vigueur, toute intercommunalité peut décider de devenir Autorité Organisatrice de Mobilités, au motif de ne laisser aucune zone blanche sur le territoire. La vision régionale est plus nuancée, mais surtout la volonté régionale est d'éviter certains risques de morcellement et d'enclencher les plus fortes dynamiques de mutualisation possibles.

A ce titre, **la Région porte une ambition, celle de contractualiser avec chaque EPCI sur le thème des mobilités**, et que soit portée ensemble une vision stratégique partagée, en partant des besoins précis du territoire. Il s'agit d'un contrat social de mobilités accompagnant les transitions, qui s'attaque au « déterminisme mobilités » et qui offre une lisibilité pour des parcours de mobilité facilités et sobres. Il s'agit d'un partenariat qui couvre l'intégralité des composantes qui font les mobilités, dans une approche d'optimisation, de convergence et d'audace. Ce cadre partenarial constitue d'ailleurs un levier d'action à plusieurs objectifs, ciblés, de cette stratégie.

Ces contractualisations fournissent également le moyen d'une gouvernance renouvelée en proximité, actant le fait que sur un territoire donné, plusieurs acteurs concourent ensemble à lever les freins à la mobilité et réaliser la transition vers une mobilité décarbonée.

C'est tout le parcours voyageur du lieu de départ au lieu de destination qui doit être considéré et facilité en coordination avec les EPCI. Ainsi, le positionnement des arrêts de car et les conditions de circulation des cars vers ces arrêts doivent être examinés avec attention. La Région souhaite matérialiser l'ensemble des arrêts, y compris les arrêts scolaires, par des poteaux aux couleurs de BreizhGo, de façon à rendre plus lisible l'offre mais également à assumer avec les territoires, la localisation de ces arrêts. Une rationalisation doit être envisagée pour répondre aux enjeux de sécurité et offrir des solutions de rabattement satisfaisantes. Il convient également de s'assurer que les aménagements urbains réalisés ne rendent pas difficiles voire impossible le passage des cars vers les arrêts.

Renforcer BreizhGo, renforcer l'intermodalité, c'est également agir sur les modes actifs, marche et vélo.

La moitié des déplacements réalisés sont inférieurs à 5 km. Cette échelle de déplacement est particulièrement adaptée à l'usage du vélo, à condition que des aménagements soient conçus pour les réaliser en toute sécurité. En outre, le développement des vélos à assistance électrique tend à élargir cette échelle de déplacement bien au-delà des 5 km.

L'objectif de part modale des modes actifs pour les déplacements domicile-travail inscrit dans le SRADDET est de 15% contre moins de 9% aujourd'hui ; le défi est de taille. Il convient d'accompagner les territoires dans l'atteinte de cet objectif régional et de veiller à la bonne coordination des mesures engagées.

Agir sur les modes actifs, c'est également favoriser le rabattement vers des transports collectifs pour de plus longues distances, car les distances entre lieu de travail et lieu de domicile se sont fortement distendues depuis 30 ans. Ce défi nous concerne au premier chef, pour donner une centralité complémentaire au réseau BreizhGo et parce que nous avons atteint un effet de seuil en matière de parking pour les voitures aux abords de bon nombre de gares ferroviaires

L'usage des vélos pour d'autres motifs doit également être encouragé si l'on veut multiplier par 4 son usage tel que préconisé par le scénario de transition énergétique et climatique breton.

La Région agit en en faveur des vélos depuis de nombreuses années à travers en particulier son soutien à l'aménagement des espaces publics au droit des gares et la mise en place de stationnement vélo. La Région subventionne de manière incitative l'aménagement des points d'arrêts routiers revêtant une dimension multimodale, desservis par le réseau interurbain régional.

La Région a par ailleurs lancé début 2020 un appel à projets « premier- dernier kilomètre » mobilisant des fonds européens (FEDER) pour favoriser le rabattement vers les principaux points nodaux du réseau BreizhGo par des services décarbonnés. Parmi les projets retenus, plusieurs concernent des aménagements de pistes cyclables vers les gares. Il nous faudra poursuivre dans cette complémentarité des modes pour faciliter les déplacements de porte à porte.

La formalisation d'un schéma régional vélo doit permettre d'accompagner durablement les territoires dans le développement du vélo, dans toutes ses composantes, en articulation étroite avec le réseau BreizhGo, mais aussi en lien avec les actions menées dans le cadre de la politique touristique régionale (vélo-route, voies vertes, en Bretagne sans ma voiture)



Mise en œuvre opérationnelle

- **Elaborer des contractualisations et de nouveaux projets concrets avec les structures intercommunales pour mettre en synergie nos actions en faveur des mobilités durables et répondre aux objectifs de développement des transports collectifs et du vélo. Dans ce cadre, les investissements qui seront soutenus par la Région Bretagne, seront réalisés en cohérence avec l'ensemble des politiques régionales (emploi, formation, langues bretonnes, environnement). Ces investissements feront notamment l'objet d'un engagement spécifique en faveur de la biodiversité et de la préservation des ressources, au-delà des mesures réglementaires, en réservant 1% des montants investis à cet enjeu. Des accords seront également recherchés pour faciliter les mobilités des scolaires qui doivent utiliser le réseau BreizhGo et un réseau urbain.**
- **Offrir de la sécurité, de la lisibilité, de la continuité dans la chaîne de déplacement en lien avec BreizhGo en travaillant avec les territoires sur l'ensemble du parcours voyageur: modalités de rabattement vers les gares et points d'arrêts, positionnement des arrêts, aménagement des gares et points d'arrêts, conditions de circulation des cars dans les communes.**
- **Elaborer un schéma régional vélo, et accompagner, sans attendre, la dynamique à l'œuvre, que ce soit pour les mobilités quotidiennes ou touristiques**

Actions concrètes

- **Pelliculage des 3000 arrêts interurbains (Bretagne) et des 3000 arrêts scolaires (Ille-et-Vilaine) aux couleurs de BreizhGo**, pour faciliter le repérage des lieux d'embarquement.
- Première étape de **déploiement des poteaux d'arrêts scolaires sur le réseau BreizhGo**, après réexamen des conditions de sécurité de ces arrêts avec les gestionnaires de voirie ; Objectif : 15% des arrêts de cars scolaires en Bretagne marqués par un poteau d'arrêts en 2021, pour un coût estimé à 0,5M€ en 2021 ; objectif implantation 100% des poteaux d'arrêts structurants à l'horizon 2027.
- Mise en service du **Pôle d'Echanges Multimodal** d'Auray en 2021, avancement des études pour les PEM de Quimper, Vannes, démarrage à Brest.
- Mise en œuvre d'un **Appel A Projets en 2020 « 1ers-derniers km »** permettant de mobiliser 1M€ de crédits FEDER pour soutenir les projets de mobilité des territoires (aménagement, équipements, services) en complémentarité avec le réseau BreizhGo. La quasi-totalité des projets éligibles portent sur le développement du vélo. **Nouvel appel à projet à engager dans le cadre du FEDER post 2020 (pour un montant de l'ordre de 6 à 7 M€).**
- Formalisation d'un **schéma régional vélo** permettant d'accompagner les territoires dans le développement du vélo, en articulation étroite avec le réseau BreizhGo (développement des stationnements vélos en gare ou point d'arrêt, aménagements sécurisés et services vélo pour relier gares et points d'arrêts...).
- **Premiers contrats sociaux de mobilités** avec les EPCI (début 2021), reprenant de façon partenariale et adaptée à chaque territoire les priorités opérationnelles déclinées dans le présent document, afin de favoriser notamment la mobilité décarbonée en proximité pour tou-te-s.

AXE 7 - Utiliser la route et la voiture de façon plus partagée

C'est un fait, le véhicule automobile sera probablement là demain, et après-demain, véritable facteur d'émancipation pour de nombreuses sociétés et générations, et accélérateur de mobilités.

Ce véhicule sera-t-il la voiture que nous connaissons ? non, il sera progressivement connecté, inodore, silencieux, peu polluant. Nous ne pouvons toutefois ignorer que certaines difficultés subsisteront, n'engageant pas **la Bretagne dans la sobriété**, si les tendances actuelles se confirment : augmentation de la circulation et donc de la congestion routière, production de gaz à effet de serre et de particules fines, insécurité routière, congestion, nuisance sonore, sur-occupation des espaces au détriment de la biodiversité...

Ces externalités négatives de la route sur l'environnement, auxquelles s'ajoute la vulnérabilité énergétique de certains ménages, particulièrement dans les territoires périurbains, doivent nous conduire à relativiser les effets des seules évolutions technologiques du parc automobile sur la résolution des problématiques de mobilité durable et solidaire.

Tout en étant parfaitement conscients que la voiture est souvent un outil indispensable dans de nombreux endroits, nous devons nous engager, dans une intelligence collective d'évolution des pratiques. Les reports modaux vers les transports collectifs se feront sans doute ni assez vite, ni partout. Faciliter les usages partagés de la voiture, passer d'une logique d'autosolisme à une logique d'occupation optimisée des véhicules, constitue un axe de progrès complémentaire. L'objectif que nous nous sommes fixés dans le SRADDET est l'atteinte d'un taux de remplissage moyen de 1,5 personne par véhicule à l'horizon 2040, contre 1,05 actuellement.

Dans le même mouvement, et en toute cohérence, **la création de nouvelles infrastructures routières ne peut plus être la réponse absolue aux congestions observées.** Certes des adaptations du réseau routier restent nécessaires pour garantir la sécurité des déplacements, pour améliorer la gestion du trafic, pour assurer les flux de déplacements interville lorsque le ferroviaire n'est pas présent.

La politique routière régionale actuelle s'appuie sur deux piliers : la mise à 2x2 voies de la RN164 et la sécurisation des échangeurs sur le réseau routier national. L'achèvement de la RN164, initiée depuis près de 50 ans, ne saurait souffrir de nouveaux aléas alors que les déclarations d'utilité publique de toutes les sections restantes à aménager ont été obtenues. Il reste 240M€ à engager pour terminer la mise à 2x2 voies de la RN164, dont 120M€ à la charge de la Région.

Au-delà de ce projet structurant, il conviendra d'étudier au cas par cas les opérations qui mériteront une intervention de la Région.

Mais l'enjeu est surtout de mieux utiliser les infrastructures routières dont nous disposons aujourd'hui. Nous avons vu que l'augmentation de la part modale des transports collectifs et l'augmentation du taux de remplissage des véhicules constituaient des leviers majeurs à activer. Ces leviers doivent pouvoir être mis en œuvre, non seulement dans les centralités urbaines mais également au-delà, notamment sur les axes routiers congestionnés vers les centralités, par la mise en place de mesures réellement « efficaces » à l'instar des métros/tram/bus à haut niveau de service déployés en milieu urbain.

Que ce soit pour les covoitureurs ou pour les utilisateurs de transports collectifs, il s'agit de donner de réels « avantages » à ceux qui s'orientent vers ces pratiques et en particulier en proposant un temps de parcours concurrentiel en heure de pointe quand la congestion est la plus forte.

La création d'axes réservés aux transports collectifs et aux covoitureurs sur les emprises routières existantes illustre la possibilité d'un meilleur partage des routes. Corollairement, la création d'aires de covoiturage et l'aménagement de points d'échanges multimodes doivent se poursuivre.

L'optimisation de l'usage de la voiture s'appuie également sur la mise en relation des covoitureurs pour proposer un maximum de trajets.

Suite au succès du développement du covoiturage longue distance, de nombreux acteurs privés et associatifs se positionnent et innovent sur la problématique du covoiturage de proximité, souvent lié à un déplacement domicile-travail. Ces initiatives sont complémentaires des effets que peut produire une plateforme publique de mise en relation gratuite. **OuestGo est la plateforme publique de covoiturage de proximité et solidaire qui permet de développer l'usage du covoiturage en Bretagne, non seulement grâce à une offre mutualisée, donc plus complète et mieux connue, mais aussi grâce à des outils d'animation du covoiturage sur les territoires.** Car pour une pénétration complète de ce nouvel usage,

le numérique ne suffit pas, il est une affaire de rencontres réelles. Pour les publics en retour vers l'emploi, une déclinaison de covoiturage solidaire est également proposée.

Cette plateforme mise en place au printemps 2018 fait déjà référence, avec une progression constante du nombre d'inscrits, une forte adhésion des collectivités locales bretonnes et ligériennes (77 adhérents en 2020), et un intérêt marqué des entreprises.

Le rôle de la Région consiste à poursuivre, en responsabilité, la dynamique engagée, en développant de nouvelles fonctionnalités à destination des usager·ère·s et des prescripteur·rice·s. Il s'agit de favoriser une appropriation par tous les territoires ; à ce titre, l'objectif que nous chercherons à atteindre est l'adhésion par tous les EPCI de Bretagne à l'horizon 2021.

La LOM opère par ailleurs un virage en instaurant un forfait mobilité durable à caractère non obligatoire. Dans le cadre du dialogue social au sein des entreprises, un tel forfait pourrait être mis en place. Conscient de l'incapacité des offres de transports publics à être suffisamment pertinentes dans les zones peu denses, la Région y voit une opportunité majeure et souhaite contribuer pleinement par une expérimentation au changement durable des usages dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Ainsi, il est prévu un nouveau dispositif financier permettant d'abonder à parité, au plafond de 200 € par an, le forfait versé par l'employeur. Le levier financier peut être autant considéré comme une sensibilisation active auprès des entreprises – qui font par ailleurs face à des difficultés de recrutement – que comme un coup de pouce au pouvoir d'achat des breton·ne·s, dans une approche positive pour le climat.

Par ailleurs, afin de ne pas concurrencer les transports collectifs (et ainsi reproduire les effets induits par le développement des Services Librement Organisés et du covoiturage longue distance qui ont capté des parts de marché au détriment du train), seules les zones peu denses ne disposant que peu d'offres de transport public seront concernées dans un premier temps, le sujet pouvant par ailleurs être travaillé dans le cadre des territoires d'industrie.



Mise en œuvre opérationnelle

- **Développer et promouvoir les services de covoiturage**
- **Optimiser l'usage des infrastructures routières existantes en soutenant notamment la création d'axes réservés aux transports collectifs et aux covoitureurs pour offrir des alternatives efficaces à l'usage de la voiture individuelle en temps de parcours**
- **Expérimenter le soutien financier direct aux covoitureurs pour les déplacements domicile-travail, en lien avec les entreprises**

Actions concrètes

- Plate-forme OuestGo coordonnée par la Région Bretagne : Arrivée de la nouvelle version web au printemps 2020, lancement de l'application smartphone à l'été 2020 en lien avec la fonctionnalité covoiturage dynamique et preuve de covoiturage. Le porte-monnaie virtuel est en cours de développement. En chiffres : Ouest Go, ce sont 77 collectivités adhérentes et 54 562 inscrits
- Soutien à l'association Ehop pour la promotion de covoiturage auprès des entreprises (100 000 € en 2020)
- Financement d'axes réservés pour les transports collectifs et les covoitureurs sur les pénétrantes de la métropole de Rennes en commençant par la RD 137 (aménagement réalisés en 2021) de façon à rendre plus rapides les déplacements en TC ou covoiturage par rapport à la voiture individuelle.

AXE 8 - Région responsable, Région exemplaire

La Région est Autorité Organisatrice des Mobilités. Elle a compétence pour de nombreuses politiques, qui doivent prendre en compte la question des mobilités ou ont un effet induit sur les mobilités. Elle est aussi un employeur important, de plus en plus présent sur tout le territoire. **La responsabilité ne va pas sans l'exemplarité**, et la Région prendra toute sa part pour atteindre les objectifs collectifs. Les présentes propositions à mettre en œuvre constituent une déclinaison ciblée de la Région, collectivité responsable, issue de la nouvelle stratégie énergétique et climatique.

Il s'agit en premier lieu d'évoluer vers une flotte terrestre et maritime régionale exemplaire.

Concernant la flotte terrestre, la transition énergétique de la flotte d'autocars de la Région est d'ores et déjà lancée. **L'objectif est de convertir 55% de la flotte de la région illeuvia au GNV d'ici 2029.** Dans la mesure du possible, l'approvisionnement en bioGNV sera privilégié. Les études d'opportunité pour la conversion de nouvelles flottes sur l'ensemble du territoire breton seront menées en cohérence avec le déploiement progressif des stations publiques GNV, dans l'objectif de proposer à terme un même niveau de décarbonation des mobilités régionales sur tous les territoires.

En ce qui concerne le ferroviaire, 90% des voyages en TER BreizhGo sont opérés avec un mode de traction électrique. Le **remplacement du matériel ferroviaire thermique par du matériel ayant un impact carbone réduit** (électrique ou hydrogène), est envisagé à échéance 15 ans compte-tenu de la fin de vie des matériels en service.

Pour les cars, comme pour les trains, des réflexions pourront également être menées sur des solutions low-cost permettant de concilier sobriété et accessibilité en terme de coût.

Pour atteindre une mobilité maritime décarbonée dans le cadre des dessertes que nous opérons, la flotte de bateaux doit également être renouvelée. Ce renouvellement doit tenir compte des fortes contraintes en terme de service à délivrer : vitesse, capacité... En application de la feuille de route hydrogène 2030, lors du renouvellement des navires de la flotte régionale, un examen systématique des possibilités de motoriser la chaîne de propulsion avec l'hydrogène en intégrant toutes les contraintes d'exploitation, sera réalisé.

La mobilisation de fonds issus du Plan Juncker et des investissements d'avenir (PIA) sera étudiée pour accélérer cette transition.

La Région souhaite par ailleurs offrir une alternative attractive et sûre aux déplacements motorisés et/ou en relais des transports collectifs. Dans un premier temps, et au-delà de l'action sur les gares et pôles d'échange, il est prévu d'aménager les sites régionaux accueillant du public, en proposant des équipements adaptés dans les lycées ou sur les voies navigables. Il s'agit par ailleurs de coordonner avec attention ces réalisations avec les différents schémas vélo existants et les aménagements effectués par les territoires.

En tant qu'employeur, la Région souhaite également mettre en œuvre les principes de sa feuille de route auprès de ses plus de 4000 agents. Un nouveau plan de mobilités pour les agents de la Région a été voté en octobre 2020, et sans attendre cette adoption, de premières mesures ont progressivement été mises en œuvre telles que la mise à disposition de vélos à assistance électrique sur les différents sites pour la réalisation des déplacements professionnels.

Le plan de mobilité de la Région Bretagne, vise trois objectifs : Améliorer la qualité de vie au travail des agent-e-s ; Réduire l'impact environnemental de la Région ; Optimiser les moyens mis à la disposition des agent-e-s par la Région pour la mobilité.

Ces enjeux s'accompagnent d'un objectif de réduction de 20% d'ici 2025 et de 40% d'ici 2030 de la part modale de la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail, en faveur des transports en commun, de la mobilité active et du covoiturage.

La Région s'engage par ailleurs à améliorer ses connaissances sur les émissions de GES de tous les transports régionaux de voyageurs et plus largement de la politique transport menée. Ces connaissances doivent permettre de définir et d'évaluer la trajectoire vers la neutralité carbone et d'adapter la politique régionale en conséquence.

Enfin, dans le cadre des investissements réalisés par la Région Bretagne, **la mise en œuvre du 1% biodiversité sera progressivement adoptée.**



Mise en œuvre opérationnelle

- **Décarboner la flotte terrestre et maritime régionale**
- **Encourager l'usage des modes actifs (vélo, marche) sur les sites de compétence régionale accueillant du public**
- **Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle auprès des agents de la Région Bretagne pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels**
- **Evaluer la progression de la politique régionale de mobilité vers l'objectif de neutralité carbone**
- **Mettre en œuvre le 1% biodiversité dans le cadre des investissements réalisés ou soutenus par la Région**

Actions concrètes

- Déploiement des cars GNV : la 1ère phase (jusqu'au 1er semestre 2021) consiste à convertir 20 autocars de la régie Illevia (soit 33 % du parc illevia) et de construire une station de recharge lente GNV sur le site de la Régie. L'objectif est de convertir 55% de la flotte illevia au GNV d'ici 2029. Dans la mesure du possible, l'approvisionnement en bioGNV sera privilégié. Les études d'opportunité pour la conversion de nouvelles flottes sur l'ensemble du territoire breton seront menées en cohérence avec le déploiement progressif des stations publiques GNV, dans l'objectif de proposer à terme un même niveau de décarbonation des mobilités régionales sur tous les territoires.
- Application de la feuille de route H2 2030 : remplacement des navires de la flotte régionale en étudiant systématiquement la possibilité de motoriser la chaîne de propulsion avec de l'hydrogène en intégrant toutes les contraintes d'exploitation. Dès 2021, étude pour le remplacement de la barge de l'île d'Arz.
- Remplacement du matériel ferroviaire thermique par du matériel ayant un impact carbone réduit (électrique ou H2...) à échéance 15 ans.
- Réflexion sur les mobilités décarbonées « low cost » pour concilier décarbonation, sobriété et accessibilité en termes de coût (ex :etrofit pour équiper électriquement des véhicules anciens ?)
- Mise en œuvre du nouveau plan de mobilité pour les agents Région adopté en octobre 2020.
- Engagement en 2021 d'une étude sur les trajectoires possibles de décarbonation des mobilités en Bretagne, impliquant une évaluation des leviers identifiés.