

**Octobre 2023,
à Rennes**

Session plénière des 11, 12 et 13 octobre prochains **La Région réunit ses 83 élus autour des mobilités durables**

Il a beaucoup été question ces dernières semaines en Bretagne des mobilités et des solutions à mettre en œuvre dès à présent pour apporter des réponses collectives aux citoyens qui, pour le travail, les études ou les loisirs, ont besoin de se déplacer sur tout le territoire. Ces sujets sont de nouveau à l'ordre du jour de la session du Conseil régional, une session de rentrée qui a tour à tour abordé le volet « mobilités » du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2023-2027, les projets de conventions TER et TGV conclues avec SNCF sur 2024-2033 et, enfin, le protocole d'accord concernant *BreizhGo Express Sud*, démarche novatrice engagée par la Région et 6 intercommunalités pour développer l'offre TER en Sud Bretagne.

Au cours de ces 3 jours de débats, l'avenir des **transports collectifs, en TGV, TER ou car BreizhGo**, a occupé la part essentiel des échanges. D'autres dossiers majeurs, en lien avec les mobilités et le développement durable de la Bretagne, étaient aussi à l'ordre du jour de cette session :

> **L'avenir de l'aéroportuaire, lié aux mobilités durables**

Avec la montée en puissance du ferroviaire, la future stratégie aéroportuaire de la Région a fait l'objet d'un rapport à examiner. Celui-ci dresse, dans un premier temps, **un état des lieux et des perspectives** pour les **4 plateformes** dont la collectivité est propriétaire.

> **« Un port Bretagne, plusieurs quais »**

Les élus régionaux ont aussi débattu et adopté une nouvelle **stratégie portuaire pour la période 2023-2033**, les **20 ports de la Région** devant conforter la vocation maritime de la Bretagne mais aussi se mettre au service du développement durable du territoire (décarbonation du transport).

> **Une nouvelle politique régionale « mer et littoral »**

Consciente de son exceptionnel potentiel maritime, la Région se fixe un **nouveau cap pour les 5 ans à venir** autour d'une politique globale rassemblant tous les enjeux de la mer et du littoral, de la pêche à l'innovation technologique en passant par la formation, le tourisme, les énergies marines et les transitions.

> **L'avis négatif sur le Projet régional de santé de l'ARS**

Contrairement aux fois précédentes, la Région a décidé d'émettre un avis défavorable sur le nouveau Projet Régional de Santé (PRS), proposé par l'Agence Régionale de Santé (ARS) pour 2023-2027. Les élus estiment que la situation s'est dégradée et que le **document n'offre plus les garanties nécessaires** en matière de sécurité sanitaire. Devant l'inquiétude des Bretonnes et des Bretons face **aux difficultés d'accès aux soins**, le Président de Région, tout en souhaitant poursuivre un dialogue constructif avec l'ARS, demande une révision du PRS et, dans le cas préoccupant de l'hôpital de Carhaix, une **médiation auprès du ministre de la Santé**.

> **Un rapport « autonomie » déjà remis à l'État**

Le Président Chesnais-Girard l'a **remis en mains propres à la Première ministre** le 28 septembre, à l'issue du Congrès des Régions de France, à St-Malo. Ce rapport est le fruit d'un travail réalisé par un **groupe de 19 élus** de tous bords, exception faite du RN qui n'a pas souhaité y participer. **L'autonomie**, telle qu'elle y est présentée, est **un nouveau partage** réglementaire et législatif permettant une réelle **décentralisation** et **différenciation** propres à chaque Région, sur des enjeux majeurs comme **les mobilités ou le logement**, de même que sur la question des **langues** et de la **culture**.

> **Et un vœu de la majorité sur le ZAN**

SERVICE PRESSE

Contrat de Plan État-Région (CPER) - Volet « mobilités » 2023-2027

Un projet d'accord sur les grands équilibres des 4 prochaines années

L'avenir de la Bretagne en matière de transports constitue l'une des priorités de la Région. Alors que le CPER, pour son volet « mobilités », doit être renouvelé en 2023, la phase de négociation vient de s'achever, avec la finalisation d'un projet d'avenant, doté d'une enveloppe globale de 686 M€ (dont 233 M€ apportés par l'État et 233 M€ par la Région). La concertation sur ce dossier capital s'est structurée autour de la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP), réunissant toutes les collectivités bretonnes, et de quatre grands enjeux : augmenter l'usage du train pour favoriser le report modal en développant les infrastructures ferroviaires, améliorer l'accès à la pointe bretonne et au Centre Bretagne, assurer une desserte fine et durable de tous les territoires et relever le défi du fret ferroviaire.

Après plusieurs semaines de négociations, l'État, la Région et l'ensemble des collectivités bretonnes sont parvenus à un projet d'accord sur les grands équilibres du volet « mobilités » du CPER. Doté de 686 M€ de crédits nouveaux, il sera complété par un engagement de l'État à mobiliser au moins 30 M€ pour accompagner le développement portuaire breton, qui s'ajoutent aux 20 M€ déjà inscrits dans le volet maritime de l'actuel contrat de plan.

Depuis la rencontre, le 25 août entre le Président de Région, Loïg Chesnais-Girard, et la Première ministre, Elisabeth Borne, jusqu'à l'approche de cette session, les échanges et les discussions n'ont jamais cessé entre l'État, qui a augmenté sa participation de 44 M€ (passant de 189 M€ à 233 M€) et l'ensemble des collectivités bretonnes, avec en point d'orgue la réunion de la CTAP qui s'est tenue le 21 septembre à Quimper. Au regard de ce dialogue permanent et fécond, les conditions sont désormais remplies pour adopter et signer cet avenant embrassant tous les défis que doit relever la Bretagne.

Augmenter l'usage du train (187 M€)

La congestion des routes aux abords des grandes villes, le tarif de l'énergie, la décarbonation des modes de transport sont autant de défis à relever simultanément. C'est pourquoi des investissements ferroviaires importants pour augmenter le nombre de TER partout en Bretagne sont considérés comme prioritaires.

L'ambition ? **Proposer un train toutes les 20 minutes dans les gares principales en heures de pointe et toutes les heures en heures creuses.** La Région a ainsi bâti une stratégie d'offre claire et ambitieuse jusqu'en 2040 pour toute la Bretagne : **+20% de TER en 2030, +50% de TER en 2035, +93% de TER en 2040.**

Ce "saut d'offre" s'appuie sur des investissements majeurs dans les infrastructures : études et travaux de désaturation de la gare de Rennes, renforcement des capacités de maintenance à Quimper, études de modernisation des lignes Redon-Quimper, études préliminaires sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Nantes, dans le cadre du projet LNOBPL (Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays-de-la-Loire).

Améliorer l'accès à la pointe et au centre Bretagne (113 M€)

L'enjeu reste de rapprocher la pointe bretonne au reste du territoire national, pour assurer la cohésion régionale et éviter tout risque de décrochage des territoires situés les plus à l'ouest. **En matière ferroviaire, l'objectif demeure de relier la pointe bretonne (Brest et Quimper) à Rennes en 1h30 et à Paris en 3h.** En matière routière, **la mise à 2x2 voies de la RN164 pour désenclaver le Centre Bretagne va se poursuivre et s'achever**, alors que 85% de cet axe est désormais aménagé en double voie (137 sur 162 km).

Assurer une desserte fine et durable des territoires (322 M€)

Il s'agit là de permettre l'accès au train au plus grand nombre, d'adapter le réseau routier national aux nouveaux usages, de développer le vélo... Plusieurs projets seront notamment financés dans ce cadre : **renouvellement des lignes ferroviaires Auray-Quiberon et Guingamp-Carhaix (131 M€), réalisation de l'échangeur du Liziec à l'entrée de Vannes (32 M€), réhabilitation du pont Albert-Loupe à Plougastel-Daoulas, études et travaux d'une dizaine d'échangeurs (17 M€), aménagements de pôles d'échange multimodaux (53 M€) et de véloroutes (50 M€).**

Relever le défi du fret ferroviaire (64 M€)

La Bretagne doit contribuer à l'objectif de décarbonation des transports et s'inscrire dans la stratégie ferroviaire nationale qui vise à **doubler la part du fret par rail pour passer à 18%, en 2030, et à 25% en 2050.** Pour y parvenir, il est prévu de **recréer l'offre mer+fer, en réhabilitant des voies ferrées portuaires à Brest et Lorient.** Il s'agit aussi d'**organiser le développement du transport combiné** à travers la Bretagne et de la Bretagne vers le reste de la France, via le développement du **centre de transport combiné (CTC) de Rennes**, le maintien des connexions aux entreprises créatrices de flux et celui du patrimoine existant. Cela passe par la **remise en état des lignes Auray-Pontivy-Saint Gerand et Vitré-Gerard (Montreuil-sous-Pérouse), et la remise en service de certaines installations terminales embranchées (ITE).** Des études devront aussi être menées en prévision d'investissements à plus long terme (plateformes de massification, mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité...).

Conventions TER BreizhGo et TGV 2024-2033

Avec SNCF Voyageurs, la Région assure le quotidien et l'avenir

Le service TER BreizhGo, défini et financé par la Région Bretagne, est exploité par SNCF Voyageurs, dans le cadre d'une convention pluriannuelle. La convention TER actuelle s'achevant fin 2028 et celle de TGV fin 2027, un travail a été mené depuis près d'un an pour "challenger" l'opérateur sur les contours de nouvelles conventions TER et TGV. Les échanges et négociations ont abouti à deux projets de conventions qui fixent de grands principes : durée, constance et qualité du service public, innovation, maîtrise des charges d'exploitation, investissements dans les matériels roulants (acquisition de rames et opérations de maintenance). La reconduction de ces partenariats permet de sécuriser la desserte ferroviaire de la Bretagne durant dix ans, de conforter l'ambition du doublement de l'offre ferroviaire en Bretagne à horizon 2040, d'assurer une desserte TGV des villes intermédiaires et des pointes bretonnes, de garantir la qualité de service, d'améliorer la distribution des titres entre les différents réseaux et de continuer de faire de la Bretagne une terre d'innovation ferroviaire.

Depuis la prise de compétence du transport régional en 2002, le TER Bretagne a franchi de nombreuses étapes pour devenir désormais **l'épine dorsale des mobilités en Bretagne**. Développement des lignes pour une desserte fine du territoire, Bretagne à Grande Vitesse, suppression de passages à niveau, aménagement et accessibilité des gares, ou encore entretien du parc de matériel roulant, sont autant de défis que la Bretagne a relevé pour disposer aujourd'hui de l'un des meilleurs réseaux ferroviaires et du TER le plus fiable de France (95,6% de régularité en 2022).

Développement de l'offre TER

La nouvelle convention TER fixe des développements d'offres importants pour toute la Bretagne, en concertation avec les collectivités et intercommunalités, préparant ainsi utilement la création du syndicat régional des transports "Bretagne Mobilités". La Région a construit une stratégie d'offre claire et ambitieuse jusqu'en 2040 pour toute la Bretagne : **+20% de TER en 2030, +50% de TER en 2035, +93% de TER en 2040**.

Amélioration de la qualité de l'offre TER

La Bretagne est souvent citée en exemple pour la qualité de service de son TER, le premier à l'échelle nationale. La Région entend maintenir ce haut niveau d'exigence afin de faire encore mieux, d'ancrer TER BreizhGo comme une référence et de faciliter le report des auto-solistes vers les transports collectifs.

Meilleure distribution de produits BreizhGo et KorriGo

La qualité de service passe aussi par la **billettique**. C'est pourquoi la distribution des titres TER a été travaillée avec SNCF Voyageurs. Cette convention prévoit un interfaçage possible avec une nouvelle boutique en ligne BreizhGo permettant à la Région d'être distributeur de titres TER, sans exclusivité de SNCF Voyageurs. De manière réciproque, les automates SNCF pourront vendre la gamme BreizhGo cars et les bateaux. **KorriGo**, la carte bretonne des déplacements, reste le pivot essentiel de toute la distribution.

Cette convention prévoit aussi le **déploiement progressif d'une signalétique sonore bilingue dans les TER**.

Le TER BreizhGo, c'est :

- **+ 43% d'offre depuis 2002** et la prise de compétence de la Région
- **+ 35% de fréquentation depuis 2017** et l'arrivée de la Grande Vitesse
- **+ de 400 circulations de TER chaque jour**
- **14,5 millions de voyages en 2022** sur le réseau
- **43 000 usagers chaque jour**
- **+ de 100 M€ par an en fonctionnement**
- **95,6% de régularité, meilleur taux de France**

La convention TGV renouvelée, elle aussi

Une nouvelle convention va aussi être signée avec SNCF Voyageurs pour le service à grande vitesse, dans l'objectif de conforter la diffusion de ses bénéfices au-delà de Rennes en articulant l'offre TER et l'offre TGV, et ce dans la durée.

Cette convention mise en place dès l'arrivée de la LGV à Rennes en 2017, garantit pour les lignes vers Brest et Quimper, d'une part, des trains proposant les meilleurs temps de parcours avec peu d'arrêts pour se rapprocher de Paris en 3h30 et, d'autre part, des trains plus caboteurs pour desservir les villes intermédiaires. L'offre TGV ne se finançant que par ses seules recettes, c'est grâce à cette contribution de la Région que SNCF Voyageurs peut notamment assurer une desserte plus fine des territoires tout en garantissant la cohérence avec les dessertes TER existantes. Cette convention reconduit pour les abonnés du TER BreizhGo la possibilité de monter à bord des TGV pour leurs trajets domicile-travail ou domicile-études dans les règles actuelles.

Partenariat inédit entre la Région et les 6 EPCI de Bretagne Sud

Le projet *BreizhGo Express Sud* sur de bons rails

Portées par la volonté commune de développer les mobilités en Bretagne Sud, la Région et les 6 intercommunalités situées sur l'axe Vannes-Quimper ont décidé de s'engager ensemble autour d'une nouvelle forme de coopération. *BreizhGo Express Sud* vise à faire franchir une nouvelle étape en faveur des mobilités durables, en s'appuyant notamment sur la ligne ferroviaire qui structure une bonne partie des déplacements dans les bassins de vie traversés. Comprenant 21 circulations supplémentaires par jour en 2025, ce partenariat, inédit, est soumis au vote des élus de la Région durant cette session. Les partenaires s'engagent par ailleurs à participer à la création de *Bretagne Mobilités*, futur syndicat mixte des transports régionaux.

Début juillet, la Région, Golfe du Morbihan Vannes Agglomération, Auray Quiberon Terre Atlantique, Lorient Agglomération, Quimperlé Communauté, Concarneau Cornouaille Agglomération et Quimper Bretagne Occidentale jetaient **les bases d'un accord inédit** visant à **favoriser la décarbonation des mobilités sur le territoire**, à **désaturer les axes routiers** au premier rang desquels la **RN165**, à **faciliter les déplacements** et à **promouvoir une intermodalité** génératrice d'économies.

21 circulations TER par jour en plus fin 2025

Ce partenariat porte principalement sur le financement commun d'un service *BreizhGo Express Sud*, fondé sur le développement de l'offre TER à horizon 2025-2026. Les signataires partagent l'ambition commune de développer davantage encore le TER, faisant de l'infrastructure ferroviaire la colonne vertébrale des déplacements collectifs et décarbonés du territoire. Par cet engagement fort, volontariste et unique dans sa dimension collective, les 6 EPCI et la Région vont permettre la circulation supplémentaire journalière de 21 trains TER *BreizhGo*, soit **47% d'arrêts TER en plus**. Suite à la commande de six nouvelles rames Regio2N par la Région, des matériels seront affectés pour garantir ce choc d'offre sur la Bretagne Sud.

Centré aussi sur les heures de pointe (pour parvenir à un TER toutes les 30 minutes à ces horaires), à la fois sur longue et courte distance, l'objectif est de proposer « un choc d'offre ferroviaire » pour les usagers de Bretagne Sud et d'aboutir à **un futur service *BreizhGo Express Sud* d'ici fin 2025, financé à 70% par la Région et à 30% par les EPCI.**

Cette montée en puissance du TER ne concernera pas que les espaces urbains des agglomérations de Quimper à Vannes mais aussi les petites villes comme Brandérion, Landévant, Bannalec, Gestel, Landaul...

Ce développement d'un *BreizhGo Express Sud*, porté par la Région en tant qu'autorité sur le TER ainsi que par l'ensemble des EPCI engagés, constitue **un acte fondateur pour les mobilités en Bretagne Sud**, territoire qui compte 900 000 habitants, soit plus d'un quart de la population bretonne.

C'est en effet la **première fois que des intercommunalités prévoient de cofinancer des rames Regio2N avec la Région et de travailler ensemble au développement du ferroviaire.**

Première étape dans la création de *Bretagne Mobilités*

Cet accord complète, à une nouvelle échelle, les partenariats « mobilités » que la Région noue avec chaque EPCI depuis 2021, dans le but notamment d'enclencher de nouvelles dynamiques.

Grâce à ce protocole de coopération, **les partenaires s'engagent d'ailleurs aussi à participer à la création, à la rentrée 2024, de "Bretagne Mobilités"**, nouvelle structure de gouvernance des mobilités, tant à l'échelle régionale qu'à celle des bassins de vie, qui permettra, notamment, de développer un titre unique en Bretagne.

Les enjeux actuels sur les mobilités renvoient à la nécessité de **faire « encore plus » ensemble. Pour y répondre**, l'approche doit être globale, les mobilités durables se coordonner et les actions portées par chaque acteur se combiner. C'est à ces conditions que pourra être apportée, à chaque citoyen, une solution de mobilité.



Stratégie régionale portuaire 2023-2033

Un écosystème s'appuyant sur le port « Bretagne » et ses 20 quais

La Région est aujourd'hui compétente dans une vingtaine de ports qui se distinguent par leur diversité, leur taille, activités, trafics et modes d'organisation. Outils de développement territorial, ces espaces de travail sont des lieux appropriés pour expérimenter et ouvrir la voie aux transitions tant sur le champ économique qu'écologique, technologique ou logistique et ce, en lien avec les acteurs locaux. L'avenir des places portuaires bretonnes repose donc sur une plus grande capacité à se projeter, à anticiper les mutations et à concevoir les solutions innovantes pour asseoir leur développement. Il y a un an, la Région a lancé une large concertation pour élaborer sa nouvelle stratégie portuaire, la précédente datant de 2009. Celle-ci, programmée d'ici à 2033, a vocation à s'articuler avec la politique régionale mer et littoral également votée à la session d'octobre, mais aussi avec la stratégie régionale des transitions économiques et sociales (SRTES), le SRADDET et les futures feuilles de route halieutique, énergies marine, formations maritimes et nautisme.

Le document présenté en session comporte **4 axes stratégiques** pour un port, la Bretagne, s'appuyant sur plusieurs quais, les 20 places portuaires :

- une gouvernance régionale et une approche territoriale guidée localement par les acteurs concernés, dans le **respect des spécificités de chaque place portuaire** ;
- des ports au service de la transition énergétique pour aller vers **la décarbonation des sites et du transport** (propulsion à la voile ou électrique, EMR et ENR, carburants alternatifs...) ;
- des ports, facilitateurs, qui doivent inciter et **accompagner les mutations des filières et entreprises** présentes dans leurs territoires respectifs, pour aller vers un développement durable de l'économie bretonne.
- des ports exemplaires qui se doivent d'être humanistes, **propres, sobres, producteurs d'énergie renouvelable et d'économies circulaires**.

Déjà, des projets déjà engagés et des réalisations à dupliquer illustrent cette stratégie nouvelle.

La vision régionale aura vocation à se décliner dans chaque place portuaire, sous la forme d'un plan d'actions construit avec la communauté portuaire, sous le pilotage des présidents de conseil portuaire. Ces plans traceront les objectifs et actions qui prendront en compte les enjeux du foncier, du développement de l'activité ou encore des modalités de gouvernance du port.

Cette méthode garantira une déclinaison adaptée et partagée de la feuille de route portuaire, permettant de concilier enjeux régionaux et réalités locales, et ce, sur les dix années à venir.

Des ports aux activités diverses, ancrés dans leurs territoires

Depuis le 1^{er} janvier 2017, et suite aux différentes lois de décentralisation et de transfert de compétences, dont la loi NOTRe, la Région est compétente pour organiser l'activité de 20 ports maritimes sur son territoire.

Leur transfert s'est fait en plusieurs temps :

- Les ports de **Brest, Saint Malo et Lorient**, à vocation industrielle, **dès 2007**, de l'État vers la Région,
- Les ports de **Saint Brieu, Roscoff et Concarneau**, où sont présentes des activités de commerce, ferry et réparation navale, conformément à la loi NOTRe et à son ambition de spécialiser les compétences des Régions, d'une part, des Départements, d'autre part.
- **14 ports et cales** concernés par la desserte maritime des îles bretonnes, dans les mêmes conditions en 2017.

Au service de leur territoire, ces ports accueillent les trafics de marchandises, la pêche, la réparation navale, les activités de transports de passagers et de loisirs. Avec plus de **7 millions de tonnes de marchandises traitées par an**, ils représentent près de 2 % du trafic national, soit l'équivalent du Grand Port Maritime de Bordeaux (7^e place portuaire française).

Au terme des dernières négociations sur le volet « mobilités » du Contrat de plan État-Région, il a été acté que l'engagement de l'État serait abondé d'au moins 30 M€ en faveur du développement portuaire breton, en plus des 20 M€ déjà inscrits au contrat sur la période 2023-2027. Un soutien nécessaire pour que les ports régionaux d'intérêt national puissent répondre aux enjeux de décarbonation.

Pour une Bretagne forte de ses atouts en Europe

La Région affirme une nouvelle politique « Mer & Littoral »

Avant tout autre critère, le littoral est ce qui différencie notre région des autres. De part son histoire et sa géographie, la Bretagne doit continuer de miser sur son exceptionnel potentiel maritime. Son patrimoine, ses infrastructures, sa culture font de la « maritimité » bretonne un formidable outil pour tout le territoire, un atout pour la création de richesses, d'activités, d'emplois et de rayonnement, aujourd'hui et demain. Consciente de cette force, la Région souhaite définir à nouveau un document cadre, une feuille de route globale, qui rassemble les enjeux de la mer et du littoral, de la pêche à l'innovation technologique en passant par la formation, le tourisme, la sécurité et les transitions. C'est tout le propos de la politique régionale Mer & Littoral qui, lors de la session du Conseil régional, fixera un cap pour les 5 ans à venir.

70 348 emplois directs, 4 990 marins-pêcheurs, 20 ports régionaux, 160 ports de plaisance, 4 millions de passagers transportés chaque année, dont 2,8 vers les îles bretonnes, 106 aires marines éducatives... : la mer et le littoral sont **au cœur du quotidien et du développement futur de la Bretagne**. Pour les élus, **3 priorités** doivent en conséquence guider la nouvelle politique régionale :

- **renforcer une économie maritime** s'appuyant sur des filières d'excellence, créatrice d'emplois de qualité et au service de la transition écologique bretonne,
- **garantir des écosystèmes** côtiers résilients et avoir des territoires maritimes dynamiques,
- **faire de la mer un vecteur de rayonnement** à l'international et **un vecteur d'identité et de bien-être pour les Bretonnes et les Bretons**.

Cet équilibre résume les objectifs et lignes directrices de l'action de la Région dans son ensemble : miser sur **les atouts de la Bretagne**, tout en respectant les

limites écologiques, au service d'un territoire **ouvert et fier de son identité**.

À travers cette feuille de route, la Région se dote **d'une vision globale et d'un cadre d'action publique** dans des domaines très variés, tous en lien avec la mer.

Au premier rang de ceux-ci se trouvent bien entendu les **enjeux énergétiques**, avec le développement des énergies renouvelables (éolien et hydrogène notamment), la **souveraineté alimentaire** et l'avenir à garantir de la pêche bretonne, la **protection de l'environnement** et des milieux marins.

La Région souhaite aussi que la mer et les littoraux restent des **facteurs de cohésion et d'appartenance** pour les Bretonnes et les Bretons. Ambassadeurs de leur région, ils et elles sont les premiers concernés par ce quotidien maritime. La politique régionale, qui sera votée lors de cette session, va donc faire la part belle à la **transmission des savoirs et savoir-faire** liés à la mer, ainsi qu'à l'accès de tous au patrimoine maritime matériel ou immatériel marin.

La Région, défavorable au nouveau Projet Régional de Santé de l'ARS

Lors de cette session plénière, la Région Bretagne est amenée à se prononcer sur le **nouveau Projet Régional de Santé (PRS), proposé par l'Agence Régionale de Santé (ARS) pour la période 2023-2027**. Ce document, définit pour 5 ans les **principaux objectifs et priorités de l'État en matière de santé** sur le territoire breton.

Lors des précédentes versions du PRS, en 2012 et 2018, la Région Bretagne, consultée, avait émis un avis favorable sur ces documents, malgré certaines réserves et critiques, concernant notamment des carences dans la stratégie globale de santé en Bretagne. Cette année, les élus régionaux émettront **un avis défavorable à la nouvelle version du PRS**. Ils estiment en effet que la situation s'est malheureusement dégradée, et que, dans ces conditions, le **nouveau projet n'offre pas les garanties nécessaires** en matière de sécurité sanitaire pour la population bretonne. Ce choix n'exprime pas une défiance envers l'ARS, avec laquelle les services de la Région travaillent régulièrement et dans un dialogue constant. Cependant, devant l'inquiétude légitime des Bretonnes et des Bretons face **aux difficultés réelles d'accès aux soins**, la Région demande une révision du PRS, tout en souhaitant poursuivre un dialogue constructif avec l'ARS, pour y parvenir.

Les difficultés et tensions actuelles se retrouvent aujourd'hui dans de nombreux territoires, **aussi bien en ville qu'à la campagne**. Dans le cas de **l'hôpital de Carhaix**, le Président Chesnais-Girard et sa Vice-présidente chargée de ce dossier, Delphine Alexandre, ont demandé une **médiation au ministre de la Santé**. La problématique de l'accès aux soins, la difficulté de trouver un médecin, généraliste ou spécialiste, en Centre-Bretagne comme ailleurs, doivent appeler des réponses fortes de la part de l'État, dont la santé des citoyens est une compétence majeure. **Les élus régionaux, qui sont aussi des élus locaux, en prennent toute la mesure, et c'est ce qui motive cette décision.**

Rapport du groupe de travail transpartisan « Autonomie »

Pour une Bretagne apte à répondre aux défis de notre temps

Le rapport du groupe de travail transpartisan sur l'autonomie a réuni l'ensemble des groupes politiques régionaux, à l'exception du Rassemblement national qui n'avait pas voté le vœu « pour une Bretagne autonome dans une République des territoires aux fondations démocratiques fortifiées » en avril 2022. Le document, remis en septembre au Président Loïg Chesnais-Girard et débattu lors de la session d'octobre, est le fruit de 18 mois de travail collégial. Les élus militent pour des Régions à l'autonomie financière et fiscale effectives.

Les **19 élus** du groupe de travail piloté par le 1^{er} Vice-président de la Région, **Michaël Quernez**, y affirment que le **défi démocratique** doit être relevé par les **collectivités**. Ils dressent un bilan de la décentralisation et proposent des **évolutions au plus proche des préoccupations des Bretonnes et des Bretons**, face aux défis majeurs qui sont devant nous : le **dérèglement climatique**, la **crise démocratique** et, pour la Bretagne, **l'augmentation de la population** qu'elle est appelée à gérer.

L'autonomie, telle qu'elle est présentée dans le rapport, est un **nouveau partage des pouvoirs** réglementaire et législatif permettant une réelle **différenciation** dans les modalités d'organisation administrative et politique.

Le rapport prône une **relance politique déterminée de la décentralisation** sur des enjeux sociaux majeurs, comme **les mobilités ou le logement-habitat**, de même que sur la question des **langues** et de la **culture**. Une décentralisation dans laquelle les Régions seraient dotées d'une autonomie financière et fiscale effectives.

> Les mobilités : créer un syndicat mixte

La Bretagne propose de créer, à l'échelon régional, le **syndicat mixte "Bretagne Mobilités"** permettant de mutualiser les forces, de développer des outils numériques modernes pour **faciliter les déplacements**, d'aller vers un billet unique et de **mobiliser d'éventuelles nouvelles sources** de financement.

> Logement-habitat : renforcer l'Établissement public foncier de Bretagne et ses missions

Face au manque de logements et à l'augmentation des prix de l'immobilier, il est temps d'**imaginer un nouveau système de régulation publique**.

Pour ce faire, il faut définir une stratégie commune, mobiliser les acteurs et procéder par **expérimentations** sur les zonages, la fiscalité des résidences secondaires, les locations saisonnières et logements vacants).

Le rapport préconise de **renforcer les missions de l'Établissement public foncier de Bretagne (EPFB)** pour augmenter les **capacités de portage long** des projets immobiliers et accroître la production de **logements collectifs abordables**.

> Langues de Bretagne : former plus d'enseignants

Le groupe de travail souhaite confier à la Région la **conception** et la **mise en œuvre** d'un **plan pluriannuel de développement de l'enseignement en breton et de celui du gallo**. La collectivité devrait aussi avoir les moyens humains et réglementaires de **former les enseignants** aux langues régionales.

Dans la vie quotidienne, le rapport propose d'intégrer le **diacritique tilde (Ñ ñ)** à la liste des signes utilisés par l'état-civil.

Le rapport du groupe de travail « Autonomie » a déjà été **remis à la Première ministre, Elisabeth Borne; et au Président du Sénat, Gérard Larcher**, le 28 septembre dernier, lors de leur venue au 19^e Congrès des Régions de France à Saint-Malo.

> Réécrire l'article 73 de la Constitution

A l'occasion du 65^e anniversaire de la Constitution, le 4 octobre dernier, et dans la continuité des propositions du groupe de travail transpartisan, le **Président de la République**, lui-même, a souhaité **accorder plus de pouvoirs locaux, pour plus d'efficacité** dans l'action publique.

Pour le Président **Chesnais-Girard**, la **réécriture de l'article 73** permettant de reconnaître **les différences territoriales**, comme le propose l'ancien Garde des Sceaux Jean-Jacques Urvoas, est une piste à suivre, **pour « une République une, indivisible et décentralisée »**.

Rapport intégral sur
www.bretagne.bzh/actualites/remise-du-rapport-autonomie/

Vœu de la majorité sur le Zéro Artificialisation Nette

« Pour un décompte et une prise en charge équitable des projets d'envergure nationale »

Dans la perspective du Zéro Artificialisation Nette (ZAN), institué par la loi Climat et Résilience, les élus de la Région Bretagne se sont donnés les moyens d'atteindre cet objectif, en dépit des incertitudes et des revirements, pour respecter les engagements de la loi. Car il s'agit en effet d'une loi qui oblige les collectivités. Il n'empêche que la Bretagne, résolument engagée dans la sobriété foncière, souhaite que soit prise en compte la spécificité bretonne.

Sous la supervision de **Laurence Fortin**, Vice-présidente de la Région aux territoires, à l'économie et à l'habitat, la collectivité a organisé très tôt une **large concertation** grâce, notamment, à une « Conférence des SCOT », chargée de formuler des propositions collectives et partagées sur le sujet du ZAN.

Après **un an et demi de travail**, des critères (démographie, données INSEE, dynamisme économique, équilibre des territoires...) ont été définis pour garantir la juste **répartition des surfaces artificialisables entre les grands bassins de vie**.

L'ambition de cette répartition est d'envisager à courte échéance un nouveau modèle de développement breton, durable, soutenable et basé sur des critères co-construits, afin de répondre à **trois objectifs** : accueillir les emplois et loger les habitants dans le cadre de cette sobriété foncière, permettre le développement des territoires ruraux et répondre aux besoins des pôles urbains et métropolitains.

Cette « **copie bretonne** », **singulière au niveau national**, a notamment permis de mettre en place une **enveloppe de solidarité régionale** à laquelle pourraient ensuite être affectées les consommations foncières nécessaires à la réalisation de projets d'envergure régionale et nationale, soit environ **1 100 hectares**, d'ici à 2031.

Une pondération pour les projets d'intérêt national

Mais l'État semble aujourd'hui vouloir diminuer ces enveloppes. **Il serait alors totalement injuste pour la Bretagne**, région périphérique, respectueuse de ses engagements et engagée très tôt dans une trajectoire de sobriété foncière, **de prendre part à une compensation de « poids foncier » sur des projets qui n'impactent pas, ou très peu, son territoire et qui renforcent des flux dont elle est éloignée**.

Les élus régionaux demandent donc à ce qu'une **pondération pour les projets d'intérêt national**, prenant en compte le bénéfice de chaque territoire, soit instaurée.

Ils souhaitent également que la **RN 164** soit considérée comme un **projet d'envergure nationale**, conformément aux engagements historiques de l'État.

Dans cette même logique, les infrastructures liées à **l'éolien en mer** et celles, industrielles, liées au fonctionnement des **ports bretons**, doivent, elles aussi, être considérées comme des **projets d'intérêt national**.