

Rennes, samedi 26 février 2022

Contrat de plan État-Région

Le futur volet dédié aux mobilités présenté aux élus régionaux

L'avenir de la Bretagne en matière de mobilités et d'infrastructures de transport constitue l'une des priorités de la Région. Si la session du Conseil régional des 24, 25 et 26 février a permis à l'assemblée d'approuver le nouveau Contrat de plan État-Région (2021-2027), l'examen et le vote de cette convention ont aussi été l'occasion d'évoquer la préparation de son volet dédié aux mobilités. Michael Quernez, 1^{er} Vice-président de la Région au climat et aux mobilités, a présenté les grandes lignes de ce volet qui sera finalisé à la fin de cette année pour s'appliquer à partir de 2023. Travaillant de manière constructive avec l'État, la Région est prête à accélérer sur ce sujet majeur et indispensable au développement de la Bretagne.

Responsable de l'organisation des transports interurbains, scolaires et de la desserte maritime des îles depuis 2017, la Région accompagne tous les jours, dans leurs déplacements, les milliers d'usagers des transports publics, réunis sous la bannière du réseau BreizhGo (60 millions de voyages/an).

En 2022, elle a bâti un budget lui permettant de **maintenir son effort pour assurer la mise en œuvre d'un service public de transports de qualité, sécurisé, toujours plus respectueux de l'environnement.**

La collectivité **accélère par ailleurs la mise en place de nouvelles coopérations** avec les intercommunalités pour satisfaire, au quotidien, les véritables besoins de mobilités des citoyens.

Elle poursuit enfin la **décarbonation des flottes du réseau de transports régional BreizhGo** et, plus largement, le verdissement des infrastructures de transports, en particulier dans ses ports.

Avec le **plan routier breton** et la **grande vitesse ferroviaire**, la politique « transports » de la Région présente **une continuité et une cohérence depuis des dizaines d'années afin de relever les défis propres à la Bretagne et à son caractère péninsulaire.**

En 2022, année de transition :

- **9 rames de TER ZTER modernisées**
- **630 places de vélos en plus dans des abris sécurisés en gare**
- **40 cars roulant au Bio GNV sur le réseau BreizhGo**

L'**accessibilité de la pointe bretonne, les mobilités du quotidien et le transport de marchandises** sont les **trois grands enjeux qui structurent l'action de la collectivité.** Le Président Chesnais-Girard l'a notamment rappelé lors de son audition, avec le Préfet de région, Emmanuel Berthier, le 9 décembre dernier, devant le Conseil d'orientation des

infrastructures*.

Poursuivre l'accessibilité de toute la Bretagne

En 2017, la ligne à grande vitesse jusqu'à Rennes a bouleversé le paysage des mobilités ferroviaires avec un succès retentissant, que ce soit pour le TGV ou le TER qui affichent des croissances de fréquentation entre +20 et +30%. Toutes les gares de Bretagne en profitent, y compris celles les plus à l'Ouest.

Il faut néanmoins persévérer pour se rapprocher des 3 heures de trajet entre la pointe bretonne et Paris. C'est la finalité du **projet LNOBPL** (pour Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire) qui induit, à **horizon 2035-2040**, des investissements massifs **pour atteindre plus rapidement Quimper et Brest mais aussi pour augmenter le nombre de TER sur plusieurs sections saturées du réseau breton.**

* Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) est une instance regroupant des élus et des experts pour conseiller le Gouvernement sur la programmation des investissements ferroviaires et routiers cofinancés par l'État. Le COI aura à produire un rapport provisoire en février 2022 avant de délivrer un rapport définitif à la fin 2022.

La mise à 2x2 voies de la RN164 pour désenclaver le Centre Bretagne doit aussi se poursuivre et se terminer... alors que 73% de cet axe routier est désormais aménagé en double voie.

Renforcer les mobilités du quotidien

La vitalité et l'avenir du territoire breton reposent sur sa très bonne connexion aux grands réseaux de transport mais la préoccupation des citoyens se concentre sur les mobilités du quotidien. La saturation des routes aux abords des grandes villes, le prix de l'énergie, la décarbonation des modes de transport sont autant de défis à relever simultanément. C'est pourquoi des investissements ferroviaires importants autour de Rennes pour augmenter significativement le nombre de TER dans toute la Bretagne sont considérés comme prioritaires. L'objectif ? **Proposer un train toutes les 20 minutes dans les gares principales en heures de pointe et toutes les heures en heures creuses.**

La Région réaffirme son engagement en faveur du train pour améliorer le quotidien des Bretons et pour basculer vers un mode de transport plus vertueux. En accord avec les métropoles et les agglomérations, il est possible de décliner une **programmation des investissements à réaliser entre 2023 et 2040 pour doubler le nombre de TER et décupler la fréquentation.**

Au-delà des axes structurants du réseau ferré, l'attention de la Région se porte sur les lignes ferrées de desserte fine du territoire. L'État, la Région et les collectivités locales a déjà beaucoup fait, plus que tout autre région, en sauvant plusieurs lignes comme Plouaret-Lannion, Brest-Quimper, Guingamp-Paimpol, Dol-Dinan, Rennes-Châteaubriant. Afin d'offrir des solutions de mobilité à tous les territoires, **le chantier de la ligne Dinan-Lamballe va ainsi s'engager très prochainement, quand se poursuivent, quant à elle, les études portant sur celles d'Auray-Quiberon, Carhaix-Guingamp et Morlaix-Roscoff.**

Se préoccuper des mobilités du quotidien, c'est aussi faire évoluer le réseau routier afin de **favoriser les offres alternatives à l'autosolisme tout en maîtrisant l'évolution de la congestion routière toujours plus problématique aux abords des grandes villes.** Cela passera par un meilleur partage de la route et par une amélioration de certains échangeurs saturés.

Des projets existent ainsi et se concrétisent, notamment à Rennes, dans le cadre du SDAGT (Schéma Directeur d'Agglomération de la gestion de trafic), à travers la **création de voie réservée aux transports collectifs sur les routes nationales.** D'autres se développeront ailleurs en Bretagne.

Le vélo est, enfin, devenu un vrai choix de mobilité quotidienne et une alternative écologique de plus en plus plébiscitée. Pour **devenir la première région vélo de France**, une politique sera déployée dans les prochaines années avec l'État et les collectivités locales, adaptée à chaque type de territoire, urbain ou rural.

Accompagner l'essor du transport de marchandises

La récente inscription du port de Brest au sein du réseau central européen RTE-T par la Commission européenne place désormais la Bretagne au sein des corridors européens de marchandises avec un port mais aussi avec les voies ferrées Brest-Rennes-Redon et l'axe routier Brest-Lorient-Nantes.

Cette nouvelle visibilité de la Bretagne aura à se traduire dans des projets concrets permettant de décarboner les transports de marchandises **en privilégiant le fret.**

La Région Bretagne se saisit pleinement du sujet avec l'ambition de décliner une stratégie fret en 2022, en s'appuyant sur une étude - en cours - visant à établir le potentiel de fret transférable sur le rail.

La réhabilitation des voies ferrées portuaires, la création de nouvelles plateformes de transport combiné, la remise en état de voies pour des entreprises connectées au réseau représentent des perspectives porteuses pour les entreprises bretonnes.

Un volet estimé à 1 milliard d'euros sur 2023-2027

L'ensemble de ces objectifs stratégiques et de ces projets contenus dans cette stratégie des acteurs bretons sont évalués à plus d'un milliard d'euros sur la période 2023-2027 et tout autant sur la période 2028-2032.

La négociation s'ouvrira après les élections du printemps

Le **COI est appelé à délivrer son rapport définitif à la fin 2022.** Dans le même temps, **l'État aura à décliner le calendrier de négociation** de ce volet mobilités du CPER, **après les élections présidentielles.** La **concertation avec les territoires et la négociation avec l'État devraient intervenir au dernier trimestre 2022.**