

IV

Pour une Bretagne de toutes les mobilités



RÉGION BRETAGNE – BUDGET PRIMITIF 2021

Session de décembre 2020

\\ Synthèse de la mission

Comme pour de nombreux secteurs d'activité, les transports et plus globalement les mobilités auront été très fortement impactés par la crise pandémique de 2020 avec des conséquences qui se prolongeront en 2021 et probablement après.

Au plus profond de la crise, l'urgence a prévalu pour adapter les services de transport BreizhGo et accompagner les entreprises en difficulté face à tant d'incertitudes. Le premier acte que la Région a posé est celui de continuer à rémunérer toutes les entreprises même si les services étaient interrompus. L'enjeu était d'éviter les faillites et le risque de ne plus avoir de prestataires pour continuer nos services de transports passé le confinement. La rentrée scolaire de septembre 2020 s'est faite avec tous nos opérateurs dans des conditions satisfaisantes malgré les contraintes sanitaires.

La question fondamentale est bien celle du retour à la normale dans l'usage des transports publics, en Bretagne comme partout en France. Les moments de crise génèrent des incertitudes mais font aussi émerger des changements de comportement plus ou moins durables. La voiture « solo » ne doit pas être la grande gagnante de cette crise qui dure, ce n'est souhaitable ni pour l'environnement ni pour le pouvoir d'achat des ménages. Le vélo devient une alternative crédible pour certains de nos concitoyens mais cet usage ne pourra pas se généraliser à tous les territoires.

La qualité, la sécurité, la performance écologique des transports publics sont toujours d'actualité même après la crise, tous ces avantages n'ayant pas subitement disparu. La mobilité connaîtra sans doute un reflux temporaire ou durable, mais ce reflux ne peut se traduire par moins de trains, de cars, de bus, de métro, de tramways ... La lutte contre le réchauffement climatique passe par le développement des transports collectifs comme l'une des alternatives majeures à l'autosolisme.

La crise des « gilets jaunes » a aussi mis en évidence les difficultés des populations les plus fragiles socialement à se déplacer, notamment celles qui habitent loin des centres urbains et pour lesquelles la voiture est incontournable. Cette préoccupation essentielle pour les acteurs publics lie les politiques d'aménagements du territoire et de mobilité.

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. 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.

La feuille de route « S'engager pour des mobilités décarbonées et solidaires » porte la vision et les engagements du Conseil régional pour faire de la Bretagne un territoire mobile associant l'ensemble des parties prenantes. Cette ambition vers des mobilités décarbonées ne doit pas ignorer la nécessaire prise en compte des besoins des populations quel que soit leur territoire d'appartenance et quelles que soient leurs conditions sociales. Cette feuille de route doit donc conjuguer les dimensions environnementale et sociale pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui et de demain.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée en novembre 2019 va changer profondément la répartition des rôles entre institutions et générer de nombreuses incertitudes pour l'exercice de la compétence transports de la Région Bretagne. Les Communautés de communes pourront décider, jusqu'au 31 mars 2021, d'exercer pleinement ou par parties la compétence transports-mobilités. A défaut, si elles décident de ne pas exercer cette compétence, les Régions en auront l'obligation. Il en résultera un découpage du territoire régional entre les parties gérées par les Intercommunalités et les parties gérées par la Région. Pour limiter ces effets négatifs potentiels, la Région Bretagne souhaite travailler avec toutes les Intercommunalités pour construire ensemble des offres de service dépassant le morcellement des territoires de compétence, reposant sur une plus forte complémentarité et une

\\ SOMMAIRE

Synthèse de la mission. 3

Répartition des crédits
par chapitre..... 5

Programme 401 6

Programme 402 8

Programme 403 10

Répartition des AP et AE
par actions 12

mutualisation des moyens de production. La démarche visant à contractualiser des projets « mobilités » avec chaque EPCI se concrétisera en 2021. Ce nouveau cadre d'actions est propice pour s'adapter aux besoins de chaque territoire.

La prise en compte du poids des transports dans le budget des ménages et la recherche de solutions pour le réduire, particulièrement pour les ménages les plus modestes, est une composante essentielle à la réussite de la transition écologique qui se doit aussi d'être solidaire. A ce titre, la Région Bretagne apportera un levier financier aux salariés des entreprises éloignées des centres urbains qui s'engagent en faveur du covoiturage.

La Région Bretagne exerce les responsabilités pour l'organisation des transports interurbains, scolaires et de la desserte maritime des îles en application de la loi NOTRe. Depuis 2017 et pour dépasser l'héritage de situations hétérogènes, la Région a travaillé à renforcer la cohérence régionale du réseau BreizhGo avec un nouveau règlement régional des transports scolaires, un abonnement scolaire harmonisé à 120€ par enfant, une nouvelle gamme tarifaire pour les cars interurbains, une gamme sociale étendue à tous nos modes de transports, le renouvellement des délégations de service public des offres interurbaines en Finistère et en Ille et Vilaine, un accès illimité au réseau BreizhGo pour tous ses abonnés scolaires qui le souhaitent, un numéro unique vers la centrale d'appel BreizhGo nouvellement créée, une identité visuelle qui se diffuse sur nos cars, bateaux, trains et points d'arrêt. En 2021 et 2022, KorriGo sera progressivement étendu à tous nos services de transports.

Dans ce paysage multiple, le TER reste l'épine dorsale des mobilités quotidiennes ou occasionnelles de l'offre BreizhGo avec les gares qui sont les points majeurs de correspondance entre tous les modes. La convention avec SNCF a été renouvelée en 2019 pour 10 ans. Parallèlement et en application des engagements du Pacte d'accessibilité, la convention avec TGV qui a été prolongé jusqu'en 2027 emporte une garantie de desserte de toute la Bretagne par TGV jusqu'à Brest et Quimper. Cet accord unique en France permet d'obtenir un cadre sécurisé car rien n'oblige SNCF à continuer à desservir toute la Bretagne avec la même finesse et la même densité. C'est même le contraire qui est promis sans engagement de la Région. La nouvelle convention TER et la convention TGV prolongée sont deux actes majeurs pour faire du train un axe de développement essentiel des mobilités quotidiennes et occasionnelles en Bretagne.

En 2021, la Région aura à renouveler la délégation de service public pour la desserte maritime de l'île de Bréhat et préparer le renouvellement des contrats pour les îles du Morbihan (Belle-île, Groix, Houat, Hoedic) et du Finistère (Molène, Ouessant, Sein). Le projet de reconstruction de la gare maritime de Quiberon, chantier majeur au service de Belle-île, Houat, Hoedic, va entrer dans une phase opérationnelle de travaux en 2021. La Région aura aussi à se déterminer et préparer le remplacement du navire qui dessert l'île de Sein.

Le pacte d'accessibilité signé en février 2018 traduit l'ambition partagée par l'État et les collectivités de Bretagne pour le développement de son accessibilité et l'amélioration des mobilités quotidiennes. Ce pacte prévoit de poursuivre le rapprochement de la pointe bretonne, un confortement du service TGV pour toute la Bretagne et surtout de dérouler complètement toutes les actions prévues au CPER 2015-2020. Le mandat pour le nouveau CPER 2021-2027 de la Préfète arrivé fin octobre 2020 confirme ce dernier point grâce à des engagements financiers de l'Etat pour 2021 et 2022. Les interrogations demeurent sur l'après 2023.

Complémentaires au réseau ferré structurant, les lignes de maillage participent à l'irrigation du territoire breton. Plouaret-Lannion, Guingamp-Paimpol, Brest-Quimper, Rennes-Retiers ont bénéficié de près de 140M€ d'investissements ces dernières années. La ligne Dol-Dinan a été remise en service en décembre 2020. Les travaux de la section Retiers-Châteaubriant vont s'engager en 2021. La collectivité régionale apparaît toujours comme le premier financeur de ces projets sans avoir strictement la compétence pour agir. C'est la preuve que la Région Bretagne continue de se mobiliser pour que l'ensemble du réseau ferré breton ait un avenir.

S'agissant des routes, la mise à 2x2 voies de la RN164 concentre l'essentiel de la politique routière de la Région avec une intervention à parité avec l'Etat ce qui en fait une exception nationale. La saturation de la rocade rennaise est un problème qui se pose non seulement aux habitants de la métropole mais plus globalement à toute la Bretagne avec des trafics de transit (voyageurs et marchandises) qui se trouvent ralentis par le nœud rennais. Un programme d'actions est prévu avec l'Etat, la Région, Rennes Métropole et le Département d'Ille et Vilaine pour améliorer de manière graduelle les situations vécues.

La Région contribue à l'offre de transport aérien en Bretagne en qualité de propriétaire de quatre aéroports régionaux (Brest, Rennes-Dinard et Quimper). La politique aéroportuaire de la Bretagne a pour vocation de contribuer à la desserte des territoires et à répondre ainsi aux besoins de leur économie.

En 2020, la crise sanitaire a bouleversé le transport aérien et par voie de conséquence a privé les quatre aéroports de la quasi-totalité de leurs revenus. Cette crise va durer quelques années et ses effets sont aujourd'hui difficilement quantifiables.

Néanmoins, la reprise du transport aérien dépendra de la stratégie des différentes compagnies aériennes et de leur capacité à se relever de cette crise et de l'évolution des besoins en la matière (nouvelles habitudes de travail, recherche d'optimisation des charges pour les entreprises, craintes des voyages longs, ...).

La connectivité des territoires reste une ambition forte de la Région Bretagne. Il convient de préserver les plateformes aéroportuaires et de reconstruire la politique de desserte aérienne en tenant compte des transitions sociales et environnementales en cours

\\ La répartition des crédits par programme et par chapitre

→ Autorisations d'engagement et de programme

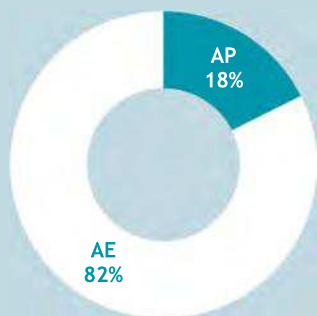
| | AE 938 | Total AE | AP 908 | Total AP |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| P.0401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable | 264 335 000 | 264 335 000 | 56 570 000 | 56 570 000 |
| P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires, routiers et maritimes | 70 000 | 70 000 | 55 327 000 | 55 327 000 |
| P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale | 2 432 000 | 2 432 000 | 3 481 000 | 3 481 000 |
| | 266 837 000 | 266 837 000 | 115 378 000 | 115 378 000 |

→ Crédits de paiement - Fonctionnement et Investissement

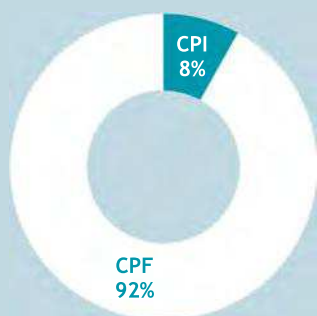
| | CPF 938 | Total CPF | CPI 908 | Total CPI |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|------------|------------|
| P.0401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable | 276 158 000 | 276 158 000 | 24 277 000 | 24 277 000 |
| P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires, routiers et maritimes | 70 000 | 70 000 | 57 750 000 | 57 750 000 |
| P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale | 2 415 000 | 2 415 000 | 1 785 000 | 1 785 000 |
| | 278 643 000 | 278 643 000 | 83 812 000 | 83 812 000 |

Programme 401

Autorisations de programme et d'engagement



Crédits de paiement



\\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2021 une autorisation de programme de

56 570 000 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2021 une autorisation d'engagement de

264 335 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de

24 277 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

276 158 000 €

La ventilation des crédits par chapitre budgétaire figure en introduction du rapport

Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable

\\ Raison d'être du programme

Le réseau BreizhGo, partout, pour tous : la Région est un acteur incontournable de la mobilité sur le territoire breton, aux côtés des métropoles et agglomérations. Après le transport ferroviaire régional il y a plus de 15 ans, et des investissements sans précédent pour mieux raccorder la Bretagne au reste du monde, le transport vers les îles et les transports scolaires et interurbains sont venus profondément modifier les enjeux que doit relever la Région. Elle a une obligation de résultat, celle de transporter tous les jours quelques 100 000 scolaires vers leurs établissements, mais aussi de permettre à chacun quel que soit son lieu de vie, de travail, sa condition sociale, ou encore sa situation de handicap de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle. Partant de systèmes de transport fondamentalement différents les uns des autres, BreizhGo, réseau qui ne représente pas moins de 60 millions de voyages annuels, se construit et se structure à l'échelle régionale, en garantissant la maîtrise de l'enveloppe budgétaire globale. Il traduit également l'engagement fort de la collectivité régionale pour les mobilités solidaires et décarbonnées.

\\ 2021 en actions

→ Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire

L'année tout à fait singulière qu'aura été 2020 et que sera en toute vraisemblance 2021 du fait de la crise sanitaire ne doit pas faire perdre de vue les actions déjà entreprises, les résultats déjà obtenus, tel que le doublement de la fréquentation, et les ambitions portées par la nouvelle convention conclue pour 10 ans :

- Un développement de l'offre TER avec +11% de kilomètres parcourus depuis 2017 ;
- Une qualité de service toujours en amélioration ;
- Des matériels modernes, des tarifs adaptés et des services innovants pour renforcer l'attractivité du TER ;
- Une augmentation de la fréquentation de plus de 20% ;
- Une prise de risque par la SNCF pour contenir la contribution régionale.

Il est à craindre pour 2020 une perte de recettes de 15 millions d'euros (pour une prévision de 49 millions). Des négociations devront avoir lieu ; pour l'heure, il n'est pas prévu de revoir la trajectoire recettes de 2021.

La contribution régionale prévisionnelle s'établit ainsi, en application de la convention, hors effet Covid, à 103,4M€ HT.

→ De nouveaux contrats de délégations de service public pour le transport terrestre en Finistère et Ille et Vilaine

Mis en œuvre le 6 juillet 2020, dans un contexte de dé-confinement progressif, l'année 2021 verra l'installation pleine et entière des nouveaux contrats de délégation de service public, avec notamment une connexion à la seconde ligne du métro pour le réseau BreizhGo en Ille-et-Vilaine, des développements d'offre pour certains pôles majeurs du périurbain rennais portés par les contractualisations avec les EPCI.

▶▶ La Région engagée dans la Breizh COP : la contractualisation

Les contractualisations avec les EPCI bretons verront le jour à compter de 2021 et permettront, notamment, des développements de l'offre BreizhGo Cars partout où un besoin s'exprime et est porté par les collectivités ; l'objectif est bien d'unir les efforts budgétaires et les expertises pour offrir un service adapté aux réalités locales et s'inscrivant dans une démarche de report modal, de diminution de l'autosolisme mais aussi d'isolement des personnes ne pouvant se déplacer.

→ Desservir les îles bretonnes

La responsabilité de la Région sur la desserte des îles se traduit par le transfert de sept contrats de délégation de service public dont trois feront l'objet d'un renouvellement prochainement. En 2021, le contrat pour la desserte de Bréhat sera renouvelé. Pour préparer la fin des contrats pour Belle-Île, Houat, Hoëdic, d'une part et Groix, Molène, Ouessant, Sein d'autre part, des démarches de concertation seront menées en 2021 associant l'ensemble des parties prenantes. D'ores et déjà, des crédits sont prévus pour soutenir les délégataires les plus en difficulté compte tenu de la perturbation significative de leur activité induite par la pandémie de Covid-19.

→ Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages

La création du réseau unifié train, car, bateaux passe par le déploiement de nouveaux services multimodes, multi-transporteurs dans une approche usagers cohérente. L'année 2020 a vu l'installation de la centrale d'appels régionale et l'harmonisation des tarifications scolaire et interurbaine, se traduisant notamment par un tarif à 120 € par élève ayant-droit. Pour 80 euros de plus, les scolaires peuvent accéder à l'ensemble du réseau BreizhGo avec le titre scolaire + ; l'objectif est bien de fidéliser et donner de bonnes habitudes aux jeunes breton.nes dans leurs pratiques de déplacement. A noter également une nouvelle tarification solidaire qui s'applique à tout le réseau BreizhGo.

Ceci s'accompagnera en 2021 de nouveaux outils de relations aux usagers (généralisation des alertes sms par exemple), de la dématérialisation des titres de transport (expérimentations M-Ticket, et boutique en ligne), et de la poursuite du déploiement de la billettique KorriGo, pour proposer un support unique, des solutions de vente harmonisées, et faciliter les parcours usagers sur BreizhGo, mais aussi avec les réseaux urbains.

►► La Région engagée dans la Breizh COP : la mobilité « as a service » (MaaS)

La dynamique engagée en Bretagne autour des services aux voyageurs, avec en particulier Mobibreizh, OuestGo et KorriGo, apporte de solides briques pour développer le MaaS, par les possibilités techniques de ces outils, mais aussi par l'expérience commune des acteurs bretons et leur capacité à rechercher collectivement des solutions ambitieuses. Les travaux se poursuivront en 2021 (ils ont peu avancé en 2020 au vu du contexte) pour continuer d'innover en faveur d'une mobilité sans couture pour tous les usagers et tous les territoires.

→ Améliorer la lisibilité de l'offre de transport du réseau régional et développer la concertation

En matière de communication, les actions menées viseront à consolider la notoriété de la marque BreizhGo en engageant ou en poursuivant son déploiement sur les points d'arrêts, les gares maritimes et ferroviaires, les cars scolaires, les navires et les TER. L'amélioration de la qualité des canaux d'informations (nouvelles fiches horaires, nouveau portail breizhgo.bzh) et l'accompagnement de la mise en place des nouveaux services via des campagnes dédiées, constituent également des projets structurants. Les comités de lignes, instances de concertation réunissant usagers, élus et acteurs locaux seront cette année organisés en ligne en raison de la crise sanitaire. Prendre en compte toutes les mobilités et s'inscrire dans l'objectif commun de transition écologique et énergétique

La Région, forte de ses nouvelles compétences, reste attentive aux évolutions sociétales majeures qui impactent les mobilités. Au moyen de la plate-forme de co-voiturage de proximité OuestGo, ou encore du système d'information multimodale régional Mobibreizh qui affiche l'ensemble des offres de transport public ou privé, la Région Bretagne s'engage pleinement dans le report modal. Elle a lancé un projet de co-voiturage pour les salariés.

►► La Région engagée dans la Breizh COP : des cars roulant au GNV

L'année 2021 verra l'amorce de la transition énergétique des parcs d'autocars BreizhGo avec plus de 15 cars roulant au GNV sur le périmètre de la Régie illevia, ainsi qu'avec la construction d'une station de recharge sur le terrain de la Régie à Noyal-Châtillon. Les nouveaux contrats marquent également l'obligation de respecter les dernières normes EURO 6 pour le matériel diesel et offrent la possibilité d'aller vers du GNV au fil des projets d'installation de stations publiques

Les actions du programme

→ Le nouveau réseau BreizhGo : partout, pour tous

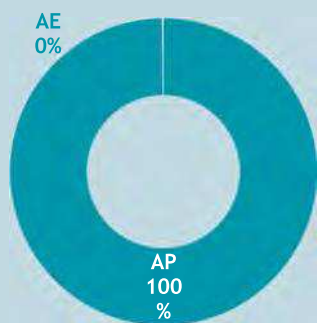
- ✓ Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire
- ✓ Mettre en œuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain
- ✓ Desservir les îles bretonnes
- ✓ Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages
- ✓ Améliorer la lisibilité de l'offre de transport du réseau régional et développer la concertation

→ Prendre en compte toutes les mobilités et s'inscrire dans l'objectif de réduction des gaz à effet de serre

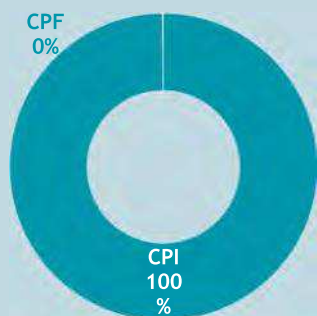
- ✓ Un réseau régional coordonné et cohérent avec les autres offres de mobilités grâce à des outils adaptés
- ✓ Favoriser l'émergence de solutions de mobilités plus durables

Programme 402

Autorisations de programme et
d'engagement



Crédits de paiement



\\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2021 une autorisation de programme de

55 327 000 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2021 une autorisation d'engagement de

70 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de

57 750 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

70 000 €

La ventilation des crédits par chapitre budgétaire figure en introduction du rapport

Moderniser les réseaux ferroviaires, routiers et maritimes

\\ Raison d'être du programme

Pour répondre aux besoins de mobilité du quotidien sur tout le territoire et pour permettre à la Bretagne de développer ses échanges avec l'extérieur, la modernisation des infrastructures ferroviaires et routières tout comme l'aménagement des gares ou points d'arrêts ferroviaires, routiers et maritimes restent des préoccupations essentielles, contribuant à un aménagement équilibré et durable du territoire. Cette modernisation, associée à une optimisation de l'usage des infrastructures, vise à poursuivre le développement du réseau BreizhGo (trains+cars+bateaux), à faciliter les relations ferroviaires longue distance et à encourager les pratiques de co-voiturage, dans un objectif de décarbonation progressive des mobilités.

Pour une part importante, les actions de ce programme sont financées dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, qui consacre 950 M€ à son volet « Mobilité Multimodale ». Un avenant au CPER va être signé avec l'Etat pour prolonger les actions inscrites au CPER 2015-2020. Une nouvelle contractualisation est envisagée en 2023 pour programmer de nouveaux projets d'infrastructures.

Hors contrat de plan Etat-Région, ce programme a pour mission de veiller à l'attractivité et aux fonctionnalités des gares et points d'arrêts du réseau BreizhGo, qu'ils soient ferroviaires (120 gares), routiers (20 000) ou maritimes (une vingtaine de lieux d'embarquement vers les îles), dans la perspective de développer de nouveaux services facilitant les déplacements multimodaux des voyageurs. Enfin, il s'agit de mettre en œuvre le Plan régional d'actions logistiques avec l'objectif de développer une logistique durable en Bretagne.

\\ 2021 en actions

→ **Poursuivre les études sur le développement du ferroviaire en Bretagne et engager des travaux permettant d'augmenter les fréquences des TER en gare de Rennes en heure de pointe à partir de 2024**

Une démarche partenariale est engagée avec l'Etat, Rennes Métropole et la SNCF pour préparer le développement du ferroviaire en Bretagne : Un projet court terme permettant de ranger 2 Trains sur la Même Voie (dit « 2TMV ») et ainsi accueillir davantage de trains en heure de pointe en gare de Rennes à partir de 2024. La participation financière de la Région sur cette opération est de 1,6M€ sur un coût d'opération de 9M€.

Deux études sont en cours pour préparer le moyen et le long terme : une étude pilotée par la Région pour évaluer les besoins de mobilité et définir des scénarios d'offre cibles (2025, 2030, 2040); une étude pilotée par SNCF pour évaluer les besoins d'infrastructure en réponse à ces besoins de mobilité en cohérence avec le projet LNOBPL (Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire).

→ **Poursuivre la modernisation des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire**

La modernisation du réseau ferroviaire breton se poursuit en 2021. Sur l'axe Rennes-Châteaubriant, après la rénovation de la section Rennes-Retiens en 2019, les travaux ont débuté fin 2020 sur la section Retiens-Châteaubriant et se termineront au second semestre 2021. Sur l'axe Auray-Quiberon, une étude sous pilotage AQTA se poursuit.

→ **Accompagner la réalisation des travaux des PEM d'Auray et Quimper et engager les études sur le PEM de Brest**

► La Région engagée dans la Breizh COP : Aménager des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)

La réalisation des PEM contribue à l'amélioration collective de l'offre de transports publics en apportant non seulement des réponses en terme de fonctionnalités, de sécurité, et d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite mais aussi en terme d'informations sur les services de mobilité offerts au départ de la gare, que ce soit par des panneaux d'information multimodale ou, dans certaines gares, par la création d'espaces KorriGo. Les projets de PEM permettent par ailleurs de penser en même temps les projets d'aménagement des EPCI dans les quartiers de gare et les projets de développement des mobilités en interaction avec la gare, au profit d'une cohérence d'ensemble.

L'année 2020 a vu sortir de terre la future passerelle et la nouvelle gare d'Auray. C'est à la fin du printemps 2021 que devraient être mis en service ces deux éléments majeurs du PEM. A Quimper, des travaux de préparation se poursuivent pour le chantier de PEM qui va maintenant impacter la gare et ses abords pendant 3 ou 4 ans.

A Brest, les études partenariales démarrent pour la future réalisation du PEM, en articulation avec le projet de 2ème ligne de tramway.

→ Bien identifier les arrêts du réseau de cars BreizhGo

L'objectif, en 1ère étape, est de pelliculer aux couleurs de BreizhGo l'ensemble des poteaux d'arrêt du réseau : les 3000 poteaux d'arrêt interurbains et les 3000 poteaux d'arrêt scolaires (présents uniquement en Ile-et-Vilaine). Ensuite, un déploiement progressif de poteaux d'arrêt scolaires « BreizhGo » sera opéré sur les 3 départements qui ne sont pas encore équipés de poteaux.

→ Mettre en accessibilité PMR le réseau BreizhGo

La Région a voté en janvier 2020, son Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée qui planifie les actions à mettre en œuvre dans les années à venir pour rendre accessible le réseau de transport BreizhGo. La mise en accessibilité des infrastructures de prise en charge de voyageurs (gares ferroviaires, routières, points d'arrêt de car interurbain) représente un pan important des actions à entreprendre avec un objectif cible de :

- 26 gares ferroviaires régionales à rendre accessibles à l'horizon 2025: 13 gares sont déjà accessibles ;
- 700 arrêts de car à rendre accessibles à l'horizon 2022 : 200 arrêts déjà accessibles.

→ Démarrer les travaux de la gare maritime de Quiberon

Le projet de reconstruction de la gare maritime de Quiberon et de réaménagement de ses espaces extérieurs débuté en 2017 arrive au terme des différentes études. Les travaux vont commencer au début de l'année 2021, pour une durée d'environ 2 ans. La nouvelle gare et les nouveaux aménagements offriront un confort nettement amélioré, tout d'abord pour les îliens qui y transitent régulièrement toute l'année, pour les salariés du délégataire qui exploite l'équipement et bien sûr pour les nombreux touristes qui visitent les îles. Le coût total de l'opération est de 7,3 M€.

→ Poursuivre la mise à 2x2 voies de la RN 164 sans retard

La mise à 2x2 voies de la RN164 a pour objectif de favoriser le développement économique du territoire, améliorer la sécurité et le confort des usagers mais également, à terme, réduire les temps de parcours entre Rennes et Brest/Quimper. En 2021, c'est donc 35 km du linéaire qui seront en travaux en simultané : fin de Châteauneuf-du-Faou, 10 km au droit de Rostrenen, Merdrignac Est et Plémet. Les 12 km dans le secteur de Châteauneuf-du-Faou seront en effet mis en service en 2021 et porteront à 118km le linéaire aménagé à 2x2 voies soit 73%. Le financement est réalisé à part égale entre l'Etat et la Région.

→ Accompagner la réalisation des Schémas Directeurs d'Agglomération de Gestion de Trafic à Rennes et Brest

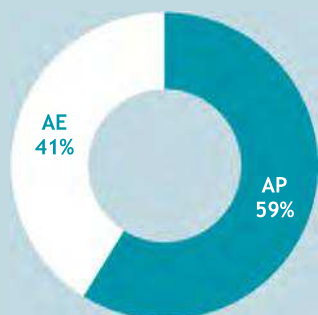
Sous maîtrise d'Ouvrage Etat, Métropole ou Département, de 1ères actions, concertées avec la Région, seront engagées en 2021 pour améliorer la gestion du trafic. A Rennes, ces opérations visent à réguler le trafic sur les pénétrantes et la rocade et à créer des axes réservés aux transports collectifs, ouverts si possible aux covoitureurs. A Brest, des équipements d'information et de connaissance du trafic seront installés pour optimiser l'usage des infrastructures.

Les actions du programme

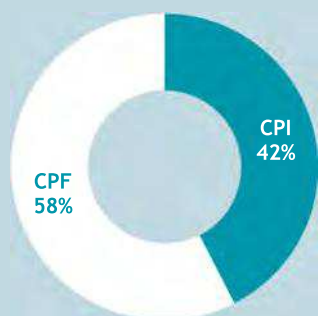
- Améliorer l'accessibilité de la Bretagne en tout point du territoire
- Faciliter les déplacements de la vie quotidienne
- Encourager le développement du fret dans une logique durable

Programme 403

Autorisations de programme et
d'engagement



Crédits de paiement



\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2021 une autorisation de programme de

3 481 000 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2021 une autorisation d'engagement de

2 432 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de

1 785 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

2 415 000 €

La ventilation des crédits par chapitre budgétaire figure en introduction du rapport

Moderniser les aéroports à vocation régionale

\ Raison d'être du programme

Quimper-Pluguffan, Brest-Bretagne, Dinard-Pleurtuit et Rennes-Saint-Jacques sont les quatre aéroports transférés par l'Etat à la Région à compter du 1^{er} mars 2007, dans le cadre de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dès lors, la Région a décidé de poursuivre une gestion concessive de ces aéroports. Les missions de service public aéroportuaire sont confiées à des exploitants dans le cadre de 3 contrats de concessions :

- Les contrats de concession des aéroports de Brest et de Quimper ont été renouvelés en 2017 auprès de sociétés dédiées, dont la CCIMBO (Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne Ouest) est l'actionnaire majoritaire, et qui sont solidaires financièrement ;
- Les aéroports de Rennes et Dinard sont exploités dans le cadre d'un contrat unique (jusqu'à fin 2024) confié à une société détenue par la CCI 35 et Vinci Airport.

Au-delà de ses missions d'autorité concédante, la Région Bretagne peut également soutenir l'offre en transport aérien sur l'ensemble du territoire régional en contribuant au financement de lignes sous obligation de service public ou d'équipements aéroportuaires dont elle n'a pas la propriété, mais qui présentent un intérêt stratégique régional.

\ 2021 en actions

En 2020, la crise sanitaire a eu pour effet direct d'entraîner une chute drastique du trafic aérien (-79.7% par rapport à 2019 depuis le mois de mars 2020) privant ainsi les 4 aéroports de la quasi-totalité de leurs revenus (redevances avions et passagers, prestations assistance en escale aux avions, recettes de parking, AOT ...). C'est tout l'écosystème aéroportuaire qui est sinistré : commerce, restaurants, loueurs, parkings, assistances en escale, sociétés de sous-traitance (sureté), maintenance industrielle aéronautique. Les 4 aéroports de la Région Bretagne ont donc dû adapter rapidement leur exploitation pour faire face à cette crise sans précédent.

Cette dernière va se poursuivre au-delà de 2020 et entraîner des répercussions négatives sur le trafic des années à venir. La reprise dépendra de la stratégie des différentes compagnies aériennes, de leur capacité à se relever de cette crise et de l'évolution des besoins en matière de transport aérien (nouvelles habitudes de travail, recherche d'optimisation des charges pour les entreprises, craintes des voyages longs, ...). Selon certains experts, il faudra, dans un scénario optimiste, trois ans pour retrouver le niveau de trafic de 2019 et 10 ans pour retrouver la trajectoire d'avant-crise.

Les perspectives d'activité de l'année 2021 sont faibles eu égard à l'évolution actuelle de la situation sanitaire et au manque de visibilité sur les stratégies des compagnies aériennes. Celle du groupe Air France risque d'être impactante pour les aéroports de Brest et Rennes dans la mesure où la compagnie entend procéder à une rationalisation de son réseau domestique au titre des contreparties économiques et écologiques imposées par l'Etat en échange de son soutien financier de 7 milliards d'euros. Cette réduction de l'offre risque d'entraîner une reconfiguration du maillage territorial, réduisant de facto la desserte de certains territoires.

En 2021, la Région Bretagne entend travailler avec ses concessionnaires sur l'évaluation des impacts de cette crise sur l'économie des plateformes aéroportuaires à l'aune des contrats de concession.

→ **Accompagner financièrement les investissements de maintien en état et de transition écologique des aéroports**

Faute de recettes suffisantes, les capacités d'autofinancement des concessions risquent d'être réduites à néant.

Pour autant, le patrimoine régional se doit d'être maintenu en état opérationnel. Aussi, la Région souhaite, le cas échéant, contribuer au financement des programmes d'investissements permettant de garantir l'opérationnalité des infrastructures aéroportuaires.

Les émissions directes des aéroports représentent une part limitée de l'empreinte carbone totale du transport aérien, mais les investissements aéroportuaires dans les transitions « au sol » (ex : outillages d'assistance en escale électriques, infrastructures énergétiques, équipements visant une efficacité énergétique, ...) sont un facteur de différenciation et peuvent contribuer, voire faciliter les transitions engagées à l'échelle du territoire de l'aéroport. La région Bretagne accompagnera donc financièrement les aéroports qui s'engageraient dès 2021 à réaliser des investissements de décarbonation.

→ **Accompagner la liaison aérienne d'aménagement du territoire entre les aéroports de Quimper et Paris-Orly, conformément au « pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne »**

Sur Quimper, la ligne vers Orly, qui représente plus de 90% du trafic, est desservie par une OSP opérée par CHALAIR depuis le 25 novembre 2019. Cette liaison d'aménagement du territoire a été fortement impactée par la crise sanitaire. Les vols ont repris uniquement le 30 juin 2020. Eu égard à la faiblesse du trafic, de manière exceptionnelle, seules 6 fréquences sur 18 sont aujourd'hui opérées. La convention avec la compagnie CHALAIR est conclue pour une durée de quatre années.

La compensation de service public est financée par la Région Bretagne (42,8%), l'Etat (33,3%), ainsi que le Département du Finistère et les EPCI de Cornouaille (23,9%). Pour 2021, le montant total de la compensation publique s'élève à 3 498 000€. La Région Bretagne versera à la compagnie CHALAIR une somme de 2 333 000€, comprenant sa contribution (1 500 000 €) ainsi que l'avance des contributions des EPCI, pour un montant de 833 000 €.

▶▶ La Région engagée dans la Breizh COP :

La Région impose, dans le cadre des contrats de concession, à ses exploitants une démarche de performance environnementale. Les concessionnaires ont donc d'ores et déjà engagé des mesures pour la réduction des empreintes carbone des infrastructures dont ils ont la charge :

- Sur l'aéroport de Brest, la mise en œuvre de la charte environnementale se traduit notamment par : la valorisation des déchets ; la protection de la biodiversité ; la réduction de la consommation d'eau et d'énergie
- La Société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard a mis en œuvre un système de management environnemental comprenant : un service qualité qui veille au respect des conformités réglementaires en matière d'environnement, des partenariats avec des associations environnementales bretonnes pour protéger la biodiversité et les milieux aquatiques sur toutes les emprises foncières des plateformes, une démarche de réduction des consommations en eau et énergie et de lutte contre les pollutions, une méthode de mesure de la qualité de l'air par « Air Breizh »... Les aéroports de Rennes et Dinard sont certifiés ISO 14 0001 depuis 2013 et 2014. De plus, en décembre 2018, les aéroports de Rennes et Dinard ont obtenu le niveau 2 du programme ACA.

Les émissions directes des aéroports représentent une part limitée de l'empreinte carbone totale du transport aérien, mais les investissements aéroportuaires dans les transitions « au sol » (ex : outillages d'assistance en escale électriques, infrastructures énergétiques, équipements visant une efficacité énergétique, ...) sont un facteur de différenciation et peuvent contribuer, voire faciliter les transitions engagées à l'échelle du territoire de l'aéroport. La région Bretagne accompagnera donc financièrement les aéroports qui s'engageraient dès 2021 à réaliser des investissements de décarbonation.

Les actions du programme

- Assurer les missions d'autorité concédante des aéroports de Rennes, Dinard, Brest et Quimper
- Soutenir le développement des aéroports à vocation régionale en tant que pôles majeurs d'entrée/sortie sur le territoire régional

\\ Répartition indicative des autorisations d'engagement et de programme par actions

| | | AP | AE |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------|
| P.0401 | P.0401-11 : Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire | 54 800 000 | 103 434 024 |
| | P.0401-12 : Mettre en oeuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain | 100 000 | 148 025 350 |
| | P.0401-13 : Desservir les îles bretonnes | 600 000 | 9 171 300 |
| | P.0401-14 : Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages | 1 070 000 | 2 349 326 |
| | P.0401-15 : Améliorer la lisibilité de l'offre de transport du réseau régional et développer la concertation | | 1 080 000 |
| | P.0401-21 : Un réseau régional coordonné et cohérent avec les autres offres de mobilités grâce à des outils adaptés | - | 245 000 |
| | P.0401-22 : Favoriser l'émergence de solutions de mobilités durables | - | 30 000 |
| Total P.0401 | | 56 570 000 | 264 335 000 |
| P.0402 | P.0402-11 : Participer à la modernisation et au développement du réseau ferroviaire structurant | 2 227 000 | |
| | P.0402-12 : Accompagner le développement des gares TGV :PEM | 6 600 000 | |
| | P.0402-13 : Participer à la modernisation du réseau routier | 21 900 000 | |
| | P.0402-21 : Participer à l'amélioration et à la pérennisation des infrastructures ferroviaires | 15 400 000 | |
| | P.0402-22 : Participer à la rénovation des gares et points d'arrêts régionaux | 8 800 000 | 20 000 |
| | P.0402-23 : Accompagner le développement des principales agglomérations bretonnes | 100 000 | |
| | P.0402-31 : Favoriser la mise en oeuvre d'un plan régional d'actions logistiques | | 50 000 |
| | P.0402-32 : Accompagner la reprise du transport combiné rail-route | | |
| P.0402-33 : Soutenir les projets d'infrastructure nécessaires au développement du fret | 300 000 | | |
| Total P.0402 | | 55 327 000 | 70 000 |
| P.0403 | P.0403-11 : Assurer les missions de l'autorité concédante des aéroports de Rennes-Dinard, Quimper et Brest | 3 481 000 | 2 432 000 |
| | P.0403-12 : Soutenir le développement des aéroports d'intérêt régional en tant que pôles importants d'aménagement du territoire régional | | |
| Total P.0403 | | 3 481 000 | 2 432 000 |