

IV

Pour une Bretagne de toutes les mobilités



RÉGION BRETAGNE – BUDGET PRIMITIF 2020

Session de février 2020

\\ Synthèse de la mission

La loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée le 19 novembre 2019 par le Parlement va changer profondément la répartition des compétences entre institutions. Même si le Conseil constitutionnel a été saisi d'un recours, cette loi va probablement s'appliquer en 2020 générant des évolutions pour l'exercice de la compétence transports de la Région Bretagne.

Les Communautés de communes pourront décider d'exercer pleinement ou par parties la compétence transports-mobilités. A défaut, si elles décident de ne pas exercer cette compétence, ce sont les Régions qui auront cette obligation.

Si le paysage institutionnel ne cesse d'évoluer, il ressort comme constante que les Régions et les Intercommunalités sont renforcées dans leurs compétences pour porter les politiques de mobilités et ainsi « invitées » à articuler leurs interventions. Ces acteurs publics doivent également tenir compte des nouveaux acteurs entrants et de la révolution numérique. Or la gestion des déplacements est au cœur des défis de la Bretagne de demain : l'équilibre des territoires, les mobilités du quotidien, l'équité sociale et le dérèglement climatique. Les débats organisés dans le cadre de la Breizh COP, qui se sont tenus au moment de la crise dite « des gilets jaunes », ont confirmé la question des mobilités comme l'un des premiers sujets de préoccupation de nos concitoyens.

Dans ce contexte, il est nécessaire de réfléchir au développement d'offres de mobilités conçues le plus globalement possible et s'affranchissant au besoin des limites géographiques ou institutionnelles. La Région Bretagne souhaite travailler avec toutes les Intercommunalités, mais aussi avec les acteurs privés, les branches professionnelles et les usagers, pour construire ensemble des offres de service dépassant le morcellement des territoires de compétence, reposant sur une plus forte complémentarité et une mutualisation des moyens de production.

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 propose un nouveau dispositif : elle apportera un soutien financier aux salariés des entreprises éloignées des centres urbains qui s'engagent en faveur du covoiturage.

En attendant les effets de la loi LOM, la Région Bretagne exerce ses responsabilités pour l'organisation des transports interurbains, scolaires et de la desserte maritime des îles depuis 2017 en application de la loi NOTRe. Après une première période qui a visé à assurer la continuité de services des 1000 contrats transférés des départements vers la Région, plusieurs chantiers seront poursuivis pour viser la cohérence du réseau BreizhGo à l'échelle régionale. Un règlement des transports scolaires applicable à l'ensemble du territoire breton a été adopté en décembre 2018. Une nouvelle tarification sera proposée et mise en place à partir de la rentrée 2020. Les contrats de délégation de service public pour l'Ille et Vilaine et le Finistère seront renouvelés à partir de juillet 2020. La billettique KorriGo va s'étendre progressivement à tous nos services de transports. Une centrale d'appel sera mise en service pour avoir un point de contact unique pour l'ensemble des usagers. L'identité du réseau BreizhGo va continuer à s'étendre sur les trains, les cars, les navires, les points d'arrêts, les gares.

Sous la responsabilité de la Région Bretagne, avec plus de 11 millions de voyages par an, le TER s'est affirmé comme un mode de transport du quotidien moderne et performant. La convention pour l'organisation et le financement du TER a été renouvelée fin 2019 pour une durée de 10 ans traduisant ainsi la confiance que la Région Bretagne accorde à la SNCF. Cette convention vise la production d'une offre de transport augmentée de 11% après la mise en service de la ligne à grande vitesse. Elle garantit une qualité de service pour répondre à la première attente des voyageurs, engage la SNCF à développer la fréquentation et les recettes de plus de 20% avec des tarifications et des services adaptés et s'appuie sur un parc matériel totalement renouvelé et modernisé. Le TER reste l'épine dorsale des mobilités quotidiennes ou occasionnelles de l'offre BreizhGo avec les gares comme points majeurs de correspondance entre tous les modes de transport.

La régionalisation de la compétence de desserte maritime des îles induit la définition d'une politique publique nouvelle harmonisée et rationalisée à l'échelle régionale. La

\\ 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

Région doit réfléchir au renouvellement de la flotte de navires dont elle est propriétaire. La transition énergétique des chaînes de propulsion devra respecter les contraintes réglementaires actuelles et à venir pour engager la collectivité régionale vers des transports plus propres. Les choix techniques à opérer sont complexes et nécessitent des études complémentaires car toutes les technologies n'ont pas la même maturité. Chaque île, chaque port, chaque navire conserve ses spécificités mais la Région a l'obligation de proposer des perspectives globales et cohérentes à l'échelle du territoire régional. En conséquence, les contrats de délégation de service publics pour Groix, Belle-île, Houat, Hoedic, Sein, Ouessant, Molène seront prolongés jusqu'à fin 2022 pour que leur renouvellement tienne compte des perspectives assumées.

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. Il s'inscrit dans les deux principes d'unité et de solidarité territoriale. Pour y répondre, il est nécessaire de disposer d'infrastructures de transports performantes finement articulées à des offres et des services de mobilité adaptés aux besoins des usagers. Infrastructures et services de mobilité sont indissociables, tant pour les déplacements du quotidien que pour l'accessibilité à plus grande échelle de la Bretagne. Le pacte repose sur une vision ferme et ambitieuse des objectifs à atteindre, et sur une volonté pragmatique de faire progresser les chantiers par étapes pour obtenir des améliorations rapides et mesurables. Ce pacte prévoit de poursuivre le rapprochement de la pointe bretonne (Brest et Quimper à trois heures de Paris), un confortement du service TGV pour toute la Bretagne et surtout de dérouler complètement toutes les actions prévues au CPER 2015-2020.

Complémentaires au réseau ferré structurant, les lignes de maillage participent à l'irrigation du territoire breton. Plouaret-Lannion, Guingamp-Paimpol, Brest-Quimper ont bénéficié de près de 120M€ d'investissements ces dernières années. En 2019, la ligne Rennes-Retiers a été complètement rénovée et Dol-Dinan se prépare pour 2020. La collectivité régionale apparaît toujours comme le premier financeur de ces projets sans avoir strictement la compétence pour agir. Elle démontre ainsi sa mobilisation pour l'ensemble du réseau ferré breton.

Le pacte d'accessibilité conforte la modernisation sans retard en 2x2 voies de la RN164. Cette opération concentre l'essentiel de l'intervention en matière de politique routière de la Région, intervention à parité avec l'Etat, 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. Des actions court terme sont prévues avec l'Etat, la Région, Rennes Métropole et le Département d'Ille et Vilaine pour améliorer progressivement la situation.

Dans le prolongement du SRADDET et des objectifs Breizh COP adoptés en 2019, les engagements du Conseil régional de Bretagne en matière de mobilités seront débattus en 2020. Il s'agira de dessiner des perspectives et de concrétiser des actions pour permettre les mutations des usages et les transitions énergétiques.

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 s'inscrit dans un équilibre entre les besoins de développement des territoires et les objectifs de la Breizh COP.

Ainsi, la révision du « Plan de composition générale » de l'aéroport de Rennes, élaborée en concertation avec les collectivités partenaires (Rennes Métropole et Ville de Saint Jacques de la Lande notamment) constitue la réponse à une volonté de maîtriser la croissance des trafics, après la décision d'abandonner le projet de construction de l'aéroport de Notre Dame des Landes et compte tenu de la saturation de la plateforme nantaise. Les cessions de foncier de l'Etat à la Région seront finalisées après l'adoption de la loi de finances 2020, conformément aux dispositions du « Pacte d'accessibilité et de mobilité de la Bretagne ». Des conventions négociées en 2019 avec l'Etat précisent les conditions du développement de l'aéroport dans ces emprises. D'ores et déjà un parking offrant des places supplémentaires de stationnement sera mis en service début 2020. En complément, une liaison en transport en commun à forte fréquence entre l'aérogare et le centre de Rennes a été ouverte au printemps dernier.

La liaison d'aménagement du territoire entre Quimper et Paris (Orly), autorisée par les instances européennes, a été mise en service le 25 novembre dernier. Le contrat d'obligation de service public a été rendu possible par une forte mobilisation de la Région, du Département et des EPCI de Cornouaille qui contribuent au financement de la ligne, aux côtés de l'Etat. Les premières analyses de fréquentation seront disponibles en 2020. En l'absence d'un trafic suffisant, la ligne sera interrompue avant l'échéance du contrat de quatre ans.

Le développement du transport ferroviaire depuis l'arrivée de la LGV contribue à ralentir la croissance du trafic aérien. Dans ce contexte, Air France adapte sa stratégie en réduisant ses offres sur les lignes domestiques intérieures. Un tassement de la croissance à deux chiffres enregistrée, surtout depuis 2015, sera perceptible en 2020, notamment à Rennes, mais aussi dans une moindre mesure à Brest.

Les aéroports bretons témoignent de cette transition, dont il est encore difficile de mesurer toutes les conséquences. Quelques mois seront encore nécessaires pour prendre la mesure des

La mise en service de la LGV en juillet 2017 est un formidable succès pour toute la Bretagne. Les très fortes croissances de fréquentation TGV observées jusqu'à Brest et Quimper montrent que les choix opérés depuis de nombreuses années sont porteurs de dynamiques de développement pour tous les territoires.

bouleversements en cours (tant de la demande que de l'offre) pour que le Conseil régional adopte une nouvelle stratégie dans le domaine aéroportuaire, conformément aux recommandations de la Chambre régionale des comptes.

\\ La répartition des crédits par programme et par chapitre

→ Autorisations d'engagement et de programme

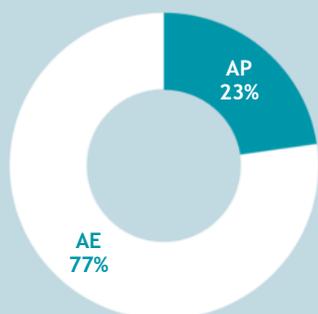
	AE 938	Total AE	AP 908	Total AP
P.0401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable	225 979 300	225 979 300	66 504 200	66 504 200
P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires, routiers et maritimes	115 200	115 200	38 490 000	38 490 000
P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale	2 430 000	2 430 000	9 500 000	9 500 000
	228 524 500	228 524 500	114 494 200	114 494 200

→ Crédits de paiement - Fonctionnement et Investissement

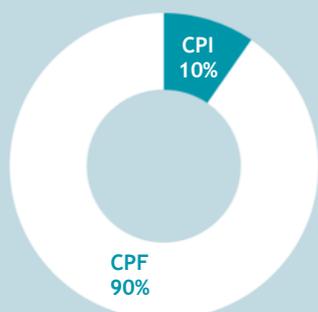
	CPF 938	Total CPF	CPI 908	Total CPI
P.0401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable	269 891 000	269 891 000	28 629 600	28 629 600
P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires, routiers et maritimes	205 200	205 200	53 205 000	53 205 000
P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale	1 935 000	1 935 000	9 459 000	9 459 000
	272 031 200	272 031 200	91 293 600	91 293 600

Programme 401

Autorisations de programme et d'engagement



Crédits de paiement



\\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2020 une autorisation de programme de

66 504 200 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2020 une autorisation d'engagement de

225 979 300 €

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

28 629 600 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

269 891 000 €

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 nouveau réseau BreizhGo, partout, pour tous : la Région est devenue, au fil des années, un acteur incontournable de la mobilité sur le territoire breton. 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 110 000 scolaires vers leurs établissements scolaires, 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.

\\ 2020 en actions

→ Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire avec une nouvelle convention pour 10 ans

La convention pour l'organisation et le financement du TER Bretagne est arrivée à son terme fin 2019. Pendant 12 ans, cette convention a permis d'accompagner le développement du TER qui s'est traduit par un doublement de la fréquentation à un coût maîtrisé pour la collectivité régionale. La nouvelle convention conclue en 2019 pour une durée de 10 ans entre la Région Bretagne et la SNCF porte les grandes ambitions suivantes :

- 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.

La négociation a permis d'améliorer la performance économique avec un coût au train.kilomètre en baisse de près de 6%. Cet effort est en grande partie lié à une offre bien travaillée et optimisée malgré les 11% d'augmentation de kilomètres produits.

La contribution régionale prévisionnelle s'établit à 101, 7M€ HT en 2020.

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

Outre la convention TER, l'année 2020 verra la mise en place de nouveaux contrats de délégation de service public pour le réseau BreizhGo en Finistère et en Ille-et-Vilaine tenant compte de l'exigence de la Région pour les services publics du quotidien : desserte, qualité de service, distribution et billetterie, exemplarités environnementale et sociale. L'enjeu financier qui dépasse les 50 millions d'euros par an représente également un enjeu économique pour les entreprises de transports qui agissent ou qui pourraient agir pour la Région.

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

La Régie régionale illevia se voit confortée avec un périmètre élargi à une ligne supplémentaire au sud-ouest de l'Ille-et-Vilaine. Elle permettra à la Région d'amorcer la transition énergétique des parcs d'autocars BreizhGo en expérimentant des cars roulant au GNV. Les nouveaux contrats marquent par ailleurs l'obligation de respecter les dernières normes EURO 6 pour le matériel diesel.

→ **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 en 2022 qui se prépare en 2020-2021), et d'une flotte de 16 navires (dont le renouvellement doit être planifié).

→ **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 usager cohérente. La tarification et les services d'information, de distribution et de billettique du réseau BreizhGo sont en effet aujourd'hui calés sur les périmètres des anciens réseaux. Pour l'utilisateur, la situation est peu lisible. Les améliorations sont indispensables pour permettre un report modal de l'automobile vers les transports collectifs et alternatifs.

L'année 2020 sera notamment marquée par le déploiement de nouveaux outils d'information et de relations aux usagers (centrale d'appels régionale, système d'alerte sms), la mise en place de tarifs unifiés pour les scolaires à la rentrée 2020/2021, de nouveaux tarifs homogènes à l'échelle régionale pour les réseaux interurbains, et une refonte des tarifs TER en cohérence pour harmoniser la gamme BreizhGo. Une tarification solidaire s'appliquant à tout le réseau BreizhGo verra également le jour dès 2020.

▶▶ 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 poursuivent donc 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**

Après l'installation de la marque unique en 2018, la communication sur le réseau BreizhGo se poursuivra et s'étendra significativement en 2020, de sorte à rendre le réseau attractif, populaire et davantage fréquenté encore, et ainsi de dynamiser les recettes pour permettre le développement de ce service public essentiel. Pour répondre au mieux aux besoins des territoires et de ses habitants.e.s, des actions de concertation avec les usagers, les élus locaux, les associations et les différents partenaires du transport public seront conduites.

→ **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. Avec KorriGo Services, la Région Bretagne et ses partenaires sont les premiers en France à développer une carte multiservices et une plate-forme technique associée à l'échelle d'une région. Au moyen de la plate-forme de co-voiturage de proximité OuestGo, ou encore du système d'information multimodale régional Mobibreizh qui affichera l'ensemble des offres de transport public ou privé, la Région Bretagne s'engage pleinement dans le report modal. Elle lance aussi en 2020 un projet ambitieux de co-voiturage pour les salariés.

▶▶ La Région engagée dans la Breizh COP : le co-voiturage

Les zones peu denses sont difficiles à desservir par les transports collectifs et les problématiques de mobilité y sont prégnantes ; cela constitue même un frein réel à l'emploi qui est d'ailleurs pointé par les entreprises elles-mêmes. En 2020, la Région aidera financièrement les salariés faisant l'effort de co-voiturer dans les secteurs n'offrant pas de solutions de mobilité autre que l'automobile.

Les actions du programme

→ **Le nouveau réseau BreizhGo : partout, pour tous**

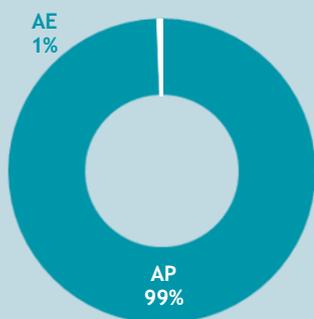
- ✓ Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire
- ✓ Mettre en œuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain
- ✓ Desservir les îles bretonnes
- ✓ Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages
- ✓ Améliorer la lisibilité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

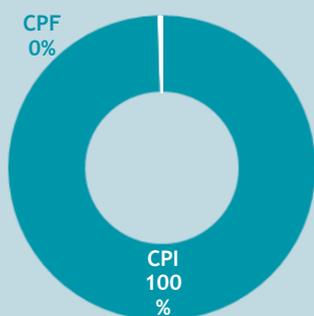
- ✓ Un réseau régional coordonné et cohérent avec les autres offres de mobilités grâce à des outils adaptés
- ✓ Favoriser l'émergence de solutions de mobilités plus durables

Programme 402

Autorisations de programme et
d'engagement



Crédits de paiement



\\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2020 une autorisation de programme de

38 490 000 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2020 une autorisation d'engagement de

115 200 €

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

53 205 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

205 200 €

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 ». La part contributive de la Région Bretagne est de 282 M€ pour rénover les lignes de desserte fine du territoire, aménager les pôles d'échanges multimodaux (PEM), poursuivre l'amélioration des infrastructures ferroviaires en Bretagne et enfin achever la mise à 2x2 voies de la RN164.

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 (25 000) 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. L'objectif est de garantir prioritairement la sécurité du réseau, sa connexion avec les autres modes de transports, son accessibilité aux personnes à mobilité réduite, et aussi sa visibilité, par des aménagements et équipements adaptés. Enfin, il s'agit de mettre en œuvre le Plan régional d'actions logistiques avec l'objectif de développer une logistique durable en Bretagne notamment en soutenant toute action en faveur d'un système multimodal fret articulé, performant (fer-mer-route) et l'évolution d'un système logistique portuaire attractif au bénéfice des activités industrielles bretonnes.

\\ 2020 en actions

→ Réduire les nuisances sonores le long du tracé de la LGV

La Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire, réalisée pour répondre aux enjeux d'accessibilité du territoire breton, est en service depuis maintenant plus de 2 ans. Depuis cette mise en service, de fortes augmentations de fréquentation sont observées dans les TGV entre la Bretagne et Paris, de l'ordre de 30%. Cependant, de nombreux riverains de cette nouvelle infrastructure ont exprimé leurs vives préoccupations, quant aux nuisances générées par les TGV roulant à grande vitesse, en particulier celles liées aux pics de bruit, et cela, bien que la réglementation en vigueur ait été respectée. L'Etat et la Région Bretagne se sont engagés à réaliser des travaux pour réduire ces nuisances à hauteur de 11M€ et ont sollicité les collectivités partenaires du projet pour cofinancer les opérations qui seront mises en œuvre à partir de 2020.

→ Définir la trajectoire d'évolution du TER BreizhGo

L'offre TER et TGV a été profondément remaniée et développée en 2017. Il s'agit maintenant de définir la trajectoire d'évolution de l'offre sur les 20 prochaines années, sur chacun des axes du réseau TER BreizhGo, en complémentarité avec le TGV, de façon à anticiper les opérations de travaux (désaturation du nœud de Rennes, adaptation de la longueur de quais, modification de la signalisation, aménagement des gares...) et les acquisitions de matériels roulant à réaliser.

→ **Relancer les études sur le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL)**

Après plus de 2 ans d'interruption du projet LNOBPL suite à l'abandon du projet d'aéroport Notre-Dame des Landes, le comité de pilotage du 01 juillet 2019 a acté la relance du processus des études, donnant suite à la signature du pacte d'accessibilité en Bretagne et du contrat d'avenir en Pays-de-la Loire. Un premier socle d'études sera engagé mi 2020, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, commun aux 2 branches Rennes-Nantes-Bretagne Sud et Rennes-Brest, visant à définir le programme initial, et intégrant la mise à jour du point 0 suite à la mise en service de la LGV de façon à bien identifier les besoins satisfaits/non satisfaits.

→ **Accompagner la réalisation des travaux du PEM d'Auray 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 termes de fonctionnalités, de sécurité, et d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite mais aussi en termes 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.

Après la réalisation de travaux préparatoires, les travaux de réalisation du PEM d'Auray vont être engagés en 2020, notamment la réalisation du bâtiment voyageurs et la pose d'une partie de la passerelle. A Brest, les études partenariales démarrent pour la réalisation du PEM, en articulation avec le projet de 2ème ligne de tramway.

→ **Bien identifier les arrêts du réseau de cars BreizhGo**

Suite au transfert de compétence, le réseau de cars BreizhGo dessert 25 000 points d'arrêt sur l'ensemble du territoire, dont près de 3 000 arrêts interurbains et environ 22 000 arrêts scolaires. Afin d'apporter une information claire aux usagers, les 3000 arrêts interurbains doivent être mis aux couleurs du réseau. Ce chantier s'engagera largement en 2020. Pour les points d'arrêts scolaires, non aménagés ni clairement identifiés pour une grande majorité, le marquage systématique est aujourd'hui un objectif cible, permettant, au-delà de la meilleure information aux usagers, de bien interpeller tous les acteurs concernés sur les conditions d'accès et d'attente.

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

La modernisation du réseau ferroviaire breton se poursuit en 2020. Sur l'axe Dinan-Dol, les travaux sur la section Pleudihen-Dol seront réalisés en 2020, tandis qu'une maintenance renforcée est maintenue sur la section Dinan-Lamballe dans l'attente des travaux. Sur l'axe Rennes-Châteaubriant, après la rénovation de la section Rennes-Retiers, les marchés de travaux seront préparés en 2020 sur la section Retiers-Châteaubriant pour des travaux l'année suivante. Sur l'axe Auray-Quiberon, une étude sous pilotage AQTA est engagée.

→ **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. A ce jour, 65% de l'itinéraire est aménagé à 2x2 voies. Il reste ainsi 56 km à réaliser : 12 km dans le secteur de Châteauneuf et 10 km au droit de Rostrenen sont en travaux et 34 sont en étude. 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 2020 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**

- ✓ Participer à la modernisation et au développement du réseau ferroviaire structurant
- ✓ Participer à la modernisation du réseau routier

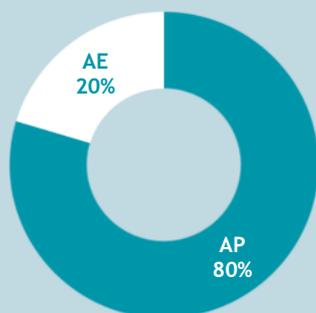
→ **Faciliter les déplacements de la vie quotidienne**

- ✓ Participer à l'amélioration et à la pérennisation des infrastructures ferroviaires
- ✓ Participer à la rénovation des gares et points d'arrêts régionaux
- ✓ Accompagner le développement des principales agglomérations bretonnes

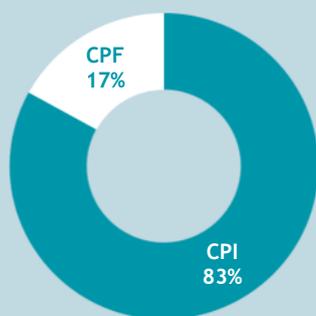
→ **Encourager le développement du fret dans une logique durable**

Programme 403

Autorisations de programme et d'engagement



Crédits de paiement



\\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2020 une autorisation de programme de

9 500 000 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2020 une autorisation d'engagement de

2 430 000 €

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

9 459 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

1 935 000 €

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 1er 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 est l'actionnaire majoritaire, et qui sont solidaires financièrement ;
- Les aéroports de Rennes et Dinard sont exploités dans le cadre d'un contrat unique (jusque 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.

\\ 2020 en actions

Conséquence de l'abandon du projet de construction de l'aéroport du Grand Ouest et conformément au « pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne » signé le 8 février 2019, l'accompagnement du développement maîtrisé de l'aéroport de Rennes est une priorité.

L'actualisation du plan de composition générale engagé en 2018 sera finalisé en 2020. Il prévoit une croissance maîtrisée des mouvements d'avions et un plan d'actions qui sera décliné au cours des quinze prochaines années, en fonction des trafics effectivement constatés.

La cession à la Région du foncier de l'Etat, nécessaire pour améliorer les conditions d'accueil sur la plateforme, sera finalisé début 2020. De plus, des acquisitions foncières pour permettre la mise aux normes de la plateforme aéroportuaire en matière de sécurité aéronautique et pour accompagner son développement, seront poursuivies.

Ainsi, les investissements dans les aéroports régionaux, soutenus par la Région en 2020, concernent principalement l'aéroport de Rennes.

→ Accompagner financièrement les travaux de resurfaçage et de mise aux normes de la piste principale de l'aéroport de Rennes - Saint Jacques

Le contrat de concession prévoit le resurfaçage de la piste principale, ainsi que les travaux de mise en conformité au regard de la réglementation aéronautique européenne.

Un élargissement des raquettes de retournement permettra aussi d'accueillir de plus gros porteurs, limitant le nombre de mouvements d'avions tout en permettant une augmentation du nombre de passagers.

Le Concessionnaire a soumis le dossier technique à la Région qui l'a validé à l'issue d'une expertise confiée à un bureau d'études spécialisé. Le montant maximal et forfaitaire de la subvention est égal au coût prévisionnel des travaux de la piste, estimé à 10 000 000 euros HT. Les conditions de l'intervention financière pluriannuelle de la Région sont précisées dans une convention signée en 2019.

→ **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 »**

L'aéroport de Quimper-Pluguffan est exploité par la Société Aéroport de Cornouaille (ADC) depuis le 1er janvier 2017, dans le cadre d'un contrat de concession d'une durée de 20 ans.

La ligne vers Paris-Orly assurée par Air France-HOP ! et représentant environ 90 % du trafic de l'aéroport, a été suspendue le 02 septembre dernier.

Considérant cette liaison comme vitale pour le territoire de la Cornouaille, la Région Bretagne a lancé, en 2019, une procédure visant à transformer cette liaison aérienne en « liaison d'aménagement du territoire », lui permettant d'imposer au transporteur retenu des objectifs de performance (fréquences, modules, régularité ...) indispensables au désenclavement et à l'économie de la Cornouaille.

Après que les instances européennes aient rendu un avis favorable, l'Etat a délégué à la Région l'organisation de cette liaison sous obligation de service public.

La compagnie CHALAIR a été retenue pour exploiter le service public sur une durée de 4 ans. La liaison sera opérée par un ATR 72 dont les performances sont à la fois économiques et environnementales. En effet, l'ATR consomme de 30 à 45 % de carburant en moins par passager qu'un jet équivalent sur le même trajet. Le modèle économique est donc moins exposé aux variations du prix du pétrole. Sur le plan environnemental, il permet de limiter les émissions de CO2 qui sont proportionnelles à la consommation de carburant. L'ATR est également un avion particulièrement silencieux.

La compensation de service public sera 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 2020, le montant total de la compensation publique s'élève à 3 500 000€. La Région Bretagne versera à la compagnie CHALAIR une somme de 2 335 000€, comprenant sa contribution (1 500 000 €) ainsi que l'avance des contributions des EPCI, pour un montant de 835 000 €.

Dès la fin de cette première année d'exploitation, un bilan du trafic devra être réalisé. Si le nombre cumulé de passagers était inférieur à 60 000, la Région et la compagnie CHALAIR ont d'ores et déjà prévu de se rencontrer, afin d'envisager des perspectives de redressement ou, à défaut de résultats, une interruption de la ligne.

▶▶ La Région engagée dans la Breizh COP :

Conformément aux obligations imposées par la Région aux exploitants pour réduire l'impact environnemental des aéroports, les concessionnaires ont engagé des mesures pour la réduction de leur empreinte carbone :

- La mise en œuvre de la charte environnementale, partie intégrante du contrat de concession de l'aéroport de Brest, se traduit notamment par : la valorisation des déchets; la protection de la biodiversité ; la réduction de la consommation d'eau et d'énergie...

La certification ISO 14001 est prévue en 2020 et après le niveau 1, les progrès réalisés vont permettre d'atteindre le niveau 2 de l'« Airport Carbone Accreditation » (L'ACA est un programme mondial de certification qui évalue de manière indépendante les dispositions mises en œuvre par les aéroports pour réduire leur empreinte carbone).

- La SEARD 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 indicateurs d'évaluation des résultats, des partenariats avec des associations environnementales bretonnes pour protéger la biodiversité et les milieux aquatiques sur toutes les emprises foncières des plateformes, réduire les consommations en eau et énergie, lutter contre les pollutions et assurer une bonne gestion des déchets, mesurer 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 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	65 000 000	66 305 356
	P.0401-12 :Mettre en oeuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain	12 200	146 987 038
	P.0401-13 :Desservir les îles bretonnes	1 177 000	7 029 931
	P.0401-14 :Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages	-	3 406 975
	P.0401-15 :Améliorer la lisibilité de l'offre de transport du réseau régional et développer la concertation	-	1 000 000
	P.0401-21 :Un réseau régional coordonné et cohérent avec les autres offres de mobilités grâce à des outils adaptés	315 000	229 000
	P.0401-22 :Favoriser l'émergence de solutions de mobilités durables	-	1 021 000
Total P.0401		66 504 200	225 979 300
P.0402	P.0402-11 :Participer à la modernisation et au développement du réseau ferroviaire structurant	2 750 000	65 200
	P.0402-12 :Accompagner le développement des gares TGV :PEM	7 000 000	-
	P.0402-13 :Participer à la modernisation du réseau routier	19 000 000	-
	P.0402-21 :Participer à l'amélioration et à la pérennisation des infrastructures ferroviaires	400 000	-
	P.0402-22 :Participer à la rénovation des gares et points d'arrêts régionaux	9 000 000	-
	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	40 000	-
	P.0402-33 :Soutenir les projets d'infrastructure nécessaires au développement du fret	300 000	-
Total P.0402		38 490 000	115 200
P.0403	P.0403-11 :Assurer les missions de l'autorité concédante des aéroports de Rennes-Dinard, Quimper et Brest	9 500 000	2 430 000
Total P.0403		9 500 000	2 430 000



RÉGION BRETAGNE
RANNVRO BREIZH
REJION BERTÈGN

283 avenue du Général Patton – CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7
Tél. : 02 99 27 10 10 | twitter.com/regionbretagne | facebook.com/regionbretagne.bzh
www.bretagne.bzh
