



Mission 7

Mobilités

RÉGION BRETAGNE – BUDGET PRIMITIF 2024

Session de février 2024

\\ Synthèse de la mission

La session du Conseil régional des 11, 12 et 13 octobre 2023 restera marquante pour ancrer le futur des mobilités et des transports en Bretagne. Des actes majeurs ont été posés pour le ferroviaire et les aéroports.

La Bretagne a toujours fait du train une priorité pour améliorer son accessibilité et les usagers plébiscitent de plus en plus ce mode pour les trajets quotidiens. Le TER BreizhGo apparaît en tête de tous les classements nationaux avec la meilleure régularité des trains (96%), la meilleure satisfaction des usagers (95%) et la meilleure croissance de fréquentation (+46% depuis 2019). Ces résultats sont le fruit des investissements consentis depuis de nombreuses années, dans le réseau ferré, dans les matériels ferroviaires et dans les gares. Cela traduit aussi la capacité à rechercher les meilleures solutions pour répondre aux besoins de chacun qui n'entravent pas la satisfaction du plus grand nombre. Fort de ce succès, la Région a fait le choix de renouveler sa confiance à SNCF et à ses cheminots en signant une nouvelle convention TER jusqu'à 2033. .

Cette nouvelle convention TER conforte la qualité du service, améliore les ratios économiques et propose un développement du TER à l'échelle de toute la Bretagne. Plus de trains seront donc mis en service avant 2027.

Cette volonté de renforcer l'offre ferroviaire se construit partout en synergie avec les collectivités. Le protocole signé avec les six intercommunalités de Bretagne sud de Quimper à Vannes est la preuve tangible de cette manière repensée de travailler collectivement les mobilités à l'échelle des bassins de vie. Cette nouvelle donne pour faire mieux et plus préfigure la création future de Bretagne Mobilités qui sera un nouvel outil au service de toutes les autorités organisatrices de la mobilité.

Pour que les actions portées par chaque collectivité rencontrent les usages d'aujourd'hui et de demain, le syndicat mixte SRU Bretagne Mobilités visera à une coopération renforcée pour consolider les acquis bretons comme KorriGo et pour mieux répondre aux enjeux de transition, à l'échelle régionale comme à celle des bassins de mobilités. Outre les renforts d'offre de transports collectifs, le report modal repose également sur le co-voiturage, notamment au moyen de la plate-forme de co-voiturage de proximité OuestGo.

La démarche de concertation des collectivités pour préparer la création de cette nouvelle gouvernance sera lancée début 2024.

Une nouvelle convention TGV a été signée le 7 décembre 2023, sur la même durée que la convention TER pour sécuriser la desserte TGV et TER de la Bretagne pendant 10 ans. La convention TGV en Bretagne, exception nationale, garantit les meilleurs temps de parcours entre Paris et la pointe bretonne pour se rapprocher des 3h30 pour les meilleurs trains quotidiens. Elle permet aussi à 19 gares bretonnes d'être desservies par des TGV ou des OuiGo, témoignant du souci permanent que le train profite à tous les territoires. Enfin, elle vise une parfaite complémentarité avec le TER en permettant aux abonnés BreizhGo de monter à bord des TGV pour leurs trajets domicile-travail ou domicile-études.

Les ambitions portées par les nouvelles conventions TER et TGV en Bretagne se concrétiseront si les infrastructures ferroviaires s'adaptent, se transforment pour rendre possible les développements prévus. Un avenant au CPER, complété par le volet mobilités, sera signé avant l'été 2024 après achèvement des procédures administratives. Il apportera une très forte contribution à l'effort d'investissement porté par la Région et l'ensemble des collectivités pour répondre aux grands défis d'avenir en Bretagne. Pour financer 686 M€ sur la période 2023-2027, ce volet mobilité mobilisera ainsi 233 M€ de la part de l'Etat et de la Région, que compléteront dans le cadre des plans de financements par projets, près de 149 M€ des autres collectivités et plus de 71 M€ de SNCF réseau.

\\ SOMMAIRE

Synthèse de la mission

PR0701

PR0702

PR0703

Le concept de service express régional métropolitain (SERM) annoncé par le Président de la République et désormais inscrit dans la loi, identifie plusieurs opérations du CPER mobilités, notamment les opérations de désaturation du nœud rennais au bénéfice de toute la Bretagne. Toutes les incertitudes ne sont pas levées concernant la nature des projets qui seront retenus par l'Etat pour intégrer le label « SERM ». La Région défend le concept d'un SERM réellement régional et non seulement métropolitain, les enjeux sous-jacents et la toile tissée par le ferroviaire imposant une approche large et cohérente à l'échelle de tout le territoire.

La Bretagne avec la gare de Rennes sera la première région en France à connaître en septembre 2024 un développement d'offres TER permis par le déploiement du « 2 trains sur une même voie », innovation qui est la première pierre posée en faveur du renfort d'offre TER progressif que connaîtra la Bretagne dans les prochaines années. Le renfort d'offre nécessite également un engagement sur l'achat de rames TER supplémentaires, dont le calibrage final sera déterminé en fonction des accords qui auront pu être passés avec les collectivités concernées.

Les soubresauts des crises successives ne sont pas encore totalement estompés avec des inflations importantes dans nos contrats de transport et une volatilité toujours pendante pour les achats d'énergie. Le financement de la compétence mobilité de la Région dans toutes ses dimensions, en fonctionnement comme en investissement, est une source d'inquiétude. L'absence de ressource dédiée en lien avec la dynamique des territoires et les défis majeurs à relever aboutissent à une impasse qu'il faut lever. La loi SERM pose le principe d'une conférence nationale de financement des services express régionaux métropolitains à organiser avant le 30 juin 2024, afin de débattre des solutions à mettre en œuvre pour assurer un financement pérenne. Avec l'accord de ses membres, le syndicat Bretagne Mobilités pourrait lever le versement mobilités additionnel (VMA) dont il conviendrait de modifier certaines dispositions pour le rendre pleinement opérant. Cette piste de travail du VMA nous semble être la mieux à même de répondre à nos défis tout en minimisant les difficultés de son acceptation.

Dans ces périodes difficiles, avec une tension sur les budgets, la Région Bretagne fait le choix fort de maintenir des offres de transports scolaires, ferroviaires, interurbaines et maritimes performantes et adaptées à la demande des citoyens. Avec un prix de 120 €, l'abonnement scolaire n'a pas augmenté depuis 2018. Les autres tarifs du réseau BreizhGo subissent des augmentations moyennes inférieures à 3 %. C'est un choix assumé pour permettre aux populations de choisir le transport public avec des prix attractifs. C'est aussi la voie à suivre pour diminuer la part CO2 des déplacements du quotidien. Le report modal vers les transports collectifs doit être fortement augmenté si nous souhaitons atteindre les objectifs bas carbone.

La pénurie de conducteurs de cars pour les transports scolaires et interurbains avait atteint son paroxysme à la rentrée 2022. Face à la faible attractivité de cette profession, la mise en place d'une indemnité compensatrice d'activité aux conducteurs à temps partiel décidée par le Conseil régional en juillet 2022 porte ses fruits avec une tension nettement moindre dans les entreprises. La rentrée scolaire de septembre 2023 s'est déroulée dans de très bonnes conditions.

Dans les zones non desservies par le train, les cars BreizhGo irriguent le territoire pour apporter un service de qualité aux populations. Le renouvellement des délégations de service public pour le transport routier en Côtes d'Armor et en Morbihan se prépare en 2024. Il s'agit de confirmer l'ambition du service public pour tous les territoires desservis. KorriGo va se diffuser à tous les cars scolaires à la rentrée 2024 avant d'être déployé progressivement dans les bateaux BreizhGo puis dans l'ensemble des services du transport régional, mais aussi à toutes les autorités organisatrices de transport en Bretagne. Un breton sur quatre détient une carte KorriGo, c'est un succès qu'il faut capitaliser pour continuer à proposer les services attendus par les populations. Une feuille de route partenariale est travaillée entre collectivités pour améliorer le parcours du voyageur avec une numérisation des services. Bretagne Mobilités constituera un accélérateur du déploiement de KorriGo en Bretagne.

Après une conférence régionale vélo et un premier volet de son schéma régional vélo en 2022, la Région Bretagne souhaite renforcer la prise en compte du vélo dans les chaînes de mobilité. Il est prévu une 2ème conférence régionale en 2024 pour décider d'un plan d'actions conforté, intégré et renouvelé avec l'apport de toutes les collectivités concernées.

En deux ans (2022 et 2023), la Région aura renouvelé la quasi-totalité des délégations de service public pour la desserte passagers et marchandises des îles : Houat, Hoëdic, Belle-Ile-en-Mer, Groix, Sein, Molène, Ouessant, Batz, Bréhat. On peut aussi rajouter le renouvellement de la desserte en hydrocarbures de Belle-Ile-en-Mer par le SMTH (syndicat mixte de transports d'hydrocarbures), la desserte aérienne Brest-Ouessant et la livraison d'une nouvelle gare maritime à Quiberon. Ce nouveau cadre contractuel conforte le service public à destination des insulaires avec un effort augmenté de la Région.

En parallèle, les enjeux de décarbonation de l'économie et les contraintes accrues sur le transport de marchandises par voie routière ont conduit la Région à mener de concert avec les services de l'Etat une étude de potentiel concernant le report modal de marchandises vers le transport ferroviaire en 2023. Cette étude a montré que pour accompagner ce retour vers le mode ferré, il fallait appuyer sur les axes de massification et de mutualisation des flux de marchandises. Ces axes de développement feront partie de la stratégie qui sera construite en matière de fret en 2024, et des actions concernant la remise en état de lignes de desserte fine du territoire (Auray-Saint-Gérard et Vitré-Saint-Gérard) de chantier de transport combiné (Rennes) seront engagées, à l'appui des crédits du CPER mobilité qui a ouvert une enveloppe sur le fret. Ces actions viennent compléter les chantiers ouverts par la Conférence Régionale Logistique, pilotée par l'Etat, et dont la Région Bretagne est partenaire dans la perspective d'une stratégie régionale sur le sujet.

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 2024, de nombreuses actions seront mises en œuvre dans le cadre de la stratégie aéroportuaire régionale en cours d'élaboration. Cette dernière intégrera une déclinaison opérationnelle des futures modalités d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard, la définition de la nouvelle vocation de l'aéroport de Quimper, la définition du deuxième volet de la stratégie aéroportuaire régionale et enfin, l'actualisation des plans de composition générales des aéroports de Rennes, Dinard et Brest.

Programme 701

Transports collectifs

\\ Raison d'être du programme

BreizhGo, le réseau de transport collectif en trains, cars et bateaux de la Région Bretagne doit bénéficier à toutes et tous et partout en Bretagne quel que soit son lieu de vie, d'études, de travail, sa condition sociale, ou encore sa situation de handicap.

Ce réseau représente plus de 60 millions de voyages annuels et doit se réinventer tous les jours, à l'échelle régionale, en fonction de l'évolution des besoins de déplacements, des volontés des territoires, des évolutions servicielles, et de l'impérieuse nécessité de décarbonation, tout en garantissant la maîtrise de l'enveloppe budgétaire globale. Par ailleurs, la Région s'engage dans le covoiturage, notamment via le pilotage du projet partenarial OuestGo.

La Région est ainsi un acteur incontournable de la mobilité sur le territoire breton, aux côtés des métropoles, agglomérations et communautés de communes avec lesquelles elle travaille en partenariat et co-construction, notamment dans le cadre de Bretagne Mobilités.

\\ 2024 en actions

→ Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire

L'année 2023 a vu la confirmation d'une croissance de la fréquentation et donc de dynamisme des recettes, avec l'inconvénient du retour de phénomènes de sur-occupations. Ce fut également une étape importante pour la Région et la SNCF puisque l'année aura été celle de négociations visant à déterminer si la Région devait mettre en concurrence à l'issue de la convention en cours (2028 donc à préparer dès 2024), ou bien signer une nouvelle convention avec cette dernière. En outre, l'imbrication forte de la desserte TER et TGV rendait nécessaire le travail sur un re-conventionnement dans les mêmes délais de la convention TGV.

Deux nouvelles conventions ont été signées pour la période 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2033 permettant ainsi une sécurisation de la desserte ferroviaire de la Bretagne pendant 10 ans, le maintien d'une parfaite complémentarité TGV/TER au bénéfice de tous les territoires. Par ailleurs, les ratios économiques ont été améliorés (rebasage des charges et des recettes), des développements d'offres importants pour toute la Bretagne en concertation avec les collectivités ont été crantés, le tout en ne rognant pas sur la qualité de service.

Le besoin en CPF est de 100,2 M€ ; l'indexation est estimée à 3,5%.

La contribution au titre de 2024 pour le TGV est de 14,4 millions (contre 12,6 millions en 2023) ; elle inclut la hausse des péages.

→ La production du service public de transport interurbain et scolaire

La situation de pénurie de conducteurs s'est largement améliorée grâce à la mesure mise en place en faveur des conducteurs à temps non complet (près de 1 500 bénéficiaires pour un coût de 3, 5 millions en 2023). La rentrée scolaire a ainsi pu se dérouler dans de bonnes conditions pour les familles ; les effectifs scolaires sont par ailleurs en hausse dans le Morbihan et en Ille-et-Vilaine.

Il est à noter une indexation forte (énergie essentiellement) impactant le budget mais également une reprise encourageante de la fréquentation, Le besoin en CPF pour 2024 est évalué à 190 millions d'euros (pour un accostage à 186 millions prévu fin 2023). Enfin, l'année 2024 verra la mise en concurrence de tous les contrats de transport en Morbihan (délégations de service public et marchés de transport scolaire) ainsi que la délégation de service public des Côtes d'Armor. L'enjeu financier est de 50 millions.

\\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2024 une autorisation de programme de

33 976 700 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2024 une autorisation d'engagement de

316 920 300 €

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

37 731 300 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

318 160 300 €

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

→ Desservir les îles bretonnes

La responsabilité de la Région sur la desserte des îles se traduit par l'exécution de sept contrats de délégation de service public. La Région poursuit le travail avec l'ensemble de ses délégataires pour maintenir et renouveler les équipements de la flotte régionale dans un objectif de sobriété énergétique, et les moyens d'exploitation nécessaires aux services des dessertes.

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

Pour donner corps au réseau unifié train/car/bateaux, des projets structurants sont menés pour apporter de la lisibilité à l'offre tous modes et faciliter l'usage de BreizhGo. Parmi ces chantiers, la tarification, la distribution des titres de transport et la billettique prennent une place importante, avec des enjeux propres au réseau BreizhGo mais aussi liés au développement de l'intermodalité à l'échelle de la Bretagne.

L'année 2024 verra ainsi le lancement de la billettique KorriGo sur l'ensemble des circuits scolaires du réseau BreizhGo mais également sur les lignes interurbaines du Finistère.

Par ailleurs, 2024 sera une année de travaux visant à mettre en place un nouveau tarif pour les jeunes ainsi qu'une boutique en ligne BreizhGo, permettant de grandement faciliter l'achat de titres de transport pour l'ensemble du réseau.

→ Améliorer la connaissance de l'offre de transport train, car, bateau du réseau régional et renforcer le dialogue avec les territoires

Les actions menées viseront à faire connaître l'offre train, car, bateau du réseau BreizhGo afin notamment d'inciter le grand public à faire le choix du transport public. Un nouveau comité des partenaires régional a ainsi été mis en place en 2023. Une nouvelle version du site Breizhgo.bzh a été travaillée afin de simplifier le parcours usagers et garantir l'accès à l'information et sera déployée en 2024.

Le dialogue et la co-construction avec les territoires constitue également une des raisons d'être de Bretagne Mobilités, nouvel outil de gouvernance des mobilités au sein duquel la réflexion et l'action collectives doivent permettre d'améliorer le service aux usagers.

La Région porte auprès des EPCI la création de ce syndicat mixte de type SRU, qui s'appuie sur :

- Une gouvernance régionale qui a pour objet de permettre une mobilité sans couture, à travers une approche intégrée des tarifications et des services aux voyageurs, mais aussi la possibilité de développer la coordination régionale.
- Une gouvernance locale, *via* les Comités Locaux de mobilités (CLM), qui ont vocation à assurer des solutions décarbonées et adaptées à chaque bassin de vie, *a minima* par de la coopération (coordination des offres et des tarifs, études conjointes, émergences de projets...), et avec la possibilité d'aller plus loin en fonction de la volonté des acteurs locaux (déploiement de services, financement d'équipements...).

Un premier pas vers la construction de Bretagne Mobilités a été franchi fin 2023 avec la signature du protocole Bretagne Sud. L'année 2024 verra la phase de concertation pour partager largement avec les EPCI les enjeux de création du syndicat mixte, et les principes constitutifs de cette nouvelle structure, avec l'objectif de permettre une création effective du syndicat fin 2024.

→ Prendre en compte toutes les mobilités et s'inscrire dans l'objectif commun de transition écologique et énergétique

La Région reste attentive aux évolutions sociétales majeures qui impactent les mobilités. Au moyen de la plate-forme de covoiturage de proximité OuestGo, ou encore du système d'information multimodale régional qui affiche l'ensemble des offres de transport public ou privé, la Région Bretagne s'engage pleinement dans le report modal. L'année 2023 a notamment été marquée par le lancement de KorriGo.bzh, anciennement Mobibreizh, pour une meilleure visibilité de nos outils, la mise en œuvre de la prime « covoiturage » sur OuestGo, et le développement de l'animation de réseau sur le covoiturage pour favoriser la diffusion de bonnes pratiques et impulser de nouvelles actions. L'année 2024 permettra de consolider l'action régionale sur le covoiturage, notamment dans le cadre d'un projet cofinancé par le fonds vert, et dans l'attente d'un portage du sujet par Bretagne Mobilités.

Programme 702

Infrastructures de mobilités

\\ 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, à faciliter les relations ferroviaires longue distance et à encourager la pratique du vélo, du co-voiturage, dans un objectif de décarbonation des mobilités. Elle vise également à développer le fret ferroviaire. Pour une part importante, les actions de ce programme sont financées dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région. L'avenant mobilités au CPER 21-27, qui doit couvrir la période 23-27, sera signé d'ici l'été 24. Certaines opérations nécessitent néanmoins des anticipations. Hors contrat de plan, 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 arrêts) ou maritimes (une 20aine de lieux d'embarquement vers les îles), dans la perspective de développer de nouveaux services facilitant les déplacements multimodaux des voyageurs. En complément, la formalisation de la stratégie régionale vélo se poursuit en 2024, avec l'objectif d'un vote en session d'automne 2024 du 2nd volet du plan régional.

\\ 2024 en actions

→ **Préparer la trajectoire de développement du TER (+ 20% d'offre d'ici 2030, + 50% d'ici 2035, doublement d'ici 2040, puis au-delà avec LNOBPL après 2040) en adaptant l'infrastructure**

Suite à la réalisation d'études prospectives qui ont permis d'identifier les besoins de développement du TER, des études techniques seront poursuivies en 2024 visant à développer la capacité du nœud ferroviaire rennais et des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Il s'agit de préciser les travaux d'envergure à réaliser sur l'infrastructure existante, sur la période 2025-2040, et de poursuivre les études du projet LNOBPL. Ces opérations s'inscrivent dans le projet de Service Express Régional Métropolitain breton.

→ **Construire la trajectoire de décarbonation des mobilités de la Région Bretagne**

Le secteur des transports représente 32% des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) du territoire breton. Pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur des mobilités à l'horizon 2040, une étude stratégique sera menée en 2024 avec l'objectif de déterminer la part contributive de la Région Bretagne et d'élaborer un plan d'actions au regard de sa compétence obligatoire transport/mobilité d'une part, et des autres champs de la mobilité alternative d'autre part. Les résultats de cette étude auront notamment vocation à alimenter la mise à jour du volet mobilité du SRADDET en 2024-2025.

→ **Adapter les gares pour accompagner les croissances de trafic**

En 2024, la Région poursuivra son soutien aux projets de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), en particulier Quimper, Vannes, pour les travaux, Brest et Vitré pour les études. Par ailleurs, le réseau TER BreizhGo dessert près de 120 gares régionales, en plus de la dizaine de gares nationales (Rennes, Brest, Quimper, Vannes...).

\\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2024 une autorisation de programme de

43 081 600 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2024 une autorisation d'engagement de

220 000 €

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

58 268 800 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

240 000 €

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

Ces gares régionales ont bénéficié d'importants investissements ces 15 dernières années, pour les moderniser sur l'ensemble des périmètres : les quais et leurs accès, le mobilier, les bâtiments, les abords et espaces d'intermodalité. Si beaucoup a été fait, il reste encore à poursuivre le travail sur les sites qui n'ont pas été modernisés dans leur ensemble, mais aussi pour répondre à l'évolution des usages et aux enjeux de demain, en cohérence avec les évolutions de desserte cibles. Au-delà des questions de gouvernance des gares, les premières actions qui ressortent, à étudier plus précisément dès le 1er semestre 2024, concernent les longueurs de quais (en lien avec les longueurs de composition de matériel) et la sécurisation de leurs accès (traversées des voies) ; les évolutions en termes d'écrans d'information voyageurs et l'analyse fine de l'intermodalité en gare (parts modales, capacités de stationnement voitures, vélo...).

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

La modernisation du réseau ferroviaire breton se poursuit en 2024. Les travaux de renouvellement de l'infrastructure Dinan-Lamballe ont débuté en juillet 2023 et une mise en service est envisagée mi 2024. Les études préliminaires relatives au renouvellement des lignes Guingamp-Carhaix et Auray-Quiberon ont été lancées courant 2023 et se termineront mi 2024. Des études de modernisation de la ligne Rennes-Châteaubriant ont été initiées en 2023 ; une étude préliminaire spécifique pour le relèvement de vitesse de l'ensemble de la ligne et une étude d'opportunité de modernisation du système d'exploitation seront lancées en 2024. Enfin, une étude d'opportunité de l'axe Morlaix-Roscoff, en lien avec les acteurs locaux et l'Etat, a été initiée en 2023 et devrait se terminer en 2024 pour statuer sur le devenir de cet axe. L'étude préliminaire pour la rénovation de l'axe ferroviaire Auray-Quiberon se terminera au 1er semestre 2024 et précisera une estimation prévisionnelle du coût de l'opération.

→ Adopter le Plan régional vélo

En cohérence avec les engagements de la Bretagne à travers la BreizhCop, en particulier sur le champ de la mobilité décarbonée, la Région a décidé d'écrire sa stratégie en matière de développement de la pratique du vélo, à travers le Plan régional vélo. La première étape de ce Plan a été adoptée lors de la session du Conseil Régional de décembre 2022 après un premier travail de diagnostic, d'analyse et de concertation. Ce travail est approfondi en 2023 et sera poursuivi en 2024 toujours en concertation avec les territoires et partenaires, pour aboutir à la formalisation du Plan vélo consolidé prévu d'être présenté au vote de l'Assemblée au second semestre 2024.

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

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. Les sections 1 et 2 (sur 3 sections au total) au droit de Rostrenen (10 km) ont été mises en service en 2023, ainsi que la section Est de Plémet (3,4 km). La mise en service de la section Est au droit de Merdrignac (5 km) est repoussée à 2024. La mise en service de ces sections portera le linéaire à 2x2 voies de la RN164 à 137,3 km soit près de 85% du linéaire total. Les travaux de mise à 2x2 voies se poursuivront au droit des secteurs de Merdrignac section Ouest et Rostrenen section 3. Parallèlement les étapes préparatoires du projet de mise à 2x2 voies au droit de Mûr-de-Bretagne se poursuivent.

→ Construire la stratégie régionale de fret ferroviaire

Les études menées de concert avec les services de l'Etat en 2023 ont confirmé le potentiel de report modal de marchandises vers le transport ferroviaire. Pour accompagner ce retour vers le mode ferré, il faut massifier et mutualiser les flux de marchandises. Il convient donc d'activer 2 leviers à court terme : la remise en état des lignes de desserte fine du territoire (Auray - St Gérard et Vitre-Gérard) et le développement du Chantier de Transport Combiné (CTC) de Rennes. L'amélioration des conditions de desserte des industries agro-alimentaires favorisera le transfert vers le transport conventionnel par train des matières premières agricoles. La poursuite des aménagements du CTC de Rennes permettra le développement de l'offre de transfert route – train, en organisant la sortie de la Bretagne des marchandises conditionnées. Ces opérations seront financées par le CPER 2023-2027. La gouvernance du fret ferroviaire en Bretagne et le développement de nouvelles activités seront étudiés en 2024 afin d'atteindre à long terme environ 6% de report modal en 2040, contre 1% aujourd'hui.

Programme 703

Aéroports

\\ Raison d'être du programme

Dans le cadre de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, la Région Bretagne est devenue, à compter du 1er mars 2007, propriétaire de quatre aéroports : Quimper, Brest, Dinard et Rennes. Les compétences transférées relèvent de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion des plateformes aéroportuaires. La Région Bretagne organise le service public aéroportuaire au travers de contrats de délégations de service public. Elle assure ainsi un rôle d'autorité concédante qui lui confère la responsabilité du contrôle de l'exécution de ces 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 ;

Les aéroports de Rennes et Dinard sont exploités par une société détenue par la CCI 35 et Vinci Airport dans le cadre d'un contrat unique dont l'échéance va être reportée d'une année soit au 31 décembre 2025.

Au-delà de ses missions d'autorité concédante, la Région Bretagne peut également contribuer au financement d'investissements au sein d'infrastructures aéroportuaires dont elle n'a pas la propriété, mais qui présentent un intérêt stratégique régional.

Dans le cadre notamment de la loi 3DS du 21 février 2022, la Région a engagé l'élaboration d'une stratégie aéroportuaire régionale devant être intégrée au SRADDET.

\\ 2024 en actions

En 2024, de nombreuses actions seront mises en œuvre dans le cadre de la stratégie aéroportuaire régionale.

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

Les aéroports commerciaux, très impactés par la crise Covid, peinent à retrouver leur niveau de trafic d'avant crise. Les modèles économiques historiques sont remis en cause dès lors que les compagnies low-cost sont désormais incontournables dans la recomposition des réseaux de lignes aériennes, abandonnés par les compagnies traditionnelles. Cette baisse du chiffre d'affaires entraîne une diminution des capacités d'autofinancement des concessions. Pour autant, le patrimoine régional se doit d'être maintenu en état opérationnel. La Région contribuera, le cas échéant en 2024, au financement de ces programmes afin de garantir l'opérationnalité et la transition écologique des infrastructures aéroportuaires.

→ Initier la procédure de renouvellement des aéroports de Rennes et Dinard

Les futures modalités d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard devraient être définies en lien avec le projet de l'Etat sur Nantes Atlantique (premier aéroport utilisé par les Bretons).

Le cahier des charges devrait ainsi répondre à une logique d'intérêt général au service des Bretons et des Ligériens, d'un rééquilibrage qualitatif de l'offre aéroportuaire entre les deux régions, basée sur une optimisation des infrastructures existantes par une mise en réseau.

\\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2024 une autorisation de programme de

3 876 000 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2024 une autorisation d'engagement de

2 285 000 €

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

3 876 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

2 206 000 €

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

→ Définir la nouvelle vocation de l'aéroport de Quimper

La liaison aérienne Quimper-Paris, sous obligations de service public s'est arrêtée le 26 novembre 2023. Il convient désormais d'organiser les nouvelles conditions transitoires d'exploitation sans activité régulière de passagers et de co-construire la nouvelle vocation de la plateforme avec les collectivités locales et les acteurs socio-économiques Cornouaillais.

→ Définition du deuxième volet de la stratégie aéroportuaire régionale

La première phase de la stratégie, votée en session d'octobre 2023, a permis de définir les objectifs stratégiques et les vocations des 4 aéroports propriété de la Région Bretagne (Brest, Quimper, Rennes et Dinard). Le deuxième volet a pour objectif d'intégrer les vocations des autres aéroports et aérodromes situés en région Bretagne et de définir un cadre collectif de coopération à l'échelle régionale. L'adoption de cette seconde phase est prévue en 2024 pour une mise en œuvre qui doit s'échelonner jusqu'en 2040.

→ Finaliser les plans de composition générale des aéroports de Rennes, Dinard et Brest

Les plans de composition générale (PCG) sont des instruments de planification stratégique du développement aéroportuaire à un horizon long terme. Le PCG de l'aéroport de Brest vise à redéfinir sa stratégie d'aménagement dans un contexte post covid. S'agissant des aéroports de Rennes et de Dinard, il s'agit de produire ces schémas stratégiques, composantes essentielles d'un cahier des charges d'un renouvellement de contrats de concession.

→ Réaliser les travaux sur les parcelles de la base ALAT (aéroport de Rennes) transférées gratuitement de l'Etat à la Région dans le cadre du pacte d'accessibilité de mobilité pour la Bretagne

Le transfert de propriété à titre gratuit implique la reconstitution des réseaux et des équipements associés, auxquels sont raccordées les parcelles demeurant la propriété de l'Etat.



RÉGION BRETAGNE
RANNVRO BREIZH
REJION BERTÈGN

283 avenue du Général Patton – CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7
Tél. : 02 99 27 10 10 | X twitter.com/regionbretagne | facebook.com/regionbretagne.bzh | [@region.bretagne](https://instagram.com/region.bretagne)
www.bretagne.bzh
