



# Mission 7

# Mobilités

RÉGION BRETAGNE – BUDGET PRIMITIF 2023

Session de février 2023



## \\ Synthèse de la mission

Les crises qui se succèdent depuis trois ans n'ont pas épargné les mobilités et les transports qui sont au cœur de la vie de nos concitoyens. La crise pandémique a été le premier choc avec un arrêt total ou partiel des services de transports produisant des effets importants sur les équilibres financiers des contrats et sur le quotidien des usagers. La crise ukrainienne a amplifié les déséquilibres avec une inflation galopante due pour l'essentiel à des coûts énergétiques démultipliés.

A la différence des années 2020 et 2021 avec des fréquentations à la baisse, la crise énergétique de 2022, avec un prix de l'essence élevé, attire les citoyens vers les transports publics. Les TER et les cars vivent aujourd'hui des affluences très importantes qui traduisent l'envie des citoyens de prendre les transports en commun. Le défi est désormais de savoir répondre aux attentes, pour transporter dans de bonnes conditions, toutes celles et ceux qui ont fait le choix du report modal.

Dans le prolongement de ces deux crises se rajoute la pénurie de conducteurs de cars pour les transports scolaires et interurbains. Cette difficulté nationale due à la faible attractivité de cette profession fragilise des services essentiels à la population. Le Conseil régional de Bretagne a décidé lors de la session de Juillet 2022 la mise en place d'une indemnité compensatrice d'activité aux conducteurs à temps partiel, mesure unique en France qui porte déjà ses fruits dans la fréquentation des sessions de formation qui sont à nouveau pleines mais qui verra ses pleins effets en 2023 avec des revalorisations salariales importantes. Cette mesure, si elle reste isolée, ne sera pas suffisante pour doter les entreprises de la main d'œuvre nécessaire mais elle est essentielle pour inverser le phénomène de désintérêt en cours. Les entreprises de transports en contrat avec la Région Bretagne accompagnent très largement ce dispositif.

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 du citoyen. 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.

Dans ce cadre, le financement de la compétence mobilités reste une équation majeure à résoudre et la Bretagne est force de proposition depuis l'ouverture exprimée par le Gouvernement lors du Congrès des Régions de France à Vichy. De multiples discussions avec le Ministre des transports, le GART, Régions de France ont permis de dessiner plusieurs hypothèses plus ou moins adaptées à la réalité de situation bretonne.

La recherche de solutions au niveau national ne doit cependant pas obérer la nécessité de s'organiser localement : c'est tout le sens de l'outil Bretagne Mobilités, un syndicat de transports à l'échelle régionale qui sera travaillé durant l'année 2023 et permettra aux Collectivités de Bretagne de penser ensemble, de co-construire davantage à l'échelle des bassins de mobilités, de mieux coordonner nos différents réseaux de transports, de mutualiser nos forces sur la billettique et l'intermodalité et qui incarnera le nouveau pacte avec les territoires pour le financement des mobilités en Bretagne, au service des usagers. Des évolutions législatives seront cependant nécessaires pour que cet outil puisse bénéficier de ressources nouvelles.

Des ordonnances prises en mars 2022 dans le prolongement de la loi LOM permettent la création de sociétés de projet pour le financement de Lignes à Grande Vitesse et ainsi d'avoir la capacité de lever des ressources nouvelles. Ce dispositif transposé à la Bretagne peut être une piste à étudier pour financer le développement de l'offre des transports dans les territoires urbains et péri-urbain à forte densité.

Pour les territoires interurbains faisant partie d'un même bassin de mobilité, une réflexion doit être conduite avec les EPCI autour du Versement Mobilité pour des solutions de solidarité financière, afin de garantir une offre de transports en commun, plus dense, mieux cadencée et fiable.

### \\ SOMMAIRE

#### Synthèse de la mission. 2

#### Répartition des crédits par chapitre.....

#### PR0701.....

#### PR0702.....

#### PR0703.....

#### Répartition des AP et AE par actions .....

La Bretagne avec la gare de Rennes sera la première région en France à connaître à la rentrée 2023 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. Au-delà du réseau, ce renfort d'offre nécessitera un achat de 6 rames TER pour augmenter l'offre sous réserve d'un accord local de financement avec les collectivités concernées.

En attendant le déploiement de l'outil Bretagne Mobilités, les contrats de transports des délégataires de la Région Bretagne vont subir des augmentations importantes, entre 8 et 15%, en appliquant les formules de révision prévues. Ce sont plusieurs dizaines de millions d'euros pour intégrer l'inflation. Dans ce moment de tension sur les prix, le choix de la Région Bretagne est d'absorber la majeure partie de ces hausses en sanctuarisant le prix du transport scolaire pour les familles, des cars interurbains, du TER pour les jeunes ainsi que pour les détenteurs de la carte BreizhGo Solidaire afin de ne pas pénaliser les plus modestes. La hausse des prix du TER sera modeste avec +3% pour les abonnés et +1€ pour les occasionnels à partir du 1<sup>er</sup> avril 2023.

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. En 2023, des offres OuiGo étoffées jusqu'à Brest et Quimper viendront apporter une offre bas prix pour rejoindre Paris et au-delà. La convention TER et la convention TGV sont deux cadres majeurs pour faire du train un axe de développement essentiel des mobilités quotidiennes et occasionnelles en Bretagne.

En parallèle, les enjeux de décarbonation de l'économie et de contraintes accrues sur le transport de marchandises par voie routière invitent les acteurs économiques et institutionnels à trouver des solutions pour favoriser le fret ferroviaire en Bretagne, malgré une situation conjoncturelle qui vient tempérer cette ambition. La Région Bretagne ambitionne donc de construire une stratégie de développement du fret ferroviaire qui devra s'articuler étroitement avec les actions menées pour l'offre ferroviaire voyageur. Une analyse du potentiel de report modal de la route vers le fer amorcée fin 2022 fournira début 2023 la base sur laquelle une telle stratégie sera construite.

Dans les zones non desservies par le train, les cars BreizhGo irriguent le territoire pour apporter un vrai service aux populations. Depuis les transferts de compétence en 2017, la Région a travaillé à l'harmonisation du réseau BreizhGo avec de nouvelles gammes tarifaires, une centrale d'appels commune, des services partagés, une identité visuelle. KorriGo continue de tisser sa toile pour se diffuser aux cars scolaires 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. En 2023, chaque enfant aura ainsi une carte KorriGo comme sésame d'accès aux transports scolaires, moyen pour mieux piloter l'usage des cars mais qui constitue aussi un acte éducatif vers le transport public.

Une feuille de route partenariale est par ailleurs travaillée entre collectivités pour améliorer le parcours du voyageur avec une numérisation des services et l'outil Bretagne Mobilités peut aussi constituer un accélérateur du déploiement de KorriGo en Bretagne.

Fin 2022, la Région a renouvelé les délégations de service public pour les îles du Morbihan (Belle-île, Groix, Houat, Hoedic) et du Finistère (Molène, Ouessant, Sein). La desserte maritime des îles a été préservée et même améliorée au profit de tous les insulaires. La crise énergétique et la tension sur les coûts ont été surmontées. Ce renouvellement s'accompagne par le lancement de la construction de deux nouveaux navires pour les îles finistériennes et d'une vedette à passagers hydrogène pour l'île d'Arz (projet Hylas), traduisant ainsi la volonté de la Région Bretagne d'accompagner la décarbonation de la flotte de navires. La nouvelle gare maritime de Quiberon a été livrée en novembre 2022 comme première étape du grand projet d'aménagement à Port Maria pour viser une mise en service complète du site à l'été 2023.

Le contrat de plan Etat-Région, pour son volet mobilités, doit être renouvelé en 2023. La négociation de ce contrat sera menée après la remise du rapport du conseil d'orientations de infrastructures (COI) et après transmission du mandat au Préfet de Région, prévus en mars 2023. La concertation avec les territoires se structurera autour de la Conférence Territoriale de l'Action Publique. Il s'agira de poursuivre les investissements pour améliorer l'accessibilité à la pointe bretonne et au Centre-Bretagne, d'améliorer les déplacements du quotidien, de relever le défi du fret ferroviaire et de moderniser le réseau routier national. Sur ce dernier point, la Région Bretagne fait le choix de poursuivre la mise à 2x2 voies de la RN164 pour désenclaver le Centre-Bretagne, projet d'envergure régionale tout en se recentrant sur son cœur de compétence et sur l'objectif prioritaire de préparer les infrastructures ferroviaires à la densification des services du quotidien et de régénérer le maillage ferroviaire territorial.

Après la conférence régionale vélo en octobre 2022 à Saint Brieu, le Conseil régional a adopté le premier volet de son schéma régional vélo en décembre 2022. Cette première étape permet de renforcer la politique régionale en 2023 avec un plan d'actions renouvelé. Il est aussi prévu l'élaboration d'un deuxième volet du schéma régional plus complet et plus intégré avec les collectivités infrarégionales qui ont aussi de multiples projets.

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 2023, de nombreuses actions seront mises en œuvre dans le cadre de la stratégie aéroportuaire régionale en cours d'élaboration. Les vocations et la gouvernance des plateformes régionales seront réinterrogées à l'aune des enjeux sociétaux économiques et climatiques afin d'apporter une réponse cohérente et adaptée aux territoires.

La stratégie aéroportuaire régionale intégrera une déclinaison opérationnelle des futures modalités d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard (échéance du contrat de concession actuel au 31 décembre 2024) et la définition d'un schéma de déploiement du photovoltaïque en déclinaison de la feuille de route HEOL BREIZH.

Les prévisions de trafic des plateformes aéroportuaires bretonnes affichent pour 2023 un niveau inférieur à la situation avant crise : -14% pour Rennes, -48% pour Quimper et -25% pour Brest (Dinard n'a, à ce jour, plus d'aviation commerciale). Leur situation financière nécessite cette année encore un accompagnement de la Région au financement des investissements nécessaires à leur maintien en conditions opérationnelles et à leur décarbonation.

La convention spécifique pour la transmission des langues de Bretagne et le développement de leur usage dans la vie quotidienne 2022-2027 signée le 15 mars 2022 a permis des avancées importantes pour la visibilité des langues de Bretagne dans les transports publics. La Région respecte cette convention en pelliculant ses trains, cars et bateaux. Le déploiement des nouveaux arrêts de car, bilingues ou trilingues en fonction des territoires est en cours.

La Région Bretagne impulse également une évolution des pratiques pour les maîtres d'ouvrage ferroviaire et routier en agissant sur la signalétique, à l'image du futur PEM de Quimper ou de la RN164.

La Région Bretagne s'attachera à rendre davantage visibles le breton et le gallo sur l'ensemble de son réseau de transports. Un travail sera initié pour déployer une signalétique sonore dans les TER.

## \\ La répartition des crédits par programme et par chapitre

### → Autorisations d'engagement et de programme

Programme	Libellé programme	AE 938	Total AE	AP 908	Total AP
PR0701	Transports collectifs	312 075 000	312 075 000	163 030 600	163 030 600
PR0702	Infrastructures de mobilités	314 100	314 100	30 668 000	30 668 000
PR0703	Aéroports	2 590 000	2 590 000	6 266 000	6 266 000
<b>Total général</b>		<b>314 979 100</b>	<b>314 979 100</b>	<b>199 964 600</b>	<b>199 964 600</b>

### → Crédits de paiement - Fonctionnement et Investissement

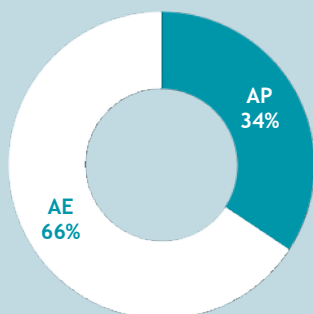
Programme	Libellé programme	CPF 938	Total CPF	CPI 908	Total CPI
PR0701	Transports collectifs	315 743 000	315 743 000	38 334 000	38 334 000
PR0702	Infrastructures de mobilités	244 100	244 100	42 112 000	42 112 000
PR0703	Aéroports	2 590 200	2 590 200	4 462 000	4 462 000
<b>Total général</b>		<b>318 577 300</b>	<b>318 577 300</b>	<b>84 908 000</b>	<b>84 908 000</b>

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

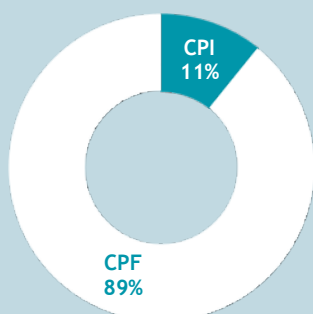
		AP	AE
<b>PR0701</b>	PR0701-11 : Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire	126 562 000	120 875 709
	PR0701-12 : Mettre en oeuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain	2 270 000	179 823 691
	PR0701-13 : Desservir les îles bretonnes	31 198 600	8 646 600
	PR0701-14 : Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages	3 000 000	1 196 000
	PR0701-15 : Améliorer la lisibilité de l'offre de transport du réseau régional et développer la concertation		1 196 000
	PR0701-21 : Un réseau régional coordonné et cohérent avec les autres offres de mobilités grâce à des outils adaptés		100 000
	PR0701-22 : Favoriser l'émergence de solutions de mobilités durables		237 000
<b>Total PR0701</b>		<b>163 030 600</b>	<b>312 075 000</b>
<b>PR0702</b>	PR0702-11 : Participer à la modernisation et au développement du réseau ferroviaire structurant	5 046 250	
	PR0702-12 : Accompagner le développement des gares TGV :PEM	400 000	
	PR0702-13 : Participer à la modernisation du réseau routier	17 475 000	
	PR0702-21 : Participer à l'amélioration et à la pérennisation des infrastructures ferroviaires	1 100 000	134 100
	PR0702-22 : Participer à la rénovation des gares et points d'arrêts régionaux	4 246 750	100 000
	PR0702-23 : Accompagner le développement des principales agglomérations bretonnes	1 900 000	30 000
	PR0702-31 : Favoriser la mise en oeuvre d'un plan régional d'actions logistiques	100 000	50 000
PR0702-33 : Soutenir les projets d'infrastructure nécessaires au développement du fret	400 000		
<b>Total PR0702</b>		<b>30 668 000</b>	<b>314 100</b>
<b>PR0703</b>	PR0703-11 : Assurer les missions de l'autorité concédante des aéroports de Rennes-Dinard, Quimper et Brest	6 266 000	2 590 000
<b>Total PR0703</b>		<b>6 266 000</b>	<b>2 590 000</b>

## Programme 701

Autorisations de programme et d'engagement



Crédits de paiement



### \\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2023 une autorisation de programme de

163 030 600 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2023 une autorisation d'engagement de

312 075 000 €

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

38 334 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

315 743 000 €

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

## Transports collectifs

### \\ Raison d'être du programme

BreizhGo, réseau de transport collectif en trains, cars et bateaux, 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. Partant de systèmes et modes de transport différents les uns des autres, BreizhGo, réseau qui ne représente pas moins de 60 millions de voyages annuels, se construit, se structure, et doit se réinventer tous les jours, à l'échelle régionale, tout en garantissant la maîtrise de l'enveloppe budgétaire globale.

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.

Le réseau BreizhGo traduit également l'engagement fort de la collectivité régionale pour les mobilités décarbonées en œuvrant pour le report modal et en se préparant à la transition énergétique.

### \\ 2023 en actions

#### → Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire

L'année 2022 voit la reprise très encourageante de la fréquentation, et le retour de phénomènes de sur-occupation. Les ambitions portées par la nouvelle convention demeurent plus que jamais d'actualité :

- Un développement de l'offre TER avec +11% de kilomètres parcourus depuis 2017 et de nouveaux projets, notamment en 2024 avec des évolutions structurantes dans le périurbain rennais puis sur l'axe sud ;
- Des matériels roulants modernes ou se modernisant ;
- Des tarifs adaptés avec la mise en œuvre de la nouvelle tarification en 2021, et des services innovants pour renforcer l'attractivité du TER tout en maintenant une excellente qualité de service ;
- Une augmentation de la fréquentation de plus de 20% ;
- Une prise de risque par la SNCF pour contenir la contribution régionale, même en période de crise sanitaire et désormais de crise énergétique.

Pour 2023, il est prévu de reprendre le cours normal de la convention à savoir la trajectoire de recettes conventionnelle. La contribution régionale prévisionnelle s'établit ainsi à 110 M€ HT étant entendu qu'il s'agit de la contribution de 2021 augmentée de 2,5% et non du devis présenté par SNCF, des échanges sur l'indexation étant en cours et visant à contenir cette dernière.

Il est prévu l'acquisition de 6 Regio2N permettant d'absorber la croissance de la fréquentation et le développement de nouvelles offres de transports qui devront être travaillés et financés dans le cadre de Bretagne Mobilités. Ces nouvelles rames pourront être livrées fin 2026 – début 2027.

#### → La production du service public de transport interurbain et scolaire

Si l'augmentation du coût de l'énergie a un impact sur nos contrats, face au constat de 2021 (pénuries de conducteurs ayant empêché d'assurer 100% de notre plan de transport), la Région s'est mobilisée. Cette situation inédite et inquiétante met en péril la continuité du service public.

#### ▶▶▶ La Région engagée pour le transport scolaire : la charte d'engagement pour l'amélioration de l'attractivité des métiers de la conduite

La mesure phare consiste en la création d'une « indemnité complémentaire d'attractivité » pour les salariés à temps non complet, travaillant 175 jours par an, mobilisés tôt le matin, puis en fin d'après-midi. Il est proposé de valoriser la période d'attente, l'augmentation de salaire peut aller jusqu'à 150 euros par mois, pour des salaires variant entre 500 et 600 euros. Les entreprises de transport s'engagent aux côtés de la Région en apportant 30% du financement de cette mesure (puis 35% et 40 % jusqu'en 2024).



Aussi, la Région a décidé d'aller au-delà des conventions collectives pour les salariés du transport de voyageurs à temps non complet. La mesure entrera en vigueur en 2023, l'engagement financier est de 10 millions d'euros au total pendant trois ans.

### → 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 dont trois ont fait l'objet d'un renouvellement en 2022 (dessertes passagers et marchandises des îles du large du Finistère et du Morbihan). Nonobstant ces échéances, 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 2023 verra ainsi le lancement de la billettique KorriGo sur l'ensemble des circuits scolaires du réseau BreizhGo.

En cohérence avec l'augmentation significative des coûts de production du service TER (estimation entre + 11% et + 16% en 2022), et comme il était d'usage avant la crise pandémique, il est proposé d'augmenter les tarifs abonnés et occasionnels tout public. Les tarifs jeunes et solidaires ne seront pas concernés par cette hausse. Au printemps 2023, il sera donc appliqué une hausse de 3% sur les abonnements tout public, et une hausse de 1€ sur le tarif « Voyage TER BreizhGo », qui devient 5€, 11€, 16€, 21€ ou 29€ selon la distance. Les modalités de mises en œuvre seront définies dans le cadre d'un avenant à la convention TER qui sera voté en commission permanente de février 2023.

A noter aussi, plusieurs projets sur la tarification sont en réflexion et notamment un nouveau produit attractif pour les jeunes et des tarifications multimodales.

### → 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. La marque régionale continuera de se déployer dans les gares et aux points d'arrêts notamment à l'occasion des renouvellements de contrat. Une nouvelle version du site Breizhgo.bzh sera bâtie afin de simplifier le parcours usagers et garantir l'accès à l'information. Un nouveau comité des partenaires régional sera mis en place en 2023 et viendra consolider la démarche de concertation essentielle à l'adaptation du service.

Le dialogue avec les territoires constitue également une des raisons d'être de Bretagne Mobilités, outil au sein duquel la discussion et la réflexion collective doivent permettre d'améliorer le service aux usagers.

A cet effet, un fonctionnement à deux échelles doit être installé :

L'une, très locale à l'échelle des bassins de mobilité pour que les mairies, EPCI et la Région travaillent la coordination des réseaux de transports de manière plus coordonnée, décident s'ils souhaitent collectivement lever une ressource fiscale pour un projet déterminé ou encore bénéficier d'une ingénierie mutualisée.

L'autre, plus régionale, s'intéressant aux grandes questions communes telles que la création d'un service public de la donnée des mobilités ou à la billettique via la dimension transports de KorriGo Services.

Une étude globale sur la mobilité domicile-travail à l'échelle de la Bretagne devra être réalisée afin d'objectiver la construction des bassins de mobilités avec les réalités de déplacements quotidiens des bretonnes et des bretons. Cette étude sera menée en 2023 et un budget supplémentaire de 100 000€ sera affecté au programme. Un champ de compétences qui doit s'intéresser à tous les types de mobilités, qu'elles soient actives, ferroviaires ou routières afin que son champ d'action touche à la situation de tous les citoyens en Bretagne.

#### ▶▶ La Région engagée dans la Breizh COP : des cars roulant au Gaz Naturel de Ville Bio (Bio GNV)

La transition énergétique des parcs d'autocars BreizhGo est bel et bien lancée avec plus de 15 cars roulant au Bio 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. En outre, la ligne Rennes-Pontivy circule entièrement au Bio GNV depuis septembre 2022 et il est prévu que les renouvellements de matériels roulants prévus dans le cadre des délégations de service public du Finistère et d'Ille-et-Vilaine voient le déploiement de cars Bio-GNV, et ce malgré les incertitudes sur les coûts associés.

→ **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 qui affiche l'ensemble des offres de transport public ou privé, la Région Bretagne s'engage pleinement dans le report modal. L'année 2023 devra notamment permettre la définition d'une feuille de route pour ré-impulser les actions visant au développement du co-voiturage.

---

## **Les actions du programme**

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

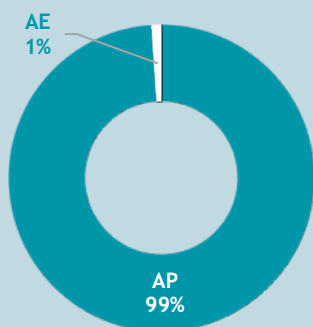
- ✓ Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire
- ✓ Mettre en œuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain
- ✓ Desservir les îles bretonnes
- ✓ Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages
- ✓ Améliorer la lisibilité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

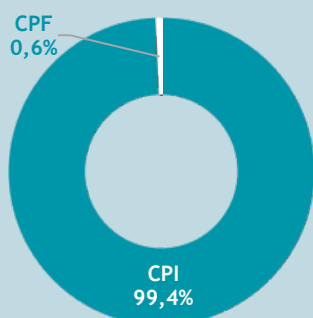
- ✓ Un réseau régional coordonné et cohérent avec les autres offres de mobilités grâce à des outils adaptés
  - ✓ Favoriser l'émergence de solutions de mobilités plus durables
-

## Programme 702

### Autorisations de programme et d'engagement



### Crédits de paiement



### \\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2023 une autorisation de programme de

30 668 000 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2023 une autorisation d'engagement de

314 100 €

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

42 112 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

244 100 €

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

## 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, cyclables et routières tout comme l'aménagement des gares ou points d'arrêts ferroviaires, routiers et maritimes restent des préoccupations essentielles, sans oublier les aménagements nécessaires à l'usage des vélos vers et auprès des bâtiments et installations qui dépendent de la Région, 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 la pratique du vélo, du 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, et l'année 2023 est à ce titre une année de transition : certaines opérations engagées dans le CPER 2015-2020, prolongé par avenant jusqu'en 2022 pour le volet « Mobilité Multimodale », vont se poursuivre ; d'autres opérations seront engagées au titre de la nouvelle contractualisation. Dans ce cadre seront en particulier soutenues les opérations de rénovation des lignes de desserte fine du territoire, l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux (PEM), l'amélioration des infrastructures ferroviaires, l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN 164, la réalisation d'opérations en faveur du développement du fret en cohérence avec la stratégie en cours. Hors contrat de plan Etat-Région, ce programme a pour mission de veiller à l'attractivité et aux fonctionnalités des gares et points d'arrêt 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. L'objectif est de garantir prioritairement la sécurité du réseau, sa connexion avec les autres modes de transport - transports urbains, vélo, marche à pied, voiture, son accessibilité aux personnes à mobilité réduite, et aussi sa visibilité, par des aménagements et équipements adaptés. En complément, la mise en œuvre de la stratégie régionale vélo s'engage également en 2023 suite au vote en session de décembre 2022 du 1er volet du plan régional. Enfin, l'étude prospective fret se poursuit en 2023.

### \\ 2023 en actions

→ **Préparer le développement de l'offre TER sur le réseau ferroviaire breton 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 2023 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.

→ **Poursuivre les études, la régénération et la modernisation des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire**

La régénération et la modernisation du réseau ferroviaire breton dont l'Etat, via SNCF Réseau, est le propriétaire se poursuit en 2023. Le CPER Mobilités constituera un socle financier important pour matérialiser l'ambition de l'Etat, de la Région Bretagne et des territoires en faveur d'un maillage ferroviaire pérenne et renforcé. L'objectif assumé de la Région Bretagne sera de mobiliser l'Etat, SNCF Réseau et les collectivités locales dans la sauvegarde et le développement du réseau ferroviaire de proximité.

En priorité, il s'agit d'abord d'assurer la pérennité des lignes de desserte fine du territoire déjà exploitées. Le démarrage des travaux de renouvellement de l'infrastructure Dinan-Lamballe est prévu début 2023 et sa mise en service envisagée mi 2024. Sous 3 ans, il est attendu le portage par SNCF Réseau des études préliminaires

de renouvellement des voies pour Carhaix-Guingamp et Auray-Quiberon. Dans le même délai, il est demandé à SNCF Réseau de porter des études visant à améliorer les performances (vitesse et nombre de trains admissibles) de l'axe Rennes-Châteaubriant et Brest-Quimper.

Ensuite, s'agissant des lignes fermées ou nouvelles, les études portées par les territoires vont se poursuivre pour les lignes Morlaix-Roscoff, Rennes-Fougères et La Brohinière-Mauron. Pour St Brieuc-Pontivy-Auray, la Région accompagnera les initiatives des acteurs locaux qui souhaiteront évaluer les nouvelles opportunités.

La Région se mobilisera pour que l'Etat, SNCF Réseau et les collectivités locales soutiennent l'inscription de toutes ces études au volet mobilités du CPER venant ainsi conforter la volonté régionale et locale en matière de régénération et/ou de modernisation des lignes. Elle permettra d'afficher clairement la priorité accordée au renforcement du réseau breton pour le transport de voyageurs, mais aussi de marchandises, dans l'attente des conclusions de l'étude sur l'avenir du fret ferroviaire en Bretagne courant 2023.

### → Accompagner la réalisation des travaux du PEM de Quimper et poursuivre les études techniques pour les PEM de Brest et Vannes

En 2023, les travaux du PEM de Quimper vont se poursuivre et perturberont encore le quotidien des habitants du quartier et les déplacements des voyageurs en gares ferroviaire et routière. La passerelle devrait être achevée dans l'année et l'aménagement de la gare routière avec son auvent en bonne voie. L'intérieur du bâtiment de la SNCF va aussi entamer sa mue. A Vannes, les études se poursuivent et des échanges fonciers vont permettre les premiers travaux dans un environnement très contraint. A Brest, les études préparatoires menées en 2021-2022 se sont concrétisées par une contractualisation partenariale (protocole de gouvernance), et en 2023, les premiers travaux préparatoires à l'arrivée du tramway au cœur du PEM vont commencer.

### → Définir une stratégie pour les gares régionales

Le réseau TER BreizhGo dessert près 120 gares régionales, en plus de la dizaine de gares nationales (Rennes, Brest, Quimper, Vannes ...). 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 : accessibilité PMR, stationnement VL et vélo, guichets, signalétique et information aux voyageurs... Par ailleurs, les enjeux d'hier ne sont pas toujours précisément ceux d'aujourd'hui ni de demain. Les usages bougent, les défis sont nombreux, en terme de mobilité et face au défi climatique en particulier. Afin de définir une nouvelle stratégie pour les gares régionales et mieux cibler les actions à mettre en œuvre ces prochaines années, une étude a été lancée en 2022, elle est à poursuivre en 2023, avec des conclusions attendues en milieu d'année.

### → 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: 14 gares sont déjà accessibles ; des travaux importants se terminent en 2023 sur la gare de Lamballe, des études techniques vont se poursuivre sur les gares de Rosporden, Châteaubourg et Vitré, et les études préliminaires vont être initiées pour la gare de Kerhuon.
- 690 arrêts de car à rendre accessibles: 310 arrêts déjà accessibles ; environ 380 points d'arrêt restant à aménager. Suite à l'échéance du délai réglementaire (septembre 2021) pour réaliser les aménagements, une demande de report de délai est en cours auprès des services de l'Etat afin de permettre à la Région de poursuivre cet engagement en 2023.

### → Achever le projet de la nouvelle gare maritime de Quiberon

Le projet de reconstruction de la gare maritime de Quiberon et de réaménagement de ses espaces extérieurs a débuté en 2017, les travaux commencés en 2021 sont aujourd'hui bien avancés. Le nouveau bâtiment qui regroupe les espaces voyageurs, les espaces fret ainsi que les bureaux de l'exploitant a ouvert ses portes en novembre 2022. La dernière phase de travaux sera réalisée au 1<sup>er</sup> semestre 2023 avec les aménagements extérieurs, et le parvis multimodal en particulier. L'ensemble du projet sera achevé à l'été 2023.

### → Engager le projet du 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 sera à approfondir en 2023 (recrutement d'un assistant à maîtrise d'ouvrage, concertation avec les partenaires...) pour aboutir à la formalisation d'un Plan vélo consolidé à échéance 2024.

### → 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. Les sections 1 et 2 (sur 3 sections au total) au droit de Rostrenen (10 km) seront mis en service au printemps 2023, ainsi que la section Est au droit de Merdrignac (5 km) et la section Est de Plémet (3,4 km). 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 : demande d'autorisation environnementale unique, diagnostic d'archéologie préventive et étude des projets de dévoiement de réseaux sont prévues en 2023.

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

Sous maîtrise d'Ouvrage Etat, Métropole ou Département, et en concertation avec la Région, des actions visant à améliorer la circulation en heure de pointe sur la rocade rennaise vont se poursuivre en 2023. 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. La mise en service d'une voie réservée aux transports en commun sur la RN137 interviendra en janvier 2023. A Brest, la mise en place des équipements d'information et de connaissance du trafic sera poursuivi.

### → Construire la stratégie régionale de fret ferroviaire

Les secteurs et filières en lien avec le transport de marchandises se préparent à des transitions vers des modèles moins carbonés, allant plus dans le sens du développement durable et d'une démarche RSE, dans laquelle le recours au mode ferré a toute sa pertinence. Parallèlement, sur le plan économique, les acteurs du secteur s'attendent à une baisse de la compétitivité du routier, entraînée notamment par l'augmentation du prix des énergies fossiles et la pénurie des conducteurs. Il est donc nécessaire d'identifier les leviers concrets pour permettre le redéploiement pérenne du fret ferroviaire et donner les conditions d'un véritable report modal du transport de marchandises. Pour ce faire, il conviendra d'établir le potentiel de fret transférable sur le rail au travers d'une étude stratégique amorcée en 2022 et qui produira ses résultats début 2023, en prenant en compte les possibilités de massification/mutualisation des flux, le développement et/ou la création de plateformes multimodales de consolidation, et les connections avec les solutions ferroviaires telles que le transport combiné (TC).

D'autres études sont en cours et portent sur le développement de pôles logistiques embranchés au réseau national, situés dans la métropole rennaise. Il s'agit en effet de préserver puis de développer le raccordement des zones industrielles au réseau ferré, comme la Janais et le Chantier de Transport Combiné de la plaine de Baud, afin d'accompagner les entreprises dans leur développement et la réduction de l'empreinte environnementale de leurs activités. Ces études devraient aboutir fin 2022.

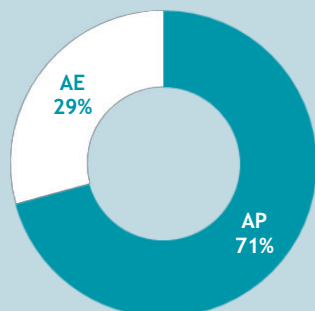
---

## Les actions du programme

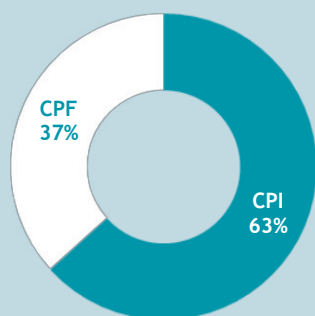
- Améliorer l'accessibilité de la Bretagne en tout point du territoire
  - Faciliter les déplacements de la vie quotidienne
  - Encourager le développement du fret dans une logique durable
-

## Programme 703

Autorisations de programme et d'engagement



Crédits de paiement



### \\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2023 une autorisation de programme de

**6 266 000 €**

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2023 une autorisation d'engagement de

**2 590 000 €**

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

**4 462 000 €**

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

**2 590 200 €**

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

## 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 est au 31.12.2024.

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.

### \\ 2023 en actions

En 2023, de nombreuses actions seront mises en œuvre dans le cadre de la stratégie aéroportuaire régionale en cours d'élaboration. Les vocations et la gouvernance des plateformes régionales sont réinterrogées à l'aune des enjeux sociétaux économiques et climatiques afin d'apporter une réponse cohérente et adaptée aux territoires. La méthodologie d'élaboration combine la réalisation d'un diagnostic multi-thématiques, la consultation des élus territoriaux et des acteurs socio-économiques et associatifs.

C'est dans ce cadre que les futures modalités d'exploitation des aéroports de Rennes, Dinard seront définies. En effet, le contrat des aéroports de Rennes et Dinard arrive à échéance le 31.12.2024 nécessitant le lancement de la procédure de renouvellement à la fin de l'année 2023.

La stratégie aéroportuaire régionale intégrera une déclinaison opérationnelle de la décarbonation des 4 aéroports concernés, qui comprendra la définition d'un schéma de déploiement du photovoltaïque en déclinaison de la feuille de route HEOL BREIZH.

Enfin, il convient de noter que les prévisions de trafic des plateformes aéroportuaires bretonnes affichent pour 2023 encore un niveau inférieur à la situation avant crise : -14% pour Rennes, -48% pour Quimper et -25% pour Brest (Dinard n'a, à ce jour, plus d'aviation commerciale). Leur situation financière nécessite cette année encore un accompagnement de la Région au financement des investissements nécessaires à leur maintien en conditions opérationnelles et à leur décarbonation. Les discussions avec les concessionnaires dont les contrats ont subi un bouleversement économique se poursuivent au titre de la théorie d'imprévision.

### → Définition du schéma stratégique photovoltaïque et lancement des appels à manifestation d'intérêts pour la sélection des opérateurs

La Région lance en 2023 sa stratégie photovoltaïque sur son foncier aéroportuaire. Un gisement représentant à lui seul 40% de la puissance installée à ce jour en Bretagne est identifié sur les 4 aéroports, propriété de la Région Bretagne, en grande partie localisé sur les délaissés et abords de piste, et les surfaces de parkings. Ce futur schéma, dont la réalisation a été confiée à la SEMBREIZH, précisera pour chaque aéroport le nombre exact de surfaces concernées, le modèle économique, le type de technologie de portage, et le phasage du déploiement. Des appels à manifestation d'intérêts seront alors lancés afin de sélectionner les porteurs de projet.

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

La baisse du chiffre d'affaires des aéroports bretons 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 en 2023 au financement de ces programmes afin de garantir l'opérationnalité et la transition écologique des infrastructures aéroportuaires.

## → Initier 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 interviendra au jour de la signature de l'acte authentique prévue en 2023. Dès lors, les coûts de reconstitution des réseaux et des équipements associés, auxquels sont rattachées les parcelles demeurant la propriété de l'Etat, seront pris en charge par la Région, bénéficiaire du transfert de propriété à titre gratuit.

## → Accompagner pour la dernière année 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 »

Conformément au Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne, la ligne Quimper-Orly est desservie depuis 2019 par une OSP cofinancée par l'Etat, la Région Bretagne, le Département du Finistère et les EPCI partenaires afin de garantir cette liaison importante pour l'accessibilité du territoire de Cornouaille.

Pour l'année 2023, la Région Bretagne versera à la compagnie CHALAIR une somme de 2 130 000€, comprenant sa contribution (1 500 000€), l'avance de la contribution du département du Finistère (300 000€) ainsi que l'avance des contributions des EPCI (330 000€).

Au regard de la fréquentation de cette liaison en 2022 (11 813 passagers), les conditions actuelles d'exploitation ne permettent pas de renouveler l'OSP qui se termine en novembre 2023. Un travail est en cours dans le cadre de la stratégie aéroportuaire régionale pour envisager les hypothèses de maintien ou de diversification des activités de la plateforme aéroportuaire.

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

Dans le cadre des contrats de concession, la Région engage et encourage ses exploitants à viser l'excellence environnementale, qui passe par la mise en œuvre de mesures pour la réduction des empreintes carbone des infrastructures dont ils ont la charge, et par l'intégration des aéroports dans leur environnement comme acteurs à part entière de la qualité de leurs territoires respectifs :

#### BREST / QUIMPER (exploitants SAS ABO et ADC) :

- Renouvellement de la charte environnementale pluriannuelle « Améliorer Gérer Informer Réduire »:
- Poursuite de la démarche Aéro biodiversité, pour la connaissance et la gestion intégrée de la biodiversité aéroportuaire (année 3)
- Quimper : engagement dans la démarche Airport Carbon Accreditation (ACA), niveau 1, pour l'identification des flux d'émission de carbone et actions de réduction
- Brest : obtention de l'ACA 2 marquant l'engagement de la société exploitante dans des actions effectives en faveur d'une réduction concrète des émissions de gaz à effet de serre
- Gestion Zéro-Phyto de la plate-forme aéroportuaire à Brest

#### RENNES / DINARD (exploitant SEARD) :

- Appui sur un système de management de l'environnement lui permettant d'avoir une approche intégratrice dans son activité quotidienne des principales composantes de l'environnement : Énergie, Eau, Déchets, Biodiversité. Ce système de management est certifié ISO 14001
- Engagement dans la démarche Airport Carbon Accreditation (ACA), pour l'identification des flux d'émission de carbone et actions de réduction : les aéroports sont certifiés niveau 2, marquant l'engagement de la société exploitante dans des actions effectives en faveur d'une réduction concrète des émissions de gaz à effet de serre
- Poursuite de la démarche Aéro biodiversité pour la connaissance et la gestion intégrée de la biodiversité aéroportuaire (année 2)
- Dans le cadre d'une approche prospective de son développement d'activité, intégration d'un plan d'action suite à l'état des lieux initial multithématiques de l'environnement aéroportuaire

**TOUS AEROPORTS** : Réflexions de la Région Bretagne pour la transition énergétique des aéroports régionaux (production / utilisation) dont schéma de déploiement du photovoltaïque en déclinaison de la feuille de route HEOL BREIZH.

*Nota Bene = les émissions liées aux avions ne sont pas décomptées dans le périmètre du BEGES établi par la Région Bretagne dans le cadre de ses compétences.*

## 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
<b>PR0701</b>	PR0701-11 : Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire	126 562 000	120 875 709
	PR0701-12 : Mettre en oeuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain	2 270 000	179 823 691
	PR0701-13 : Desservir les îles bretonnes	31 198 600	8 646 600
	PR0701-14 : Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages	3 000 000	1 196 000
	PR0701-15 : Améliorer la lisibilité de l'offre de transport du réseau régional et développer la concertation		1 196 000
	PR0701-21 : Un réseau régional coordonné et cohérent avec les autres offres de mobilités grâce à des outils adaptés		100 000
	PR0701-22 : Favoriser l'émergence de solutions de mobilités durables		237 000
<b>Total PR0701</b>		<b>163 030 600</b>	<b>312 075 000</b>
<b>PR0702</b>	PR0702-11 : Participer à la modernisation et au développement du réseau ferroviaire structurant	5 046 250	
	PR0702-12 : Accompagner le développement des gares TGV :PEM	400 000	
	PR0702-13 : Participer à la modernisation du réseau routier	17 475 000	
	PR0702-21 : Participer à l'amélioration et à la pérennisation des infrastructures ferroviaires	1 100 000	134 100
	PR0702-22 : Participer à la rénovation des gares et points d'arrêts régionaux	4 246 750	100 000
	PR0702-23 : Accompagner le développement des principales agglomérations bretonnes	1 900 000	30 000
	PR0702-31 : Favoriser la mise en oeuvre d'un plan régional d'actions logistiques	100 000	50 000
PR0702-33 : Soutenir les projets d'infrastructure nécessaires au développement du fret	400 000		
<b>Total PR0702</b>		<b>30 668 000</b>	<b>314 100</b>
<b>PR0703</b>	PR0703-11 : Assurer les missions de l'autorité concédante des aéroports de Rennes-Dinard, Quimper et Brest	6 266 000	2 590 000
<b>Total PR0703</b>		<b>6 266 000</b>	<b>2 590 000</b>





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](https://twitter.com/regionbretagne) | [facebook.com/regionbretagne.bzh](https://facebook.com/regionbretagne.bzh) | [region.bretagne](https://instagram.com/region.bretagne)  
[www.bretagne.bzh](http://www.bretagne.bzh)