

# IV

## Pour une Bretagne de toutes les mobilités



RÉGION BRETAGNE – BUDGET PRIMITIF 2022

Session de février 2022

## \\ Synthèse de la mission

Les services de transports et de mobilités cristallisent des attentes très fortes des citoyens mais aussi des élus locaux et des entreprises. Les difficultés d'accès aux centres-villes, aux lieux d'emploi, d'études, la carence de propositions alternatives à la voiture individuelle dans les zones peu denses, les transports scolaires, la décarbonation des transports de marchandises sont autant de défis à relever.

La crise pandémique qui agit depuis 2020 a bousculé les services de transports pendant les confinements successifs et surtout détourné les citoyens des services collectifs de transports, qu'ils soient publics ou privés, qu'ils soient urbains, interurbains, ferrés, maritimes ou aériens. Avec l'appui des dizaines de transporteurs qui travaillent pour le réseau BreizhGo, la Région considère que 2022 doit être une année où l'on retrouve progressivement tous les voyageurs qui avaient l'habitude de fréquenter le réseau régional.

Dans le prolongement de la crise sanitaire se rajoute une autre difficulté avec les pénuries de conducteurs constatées partout en France. Des plans d'actions se déploient sous l'égide des fédérations mais il est fortement probable que les donneurs d'ordre des marchés publics soient amenés à contribuer pour revaloriser les salaires de ces professions. La Région Bretagne n'y échappera pas.

La mobilité au même titre que l'aménagement et l'urbanisme conditionne souvent l'éducation, la vie professionnelle, sociale ou encore familiale. Elle est ainsi un élément constitutif de l'égalité et de la solidarité entre territoires. La notion même de service public et d'égalité des citoyens est réinterrogée par une appropriation souvent très individuelle des problématiques à résoudre. Savoir apporter un service à tous c'est proposer les évolutions nécessaires du service public mais aussi accepter des règles communes pour garantir cette égalité d'accès.

Les grands objectifs de la politique régionale des transports sont bien de desservir et connecter les territoires, en misant sur la performance des offres de transports, et bien sûr l'innovation pour favoriser l'émergence de nouvelles solutions plus respectueuses de l'environnement. La lutte contre le réchauffement climatique passe par le développement des transports collectifs comme l'une des alternatives majeures à l'autosolisme. BreizhGo porte les ambitions et les valeurs de cette politique régionale.

Dans cette stratégie, le train avec le TER reste le principal pivot pour les mobilités quotidiennes ou occasionnelles. Les engagements de la convention avec SNCF, en partie mis en sommeil pendant les deux années 2020 et 2021, doivent s'exercer pleinement. Il est donc attendu un développement de la fréquentation et de la qualité de service déjà excellente en Bretagne. La convention TGV renouvelée en 2020 garantit une très bonne desserte TGV jusqu'à la pointe bretonne. Des offres OuiGo jusqu'à Brest et Quimper viendront apporter une offre bas prix pour rejoindre Paris et au-delà. Cette convention TGV, unique en France, cofinancée par la Région, est un acte fort pour préserver un équilibre de desserte des villes bretonnes tout en garantissant les meilleurs temps de parcours pour la pointe bretonne.

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 des nouvelles gammes tarifaires, une centrale d'appels commune, des services partagés, une identité visuelle. Il reste encore à mener des projets de convergence comme l'extension de KorriGo aux services scolaires et interurbains. BreizhGo ne va pas partout, il faut travailler avec les intercommunalités devenues récemment compétentes en matière de transports avec la loi LOM pour compléter ces offres BreizhGo par des solutions innovantes mêlant le covoiturage, l'autopartage, le vélo. La démarche de contractualisation sur des partenariats mobilité avec les EPCI va donc se prolonger et s'amplifier.

La Région Bretagne organise les services publics de transport des passagers et des marchandises pour et les îles du Finistère (Molène, Ouessant, Sein) et du Morbihan (Houat, Hoëdic, Belle-Ile et Groix) à travers deux contrats de délégation de service

### \\ SOMMAIRE

Synthèse de la mission. 2

Répartition des crédits  
par chapitre..... 4

Programme 401 ..... 6

Programme 402 ..... 8

Programme 403 ..... 10

Répartition des AP et AE  
par actions ..... 12

public, à renouveler en 2022 pour s'appliquer à partir de janvier 2023. La Région a organisé une large démarche de concertation pour qualifier les besoins d'évolution ou de développement du service public. Avec 1572 contributions enregistrées offrant un large éventail des attentes, les enjeux insulaires à satisfaire sont nombreux. Par ailleurs, les études de maîtrise d'œuvre seront lancées en 2022 pour construire deux navires desservant les îles finistériennes, un pour Sein et l'autre pour Molène/Ouessant.

Le vélo devient une alternative écologique largement plébiscitée par nos concitoyens. C'est la part modale qui a le plus progressé ces dernières années et la Région souhaite amplifier ce développement. Nous savons que la plupart des collectivités urbaines ont des projets structurants pour améliorer et sécuriser ces nouveaux usages. La Région souhaite se doter d'une vision et d'une politique pour porter des solutions auprès de tous les territoires, en particulier ceux qui en sont dépourvus. Pour cela, un schéma régional vélos est en construction pour définir cette nouvelle politique régionale complémentaire du réseau BreizhGo.

Depuis deux ans, des études sont menées conjointement par la Région, l'Etat et SNCF pour définir l'avenir du réseau ferroviaire breton. Il s'agit de proposer des évolutions de services ferroviaires en attendant le projet LNOBPL qui ne verra pas le jour avant 2035-2040. Ces études proposent des scénarios d'évolution robustes entre 2024 et 2040 pour augmenter les offres TER et adapter les infrastructures ferroviaires en conséquence. C'est en 2022 que la Région aura à décider du scénario retenu.

Un avenant au CPER mobilités 2015-2020 a été signé en 2021 pour le prolonger jusqu'à fin 2022. Cet avenant consolide toutes les opérations inscrites qu'elles soient ferroviaires ou routières. Cette prolongation de deux ans sera utile pour dérouler tous les projets prévus. Il reste à préparer le nouveau CPER mobilités devant s'appliquer à partir de 2023. La Région doit s'inscrire dans un calendrier décidé par l'Etat.

S'agissant des routes, la mise à 2x2 voies de la RN164 concentre la politique routière de la Région avec une intervention à parité avec l'Etat ce qui en fait une exception nationale. La section Châteauneuf du Faou sera mise en service en 2022 avec un linéaire de 12km supplémentaire. La saturation de la rocade rennais est une difficulté qui se pose non seulement aux habitants de la métropole mais plus globalement à toute la Bretagne avec des trafics de transit qui se trouvent ralentis par le nœud rennais. Parties prenantes d'un grand programme d'actions avec l'Etat, la Région, Rennes Métropole et le Département d'Ille et Vilaine, des travaux sont en cours sur la RN137 pour créer une voie réservée aux transports collectifs et ainsi proposer un avantage concurrentiel à la voiture.

Le développement d'une offre alternative de transport de marchandises au transport routier est également un axe stratégique de la réduction de la congestion mais aussi de la pollution et surtout, est un levier très important de l'amélioration de la compétitivité des entreprises bretonnes. En effet ces dernières partent avec un handicap de départ lié au surcoût de la distance par rapport à leurs fournisseurs et clients par rapport à des entreprises localisées de manière plus centrale en France et en Europe. C'est pourquoi l'avenant au CPER mobilités prévoit le cofinancement avec l'Etat et SNCF Réseau d'une vaste étude du potentiel de report modal vers le mode ferré en Bretagne. Etude dont découlera un plan d'action stratégique pour permettre le développement de ce mode de transport en lien étroit avec le développement du transport de marchandise par voie maritime via les ports bretons les deux segments pouvant se nourrir l'un l'autre dans un système de co-modalité. Cette étude doit aboutir fin 2022 et permettra de positionner une PPI spécifique sur ce 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.

La crise sanitaire commencée en 2020 continue d'impacter le secteur aérien dans son ensemble. En 2021, la baisse de trafic devrait se situer autour de -60 %. Les prévisions des plateformes aéroportuaires bretonnes pour 2022 affichent encore des baisses importantes par rapport à 2019 : - 46% pour Rennes, -45% pour Quimper et -33% pour Brest (Dinard n'a à ce jour plus d'aviation commerciale).

Face à ce manque de recettes, les capacités d'autofinancement des aéroports sont réduites et nécessitent un accompagnement de la Région au financement des investissements. La Région a engagé des discussions avec les concessionnaires dont les contrats ont subi un bouleversement économique. Ces échanges visent à réviser les modalités contractuelles financières au titre de la théorie d'imprévision. Ces discussions se poursuivront en 2022.

## \\ 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	286 952 000	<b>286 952 000</b>	11 320 600	<b>11 320 600</b>
P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires, routiers et maritimes	66 000	<b>66 000</b>	62 453 500	<b>62 453 500</b>
P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale	5 619 750	<b>5 619 750</b>	3 748 000	<b>3 748 000</b>
	<b>292 637 750</b>	<b>292 637 750</b>	<b>77 522 100</b>	<b>77 522 100</b>

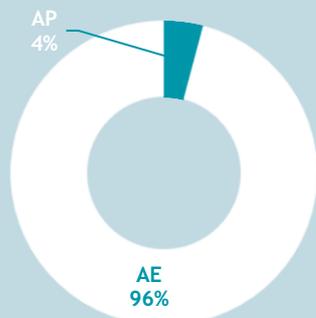
### → Crédits de paiement - Fonctionnement et Investissement

	CPF 938	Total CPF	CPI 908	Total CPI
P.0401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable	285 879 700	<b>285 879 700</b>	31 674 300	<b>31 674 300</b>
P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires, routiers et maritimes	66 000	<b>66 000</b>	53 547 000	<b>53 547 000</b>
P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale	5 498 000	<b>5 498 000</b>	3 638 400	<b>3 638 400</b>
	<b>291 443 700</b>	<b>291 443 700</b>	<b>88 859 700</b>	<b>88 859 700</b>

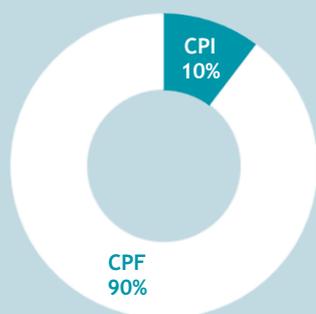


## Programme 401

### Autorisations de programme et d'engagement



### Crédits de paiement



### \\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2022 une autorisation de programme de

**11 320 600 €**

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2022 une autorisation d'engagement de

**286 952 000 €**

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

**31 674 300 €**

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

**285 879 700 €**

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

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

## \\ Raison d'être du programme

Le réseau BreizhGo, partout, pour tous : la Région est un acteur incontournable de la mobilité sur le territoire breton, aux côtés des métropoles et agglomérations. Après le transport ferroviaire régional il y a près de 20 ans, et des investissements sans précédent pour mieux raccorder la Bretagne au reste du monde, le transport vers les îles et les transports scolaires et interurbains sont venus profondément modifier les enjeux que doit relever la Région. Elle a une obligation de résultat, celle de transporter tous les jours quelques 100 000 scolaires vers leurs établissements, mais aussi de permettre à chacun quel que soit son lieu de vie, de travail, sa condition sociale, ou encore sa situation de handicap de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle. Partant de systèmes de transport fondamentalement différents les uns des autres, BreizhGo, réseau qui ne représente pas moins de 60 millions de voyages annuels, se construit et se structure à l'échelle régionale, en garantissant la maîtrise de l'enveloppe budgétaire globale. Il traduit également l'engagement fort de la collectivité régionale pour les mobilités décarbonées et la visibilité de la langue bretonne dans l'espace public.

## \\ 2022 en actions

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

L'année 2021 aura également été assez singulière du fait de la crise sanitaire mais, pour autant, ne doit pas faire perdre de vue les ambitions portées par la nouvelle convention conclue pour 10 ans :

- Un développement de l'offre TER avec +11% de kilomètres parcourus depuis 2017 et notamment en 2021 les développements entre Rennes et Châteaubriant suite aux travaux d'infrastructure ;
- Des matériels roulants modernes ou se modernisant ;
- Des tarifs adaptés avec notamment en 2021 la mise en œuvre de la nouvelle tarification, 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%, ambition ralentie par la crise sanitaire, surtout en 2020, mais le niveau de fréquentation de la rentrée 2021 a retrouvé son niveau d'avant crise ce qui est un excellent signal ;
- Une prise de risque par la SNCF pour contenir la contribution régionale, même en période de crise sanitaire.

Pour 2022, il est prévu de reprendre le cours normal de la convention (y compris la trajectoire de recettes conventionnelle). La contribution régionale prévisionnelle s'établit ainsi, en application de la convention, à 107,1M€ HT.

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

L'année 2021 aura vu le renouvellement de nombreux marchés de transport scolaire notamment en Ille-et-Vilaine et Morbihan conduisant à une revalorisation des coûts. Il est à noter également une croissance des effectifs scolaires transportés. Le maintien des équilibres budgétaires est ainsi très fragile et, après la crise sanitaire, la Région a été confrontée pour la première fois, dès le début de l'année scolaire, à des pénuries de conducteurs ayant empêché d'assurer 100% de notre plan de transport. Cette situation inédite est inquiétante et 2022 verra probablement la mise en œuvre de nouvelles conventions collectives pour les salariés du transport de voyageurs, lesquelles, en sus de l'augmentation notamment du coût de l'énergie, auront un impact sur nos contrats.

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

Les contractualisations avec les EPCI se poursuivront en 2022 et devraient permettre, notamment, des développements de l'offre BreizhGo Cars partout où un besoin s'exprime et est porté par les collectivités. L'objectif est bien d'unir les efforts budgétaires et les expertises pour offrir un service adapté aux réalités locales.

## → Desservir les îles bretonnes

La responsabilité de la Région sur la desserte des îles se traduit par le transfert de sept contrats de délégation de service public dont trois feront l'objet d'un renouvellement prochainement. En 2022, les contrats de délégation de service public pour les dessertes en passagers et en marchandises des îles du large du Finistère et du Morbihan seront renouvelés. Nonobstant ces échéances, la Région poursuit le travail avec l'ensemble de ses délégataires pour maintenir et renouveler les équipements de la flotte Régionale 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, plusieurs projets structurants ont été 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 2021 a encore été dense en projets avec la mise en œuvre de la nouvelle tarification TER, l'opération gratuité jeunes cet été, le lancement de l'application M-ticket pour acheter ses titres sur toutes les lignes de car, l'ouverture du premier « espace BreizhGo » pour la vente et l'information tout mode en gare d'Auray, et la mise en place d'une expérimentation billettique sur quelques circuits scolaires. Cette dynamique sur les services aux voyageurs se poursuivra en 2022, en premier lieu par le déploiement de la billettique KorriGo, pour proposer un support unique, des solutions de vente harmonisées, et faciliter les parcours usagers sur BreizhGo, mais aussi avec les réseaux urbains. A noter aussi, plusieurs projets sur la tarification sont en réflexion : nouveau produit attractif pour les jeunes (un abonnement type « Netflix »), des tarifications multimodales, et une meilleure prise en compte du télétravail.

## → 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 (campagne médias et hors médias, publications, relations presse, etc.). 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 2022 et viendra consolider la démarche de concertation essentielle à l'adaptation du service.

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

L'année 2021 a vu le lancement de la transition énergétique des parcs d'autocars BreizhGo 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. Les nouveaux contrats marquent également l'obligation de respecter les dernières normes EURO 6 pour le matériel diesel et offrent la possibilité d'aller vers du GNV au fil des projets d'installation de stations publiques. La ligne Rennes-Pontivy circulera entièrement au Bio GNV à partir de septembre 2022.

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

La Région, forte de ses nouvelles compétences, reste attentive aux évolutions sociétales majeures qui impactent les mobilités. Au moyen de la plate-forme de co-voiturage de proximité OuestGo, ou encore du système d'information multimodale régional Mobibreizh qui affiche l'ensemble des offres de transport public ou privé, la Région Bretagne s'engage pleinement dans le report modal. La crise sanitaire n'a pas été favorable au co-voiturage mais 2022 devrait permettre de relancer des projets visant à répondre à l'enjeu majeur de la transition et du report modal.

## Les actions du programme

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

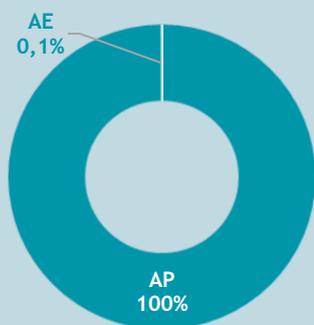
- ✓ Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire
- ✓ Mettre en œuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain
- ✓ Desservir les îles bretonnes
- ✓ Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages
- ✓ Améliorer la lisibilité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

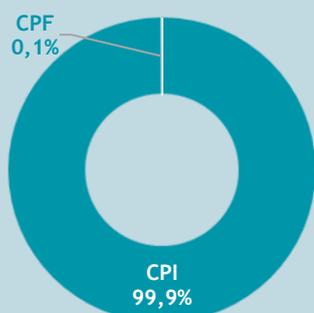
- ✓ Un réseau régional coordonné et cohérent avec les autres offres de mobilités grâce à des outils adaptés
- ✓ Favoriser l'émergence de solutions de mobilités plus durables

## Programme 402

Autorisations de programme et d'engagement



Crédits de paiement



### \\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2022 une autorisation de programme de

**62 453 500 €**

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2022 une autorisation d'engagement de

**66 000 €**

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

**53 547 000 €**

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

**66 000 €**

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

## Moderniser les réseaux ferroviaires, routiers et maritimes

### \\ Raison d'être du programme

Pour répondre aux besoins de mobilité du quotidien sur tout le territoire et pour permettre à la Bretagne de développer ses échanges avec l'extérieur, la modernisation des infrastructures ferroviaires et routières tout comme l'aménagement des gares ou points d'arrêts ferroviaires, routiers et maritimes restent des préoccupations essentielles, contribuant à un aménagement équilibré et durable du territoire. Cette modernisation, associée à une optimisation de l'usage des infrastructures, vise à poursuivre le développement du réseau BreizhGo (trains+cars+bateaux), à faciliter les relations ferroviaires longue distance et à encourager 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 2015-2020, prolongé par avenant jusqu'en 2022 pour le volet « Mobilité Multimodale ». La part contributive de la Région Bretagne est de 292,397 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. Une nouvelle contractualisation est envisagée en 2023 pour programmer de nouveaux projets d'infrastructures.

Hors contrat de plan Etat-Région, ce programme a pour mission de veiller à l'attractivité et aux fonctionnalités des gares et points d'arrêts du réseau BreizhGo, qu'ils soient ferroviaires (120 gares), routiers (20 000) ou maritimes (une vingtaine de lieux d'embarquement vers les îles), dans la perspective de développer de nouveaux services facilitant les déplacements multimodaux des voyageurs. L'objectif est de garantir prioritairement la sécurité du réseau, sa connexion avec les autres modes de transports- transports urbains, les vélos, les piétons, les voitures -, son accessibilité aux personnes à mobilité réduite, et aussi sa visibilité, par des aménagements et équipements adaptés. Enfin, il s'agit de construire la stratégie régionale fret tout en répondant aux demandes concrètes à court terme.

### \\ 2022 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 engagées en 2022 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, dans l'attente du grand projet ferroviaire LNOBPL qui permettra de traiter les sections les plus congestionnées notamment par la création de sections de ligne nouvelle. Les études du projet LNOBPL vont se poursuivre avec l'objectif de préparer les premières enquêtes publiques à l'horizon 2027.

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

La modernisation du réseau ferroviaire breton se poursuit en 2022. En amont des travaux de renouvellement de l'infrastructure Dinan-Lamballe prévus en 2023-2024, et afin d'optimiser les coûts d'approvisionnement, la fourniture de rails de réemplois sera effectuée courant 2022. Sur l'axe Auray-Quiberon, l'étude sous pilotage de l'intercommunalité se poursuit au 1er semestre 2022 avec l'approfondissement du scénario retenu de rénovation de la voie. Les études de modernisation de la ligne Rennes-Châteaubriant-Nantes vont s'engager de façon à pouvoir développer les dessertes. Enfin, des études seront menées en concertation avec les acteurs locaux en vue de la modernisation de la ligne Brest-Quimper, la réouverture des lignes Morlaix-Roscoff et Saint Briec-Auray ainsi que la reconstruction de la ligne Rennes-Fougères.

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

La nouvelle gare d'Auray a été inaugurée en 2021 et dans le bâtiment voyageurs, le premier espace de vente et de services BreizhGo. A Quimper, les travaux du futur PEM se poursuivent et impactent déjà fortement les abords de la gare L'année 2022 verra sortir de terre la future passerelle et les prémices des premiers aménagements du PEM (parc de stationnement longue durée et nouvelle gare routière régionale). Alors qu'à Vannes, les études se poursuivent, à Brest, les études préparatoires de 2021 vont se concrétiser par une contractualisation partenariale.

### → 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 et 690 arrêts de car à rendre accessibles à l'horizon 2022.

### → Engager 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. Ce travail a été initié courant 2021, et il se poursuivra de façon plus intense et structuré en 2022.

### → 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 12,5 km dans le secteur de Châteauneuf-du-Faou seront finalement mis en service début 2022 (et non fin 2021) et porteront à 118km le linéaire aménagé à 2x2 voies, soit 73% du linéaire total. Les travaux de mise à 2x 2 voies se poursuivront au droit des secteurs de Merdrignac, Plémet et Rostrenen.

### → 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 prolonger en 2022. A Brest, la mise en place des équipements d'information et de connaissance du trafic sera poursuivie.

### → 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 réalisée en 2022, 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.

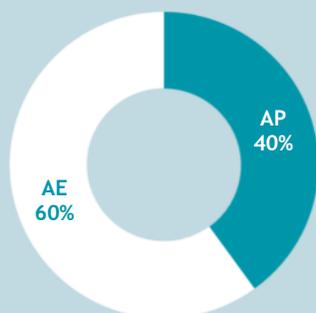
---

## Les actions du programme

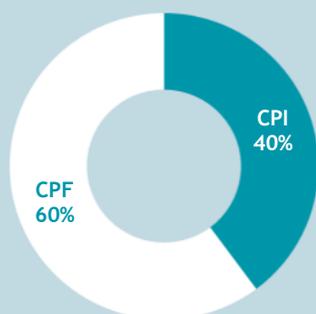
- Améliorer l'accessibilité de la Bretagne en tout point du territoire
  - Faciliter les déplacements de la vie quotidienne
  - Encourager le développement du fret dans une logique durable
-

## Programme 403

Autorisations de programme et d'engagement



Crédits de paiement



### \\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2022 une autorisation de programme de

**3 748 000 €**

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2022 une autorisation d'engagement de

**5 619 750 €**

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

**3 638 400 €**

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

**5 498 000 €**

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 depuis le 1<sup>er</sup> mars 2007, dans le cadre de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

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

- Les contrats de concession des aéroports de Brest et de Quimper ont été renouvelés en 2017 auprès de sociétés dédiées, dont la CCIMBO (Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne Ouest) est l'actionnaire majoritaire, et qui sont solidaires financièrement ;
- Les aéroports de Rennes et Dinard sont exploités dans le cadre d'un contrat unique (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.

### \\ 2022 en actions

La crise sanitaire commencée en 2020 continue d'impacter le secteur aérien dans son ensemble. 2021 sera une année quasiment aussi catastrophique que 2020 en termes de trafic ; la baisse de trafic devrait se situer autour de -60 %.

Le transport aérien mettra des années pour retrouver son niveau de trafic de 2019. Les prévisions prévoient un retour au niveau de trafic de 2019 en 2024 pour son scénario optimiste et en 2025 pour son scénario de base.

Les prévisions des plateformes aéroportuaires bretonnes pour 2022 affichent encore des baisses importantes par rapport à 2019 : - 46% pour Rennes, -45% pour Quimper et -33% pour Brest (Dinard n'a, à ce jour, plus d'aviation commerciale).

Face à ce manque de recettes, les capacités d'autofinancement des aéroports sont réduites et nécessitent un accompagnement de la Région au financement des investissements. La Région a engagé des discussions avec les concessionnaires dont les contrats ont subi un bouleversement économique. Ces échanges visent à réviser les modalités contractuelles financières au titre de la théorie d'imprévision. Ces discussions se poursuivront en 2022.

La loi « Climat et Résilience », publiée au JO du 24 août 2021 impacte également le trafic des aéroports puisque cette loi interdit désormais l'exploitation de services aériens sur des liaisons intérieures au territoire national, dès lors qu'un trajet alternatif, par un autre moyen de transport collectif, moins émetteur de CO<sub>2</sub>, existe en moins de 2h30.

#### → 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 importante des capacités d'autofinancement des concessions. Pour autant, le patrimoine régional se doit d'être maintenu en état opérationnel.

La Région contribuera en 2022 au financement de ces programmes afin de garantir l'opérationnalité et la transition écologique des infrastructures aéroportuaires.

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

Sur Quimper, la ligne vers Orly, qui représente plus de 90% du trafic, est desservie par une OSP opérée par CHALAIR depuis le 25 novembre 2019. Cette liaison d'aménagement du territoire est fortement impactée par la crise sanitaire. Depuis le 1er octobre 2021, la compagnie a repositionnée un avion ATR 42 (40 places) en lieu et place de l'avion Beechcraft 1900D (19 places) et propose 2 allers/retours par jour sur 5 jours. L'année 2022 sera la 3ème année d'exploitation de cette liaison, conclue pour une durée de 4 ans.

La compensation de service public est financée par la Région Bretagne (42,8%), l'Etat (33,3%), ainsi que le Département du Finistère et les EPCI de Cornouaille (23,9%). Pour 2022, le montant total de la compensation publique s'élève à 3 344 000€. La Région Bretagne versera à la compagnie CHALAIR une somme de 2 230 000€, comprenant sa contribution (1 500 000 €) ainsi que l'avance des contributions des EPCI, pour un montant de 730 000 €.

### ►► 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) :**

- Mise en œuvre d'une charte environnementale pluriannuelle Améliorer Gérer Informer Réduire : Sobriété énergétique, Économies d'eau, Gestion proactive des déchets, Protection de la biodiversité, Qualité de l'air et de l'environnement sonore des riverains, Gouvernance
- Engagement dans la démarche Aéro biodiversité, pour la connaissance et la gestion intégrée de la biodiversité aéroportuaire
- Engagement dans la démarche Airport Carbon Accreditation (ACA), niveau 1, pour l'identification des flux d'émission de carbone et actions de réduction
- Gestion Zéro-Phyto de la plate-forme aéroportuaire

#### **RENNES / PLEURTUIT (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
- Gestion Zéro-Phyto de la plate-forme aéroportuaire
- Engagement programmé dans la démarche Aéro biodiversité pour la connaissance et la gestion intégrée de la biodiversité aéroportuaire
- Dans le cadre d'une approche prospective de son développement d'activité, réalisation d'un état des lieux initial multithématiques de l'environnement aéroportuaire

Par ailleurs, le BEGES 2019 du conseil régional de Bretagne pour les 4 aéroports a mis en évidence que les prairies aéroportuaires des 4 aéroports compensent, par leurs capacités de séquestration du carbone, la quasi-totalité des émissions de gaz à effet de serre des aéroports (exploitation aéroportuaire, aérogare et pistes).

*Nota Bene = les émissions liées aux aéronefs 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>P.0401</b>	P.0401-11 : Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire	5 000 000	114 078 908
	P.0401-12 : Mettre en oeuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain	1 997 000	158 256 322
	P.0401-13 : Desservir les îles bretonnes	2 273 600	7 596 870
	P.0401-14 : Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages	2 000 000	5 764 900
	P.0401-15 : Améliorer la lisibilité de l'offre de transport du réseau régional et développer la concertation		835 000
	P.0401-21 : Un réseau régional coordonné et cohérent avec les autres offres de mobilités grâce à des outils adaptés	50 000	370 000
	P.0401-22 : Favoriser l'émergence de solutions de mobilités durables		50 000
	P.0401-32 : Favoriser l'émergence de solutions de mobilités durables et innovantes		
P.0401-41 : La desserte des îles, une nouvelle compétence			
<b>Total P.0401</b>		<b>11 320 600</b>	<b>286 952 000</b>
<b>P.0402</b>	P.0402-11 : Participer à la modernisation et au développement du réseau ferroviaire structurant	6 100 000	
	P.0402-12 : Accompagner le développement des gares TGV :PEM	1 753 000	
	P.0402-13 : Participer à la modernisation du réseau routier	24 722 500	
	P.0402-21 : Participer à l'amélioration et à la pérennisation des infrastructures ferroviaires	23 500 000	
	P.0402-22 : Participer à la rénovation des gares et points d'arrêts régionaux	5 300 000	16 000
	P.0402-23 : Accompagner le développement des principales agglomérations bretonnes	100 000	
	P.0402-31 : Favoriser la mise en oeuvre d'un plan régional d'actions logistiques	300 000	50 000
	P.0402-32 : Accompagner la reprise du transport combiné rail-route		
	P.0402-33 : Soutenir les projets d'infrastructure nécessaires au développement du fret	678 000	
	P.0402-41 : Favoriser la mise en oeuvre d'un plan régional d'actions logistiques		
P.0402-42 : Accompagner la reprise du transport combiné rail-route			
P.0402-43 : Soutenir les projets d'infrastructure nécessaires au développement du fret			
<b>Total P.0402</b>		<b>62 453 500</b>	<b>66 000</b>
<b>P.0403</b>	P.0403-11 : Assurer les missions de l'autorité concédante des aéroports de Rennes-Dinard, Quimper et Brest	3 748 000	5 583 750
	P.0403-12 : Soutenir le développement des aéroports d'intérêt régional en tant que pôles importants d'aménagement du territoire régional		36 000
	P.0403-13 : Accompagner le projet de réalisation de l'aéroport de Notre Dame des Landes		
<b>Total P.0403</b>		<b>3 748 000</b>	<b>5 619 750</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)

---