



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
BRETAGNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## **Avenant au CPER 2021/2027 de la région Bretagne en matière de Mobilités pour la période 2023-2027**

### **Préambule**

Le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2021-2027 a été signé le 15 mars 2022.

Il ne comprenait pas de volet Mobilités engageant sur le plan financier, l'exécution des opérations d'infrastructures de transports du CPER 2015-2022 ayant été prolongée jusque fin 2022 par avenant signé le 16 avril 2021.

La nouvelle programmation en matière de mobilités, portant sur la période 2023-2027, a vocation à être intégrée au CPER 2021-2027 initial par avenant.

Le CPER 2021-2027 énonçait néanmoins d'ores et déjà les orientations stratégiques partagées sur les grandes priorités bretonnes en matière d'infrastructure et de transports devant bénéficier des financements du futur volet Mobilité :

- réaffirmation de l'enjeu d'accessibilité de la Bretagne, en lien avec sa géographie périphérique
- place centrale donnée à l'amélioration des mobilités du quotidien, en permettant l'accès facilité à des mobilités durables sur tous les territoires.
- nécessité de relever le défi du fret ferroviaire
- besoin de poursuivre la modernisation du réseau routier national

Ces orientations s'inscrivent en cohérence avec les engagements du pacte d'accessibilité et de mobilités pour la Bretagne signé le 8 février 2019.

Par courrier en date du 5 juin 2023, la Première Ministre a adressé au Préfet de région Bretagne un mandat de négociation sur le volet Mobilités, tenant compte des orientations gouvernementales, s'appuyant notamment sur les travaux menés par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI).

L'élaboration du volet Mobilités 2023-2027 du CPER a donné lieu à une large concertation avec les collectivités locales :

- organisation de 3 conférences territoriales de l'action publique (CTAP) les 15 juin, 11 juillet et 21 septembre 2023, complétée par de très nombreux échanges avec les collectivités concernées
- association des deux métropoles et consultation des quatre départements comme le prévoit le code général des collectivités territoriales, par le biais de réunions dédiées

Si la suite de la procédure d'élaboration de l'avenant au CPER prévoit une consultation formelle du public, la concertation avec la société civile a d'ores et déjà été engagée, avec notamment la

consultation des représentants des employeurs, des salariés et usagers au travers du comité des partenaires régional du transport public réuni le 31 août 2023, qui avait été précédée en janvier 2023 de rencontres avec les acteurs économiques et les usagers du ferroviaire, et de premières contributions du monde économique et associatif.

## Les mobilités, au cœur des défis de la Bretagne

Les enjeux de mobilités sont au cœur des défis de la Bretagne, dont la géographie péninsulaire fait sa spécificité historique : défi de son raccordement au reste du monde et de son inscription dans les dynamiques européennes, défi de l'équilibre des territoires entre eux, défi des mobilités du quotidien, défi de l'équité sociale et du dérèglement climatique, compte-tenu de la contribution des transports aux émissions de gaz à effet de serre.

Les déplacements constituent ainsi l'un des premiers sujets de préoccupation de nos concitoyens. Pour y répondre, il est nécessaire de disposer d'infrastructures de transports performantes finement articulées à des offres et des services de mobilité adaptés aux besoins des usagers. Infrastructures et services de mobilité sont ainsi indissociables, tant pour les déplacements du quotidien que pour l'accessibilité à plus grande échelle de la Bretagne.

Le présent document traduit l'ambition partagée par l'État et les collectivités de Bretagne pour le développement de son accessibilité et l'amélioration des mobilités quotidiennes, à traduire dans la programmation 2023-2027 du CPER. Ses objectifs ont été approuvés par les membres de la CTAP bretonne.

La mise en œuvre du volet Mobilités 2023-2027 du CPER et de l'ensemble des projets qu'il prévoit ne sera possible qu'avec une large mobilisation financière des partenaires territoriaux, Départements Métropoles, Agglomérations, Communautés de communes et villes. Cette implication importante des acteurs locaux est une marque de fabrique des CPER en Bretagne et témoigne de la convergence des acteurs sur les grandes priorités d'investissement au service de la Bretagne. Ainsi la traduction opérationnelle du présent contrat passera-t-elle par la négociation, la signature et la mise en œuvre de conventions projet par projet associant l'ensemble des partenaires financiers des projets (collectivités, opérateurs publics...). La poursuite de la concertation dans les phases de mise en œuvre est particulièrement importante et une gouvernance spécifique sera mise en place à cet effet.

## 1 – La première orientation stratégique est d'augmenter l'usage du train en développant les infrastructures ferroviaires et en inscrivant l'offre ferroviaire dans une approche multimodale

L'ensemble des territoires bretons sont en attente d'un développement de l'offre ferroviaire pour les déplacements du quotidien, pour répondre aux enjeux de congestion routière aux abords des métropoles et agglomérations, pour faire face au renchérissement du coût de l'énergie, pour s'inscrire dans une trajectoire de décarbonation, et pour assurer la cohésion et l'équilibre entre les territoires.

Malgré une progression constante de la fréquentation des TER bretons (+26% entre 2019 et 2022), la part modale du ferroviaire demeure trop faible, malgré un potentiel pourtant important. Un saut d'offre est nécessaire pour augmenter la place du TER à l'avenir et atteindre les objectifs ambitieux de décarbonation qui ont été fixés dans le secteur des transports (SNBC : - 28 % à l'horizon 2030 par rapport à 2015, 2050 : décarbonation complète).

Cette évolution de l'offre s'inscrit dans les conclusions de l'étude prospective menée en 2021 par la Région Bretagne, et qui dessine un objectif de quasi-doublement de l'offre TER à horizon 2040.

Ce saut d'offres passe par des investissements pour optimiser et moderniser le réseau ferroviaire existant, à inscrire au CPER 2023-2027. Mais, plus largement, il doit s'accompagner d'une réflexion approfondie sur les services à offrir et leurs conditions de fonctionnement, d'acquisition de matériels roulants, et d'inscription de l'offre ferroviaire dans une réflexion plus large, multimodale, pour en assurer un fonctionnement optimal en associant tous les acteurs concernés. C'est ainsi tout l'enjeu de la déclinaison en Bretagne du concept de Service Express Régional Métropolitain (SERM), à inscrire dans tous les cas dans une vision régionale des services et des infrastructures ferroviaires. La proposition de loi relative aux SERM actuellement en cours d'examen prévoit par ailleurs une labellisation des projets de SERM. Il convient de souligner en particulier que le recours à des financements innovants tels que des recettes fiscales perçues au niveau local, à identifier le moment venu, pourra être recherché.

Au titre de cette première orientation stratégique, devront être menés sur la période 2023-2027 :

- les études et une première phase de travaux des aménagements de désaturation du nœud ferroviaire rennais, qui constitue le centre névralgique du système ferroviaire breton. Il s'agit d'engager résolument un cycle d'investissements qui s'étendra sur plusieurs contractualisations successives d'ici 2035/2040 pour libérer de la capacité au niveau de cette porte de la Bretagne et permettre une augmentation progressive de l'offre, au bénéfice de tous les types de circulation et de tous les territoires : dessertes péri-urbaines, liaisons intervilles à l'échelle de la Bretagne, liaisons TGV longue distance. Ces aménagements sont indispensables pour permettre de tirer profit des investissements qui seront réalisés sur les axes Rennes-Nantes, Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Le programme de travaux intègre l'ambition de modernisation de la ligne Rennes-Châteaubriant, en prolongement de sa remise en état financée au CPER 2015-2022. Il vise aussi à développer les capacités d'entretien du matériel TER Breizhgo pour accompagner le développement de l'offre prévue dans le cadre du déploiement du Service Express Régional Métropolitain : il s'agit de prévoir l'adaptation progressive et l'optimisation des sites d'entretien pour permettre d'accueillir de nouveaux matériels roulants à différents horizons (restructuration du technicentre SNCF de Rennes, , élaboration d'une vision de long terme...). La modernisation du poste 2, estimée à 50 M€, sera intégralement financée par SNCF-Réseau.
- Le renforcement des capacités de maintenance à Quimper
- les études de modernisation de la ligne Redon-Quimper, en cohérence avec les ambitions de développement de l'offre portées par la Région et des collectivités de Bretagne Sud dans le protocole d'accord conclu en octobre 2023 et visant la mise en place d'un *Breizhgo Express Sud*.
- les études préliminaires de modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Nantes, conformément aux conclusions des études et concertations menées en 2021/2022 sur le grand projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays-de-la-Loire (LNOBPL). Il s'agit d'optimiser l'infrastructure existante pour augmenter l'offre ferroviaire. Cela passe ainsi par la préparation du déploiement de la signalisation dite ERTMS (augmentant la capacité des lignes existantes tout en répondant aux exigences découlant de la proposition retenue par la Commission européenne de classement du port de Brest dans le réseau central étendu du RTE-T) mais aussi par l'étude des possibilités de relèvement de vitesse entre Savenay et Redon, l'optimisation du raccordement Est de Redon, la réalisation de la virgule de Savenay et plus globalement par l'identification des aménagements connexes (aménagements en gare...) permettant d'optimiser l'usage de l'infrastructure existante
- des études d'ingénierie financière pour définir les possibilités de financement des grands projets d'investissements ferroviaires (SERM, LNOBPL) ; outils mobilisables, partage de la valeur entre les territoires...

Opération	Montant des besoins (M€)	Participations (M€)				Besoins indicatifs post 2027 (M€)
		Etat	Région	Autres Collectivités	SNCF-Réseau	
Désaturation du nœud ferroviaire de Rennes (SERM)	107,15	31,60	14,09	6,99	54,47	75
Développement des capacités d'entretien du matériel TER Breizhgo (SERM)	60	21	30	9	0	20
Renforcement des capacités de maintenance à Quimper	3	0	2,55	0,45	0	
Modernisation de la ligne Rennes-Chateaubriant (SERM)	1,3	0,455	0,52	0,325	0	59
Redon-Quimper	3	1,15	1,15	0,7	0	A définir
LNOBPL – modernisation lignes Nantes-Rennes Bretagne Sud et Rennes-Brest	11,5	4,45	4,45	2,6	0	166
Etudes d'ingénierie financière	1	0,385	0,385	0,23	0	A définir
<b>Total</b>	<b>186,95</b>	<b>59,040</b>	<b>53,145</b>	<b>20,295</b>	<b>54,47</b>	<b>&gt;320 M€</b>

## 2 – La seconde orientation stratégique est d'améliorer l'accès à la pointe bretonne et au Centre Bretagne

L'enjeu reste d'arrimer la pointe bretonne au reste du territoire national, pour éviter tout risque de décrochage des territoires situés le plus à l'ouest et assurer la cohésion régionale.

En matière ferroviaire, l'objectif de relier la pointe bretonne (Brest et Quimper) à Rennes en 1h30 et à Paris en 3h à terme est confirmé. Au titre du volet Mobilités 2023-2027 du CPER, il s'agira ainsi de mener, dans le cadre du projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays-de-la-Loire (LNOBPL), une première phase d'études préliminaires de sections de ligne nouvelle entre Rennes et Redon d'une part, et entre Rennes et Lamballe d'autre part. L'objectif est de permettre, une fois que l'infrastructure existante aura été poussée au maximum de ses capacités, de renforcer encore les fréquences ferroviaires et de réduire les temps de parcours par la réalisation de sections de ligne nouvelle dans les secteurs les plus circulés.

En complément, les études préliminaires d'une nouvelle gare TGV à Pont de Rungis sur le contournement ferroviaire sud de Paris seront engagées ; ce projet permet de créer un nouvel accès à Paris pour la Bretagne (via la ligne 14) dans un contexte de saturation des gares parisiennes, de renforcer l'intermodalité air/fer en permettant une interconnexion efficace avec l'aéroport d'Orly et d'améliorer l'accès à un nouveau bassin de chalandise (sud-est parisien). Elle permettrait de gagner

jusqu'à 2 millions de nouveaux voyageurs ferroviaires et 60% de ses usagers seraient originaires de la façade Atlantique.

L'enjeu routier reste déterminant face à la péninsularité, faute de ligne ferroviaire en Centre Bretagne, et l'État entend ainsi poursuivre selon le calendrier prévu les opérations de mise à 2x2 voies de la RN164, qui ont connu une accélération historique entre 2015 et 2022, grâce aux financements des travaux des secteurs inscrits au volet mobilités du CPER précédent, et au financement, non prévu dans le volet mobilité du CPER 2015-2022, de la dernière phase de travaux du secteur de Rostrenen. En particulier le chantier dans le secteur de Merdrignac sera achevé et les travaux de la dernière section à réaliser, au niveau de Mûr-de-Bretagne seront entamés. 95 % de la RN164 sera ainsi à 2x2 voies fin 2027. La Région confirme son soutien financier à parité avec l'Etat, ce qui en fait une exception pour une route nationale.

Opération	Montant des besoins (M€)	Participations (M€)			Besoins indicatifs post 2027 (M€)
		Etat	Région	Autres Collectivités	
LNOBPL – lignes nouvelles Rennes-Redon et Rennes-Lamballe	14,8	5,7	5,7	3,40	17
RN164 mise à 2x2 voies	96	48	48	0	86
Nouvelle gare TGV de Pont de Rungis	2	2	0	0	A définir
<b>Total</b>	<b>112,8</b>	<b>55,7</b>	<b>53,7</b>	<b>3,4</b>	<b>&gt;103</b>

### 3 – La troisième orientation stratégique est d'assurer une desserte fine et durable des territoires

Il s'agit de conforter les mobilités durables dans tous les territoires, pour garantir à tous l'accès à des réseaux de transport performants, en complément indispensable et en cohérence avec les actions engagées sur les réseaux structurants ferroviaires et routiers et faisant l'objet des deux premières orientations stratégiques.

Au titre du volet Mobilités 2023-2027 du CPER, il va s'agir :

- de poursuivre l'effort de remise à niveau des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire, largement engagé dans le cadre du CPER 2015-2022, en réalisant en particulier les importants travaux de remise en état des lignes Auray-Quiberon et Guingamp-Carhaix, ainsi que quelques travaux divers restant à réaliser sur des voies déjà traitées antérieurement
- de mener les travaux des derniers Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) qui faisaient partie du programme d'accompagnement d'arrivée de la LGV (Vannes, Brest, Vitré), pour soutenir la transformation de ces gares en lieux de multimodalité. Comme au cours des CPER précédents, le soutien de l'État sera apporté sur le volet accessibilité PMR des projets.
- de terminer les travaux d'accessibilité PMR dans les gares inscrites à l'agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) de la Région
- de conduire un certain nombre d'études de mobilités :

- en poursuivant les études sur certains axes, en menant des réflexions territoriales tenant compte notamment du potentiel des voies ferroviaires mais aussi des autres modes ; c'est le cas en particulier sur les axes Brest-Quimper (en intégrant le pont Albert Louppe dans le périmètre des réflexions) et Morlaix-Roscoff.

Pour ce type d'études, la clef-cible de cofinancement de l'État est de 30 %

- en poursuivant ou engageant des études à l'échelle de certaines agglomérations pour mieux articuler les réseaux de transports – dont le réseau routier national - entre eux, notamment à Rennes (poursuite des réflexions sur la desserte de l'ouest rennais), Lorient, Saint-Brieuc et Fougères (en lien avec les aménagements nécessaires à l'objectif d'un service de cars interurbains à haut niveau de service proposant les meilleurs temps de parcours entre Fougères et la gare de Rennes. Pour ce type d'études, la clef-cible de cofinancement de l'État est de 40 %

Ces études ont vocation à permettre, le cas échéant, l'engagement de premiers travaux d'ici 2027, financés hors CPER sur les crédits annuels dédiés à la modernisation du réseau routier national.

- de poursuivre les projets de développement du réseau routier national, tout en les inscrivant dans les enjeux de multimodalité, avec en particulier :
  - une première phase de travaux sur l'échangeur du Liziec en entrée de Vannes
  - des travaux préliminaires (complément d'échangeur) au doublement de la RN176 au niveau de la Rance, permettant au Département d'Ille-et-Vilaine de mener les travaux de réfection du pont Saint-Hubert voisin, tout en finalisant en parallèle les études et en menant les acquisitions foncières de la mise à 2x2 voies
  - la poursuite des études de la déviation de Fougères-Beaucé-Fleurigné sur la RN12 afin de permettre une déclaration d'utilité publique avant la fin du CPER et la réalisation des études et démarches préparatoires aux acquisitions foncières et travaux
- de mettre en place une nouvelle politique de soutien aux itinéraires véloroutes (relevant du schéma national ou régional), en complément du soutien déjà apporté en continu par l'Etat aux itinéraires cyclables sécurisés du quotidien via le Fonds Mobilités Actives et ses appels à projets réguliers
- de mener un certain nombre d'opérations pour adapter le réseau routier national, notamment des restructurations d'échangeurs. Celles-ci visent à répondre à des enjeux de sécurité routière ou de conflits d'usages, parfois à faciliter la circulation des transports collectifs voire des modes doux. Diverses opérations prioritaires sont d'ores et déjà identifiées (tous échangeurs de l'Est de Brest, points d'échanges entre Rennes et Fougères en lien avec l'aménagement d'un car à haut niveau de service...) mais d'autres sont à l'étude. L'enveloppe allouée pourrait permettre de mener une dizaine d'opérations, dont le programme précis sera arrêté au fil de l'eau en fonction de la maturité des projets et des conclusions de plans de financement par opérations.

Le soutien de l'État sera conditionné à l'approfondissement par les collectivités locales concernées des possibilités de faire clairement contribuer ces investissements à une stratégie de décarbonation et de développement des alternatives à la voiture solo.

Opération	Montant des besoins (M€)	Participations (M€)				Besoins indicatifs post 2027
		Etat	Région	Autres Collectivités	SNCF-Réseau	
Renouvellement des lignes ferroviaire de desserte fine du territoire	131	36,13	58,49	25,25	11,15	32
Aménagement des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)	53,5	3,5	8,9	36,10	5	40
Accessibilité PMR et mise en sécurité des quais de gare	26,5	6,62	20,63	0,25	0	13
Etudes de mobilités	6,5	2,35	2,15	2	0	A définir
Véloroutes	50	10	10	30	0	50
Echangeur du Liziec	32	16	0	16	0	47
Mise à 2x2 voies de la RN176	3	1,8	0	1,2	0	67
Déviations de Fougères-Beaucé-Fleurigné et RN12	1	0,6	0	0,4	0	60
Adaptation du réseau routier national aux nouveaux enjeux de mobilités	17	8,5	0	8,5	0	A définir
Observatoire des mobilités durables	0,5	0,25	0,25	0	0	A définir
<b>Total</b>	<b>322</b>	<b>85,75</b>	<b>100,42</b>	<b>119,7</b>	<b>16,15</b>	<b>&gt;500</b>

#### 4 – La quatrième orientation stratégique est de relever le défi du fret ferroviaire pour décarboner le transport de marchandises

L'enjeu est de soutenir la compétitivité des entreprises bretonnes pénalisées par la distance de raccordement aux principaux axes d'échanges nationaux et internationaux, de réduire les externalités négatives liées au transport routier, de saisir les opportunités créées par la reconfiguration du monde des transports et de la logistique positionnant la Bretagne sur l'axe atlantique grâce à un système mer+fer.

La Bretagne doit ainsi contribuer à l'objectif de décarbonation des transports et s'inscrire dans la stratégie ferroviaire nationale qui vise à doubler la part du fret ferroviaire à 18% en 2030 et 25% à 2050.

La proposition d'inscrire le port de Brest dans le réseau central du RTE-T conforte ces orientations en inscrivant le développement du fret en Bretagne dans une trajectoire européenne ambitieuse.

En cohérence avec la stratégie régionale arrêtée en 2023 par l'État, la Région et SNCF-Réseau, il s'agira, sur la période 2023-2027 :

- de recréer l'offre mer+fer, en réhabilitant des voies ferrées portuaires à Brest et Lorient, pour donner la possibilité d'une offre de service ferroviaire pour desservir les hinterlands portuaires
- d'organiser le développement du transport combiné à travers la Bretagne et de la Bretagne vers le reste de la France, en soutenant le développement du centre de transport combiné (CTC) de Rennes
- de maintenir les connexions aux entreprises créatrices de flux, en conservant le patrimoine existant, par la remise en état des lignes Auray-Pontivy-Saint Gerand et Vitré-Gerard, et la remise en service de certaines installations terminales embranchées (ITE)
- de mener des études pour des investissements de plus long terme (plateformes de massification, mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité...). La mise en place d'un écosystème favorable au développement du fret ferroviaire passera par une gouvernance nouvelle, renforcée, et l'État, la Région et leurs partenaires étudieront les conditions de mise en place d'une structure dédiée à la valorisation du fret et au soutien des acteurs

Opération	Montant des besoins (M€)	Participations (M€)				Besoins indicatifs post 2027
		Etat	Région	Autres Collectivités	SNCF-Réseau	
Remise en service de voies de port	6	1,8	3	1,2	0	A définir
Pérennisation d'un chantier de transport combiné (CTC) dans l'agglomération rennaise	15	5,25	5,25	3,75	0,75	30
Renouvellement des lignes capillaires fret	40,3	24,18	16,12	0	0	20
Mise en œuvre d'une stratégie globale (études, ITE...)	3	1,35	1,35	0,3	0	30
<b>Total</b>	<b>64,3</b>	<b>32,58</b>	<b>25,72</b>	<b>5,25</b>	<b>0,75</b>	<b>&gt;80</b>



## 5 – Un écosystème territorial de la mobilité à refonder

La complexité des enjeux et des projets, la nécessité de les démultiplier sur tous les territoires, le besoin de déplacements vécus « sans couture », l'importance des moyens financiers à allouer aux investissements comme au fonctionnement des services implique de renforcer encore la coopération et la solidarité des territoires, pour permettre une approche globale et coordonnée des mobilités durables, pour que les actions portées par chaque collectivité rencontrent efficacement les usages d'aujourd'hui et de demain.

Dans cet objectif, plusieurs actions sont envisagées :

### 5.1 Création de Bretagne Mobilités

La Région Bretagne et les autres autorités organisatrices de la mobilité bretonnes portent le projet de création d'un grand syndicat mixte Bretagne Mobilités, nouvelle structure de gouvernance à l'échelle de la Bretagne. Son objectif est, dans le cadre de contrainte financière et d'urgence écologique et sociale, de définir de nouvelles coopérations qui formalisent un nouveau pacte de responsabilité, de financement et de solidarités, sans toutefois fragiliser le socle commun préexistant. Quatre axes en particulier se distinguent, pour lesquels l'enjeu de coopération au quotidien entre les territoires de Bretagne est majeur, afin de développer et faire vivre les biens communs :

- La tarification et les services aux voyageurs, dans une perspective MaaS, et en s'appuyant prioritairement sur *KorriGo*.
- Le développement de solutions de mobilités durables pour tous les territoires tel que le covoiturage, l'autopartage, les modes actifs.
- La coordination des offres de transport collectifs avec notamment les offres *BreizhGo* comme épine dorsale entre les territoires.
- La capacité à décider et financer des nouvelles offres de transports pour répondre aux enjeux de décarbonation et de saturation des réseaux de transport à proximité des grandes villes.

Ce cadre permettra aux acteurs territoriaux de la mobilité de renforcer les coordinations qui existent entre eux, et de mettre en place les instruments adéquats qui bénéficieront à l'ensemble des mobilités décarbonées, au service des citoyens, de manière à porter les ambitions prévues dans les contrats opérationnels de mobilités prévus par la LOM.

L'État prend par ailleurs note avec attention de l'attachement de la Région Bretagne à une nécessaire évolution législative et réglementaire des modes de financement des mobilités et en particulier du Versement mobilités additionnel.

### 5.2 Mise en place d'une nouvelle gouvernance du ferroviaire

L'objectif est de permettre à toutes les collectivités bretonnes intéressées de disposer d'une vision globale et précise des projets et services ferroviaires afin de garantir à court terme la meilleure exécution possible du CPER 2023-2027 mais aussi de préparer les partenariats des CPER suivants, où des investissements de plus en plus coûteux seront à inscrire.

Cette gouvernance pourra s'exercer à plusieurs échelles :

- une échelle inter-régionale, avec le maintien d'un comité de coordination du grand projet LNOBPL, en complément d'un portage opérationnel propre à chaque axe
- une échelle régionale avec la mise en place d'une nouvelle instance regroupant les collectivités concernées (Départements, Métropoles, tous EPCI avec une gare) permettant d'assurer le partage d'information en continu et le débat sur les trajectoires d'offre ferroviaire, les investissements nécessaires et les besoins financiers associés. En miroir sera installée une plateforme d'échange technique de données et d'études accessible à tous
- des échelles plus locales, avec la mise en place, le cas échéant, des comitologies propres à

chaque service express régional métropolitain, sous réserve de ce que la loi prévoira à ce sujet

### **5.3 Mise en place d'un observatoire des mobilités durables**

Le report modal constitue le fil directeur des actions inscrites au volet Mobilités 2023-2027 du CPER.

Pour mesurer l'atteinte de cet objectif, Etat et Région s'engagent à mettre en place, en partenariat avec les autres AOM, d'un observatoire des mobilités durables, qui pourrait prolonger les travaux de l'actuel Observatoire Régional des Transports en Bretagne (ORTB). Cet observatoire aura pour mission en particulier de définir et mesurer certains indicateurs de suivi de la mise en œuvre du CPER, et plus largement des effets des politiques de mobilité en faveur de la transition écologique, en lien avec la territorialisation de la planification écologique.

### **5.4 Pérennisation de la conférence logistique régionale**

Etat et Région pérenniseront la conférence logistique régionale installée en janvier 2023, pour permettre des synergies entre les acteurs publics et privés pour relever les défis de la transition de la filière logistique, de la compétitivité et la réindustrialisation de la Bretagne, et de relance du fret ferroviaire.

## **6 – Une prise en compte renforcée des enjeux portuaires**

Le CPER 2021-2027 comprend une enveloppe exceptionnelle de 20M€ de l'Etat pour accompagner le développement portuaire breton dans un objectif de verdissement et la décarbonation des flottes.

L'Etat s'est ainsi déjà engagé aux côtés de la Région à investir dans les ports bretons en mobilisant des crédits territorialisés, mais également en finançant des projets de verdissement des ports au travers de dispositifs transverses, notamment ceux portés par l'ADEME. Pour mémoire ces dispositifs doivent également accompagner la décarbonation des flottes, de desserte des îles, de commerce mais aussi de pêche.

L'Etat souhaite poursuivre cet effort, pour accompagner la future stratégie régionale portuaire 2023-2030 de la Région au service du développement durable de la Bretagne et de sa vocation maritime

Il complétera ainsi son engagement en s'appuyant notamment sur le fonds vert.

Par ailleurs, les crédits de France 2030, pourront être sollicités par les porteurs de projets en fonction de l'ouverture des appels à projets correspondant à ces enjeux, notamment pour le développement des infrastructures portuaires pour l'éolien flottant.

L'Etat se donne un objectif global de financement complémentaire de 30 M€, dont au moins 10 M€ de fonds vert, portant le total du soutien de l'Etat à 50 M€.

## **7 – Suivi**

Comme pour les autres thématiques du CPER 2021-2027, Etat et Région dresseront chaque année un bilan du volet Mobilités.

Un point complet sera dressé en 2025 à mi-parcours du volet Mobilités, permettant de définir les éventuelles conditions d'ajustement de contenu ou de redéploiements d'enveloppes.

Par ailleurs, dans le cadre de l'évaluation environnementale de l'avenant Mobilités, des indicateurs de suivi de ses effets seront proposés.

## 8 – Synthèse

Orientation stratégique	Montant des besoins (M€)	Participations (M€)			
		Etat	Région	Autres Collectivités	SNCF-Réseau
Augmenter l'usage du train pour favoriser le report modal en développant les infrastructures ferroviaires	<b>186,95</b>	<b>59,040</b>	<b>53,145</b>	<b>20,295</b>	<b>54,47</b>
Améliorer l'accès à la pointe bretonne et au Centre Bretagne	<b>112,8</b>	<b>55,7</b>	<b>53,7</b>	<b>3,4</b>	<b>0</b>
Assurer une desserte fine et durable de tous les territoires	<b>322</b>	<b>85,75</b>	<b>100,42</b>	<b>119,7</b>	<b>16,15</b>
Relever le défi du fret ferroviaire pour décarboner le transport de marchandises	<b>64,3</b>	<b>32,58</b>	<b>25,72</b>	<b>5,25</b>	<b>0,75</b>
<b>Total</b>	<b>686,05</b>	<b>233,07</b>	<b>232,985</b>	<b>148,645</b>	<b>71,37</b>

Fait à Rennes, en deux exemplaires, le

Le Préfet de la région Bretagne

Le président du Conseil régional de Bretagne

**Philippe GUSTIN**

**Loïg CHESNAIS-GIRARD**

Annexe : Soutiens financiers complémentaires apportés hors CPER sur la période 2021-2027

## Annexe

### Soutiens financiers complémentaires apportés hors CPER sur la période 2021-2027

L'État et la Région apportent aussi leur soutien aux projets de mobilités portés par les territoires en dehors du périmètre de contractualisation du volet Mobilités du CPER 2023-2027.

**En matière de transports en commun**, dans le cadre du 4ème appel à projets TSCP-PEM dont les lauréats ont été annoncés en octobre 2021, l'État apportera un soutien de **36 M€** pour soutenir 6 projets de PEM et 4 projets de TCSP bretons.

Porteur de projet	Projet	Subvention annoncée par l'État (€)
Quimper Bretagne Occidentale	PEM de Quimper	1 990 000
Golfe du Morbihan Vannes Agglomération	PEM de Vannes	1 990 000
Rennes Métropole	Augmentation de capacité ligne A	7 630 000
Rennes Métropole	Trambus Est-Ouest	2 130 000
Vallons de Haute Bretagne Communauté	PEM de Guipry-Messac	200 000
Poher Communauté	PEM de Carhaix	300 000
Brest Métropole	Tramway ligne B	17 090 000
Brest Métropole	BHNS ligne D	3 810 000
Fougères	PEM de Fougères	800 000
Liffré Cormier Communauté	PEM de Sévailles	80 000
<b>TOTAL</b>		<b>36 020 000</b>

Les premiers conventionnements ont eu lieu fin 2022/début 2023 ; les montants par projet sont susceptibles de réajustement en fonction des assiettes éligibles finales des projets. Le conventionnement est attendu au plus tard pour fin 2025.

**En ce qui concerne le vélo**, le gouvernement a annoncé lors du premier comité interministériel vé-

lo du 5 mai 2023 la pérennisation jusqu'à 2027 du Fonds Mobilités Actives, doté de 250 M€ annuels de soutien aux projets d'itinéraires cyclables sécurisés portés par les collectivités.

A ce titre, 85 projets ont d'ores et déjà été soutenus en Bretagne de 2020 à 2023 pour un montant total d'aide de 23,9M€. La capacité d'appui de l'État est ainsi d'environ 5 à 6 M€/an à l'échelle régionale, ce qui pourrait représenter **35 à 40 M€** sur la période 2021-2027.

Par ailleurs, un « appel à programmes territoires cyclables » est conduit en 2023, pour accompagner dans la durée des territoires peu ou moyennement denses, et accélérer la mise en œuvre de leur schéma cyclable ; doté de 100 millions d'euros au niveau national, il permettrait de soutenir au moins une collectivité bretonne à hauteur de plusieurs millions d'€ pendant 4 ans.

Enfin, un soutien de **1,1 M€** a été apporté en 2022 pour la réalisation de 544 emplacements sécurisés pour les vélos dans 13 gares bretonnes, avec des travaux en 2023/2024.

Les projets de piste cyclables ou autres liaisons douces sont aussi soutenus via la DSIL. 9,5 M€ ont ainsi été alloués entre 2021 et 2023 à des projets en faveur des mobilités alternatives à la voiture, essentiellement des investissements en faveur des modes doux, quelques pôles d'échanges, et un projet de TCSP sur Rennes Métropole. Soit un soutien de l'État d'environ 3 M€ par an soit plus de 20 M€ sur la durée du CPER 2021-2027.

**Dans le domaine routier**, les opérations de modernisation du réseau routier national, destinées à contribuer aux transitions écologique et numérique du RRN : partage de la voirie et nouveaux usages de la route, protection de l'environnement (ressources en eau, continuité écologique...), lutte contre les nuisances (bruit notamment), infrastructures connectées, sécurité routière), seront dotées d'un budget national de 200 M€ sur 5 ans. Ce programme fera l'objet d'une programmation annuelle, au titre de laquelle des actions seront proposées par les services de l'État en Bretagne.

Ces budgets s'ajoutent aux quelques 40 M€ annuels de travaux d'entretien du réseau routier national menés par la DIRO.

Les créations de voies réservées pour les transports collectifs ou les covoitureurs, envisagées en particulier dans le SDAGT de Rennes (notamment sur la RN12 ou la rocade Nord/A84) mais aussi désormais sur l'axe Vannes-Lorient-Quimper, relèveront d'autres budgets spécifiques.

En ce qui concerne les **passages à niveau**, les opérations de sécurisation continuent d'être financées annuellement hors CPER. Si de nouveaux projets de suppression devaient émerger, leur contractualisation, en complément de l'enveloppe actuelle du CPER Mobilités, pourra être étudiée.

Par ailleurs, les budgets du **fonds vert**, qui seront pérennisés au-delà de 2023, permettent d'accompagner les collectivités dans la mise en œuvre d'actions en soutien au covoiturage ou dans la préparation de la mise en place de ZFE (enveloppe de 5,6 M€ en Bretagne en 2023). A partir de 2024, seront également soutenues les solutions de mobilité dans les territoires ruraux dans le cadre de France Ruralités (90M€ à l'échelle nationale sur 2024-2026 via le fonds vert)

En complément, pour soutenir la trajectoire cible de développement du TER BreizhGo (+ 20% d'offre d'ici 2030, + 50% d'ici 2035, + 93% d'ici 2040), la Région Bretagne prévoit d'investir entre 289 et 339M€ dans le **matériel roulant** sur la période 21-27 du CPER. C'est un investissement sans précédent qui doit permettre à la fois de poursuivre le rajeunissement du parc (rénovation, acquisitions) afin de garantir la bonne exploitation du matériel et l'attractivité du réseau, et qui doit permettre les développements d'offre progressifs et ambitieux sur le territoire en cohérence avec les travaux d'infrastructures réalisés sur le réseau.

Enfin, le **programme FEDER 21-27** permet de soutenir des projets de mobilité dans le cadre de sa priorité 4 « soutenir la transition vers des mobilités durables », objectif 4.1 « favoriser la mobilité urbaine durable ».

Le montant de FEDER pour soutenir cet objectif est de 37,5M€.

Quatre axes d'intervention seront déployés pour cet objectif:

- 1) soutien au développement des services de mobilités et infrastructures de transport assurant une meilleure liaison entre les espaces périurbains/ruraux et urbains
- 2) soutien aux projets favorisant l'intermodalité
- 3) soutien aux projets facilitant les mobilités de porte à porte
- 4) soutien au développement des modes actifs

Des appels à projets seront publiés régulièrement par la Région, autorité de gestion du FEDER, pour sélectionner les projets.

### Synthèse :

Thématique	Soutien 2021-2027 envisageable hors CPER		
	Etat	Région	FEDER
TCSP et PEM	36 M€		
Vélo	40 M€		
DSIL (projets en faveur des mobilités décarbonées)	20M€ minimum		
Ports	21,2 M€ minimum (+ AAP France 2030)		
Modernisation du réseau routier national	Programmation annuelle		
Fonds vert	5,6 M€		
Matériel roulant TER		289 à 339 M€	
FEDER			37,5 M€
<b>TOTAL</b>	<b>120 M€ au minimum</b>	<b>289 à 339 M€</b>	<b>37,5 M€</b>