
V.

Pour des transports efficaces au service des personnes et de l'économie

La situation géographique de la Bretagne et les évolutions constatées dans le choix des modes de déplacements, dans un contexte énergétique et environnemental en mutation, font de la politique en matière de transports le lieu d'élaboration des réponses à l'un des défis majeurs pour la région.

La politique des transports de la Région vise les objectifs stratégiques suivants :

- l'inscription de la Bretagne dans les échanges européens via les réseaux de transports nationaux et européens multimodaux (aérien, portuaire, routier et ferroviaire) : il s'agit de rapprocher la région des centres européens par le TGV, par le réseau routier (notamment la RN164 pour sa partie centrale et occidentale), par les aéroports et le développement d'une offre aérienne performante, par les ports et leur inscription dans les courants d'échanges maritimes internationaux.
- l'amélioration de la cohésion de l'espace breton en favorisant un maillage infra régional des transports intérieurs, en consolidant le réseau de villes, et en garantissant l'accès de tous aux réseaux.
- la mise en œuvre d'une stratégie régionale visant à favoriser l'inter modalité et la multi modalité entre les transports ferroviaires, routiers, maritimes, aériens et les modes doux, en assurant la complémentarité des infrastructures correspondant à ces modes.
- l'inscription de la politique des transports régionaux dans une perspective de développement durable en lien avec les départements et les autres autorités organisatrices des transports, favorisant les modes de déplacement les moins polluants, et les infrastructures les plus respectueuses de l'environnement.
- l'optimisation des activités de logistique et de transports et la préfiguration des conditions du nécessaire redéploiement d'une partie du transport routier vers le mode ferroviaire.

Cette politique s'appuie sur la mise en œuvre du Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports (SRMDT).

Elle s'appuie également sur la compétence, transférée à la Région depuis le 1^{er} janvier 2002, suivant les dispositions de la loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain (SRU), pour l'organisation et le financement des services ferroviaires de transports collectifs d'intérêt régional. Autorité organisatrice de transport, la Région définit, dans le respect des compétences de chacune des autres autorités organisatrices et des principes du système tarifaire national, le contenu du service public de transport régional : dessertes, tarification, qualité du service, information des usagers, renouvellement du matériel.

Grâce à la mobilisation constante des acteurs bretons, la Bretagne à grande vitesse, partout et pour tous, se concrétise véritablement.

L'année 2012 a été marquée par le démarrage des travaux de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bretagne – Pays de la Loire, qu'il s'agisse des travaux de jonctions à l'Est de Rennes ou de la construction des bases travaux sur le périmètre d'Eiffage Rail Express. Ces travaux s'accéléreront de manière notable en 2013 avec le lancement des grands travaux de terrassement et d'ouvrage d'art. L'unité des cofinanceurs bretons a permis de parachever dans les délais impartis le processus de cofinancement de la LGV Bretagne - Pays de la Loire la propulsant ainsi en phase opérationnelle.

Ce projet s'intègre dans un processus plus large de mise en œuvre du vaste projet Bretagne à Grande Vitesse dont les différentes composantes visent d'une part, à réduire les temps de parcours entre Paris et la pointe bretonne avec l'objectif d'un temps de parcours de 3h00 et, d'autre part à diffuser les effets de la grande vitesse sur tout le territoire qu'il s'agisse des zones urbaines et rurales ou de secteurs desservis par le mode ferroviaire et le mode routier. Ces composantes plurielles visent un objectif unique : améliorer l'accessibilité de la Bretagne tout entière.

S'agissant du mode ferroviaire, les travaux inscrits au Contrat de projets 2007-2014 se poursuivent, sur le réseau structurant (Rennes-Brest et Rennes-Quimper) comme sur le réseau de maillage du territoire régional. La mobilisation de tous les partenaires doit se poursuivre en 2013 autour du projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOPBL) car cette année, qui verra la révision du SNIT, sera décisive pour la poursuite du projet, seul à même de réduire les temps de parcours en intra-Bretagne et d'atteindre l'objectif des 3h00 entre Paris et la pointe bretonne.

S'agissant des aménagements du réseau routier, la Région Bretagne continuera d'accompagner les différentes opérations, en application du SRMDT. En particulier, elle continuera résolument de faire de la RN 164 (dans le cadre de la fin du CPER et du PDMI), et de l'aménagement du Triskell (liaison Nord-Sud), ses axes prioritaires d'intervention en pleine cohérence avec le projet Bretagne à Grande Vitesse.

Lors des Rencontres de la logistique organisées à Brest le 20 septembre 2011, la Région a pris l'initiative de co-construire, avec tous les acteurs économiques qui souhaiteront s'y associer, une stratégie régionale d'actions logistiques. La co-construction de ce plan d'actions a démarré en 2012 avec les acteurs économiques bretons dans une véritable dynamique de concertation et sera finalisée au printemps 2013. Afin de poursuivre la dynamique en cours, la Région mobilisera les moyens nécessaires à la poursuite des actions fret inscrites au Contrat de projets et maintiendra le dispositif d'aides à l'acquisition de matériels homologués rail-route afin d'accompagner la reprise du transport combiné en Bretagne.

En complémentarité de la grande vitesse propre à améliorer l'accessibilité de la Bretagne, le TER et les lignes routières régionales occupent un rôle majeur en diffusant cette modernité à tous. Au-delà, ce sont aussi des outils essentiels à la cohésion du territoire breton pour renforcer les liens entre les villes et pour offrir des moyens performants pour les trajets quotidiens.

Des dessertes qui se sont étoffées, des tarifs accessibles, des matériels neufs ou rénovés, le Conseil régional s'est donné les moyens d'offrir un système de transport performant et moderne à tous. Entre 2002 et 2013, c'est plus de 1,3 milliards d'euros consacrés au développement du transport de voyageurs qui aura vu sa fréquentation augmenter de plus de 60%.

Les derniers chiffres de fréquentation avec de nombreuses situations de sur-occupations constatées en heures de pointe montrent que ce n'est pas encore assez. L'ensemble du parc matériel disponible est engagé, l'arrivée des nouveaux matériels à deux étages est attendue en 2014 pour lever en partie les difficultés actuellement vécues par les voyageurs.

Le renchérissement des énergies fossiles, les préoccupations environnementales engagent le Conseil régional dans son rôle d'autorité organisatrice de transports à proposer des solutions accessibles au plus grand nombre, performantes et faciles dans l'usage. Les efforts en faveur de la carte KorriGo et du système d'informations multimodal BreizhGo sont des services concrets mis au service de tous en partenariat avec les autres collectivités locales. En 2013, le Conseil régional lancera une nouvelle

initiative en faveur des Jeunes pour proposer de nouveaux tarifs plus simples, plus accessibles et plus universels. Cela confirme ainsi un des engagements de la charte Jeunesse.

S'agissant de ses compétences portuaires et aéroportuaires, la Région agit en propriétaire et autorité concédante forte et responsable, dans un échange constructif avec les acteurs des places portuaires et aéroportuaires. Le renouvellement de nombreuses concessions portuaires (Brest, Lorient) et aéroportuaires (Quimper, Dinard, Rennes) et le dialogue permanent et exigeant avec ses concessionnaires participent pleinement de cet objectif.

La mise en œuvre des projets définis dans la stratégie portuaire régionale a continué en 2012. Ainsi, l'année 2012 a été marquée par la poursuite des études préalables à la réalisation du projet de développement du port de Brest, qui permettra d'améliorer l'accessibilité du port, de renforcer son activité de commerce, et d'accueillir de nouvelles activités sur le polder (dont notamment les industries d'énergie marine renouvelable et l'accroissement du trafic conteneurisé). La Région mène en outre des opérations d'envergure d'aménagement, de rénovation, de remise en état et d'entretien des 3 ports régionaux. La Région poursuivra en 2013 ses actions de développement des places portuaires.

Par ailleurs, la Région assume pleinement ses responsabilités de propriétaire en menant une politique d'acquisition domaniale permettant de fournir aux activités économiques les conditions de leur développement.

L'amélioration de l'accessibilité de la Bretagne, gage de sa compétitivité, passe aussi par le développement durable des places aéroportuaires. Dans un contexte de progression du trafic en 2012, la Région continuera de soutenir en 2013 des investissements importants des concessionnaires, afin de permettre la mise aux normes des plateformes en matière de sûreté, mais aussi de soutenir l'activité et développer les trafics.

L'année 2011 a été marquée par l'engagement d'une large concertation des collectivités, professionnels et associations pour préparer le schéma de développement touristique des voies navigables.

Les négociations pour l'instauration d'un nouveau partenariat avec les conseils généraux d'Ille et Vilaine et des Côtes d'Armor se sont poursuivies, et la Région a fait évoluer son organisation interne pour faire face aux nouvelles responsabilités qui lui incombent en application de ce nouveau partenariat.

Sur le canal de Nantes à Brest, la section artificielle du tronçon Pontivy-Guerlédan a été remise en eau après 40 ans d'abandon. 5 portes d'écluses ont été remplacées et les maçonneries refaites. Cette opération, qui n'a pas pour objectif une remise en navigation, s'inscrit dans une stratégie de conservation du patrimoine.

Après plusieurs années de travaux importants de réparation de berges, l'effort accru depuis 2012 sur la mécanisation des ouvrages de régulation hydraulique sera poursuivi en 2013 pour améliorer notre gestion des niveaux d'eau et sécuriser les situations de travail de notre personnel.

La répartition des crédits

Autorisations d'engagement et de programme (annexe 1)

	AE 938	Total	AP 908	Total
P00511 Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser la mobilité durable	400 000	400 000	0	0
P00512 Moderniser le réseau ferroviaire et favoriser le développement du fret	250 000	250 000	71 380 000	71 380 000
P00513 Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant	66 000	66 000		
P00521 Moderniser le réseau routier structurant			13 000 000	13 000 000
P00531 Moderniser les ports à vocation régionale	929 000	929 000	13 260 000	13 260 000
P00532 Moderniser les aéroports à vocation régionale	500 000	500 000	1 860 000	1 860 000
P00533 Moderniser les voies navigables bretonnes	900 000	900 000	5 600 000	5 600 000
Total	3 045 000	3 045 000	105 100 000	105 100 000

Crédits de paiement - Fonctionnement et Investissement (annexe 2)

	Fonctionnement 938	Total	Investissement 908	Total
P00511 Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser la mobilité durable	91 585 000	91 585 000	36 410 000	36 410 000
P00512 Moderniser le réseau ferroviaire et favoriser le développement du fret	230 000	230 000	183 610 000	183 610 000
P00513 Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant	1 750 000	1 750 000		
P00521 Moderniser le réseau routier structurant			14 000 000	14 000 000
P00531 Moderniser les ports à vocation régionale	1 000 000	1 000 000	11 400 000	11 400 000
P00532 Moderniser les aéroports à vocation régionale	450 000	450 000	6 530 000	6 530 000
P00533 Moderniser les voies navigables bretonnes	900 000	900 000	5 850 000	5 850 000
Total	95 915 000	95 915 000	257 800 000	257 800 000

Programme 511 > Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser la mobilité durable

En janvier 2002, le Conseil régional de Bretagne prenait la responsabilité du transport régional de voyageurs, transféré par l'Etat vers les Régions par la loi SRU de décembre 2000. La Région Bretagne devenait l'autorité organisatrice, chargée de définir le niveau de service des trains et cars régionaux : desserte, tarification et qualité de service.

Une convention régit les relations avec la SNCF pour l'exploitation du TER Bretagne. Elle prévoit 580 millions d'euros sur la période 2007-2013 pour le fonctionnement du TER. La Région a engagé 450 millions d'euros ces dernières années pour la modernisation du parc ferroviaire. En complément du TER, la Région organise des dessertes par cars dont elle délègue l'exploitation à des transporteurs routiers (programme 513).

En partenariat avec les autres collectivités, la Région Bretagne développe l'intermodalité dans les gares en s'appuyant sur des outils majeurs comme la carte KorriGo ou le site d'information multimodale BreizhGo.com.

Plus récemment, le Conseil régional de Bretagne a adopté un plan en faveur d'une mobilité décarbonée au travers du plan Véhicule Vert Bretagne (VVB). Cette démarche vise à offrir un accompagnement des initiatives favorisant des nouvelles formes de mobilité plus respectueuses de l'environnement.

L'augmentation des crédits de fonctionnement prévue pour 2013 s'explique essentiellement par une indexation contractuelle des charges importante. Les budgets des Régions sont sous la contrainte d'une inflation ferroviaire extrêmement forte (plus de 3%). Le budget 2013 intègre en outre le lancement d'une nouvelle tarification spécifique du TER pour les jeunes, afin de favoriser leurs déplacements.

Formellement, il convient de noter que la ligne routière TER St Briec-Vannes/Lorient appelée aussi ligne « Triskell » est désormais opérée indépendamment de la convention avec la SNCF, sous la forme de délégation de service public, par la Région Bretagne depuis septembre 2012. La charge qui en résulte sera désormais rattachée au programme 513 « Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant ».

S'agissant du budget d'investissement, la Région confirme ses engagements financiers pour la livraison de nouvelles rames à deux niveaux à partir de 2014.

Le programme s'articule autour des quatre axes suivants :

- I. **Développer le transport ferroviaire en favorisant un accès pour tous tout en maîtrisant les coûts pour la collectivité**
 - I.1 Adapter les services TER pour répondre aux besoins des voyageurs
 - I.2 Moderniser le parc de matériel roulant
- II. **Favoriser l'intermodalité pour renforcer la cohérence des transports et en simplifier l'accès**
 - II.1 Déploiement de KorriGo
 - II.2 Mise en œuvre de tarifications intermodales
 - II.3 Mise en service du système d'information multimodale « BreizhGo »
- III. **Améliorer la lisibilité des actions régionales pour renforcer l'image d'Autorité Organisatrice de la Région**
- IV. **Favoriser l'émergence de solutions de mobilités durables**

Projet de BP 2013

AP	- €
AE	400 000 €
Total	400 000 €
CPI	36 410 000 €
CPF	91 585 000 €
Total	127 995 000 €

La dernière année d'exécution de la convention Région-SNCF 2007-2013

La Convention relative à l'organisation et au financement du service public de transport régional de voyageurs dite « Convention TER » arrivera à échéance le 31 décembre 2013.

Préalablement au travail de négociation de la suite du cadre contractuel, il convient de poser les éléments de contexte suivants :

- Est fixé un objectif de diffusion de la grande vitesse à tout le territoire breton à l'arrivée de la LGV en 2017 avec comme conséquence une réorganisation complète de l'offre TER intégrant le cadencement.
- La prochaine convention doit intégrer l'arrivée des nouveaux matériels Régio2N, la mise en service des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), la livraison de nouvelles infrastructures en intra-Bretagne : Dol-Dinan, Plouaret-Lannion et surtout Brest-Quimper.

Ce contexte propre à la Bretagne vient se confronter avec un environnement institutionnel et réglementaire encore mouvant dans la perspective de la réorganisation des acteurs ferroviaires SNCF-RFF, de l'ouverture à la concurrence apparemment « inéluctable » et avec un environnement financier pour le moins incertain. Sur ce dernier point, on peut citer la création de Gares & Connexions avec un nouveau modèle économique des services en gares, la création de l'ARAF comme Agence de Régulation des Activités Ferroviaires, la réforme du régime de retraite des cheminots, la réforme de la taxe professionnelle, les incertitudes sur les conditions d'achat de l'électricité (loi Nome), et les évolutions des règles de gestion de la SNCF.

Compte-tenu du contexte institutionnel, du contexte législatif et réglementaire (Europe, concurrence, suite des assises du ferroviaire), du contexte financier (incertitudes sur les ressources), la prolongation de quatre années (2014-2017) de la convention TER actuelle jusqu'à la mise en service de la LGV est le scénario qui a été retenu.

Ce scénario s'avère pertinent dans une situation d'attente de la LGV et des conséquences majeures pour le TER. En l'état actuel de la convention, les conditions économiques et le modèle de partage de risque sur les recettes sont globalement satisfaisants pour la Région. La négociation qui s'ouvre devra s'assurer de l'obtention de conditions économiques acceptables pour le maintien et le développement du service public ferroviaire en Bretagne.

Le TER Bretagne, un engagement fort pour le territoire

Avec plus de 32 000 voyages par jour fin 2012, le TER Bretagne conforte son rôle de train du quotidien. Sa fréquentation pour les déplacements domicile-travail connaît une hausse importante, en particulier aux abords des grandes villes.

Indicateur n° 1 : Fréquentation du TER				
	2010 réalisation	2011 réalisation	2012 prévision	2013 cible
Nombre de voyages par jour	29 500	31 000	32 600	33 900
Evolution du trafic en %	2%	4,2%	5,1%	4%

Cette évolution, poussée par des tarifs attractifs dans un contexte d'augmentation du prix des carburants, se traduit par une forte affluence aux heures de pointe, qui dimensionne les besoins de développement du TER.

La Région a ainsi engagé 200 millions d'euros pour l'achat de trains à deux étages qui seront livrés dès 2014. La desserte est progressivement renforcée sur l'ensemble du territoire.

Conscient du rôle essentiel du TER pour un aménagement durable de la Bretagne, la Région poursuit un effort financier considérable, avec 580 millions d'euros engagés pour le fonctionnement du TER dans le cadre de la convention 2007-2013 Région-SNCF, outre la rénovation des gares et la modernisation des infrastructures. Avec la grande vitesse, essentielle au développement économique de notre territoire, que le TER et les lignes routières régionales vont contribuer à diffuser, l'élévation du niveau de service régional de transport de voyageurs constitue un enjeu majeur pour l'avenir.

En 2013 et dans le prolongement de la charte Jeunesse, le Conseil régional a décidé de proposer un nouveau dispositif tarifaire pour les jeunes. Ces nouveaux tarifs seront moins chers, plus lisibles, accessibles dans tous les trains du TER Bretagne et pour tous les jeunes de moins de 26 ans. Bref, simplicité et universalité témoignent bien de l'ambition de la Région Bretagne pour faciliter l'accès aux trains et aux cars pour tous nos jeunes.

I. Développer le transport ferroviaire en favorisant un accès pour tous tout en maîtrisant les coûts pour la collectivité

I.1. Adapter les services TER pour répondre aux besoins des voyageurs

Cet objectif se décline en 4 actions principales :

I.1.1. La maîtrise du coût global TER grâce à un conventionnement équilibré avec la SNCF

Dans un contexte de progression du trafic, la convention garantit le maintien du niveau de service TER Bretagne en exigeant des engagements sur les prestations réalisées en gare et sur la capacité offerte dans les trains. Elle limite l'évolution de la contribution publique par une maîtrise des charges combinée à un développement des recettes contractualisée avec la SNCF.

Les variations de la contribution d'équilibre versée par la Région à la SNCF s'expliquent par trois facteurs :

- L'indexation du forfait de charges basée sur des indices nationaux ;
- Le niveau de recettes escompté ;
- L'intégration des nouveaux projets pour développer le service public : desserte, tarifs, services ...

Le taux de couverture des charges par les recettes voyageurs se situe à environ 31% depuis quelques années, la part restante étant donc apportés par les financements publics régionaux. La contribution régionale est de 10€ par voyage.

I.1.2. L'adaptation des tarifs par la mise en place d'une nouvelle gamme tarifaire

Après quelques adaptations menées en 2011 pour répondre au mieux aux besoins des voyageurs, la gamme tarifaire régionale est parvenue en phase de maturité et poursuit néanmoins sa progression. Aujourd'hui plus que jamais, cette gamme contribue à faciliter l'accès de tous au TER Bretagne, ainsi qu'aux lignes routières régionales. Elle est un outil au service de l'équité sociale.

La gamme tarifaire régionale enregistre de bons résultats cette année encore :

- L'abonnement Uzuël, accessible à tous, continue sa progression régulière : croissance 2012/2011 de +6,2%, soit environ 19 100 abonnés attendus en 2012, contre 12 300 en 2007, 1^{ère} année de lancement.
- Inspiré des gammes tarifaires urbaines, et produit intermédiaire entre l'abonnement et les billets loisirs, le carnet de 10 fait toujours recette. A fin août 2012, le nombre de carnets Palmél vendus a progressé de 7%, soit une projection de 28 000 carnets vendus en 2012, contre environ 11 500 en 1^{ère} année de lancement. Comme pour l'abonnement il y a quelques années, le besoin d'un carnet intermodal donnant accès à plusieurs réseaux de transports continue de se faire sentir et répond aux priorités de la collectivité.
- Désormais allégé et assoupli (restrictions calendaires réduites à « sauf les vendredis et dimanches de 16h à 19h », et « nuit du samedi au dimanche sur place » transformée en « au moins une nuit sur place », quel que soit le jour), le billet aller retour Palmél loisirs enregistre cette année encore une forte croissance (+77% à fin août 2012), soit une projection à fin 2012 estimée à 16 150 billets, contre 900 en 1^{ère} année de lancement.
- La carte Actuël continue également sa progression : à fin août 2012, 5 300 cartes ont été émises ; ce chiffre devrait être porté à environ 8 500 d'ici fin 2012, soit une progression attendue de 14,7%. Depuis le lancement de la carte Actuël, le nombre de cartes émises annuellement a été multiplié par 2,3. Après la stagnation de l'année dernière, le nombre de voyages effectués avec la carte Actuël reprend sa croissance (+19,9% à fin août 2012) avec une moyenne de 19 voyages par carte. La carte solidaire Actuël favorise donc la mobilité des plus fragiles, et permet même un retour à la mobilité dans 1 cas sur 5 (enquête gamme tarifaire MV2 - mai 2009).

Pour compléter cette gamme tarifaire régionale, la Région Bretagne s'associe aux principaux festivals bretons pour faciliter l'accès de tous à la culture et aux loisirs et favoriser ainsi l'emprunt du train plutôt que l'usage systématique de la voiture. Le billet aller retour proposé à 10€ depuis de nombreuses années a été augmenté à 12€ cette année sans générer d'évasion de voyageurs. En 2012 comme en 2011, près de 6000 festivaliers auront pris le TER avec cette offre tarifaire.

Des nouveaux tarifs pour les jeunes

Conformément à l'engagement n°21 de la Charte Jeunesse qui vise à adapter la tarification du TER Bretagne pour les Jeunes, le Conseil régional de Bretagne a décidé de proposer un nouveau dispositif tarifaire pour les Jeunes. Ce dispositif plus simple, plus facile à retenir, compétitif par rapport au co-voiturage, plus universel (pour tous les jeunes de moins de 26 ans et pour tous les trains du TER Bretagne) sera déployé en 2013.

Au-delà des nouveaux tarifs pour les Jeunes, ce dispositif doit aussi être l'occasion pour la Région de tisser un nouveau lien avec cette population. Il faut donc accompagner ce dispositif avec un plan de communication mais aussi avec un circuit de distribution innovant, achat par internet (via le site jeunes.bretagne.fr) et incitation à s'équiper avec la carte KorriGo... Il s'agit ici que la Région soit pleinement visible auprès du public Jeunes.

Avec ces nouveaux tarifs, la Région Bretagne souhaite attirer de nouveaux jeunes dans le transport public mais elle va aussi redonner du pouvoir d'achat à tous ceux, captifs, qui n'avaient pas d'autres choix que prendre le train à des horaires où il est le plus cher.

I.1.3. L'adaptation des dessertes

L'année 2012 a constitué une étape majeure dans l'évolution des dessertes pour le réseau ferroviaire national avec la mise en place du cadencement, une réorganisation complète des plans de transports tant nationaux que régionaux conduisant à des missions et des horaires plus systématiques. Bien que la Région Bretagne n'ait pas souhaité se joindre au mouvement national pour attendre l'arrivée de la LGV en 2017, des effets de bord ont été ressentis sur le réseau TER Bretagne, constituant une occasion privilégiée pour revoir le plan de transport de manière approfondie. Ainsi, l'année 2012 a connu des évolutions de desserte majeures liées au cadencement national, auxquels s'est greffé un important projet de développement de l'axe Sud (entre Redon et Quimper) et des évolutions plus isolées en réponse à des demandes d'usagers.

Après les changements d'horaires importants du Service Annuel 2012, le Service Annuel 2013 se veut stable avec des adaptations ponctuelles de l'offre TER visant à optimiser le plan de transport pour offrir de nouveaux services aux usagers. Cependant, quelques éléments extérieurs indépendants de la volonté de la Région Bretagne viennent perturber la desserte ferroviaire et conduisent à quelques modifications des horaires des trains :

- La refonte de l'offre sur l'axe Carhaix-Guingamp-Paimpol,
- Les modifications de desserte des trains d'équilibre du territoire desservant notamment la Bretagne Sud.

Par ailleurs, suite aux remarques formulées par les usagers sur le Service Annuel 2012, des études approfondies ont été menées pour répondre aux demandes qui n'avaient pu être satisfaites auparavant.

Ensuite, le plan de transport a été mis à plat afin d'optimiser l'offre TER Bretagne, tout en développant la desserte pour les déplacements occasionnels. Ces adaptations visent à développer la fréquentation des trains existant en heures creuses, mais aussi à accroître la part des usagers occasionnels.

L'étude de l'offre en heures creuses a aussi conduit à la création de 16 arrêts sur des TER existants, répartis sur tout le réseau TER. En conclusion, grâce à une analyse approfondie du plan de transport actuel, l'année 2013 continuera à apporter des améliorations dans l'offre de transport TER.

Indicateur n° 2 : Caractérisation de l'offre de transport TER				
	2010 réalisation	2011 réalisation	2012 prévision	2013 cible
Evolution de l'offre de transport (en %)	2,7%	2%	4,4%	1%
Taux de réalisation de l'offre (en %) <i>Trains partis / trains prévus</i>	97,7%	99,5%	99,6%	sans objet
Taux de régularité mesuré (en %) <i>% des trains qui arrivent avec moins de 5 min de retard</i>	97,2%	96,1%	96,3%	96,3%

I.1.4. Développer la concertation

Dans le cadre de son rôle d'autorité organisatrice du transport régional de voyageurs, la Région a développé la concertation avec les usagers, les élus locaux et les différents partenaires du TER Bretagne. Pour cela, elle a mis en place des lieux de débat : un Comité régional des partenaires du transport public et huit comités de lignes.

Le comité régional des partenaires du transport public réunit des représentants de la Région, du CESER, des Conseils généraux, des Communes, des Agglomérations et autres autorités organisatrices, de l'Etat, de RFF, de la SNCF, des syndicats de cheminots, des transporteurs, des usagers et d'associations de personnes handicapées. Conformément au décret du 27 novembre 2001 de la loi SRU, le Comité régional des partenaires du transport public est consulté sur « l'offre de services d'intérêt régional, les politiques tarifaires et le développement, la qualité des services de transports proposés par la Région ». Le comité régional des partenaires du transport public permet d'échanger sur les sujets relevant de l'intermodalité et de la desserte de l'ensemble de la Bretagne par les transports publics.

Depuis 2007, la Région réunit chaque année les huit comités de lignes qu'elle a installés sur l'ensemble du territoire. Elle a choisi de regrouper plusieurs lignes afin de confronter des attentes, des besoins différents, de prendre en compte les bassins de vie et les flux de déplacements, selon un découpage géographique adapté :

- « Emeraude » : Rennes – Saint-Malo, Dinan-Dol, Baie du Mont St-Michel
- « Brocéliande - Penthièvre » : Saint-Brieuc - Rennes, Saint-Brieuc - Dinan
- « Trégor-Goëlo - Poher » : Carhaix – Guingamp – Paimpol, Morlaix – Lannion – Saint-Brieuc
- « Iroise » : Quimper – Landerneau – Brest – Morlaix – Roscoff
- « Bretagne Sud » : Vannes - Quimper, Auray - Quiberon, Rosporden - Carhaix
- « Vilaine-Golfe du Morbihan » : Rennes – Redon – Vannes/ Nantes
- « Portes de Bretagne » : Rennes - Châteaubriant, Rennes - Vitré, Fougères - Laval
- « Centre Est Bretagne » : Lignes routières Bretagne centrale : Pontivy - Rennes ; Loudéac - Rennes ; Vannes/Lorient – Pontivy – Loudéac - Saint-Brieuc.

Les comités de lignes se réunissent au moins une fois par an, en soirée afin de faciliter la présence des abonnés domicile-travail, utilisateurs quotidiens du TER qui peuvent ainsi faire part de leur expertise d'usage.

Ils constituent un moment d'évaluation de la politique des transports régionaux de voyageurs mise en œuvre par la Région et contribuent au développement de la démocratie participative en ouvrant au débat public la politique régionale dans ce domaine. Alors que le transport régional de voyageurs est une des politiques par laquelle la Région œuvre directement en faveur d'usagers, les comités de lignes sont l'occasion d'un échange direct avec les destinataires du service public.

Les réunions rassemblent entre 30 à 70 participants : élus, usagers, associations, transporteurs, SNCF et Réseau Ferré de France. Elles sont présidées par le Vice-Président en charge de la mobilité et des transports.

De nombreuses demandes, émanant à cette occasion des élus, des associations et des usagers présents, ont pu être prises en compte et satisfaites au cours de l'année 2012. Des évolutions de composition de trains pour faire face à des surcharges, des améliorations de la qualité de l'information dans les gares ou dans les trains, ont été apportées suite aux remarques des membres des comités de lignes. Concernant le niveau de la desserte, qui est au cœur de la relation aux usagers, les comités de lignes sont à l'origine de nombreuses créations d'arrêts supplémentaires, voire de circulations nouvelles (cf. I.1.3 - *L'adaptation des dessertes*).

L'avis des membres des comités a été sollicité sur le projet d'horaires du service 2012. Du 1^{er} juillet au 5 septembre 2011, les grilles horaires étaient accessibles sur le site du Conseil régional, Bretagne.fr. Les membres des comités de lignes avaient accès à un formulaire pour faire part de leurs remarques. Celles-ci ont donné lieu à la création de 56 arrêts supplémentaires par semaine dès décembre 2011.

En 2013, de nouvelles utilisations des outils numériques seront recherchées, pour établir une relation plus permanente entre la Région et les membres des comités de lignes.

I.2. Moderniser le parc matériel roulant

Depuis le transfert de compétence du transport ferroviaire, la Région est tenue de procéder à la modernisation régulière du parc de matériel TER qui lui a été affecté. En contrepartie, elle touche une dotation de la part de l'Etat. Cette dotation pour renouvellement du parc constitue une aide substantielle, toutefois son montant annuel ne correspond qu'à un tiers des crédits effectivement nécessaires à la Région pour remettre à niveau son matériel TER ; d'où un effort financier sur fonds propres qui reste considérable. Bien que ce matériel TER soit renouvelé et même acquis par la Région, il reste la propriété de la SNCF qui est d'ailleurs chargée de passer les marchés avec les constructeurs pour l'ensemble des Régions. Ce qui signifie aussi qu'elle prend à sa charge l'assurance dudit matériel en cas de dommages éventuels.

Le renouvellement progressif du parc breton a été engagé par la Région dès 1998, avant même la mise en œuvre de la régionalisation ferroviaire. Depuis le début, ce renouvellement s'appuie sur un ambitieux programme comportant deux volets : l'acquisition de matériel TER de nouvelle génération et la rénovation du matériel TER ancien, qui est maintenant achevée. Lors de la régionalisation en 2002, le parc breton était composé à 68% de rames anciennes non rénovées, à 16% de matériel neuf et à 16% de matériel ancien rénové. En 2012, les rames neuves représentent 58% du parc, les rames anciennes non rénovées ont totalement disparu et les rames anciennes rénovées représentent 42% du parc. Ce parc entièrement rajeuni et complété de matériel neuf contribue largement au regain d'attractivité du TER et à l'augmentation de fréquentation. Ainsi, après livraison des 17 Regio2N entre 2014 et 2016 et depuis 1998, ce seront près de 450 M€ qui auront été consacrés à la modernisation incluant la rénovation de rames anciennes et l'acquisition de rames neuves.

Au bilan, l'âge moyen du parc matériel du TER Bretagne sera de 13 ans en 2013 qui traduit parfaitement les efforts de modernisation qui ont été effectués. Ce parc est à 80% à traction électrique et 20% à traction thermique.

La commission permanente a validé, en février 2010, l'acquisition de 17 rames à 2 niveaux baptisées Régio2N. Ces nouvelles rames permettront au TER Bretagne de répondre au défi de croissance auquel il va être confronté, et d'être au rendez-vous de la LGV. Au vu de la saturation prévisible de l'infrastructure (TGV+TER+Fret), la variable capacité est celle qui offre le plus de potentiel pour absorber la croissance de la fréquentation. Cette commande permettra de mettre en place de nouvelles dessertes pour diffuser l'effet LGV, et de désaturer les circulations de pointe hebdomadaire. Le planning de développement de ce nouveau matériel roulant est tendu, mais il est globalement respecté pour le moment. La première rame Régio2N devrait être livrée en Bretagne début 2014.

La durée de vie moyenne des matériels ferroviaires affectés au transport de voyageurs se situe autour de trente ans pour les voitures et quarante ans pour les locomotives. Certains matériels bretons approchent de leur fin de vie et d'autres l'ont vu prolonger par des opérations de maintenance complémentaire. L'étude prospective de 2008 qui est en cours d'actualisation, a mis en évidence les besoins en terme d'augmentation de fréquentation et donc de capacité du matériel mais aussi en terme de renouvellement de certaines séries du parc. Ceux-ci ont en effet une durée de vie qui arrive progressivement à terme ou dont les caractéristiques de confort et de capacité ne sont plus adaptées au transport collectif d'aujourd'hui.

Il est d'ores et déjà acquis qu'il sera nécessaire de procéder à de nouvelles commandes de matériels aptes à entrer en service à partir de 2017, année de mise en service de la LGV.

L'adaptation du technicentre de maintenance aux Régio2N

La livraison des Régio2N d'une longueur de 110 mètres, alors que les installations sont prévues pour des rames de 80 mètres, va induire au technicentre de maintenance une charge supplémentaire avec des rames plus longues et plus hautes. En passant de 83 rames à 95 entre 2013 et 2017, ce sont 113 bogies et 1203 mètres de train supplémentaires à maintenir et faire circuler dans le technicentre. Ainsi, des travaux d'adaptation sont nécessaires pour permettre d'une part de faire entrer les 17 rames dans le technicentre de maintenance et d'autre part d'en réaliser la maintenance de niveaux 2 et 3.

Pour la Région, les objectifs de cette opération sont doubles :

- Adapter l'outil de maintenance dans le cadre de la livraison de nouveaux types de matériel afin d'optimiser l'entretien du matériel pour la qualité de service (fiabilité et disponibilité).
- Pérenniser l'activité sur le site avec l'arrivée des Régio2N au moment où la maintenance des ZTER de Pays de la Loire sera transférée dans leur nouvel atelier (2016).

Les travaux d'un montant total de 4,5M€ vont consister en une électrification sur 800 mètres de la voie d'entrée thermique du dépôt afin de fluidifier le faisceau, en la mise en place d'un vérin en fosse sur une nouvelle voie débouchante longue et en la mise en place d'une installation de nettoyage technique adapté aux rames longues.

La mise en place d'un système de comptages embarqués à bord des trains

Dans le cadre de l'amélioration de la connaissance des flux de voyageurs, la Région Bretagne a décidé d'équiper une partie de ses trains d'un système de comptage automatique embarqué qui doit permettre de donner une vision représentative de la charge des trains et de la fréquentation des gares et haltes. Ce système constituera un outil de suivi de la montée en charge des trains permettant d'optimiser l'utilisation du matériel roulant. Il donnera également une vision nouvelle de la fréquentation du réseau qui sera un point d'appui essentiel de la définition du service optimum, tant pour le développement des dessertes que pour la modernisation du matériel roulant.

Pour cela, la Région a lancé un appel d'offres concernant « la fourniture et l'exploitation d'un système de comptage automatique des voyageurs à bord des trains TER Bretagne ». Ce marché a été notifié le 30 septembre 2011 à la société DILAX France SAS. Cette opération est menée en lien étroit avec la SNCF afin de s'assurer que le système respecte les exigences techniques et fonctionnelles propres au domaine ferroviaire. Par ailleurs, l'intégration du système de comptage à bord des trains du parc TER breton (y compris les études préalables) et la maintenance des capteurs sont assurées par la SNCF.

Fin 2012, la quasi-totalité des 17 rames à équiper le sont, une première version du logiciel de transformation et de restitution des données permettra de répondre au plus près à notre besoin de connaissance des flux de voyageurs dans les gares et sur les axes.

II. Favoriser l'intermodalité pour renforcer la cohérence des transports et en simplifier l'accès

Les collectivités bretonnes s'accordent sur la nécessité de favoriser l'usage des transports collectifs. Certaines d'entre elles ont une compétence directe en matière d'organisation des transports publics et œuvrent ainsi directement sur leur territoire.

La Région Bretagne agit sur son domaine de compétence d'Autorité Organisatrice de Transport (AOT) en prenant à sa charge, le transport régional de voyageurs, ferroviaire et routier.

Mais il est primordial, aujourd'hui et encore plus demain, que les transports publics se développent avec une ambition résolument multimodale, autrement dit, que chaque collectivité ait le souci de la cohérence globale de son action. Si le travail sur les services de transport, dont les dessertes, est un préalable nécessaire, c'est aussi le chantier le plus délicat à mener car il est à la frontière des domaines de compétences de chaque Autorité Organisatrice. Il s'agit donc d'instaurer un climat de travail en réseau à l'échelle régionale.

Les projets mobilisateurs pour l'ensemble des partenaires en cours (BreizhGo, KorriGo...) sont propices, tantôt à l'instauration, tantôt au renforcement du travail en partenariat avec toutes les AOT bretonnes.

Les leviers et outils pour parvenir à la construction d'une vraie multimodalité, c'est-à-dire vécue comme telle par les voyageurs, ne manquent pas :

- Améliorer la coordination des services de transport ;
- Développer la billettique interopérable KorriGo ;
- Mettre en œuvre une politique tarifaire intermodale, permettant de renforcer l'attractivité des transports collectifs ;
- Développer et pérenniser le système d'information multimodale à l'échelle du territoire breton « BreizhGo ».

En effet, le transport public ne pourra s'installer durablement, au sens économique, social et environnemental, que s'il s'inscrit dans une chaîne véritablement multimodale offrant des solutions de déplacements pour tous les habitants, quels que soient leurs lieux de vie, de travail, leur condition sociale, ou encore leur handicap et dans laquelle tous les moyens de transport seront considérés comme participant à la solution (transports publics réguliers ferroviaires, guidés, routiers, marche à pied, bicyclette, transport à la demande, co-voiturage, auto-partage, etc.).

Le numérique et globalement, les outils mobiles de communication y ont un rôle important à jouer. Avec KorriGo et BreizhGo, la Région Bretagne et sa politique Transports s'engage dans la démarche Bretagne Numérique portée comme une priorité régionale.

II.1. Déploiement de KorriGo

Les Autorités Organisatrices de Transport bretonnes considèrent la billettique comme une technologie moderne, facteur de cohésion sociale, mais encore et surtout comme un outil simplifiant l'utilisation des transports collectifs. Depuis plus de 12 ans, Rennes Métropole, le Conseil général d'Ille-et-Vilaine et le Conseil régional de Bretagne, associés à leurs exploitants, ont décidé collectivement de partager une même vision de la billettique pour leurs réseaux de transports respectifs (urbain, interurbain, ferroviaire). La billettique interopérable déployée en 2006 en Bretagne se nomme KorriGo ; c'est un support unique de titres de transports, son visuel est identique quel qu'en soit le réseau émetteur.

Avec plus de 350 000 cartes émises à ce jour, la carte multimodale KorriGo est entrée dans le quotidien des utilisateurs du transport public sur les territoires concernés. Elle a, dès ses origines, porté des ambitions politiques fortes, visant à en faire « la carte bretonne des déplacements », et a toujours eu comme ligne de conduite l'importance de l'universalité du progrès mais ce, tout en respectant les rythmes et volonté de chacune des AOT bretonnes.

Ce qui aurait pu n'être qu'un vœu pieu est devenu réalité : l'année 2012 a constitué un moment historique pour KorriGo. Le Conseil Régional de Bretagne a en effet décidé d'étendre le périmètre de cette carte KorriGo à l'ensemble du réseau TER - c'est-à-dire à toute la moitié ouest du territoire breton - et ce, afin de lui donner sa dimension de carte bretonne des déplacements, et de garantir son utilisation par toujours plus de bretonnes et de bretons, en n'excluant aucun territoire. Dans le même temps, de nouvelles autorités organisatrices de transport bretonnes (Brest Métropole Océane, Lorient Agglomération, Quimper Communauté et le Conseil général des Côtes d'Armor) ont souhaité doter leur réseau d'un outil billettique et « adhérer à KorriGo ».

Cette extension à l'ouest breton de la carte KorriGo (réseau TER, réseaux urbains des agglomérations de Brest, Lorient, Quimper, et expérimentation sur le réseau interurbain des Côtes d'Armor) va nettement contribuer à l'ancrer, durablement, dans le paysage et les habitudes. C'est une avancée notable au profit de la mobilité des bretonnes et des bretons dans toute leur diversité.

Cette étape importante a été symbolisée le 20 décembre 2011 par la signature d'une nouvelle « charte bretonne d'interopérabilité des systèmes billettiques ». Si l'objectif de cette charte est de tendre vers des principes et définitions communs tout en respectant la liberté et l'autonomie de chacun des réseaux de transport, l'un des fondements de cette billettique consiste à respecter un visuel imposé, et à s'effacer derrière ce dernier, derrière cette bannière commune « KorriGo ». Le succès du projet billettique breton repose pour beaucoup sur une construction qui s'est faite par étapes, avec une identité forte, appropriable par toutes les collectivités bretonnes, créant de réelles synergies au bénéfice d'un meilleur service rendu à l'utilisateur.

Se pose désormais avec acuité la question de la gouvernance de ce « collectif KorriGo » : parties à trois, les collectivités sont désormais sept, et vraisemblablement plus encore à moyen terme : d'autres collectivités bretonnes ont demandé à intégrer le dispositif. Des réflexions sont en cours ; des solutions simples et souples sont recherchées.

De même, les possibilités qui seront, demain, offertes grâce aux technologies NFC ouvrent de nouvelles voies à la carte KorriGo. Le Conseil Régional de Bretagne est un des partenaires aux côtés de Rennes Métropole dans la réponse à l'appel à projets « Déploiement de services mobiles sans contact NFC », lancé en 2010. Le projet « KorriGo Services » a été retenu. Ces possibilités font émerger de nombreux projets de services, évidemment partenariaux, en perspective pour 2013-2014.

II.2. Mise en œuvre de tarifications intermodales

La déclinaison intermodale des abonnements TER Uzuël tout public et jeunes permettant l'accès aux réseaux urbains avec 50% de réduction a rencontré un vif succès depuis sa mise en place : plus de 40% des abonnements sont intermodaux (Uzuel+) depuis plusieurs années. Ce succès est encore plus marqué pour les abonnements Uzuël Jeunes, parmi lesquels la part d'abonnements intermodaux atteint 58%. Le succès de cette mesure, particulièrement auprès du public Jeunes, montre combien elle répond à une attente forte des voyageurs. Cette dimension intermodale sera donc nécessairement à prendre en compte dans les tarifs Jeunes en cours de finalisation.

En 2013, la Région Bretagne souhaite poursuivre la coopération avec les Autorités Organisatrices de Transport, avec notamment :

- Des réflexions sur des accords multimodaux entre le réseau régional (ferroviaire et routier) et les réseaux départementaux ;
- La poursuite des accords de réciprocité interrégionaux avec les Régions Pays de la Loire et Basse-Normandie ;
- Une réflexion conjointe avec Rennes Métropole sur la redéfinition de la gamme Unipass (produits, périmètre de mise en œuvre) et la mise au point d'un carnet intermodal TER+STAR ;
- Et bien évidemment consécutivement à sa généralisation à tout le TER Bretagne, l'utilisation de la billettique KorriGo comme support indispensable de ces tarifications intermodales.

L'intermodalité tarifaire passe aussi par la création de produits permettant de combiner plusieurs moyens de transport différents tels que le bateau, le vélo, etc. Les initiatives conduites en ce domaine, à l'image du Pass « Ligne Baie », permettant de découvrir la baie du Mont St Michel en train, car, bus et vélo, vont perdurer et devraient même se développer, à destination notamment de la clientèle touristique.

II.3. Mise en service du système d'information multimodale « BreizhGo »

Pour simplifier l'usage des transports publics en Bretagne et renforcer leur attractivité, les collectivités bretonnes responsables des transports ont développé le système d'information multimodale BreizhGo.com. Ce projet, piloté par la Région Bretagne, a nécessité un important effort de coordination entre toutes les collectivités pour définir le besoin, puis concevoir et mettre en œuvre un site d'information commun au service des voyageurs.

Le site BreizhGo.com, opérationnel depuis décembre 2010, propose des itinéraires de bout en bout en transport public, quelque soit le réseau utilisé, et concentre toutes les informations nécessaires au déplacement : horaires, plans, correspondances, accessibilité aux personnes handicapées... Il intègre également divers outils de recherches d'horaires et d'arrêt, et constitue un portail vers d'autres sources d'information (sur les réseaux partenaires, mais aussi le covoiturage, les déplacements en vélo...).

Fin 2012, le site BreizhGo.com renferme 19 réseaux de transport public, générant autant d'accords partenariaux entre la Région et les collectivités locales.

Arrivés aujourd'hui à mi-parcours du marché de mise en œuvre et exploitation de cet outil, le premier bilan de l'exploitation du site s'avère positif. Plusieurs évolutions fonctionnelles ont été mises en place et des développements supplémentaires sont prévus pour 2013. La base de données s'est enrichie des horaires de nouveaux réseaux et les mises à jour à chaque changement de service sont réalisées dans de bonnes conditions. Enfin, l'augmentation récente de la fréquentation du site, avec plus de 15 000 visites en septembre 2012, atteste de l'efficacité des actions menées pour améliorer le référencement et la promotion du site.

Cette période marque aussi la fin du projet européen START, auquel participait la Région Bretagne au titre du développement du système BreizhGo. Ce projet, cofinancé par le programme européen de coopération transnationale « Espace Atlantique », a contribué à la mise en place de nouvelles technologies et de nouveaux systèmes d'information (développement de 5 SIM - dont BreizhGo - et 5 systèmes avancés d'information voyageurs) et de billettique (mise en œuvre de 5 systèmes billettique) dans 9 régions de l'Espace Atlantique. Il a ainsi été l'occasion de participer à des échanges réguliers avec les partenaires d'Espagne, du Royaume Uni, de France et du Portugal et de confronter et enrichir nos approches respectives.

III. Améliorer la lisibilité des actions régionales pour renforcer l'image d'Autorité Organisatrice de la Région

Les enjeux des prises de paroles régionales autour du TER sont de renforcer l'attribution de la politique de transport de voyageurs au Conseil régional en expliquant le rôle joué par la Région dans la modernisation du réseau d'une part, d'inciter les bretons à emprunter le TER d'autre part. Pour relever ces défis, il est crucial d'utiliser systématiquement des codes visuels forts et transverses à toutes les campagnes.

Depuis 2011, le travail régulier de l'agence de communication retenue par la Région pour la communication du TER Bretagne a permis d'approfondir le travail entrepris, au travers notamment d'actions de fond plus transversales en faveur de l'attribution Région / TER :

- Renforcer la continuité graphique et créative des différentes campagnes de communication qu'elle soit à l'initiative de la Région ou de la SNCF. Cette action s'appuie notamment sur une déclinaison systématique des éléments de la plateforme de communication du TER Bretagne dans tout document. Cette déclinaison sera poursuivie en 2013 avec un nouveau visuel pour la première de couverture des fiches horaires.
- Diffuser largement la nouvelle carte du réseau, à forte identité régionale, y compris en gares et sur les fiches horaires.
- Créer et réaliser un guide du voyageur TER, certes à but pratique et pédagogique, mais dans lequel le rôle de la Région sera mis en exergue sur chaque thématique grâce à des petits encarts dédiés.
- Poursuivre des prises de parole signées exclusivement Région et des actions géolocalisées, pour une meilleure adaptation des messages aux besoins des Bretons et pour renforcer le lien citoyen / TER.

En parallèle de ces actions transversales, des actions de communication plus ponctuelles seront menées en 2013 :

- La valorisation de la dimension intermodale de KorriGo sur toute la Bretagne grâce à l'arrivée de nouveaux réseaux bretons ;
- La promotion du nouveau tarif Jeunes, de la gamme régionale dans son ensemble et des tarifs évènementiels « Semaine de la Mobilité » et « Festivals » ;
- Le maintien, tout au long de l'année, de la promotion de l'action régionale en faveur de la rénovation des gares. Ainsi, une communication systématique continue à être menée dans les gares et haltes TER en lien avec le programme de rénovation des gares et haltes de Bretagne ;
- La réalisation de pochettes à billets à l'image du TER Bretagne, pour rappeler à chaque voyageur TER le rôle joué par la Région dans la modernisation du réseau.

Quoiqu'en marge de l'identité visuelle du TER Bretagne, des efforts importants seront également menés en faveur de :

- La promotion de BreizhGo.com, le site d'information multimodal breton ;
- La déclinaison d'une charte graphique dédiée pour les lignes routières régionales (habillage des cars, poteaux et signalétiques, fiches horaires...) ;
- La création d'une nouvelle livrée pour les futurs matériels Regio2N ;
- La promotion de « Ligne Baie », qui valorise le partenariat des Régions Basse-Normandie et Bretagne, pilotes sur le projet. Notamment, cette année, il s'agira de mener une double communication, l'une à l'attention des touristes, l'autre ciblée sur les résidents locaux. Un soin tout particulier devra être porté à l'accompagnement des publics à leur arrivée (avantages pass, plans des sites, exemples de boucles touristiques...).

IV. Favoriser l'émergence de solutions de mobilités durables

Au-delà de sa compétence d'Autorité Organisatrice de Transport, la Région Bretagne a fait le choix d'innover et de s'investir dans des solutions de transport globales, plus respectueuses de l'environnement et donc plus durables. Ainsi, lors de la session de juin 2011, le Conseil régional de Bretagne a souhaité s'inscrire pleinement dans les enjeux structurants d'adaptation de notre société à la lutte contre le changement climatique et la prise

en compte du défi énergétique en adoptant le plan « Véhicule Vert Bretagne » (VVB) afin favoriser la mobilité décarbonée et notamment la mobilité électrique.

Le plan d'actions VVB, se compose d'une part, d'un volet industriel afin de contribuer à faire émerger une filière industrielle et entrepreneuriale, d'autre part, d'un volet mobilité en synergie avec la politique de déplacement et le « pacte électrique breton ».

Pour ce volet mobilité, il s'agit de faire de la Bretagne une région exemplaire en matière de mobilité décarbonée, et plus globalement de faire du véhicule vert un maillon de la chaîne de déplacement des personnes et des marchandises. L'objectif est aussi de servir d'accompagnement à la mise en œuvre du volet industriel et il est important, pour amorcer les usages, de « marcher sur les deux jambes » que sont le déploiement d'infrastructures de recharge d'une part, l'introduction de véhicules électriques d'autre part.

C'est pourquoi, la Région Bretagne met en œuvre une politique régionale d'accompagnement des initiatives locales de développement de l'usage des véhicules électriques, en soutenant :

- l'équipement des territoires en infrastructures de recharges ;
- l'investissement en véhicules électriques pour le transport de personnes ou véhicules électriques utilitaires ;
- le développement de solutions innovantes de mobilité décarbonée, par le biais d'expérimentations ou de soutien à des initiatives territoriales.

Très concrètement, plusieurs collectivités ont reçues en 2012 le soutien de la Région dans le cadre du volet mobilité du plan VVB comme Lannion-Trégor Agglomération, Rennes Métropole ou Vannes Agglomération. D'autres projets répartis sur l'ensemble du territoire breton sont en cours de montage.

Parallèlement en 2012, la Région au côté de 7 autres partenaires s'est engagée dans le programme « e-partage » dans le cadre des investissements d'Avenir lancé par l'ADEME. L'objectif de ce programme est d'expérimenter les conditions d'émergence (attentes, business model, plate-forme technologique, acceptabilité sociale, impacts) et les facteurs clé de succès de la mobilité partagée sur la cible des professionnels.

> **Projet de délibération**

Je vous propose sur le programme 511 « Développer le transport de voyageurs et favoriser la mobilité durable »

- > d'abonder de 400 000 € l'autorisation d'engagement de 582 728 600€ ouverte en 2007 au titre des exercices 2007 à 2013 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement de 36 410 000 € ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement de 91 585 000 € ;

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

Le Président,

Pierrick MASSIOT

Programme 512 > Moderniser le réseau ferroviaire et favoriser le développement du fret

Ce programme a pour finalité de mettre en œuvre le projet Bretagne à Grande vitesse via des grands projets d'infrastructures tels que la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire ou la modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper et par la « diffusion des effets de la grande vitesse » d'autre part, via des interventions sur l'ensemble du réseau régional, qu'il s'agisse des infrastructures ferroviaires ou des gares TGV et TER.

Projet de BP 2013

AP	71 380 000 €
AE	250 000 €
Total	71 630 000 €
CPI	183 610 000 €
CPF	230 000 €
Total	183 840 000 €

L'année 2013 sera à nouveau une année majeure pour le projet Bretagne à Grande Vitesse avec le démarrage des grands travaux de terrassement sur la LGV BPL, la mise en service des 2 dernières tranches de relèvement de vitesse sur l'axe Rennes-Brest, la tenue du Débat public sur le projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL), la finalisation de la stratégie régionale d'actions logistiques.

Concernant les engagements de l'Etat sur les grands projets ferroviaires et routiers, la Région a demandé à être reçue par la Commission « Mobilité 21 » qui a été missionnée pour hiérarchiser les projets inscrits au SNIT et proposer un nouveau schéma. Les décisions qui seront prises par cette Commission seront déterminantes pour la suite qui sera donnée, par l'Etat, aux grands projets ferroviaires et routiers, projets structurants pour tout l'Ouest de la France et pour le Finistère et le centre Bretagne en particulier.

En 2013, la Région Bretagne accentuera son action en faveur d'une stratégie de développement du ferroviaire et accompagnera, sur les plans techniques et financiers, les projets d'infrastructures ferroviaires, qu'il s'agisse de la LGV Bretagne - Pays de la Loire ou des projets, voyageurs et fret, inscrits au Contrat de projets 2007-2013 de manière à garantir l'accessibilité de son territoire et à faire bénéficier pleinement les bretonnes et les bretons des effets de la grande vitesse.

L'année 2013 constitue en théorie la dernière année du Contrat de projets Etat-Région 2007-2013. A ce titre, la Région mobilisera, en 2013, les moyens financiers permettant d'engager l'ensemble des projets inscrits à l'actuel Contrat de projets de manière à ne faire prendre aucun retard aux différentes opérations restant à engager.

Le programme s'articule autour des objectifs suivants :

- I. Bretagne à Grande Vitesse : mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris**
 - I.1 Participer à la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire
 - I.2 Participer à la modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper
 - I.3 Contribuer à la mise en circulation de matériels aptes à 320 km/h sur les liaisons bretonnes
 - I.4 Participer aux travaux d'aménagement des Pôles d'Echanges Multimodaux
- II. Améliorer les déplacements de la vie quotidienne**
 - II.1 Participer à l'amélioration et à la pérennisation des infrastructures ferroviaires
 - II.2 Participer à la rénovation des gares et points d'arrêts régionaux
 - II.3 Accompagner le développement des principales agglomérations bretonnes
- III. Encourager le développement du fret dans une logique durable**
 - III.1 Favoriser la mise en œuvre d'un plan régional d'actions logistiques
 - III.2 Accompagner la reprise du transport combiné rail-route
 - III.3 Soutenir les projets de modernisation d'infrastructure nécessaires au développement du fret

> Actions par objectif

I. Bretagne à Grande Vitesse : mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris

L'amélioration de l'accessibilité de la Bretagne figure de longue date au cœur des actions menées par la Région Bretagne et les partenaires bretons pour lutter contre la périphéricité de notre territoire.

Cette mobilisation se traduit, pour le mode ferroviaire, par la mise en œuvre du projet Bretagne à Grande Vitesse qui vise à réduire le temps de parcours entre Paris et Brest/Quimper pour atteindre un temps de parcours de 3h00 entre ces villes.

Ce vaste chantier ferroviaire est en cours et avance selon les calendriers prévus grâce à la mobilisation constante de la Région sur chacune des opérations composant ce grand projet.

I.1. Participer à la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire

Suite aux différentes signatures de conventions et de contrats intervenues en juillet 2011, la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire est entrée en phase opérationnelle en 2012, tant sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage d'Eiffage Rail Express (ERE) que sur celui de Réseau Ferré de France (RFF).

Le dispositif d'acquisition foncière par anticipation, mis en place dès 2005, s'est achevé mi-2012 et a atteint le seuil objectif de 112 millions € pour 3500 ha de réserves foncières constituées. L'ensemble de ces terrains, habitations (141), activités industrielles ou diverses (10^{aine}), et sièges d'exploitations agricoles (52) acquis par RFF ont été mis à la disposition d'ERE. Les acquisitions résiduelles sont dorénavant réalisées par ERE dans le cadre du contrat de partenariat.

Les travaux préparatoires ont débuté mi-2012 et ont été marqués par l'inauguration de l'installation principale de chantier d'Etreilles en juillet dernier. Les grands travaux de terrassement et de construction des ouvrages d'art débiteront fin 2012 - début 2013 en vue d'une livraison de l'ouvrage en septembre 2016 et d'une mise en service commerciale au plus tard en mai 2017, après réalisation des essais de sécurité.

Indicateur 1 : Niveau d'avancement de la construction de la LGV BPL					
Unité de mesure spécifique A chaque type de travaux	2013 prévision	2014 prévision	2015 prévision	2016 prévision	2017 cible
Jonctions avec le réseau existant (en nombre)	2	4	Cible 10		
Travaux de terrassements (en cubature)	25%	50%	Cible 100%		
Travaux ferroviaires (cumul linéaires de sous-couche ferroviaire et de voie posée)	/	/	10%	Cible 100%	
Livraison ouvrage	/	/	/	Septembre 2016	
Mise en service commerciale	/	/	/	/	Mai 2017 au plus tard

S'agissant de l'emploi, environ 10 000 emplois, directs et indirects, seront générés sur la durée du chantier avec plus d'un millier de recrutements directs par le groupe ERE ; 8% des heures travaillées seront confiées à des personnes en insertion. Un portail « emplois LGV BPL » a été créé pour promouvoir les métiers liés à la construction de cet ouvrage et diffuser les offres d'emplois.

Les paiements au titre de la construction de la LGV BPL vont atteindre un niveau élevé en 2013 et porteront sur un montant de l'ordre de 143 millions €, soit près de 25% du budget total d'investissement de la Région en 2013.

L'objectif ultime de cette infrastructure à grande vitesse est d'apporter une meilleure desserte aux bretonnes et aux bretons, gage d'une amélioration de l'accessibilité de la Bretagne tout entière grâce à la diffusion des effets de la grande vitesse sur tout le territoire. Les premiers travaux de définition de la future desserte TGV ont démarré avec RFF sur la question des sillons et se poursuivront en 2013 avec SNCF Voyages notamment.

Concernant le projet de modernisation de la ligne Massy-Valenton, point de passage obligé des TGV intersecteurs et des circulations de fret dans le sud du bassin parisien, la signature de la convention de financement intervenue au cours de l'été 2009 a permis d'engager les études préalables aux travaux d'aménagement de la section Est de la ligne ainsi que la concertation publique sur la section Ouest. Sur le

secteur Est, le lancement des travaux a été programmé en 2012 pour une mise en service prévue fin 2015. L'horizon de mise en service du projet global (sections Est et Ouest) est prévu en 2017. Ce projet est crucial pour le raccordement de la Bretagne au reste de la France et à l'Europe. La Région prendra sa part au financement de ces études et travaux comme elle s'y est engagée en 2004.

I.2. Participer à la modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper

La modernisation des lignes Rennes - Brest et Rennes - Quimper constitue une action centrale du projet Bretagne à Grande Vitesse.

La finalisation des travaux des phases I et I+ de modernisation à l'échéance de la mise en service de la LGV Bretagne-Pays de la Loire est impérative pour améliorer l'accessibilité ferroviaire de la Bretagne et atteindre un temps de parcours entre Paris et Quimper ou Brest de l'ordre de 3h08 pour les meilleurs trains et de 3h15 pour les TGV drapeaux avec 1 arrêt à Rennes. La phase I de modernisation permettra, à elle seule, de gagner 4 à 5 minutes sur chaque axe.

Si l'atteinte d'un temps de parcours de 3h08 pour les circulations TGV les plus rapides constitue une avancée de taille pour l'accessibilité du Finistère, elle demeure cependant insuffisante au regard des objectifs que nous nous sommes fixés : l'atteinte d'un temps de parcours de 3h00 reste la priorité première et implique de poursuivre la modernisation du réseau ferroviaire breton pour gagner les 10 à 15 minutes résiduelles sur les temps de parcours entre Paris et le Finistère. Ceci nécessite la réalisation d'une phase II de modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

- Phase 1 de modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper

Toutes les conventions relatives à la phase I de l'opération Rennes-Brest et Rennes-Quimper sont signées depuis 2009.

L'ensemble des conventions engagées au titre du Contrat de projets intègre un financement du FEDER à hauteur de 82 millions € de fonds européens inscrits sur cette opération ferroviaire suite à la révision du Programme Opérationnel des Fonds Européens. La dynamique « FEDER » est bien enclenchée avec 22 dossiers de demandes de subventions déposés par les maîtres d'ouvrage, RFF et les Départements, sur les 25 prévus (les 3 derniers dossiers seront déposés en 2013). A fin novembre, ces démarches ont permis de programmer 72,4 millions d'euros. Sur les 22 dossiers déposés, 19 conventions attributives FEDER ont été signées et 3 conventions nouvelles sont en attente de signature. Suite aux demandes d'acomptes FEDER réalisées par les maîtres d'ouvrage, 44,2 millions € ont été perçus.

Sur le terrain, les opérations de modernisation avancent à un rythme continu. Les travaux sur la section entre Auray et Hennebont ont été achevés en 2012. Les travaux sur les deux dernières sections de l'axe Rennes-Brest sont en cours et s'achèveront en 2013, concrétisant ainsi une démarche engagée dans le cadre du CPER 2000-2006 et poursuivie dans le cadre du contrat de projets 2007-2013.

S'agissant de la réalisation des travaux sur les 7 tranches composant la phase I de modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, les travaux sont donc terminés sur cinq de ces sept tranches.

- section Lorient - Quimper (13 km) : relèvement de vitesse à 160 km/h effectif depuis 2006 ;
- section Plouagat - Guingamp (12 km) : premier relèvement de vitesse sur l'axe Rennes - Brest, intervenu le 8 octobre 2009. Ce relèvement de vitesse à 200-220 km/h sur cette section de ligne a permis de franchir un nouveau cap en Bretagne ; il a marqué en effet l'arrivée de la grande vitesse en intra Bretagne ;
- section Malansac - Questembert (20 km) : relèvement de vitesse intervenu le 30 septembre 2010 ; il autorise la circulation des trains jusqu'à 220 km/h ;
- section Tramain - Yffiniac (25km) : relèvement de vitesse jusqu'à 220 km/h intervenu le 13 octobre 2011 ;
- section Auray - Hennebont (22 km) : travaux achevés en octobre 2012 – relèvement de vitesse jusqu'à 200 km/h en cours.

Les derniers relèvements de vitesse interviendront fin 2013, sur l'axe Rennes - Brest pour les sections Rennes - La Brohinière (36km) et Plouaret - Pleyber-Christ (39 km) et autoriseront respectivement des vitesses jusqu'à 190 et 220 km/h.

Indicateur 2 : Niveau d'avancement de la modernisation RBRQ phase I - volet « ferroviaire »				
Cumul depuis 2006, en km	2010 réalisation	2011 réalisation	2012 réalisation	Cible 2013
Axe Rennes- Brest	12	37	37	112
Axe Rennes- Quimper	33	33	55	55

Ces relèvements de vitesse rendent impérative la suppression des 41 Passages à Niveau (PN) programmée au titre de la phase I ; l'état d'avancement des travaux est le suivant à fin novembre 2012 :

- 35 PN sont d'ores et déjà fermés (6 en Ille et Vilaine, 9 dans les Côtes d'Armor, 3 dans le Finistère et 17 dans le Morbihan),

- 3 PN sont en travaux (1 en Ille et Vilaine, 1 dans les Côtes d'Armor et 1 dans le Finistère),

- 3 PN sont en cours d'études préalables aux travaux (1 dans le Finistère - PN 273 à St Martin des Champs, 2 dans le Morbihan - PN 402-403 à Malansac).

Indicateur 3 : Niveau d'avancement de la modernisation RBRQ phase I - volet « suppression des PN »					
Cumul depuis 2006, en nombre de PN	2010 réalisation	2011 réalisation	2012 réalisation	2013 prévision	Cible 2015
Total 2 axes RB-RQ	22	33	35	38	41

- Mesures complémentaires à la phase I de modernisation des axes Rennes- Brest et Rennes- Quimper (phase I+)

L'atteinte du temps de parcours de 3h08, dès la mise en service de la LGV, pour les relations entre Paris et la pointe bretonne nécessite d'engager, sans attendre, les études puis les travaux sur les opérations complémentaires à la phase I. Ces opérations, dites de phase I+, ont été intégrées au projet Bretagne à Grande Vitesse lors de la révision du Contrat de projets début 2011.

La section de ligne Rennes-Redon atteint dès aujourd'hui ses limites en terme de capacité ce qui rend impossible le développement des fréquences, TGV ou TER, en heure de pointe. Afin de redonner de la capacité à cette ligne, la modernisation de cette section a été inscrite au contrat de projets révisé. Elle consiste en une refonte du système de signalisation sur l'axe (passage au Block Automatique Lumineux) et sera conjuguée à des travaux de voie ce qui permettra également de réduire les temps de parcours de l'ordre d'une minute supplémentaire sur l'axe Rennes - Quimper. Les études de niveau AVP sont achevées sur les volets « signalisation » et « reprise de la voie ». Les études de projets sur ces deux volets ont été engagées fin 2012 ; le démarrage des travaux est prévu en 2014 pour une mise en service attendue en 2015.

La section de ligne Plouaret-Guingamp bénéficiera également de travaux visant à augmenter la capacité en ligne de manière à développer les fréquences de circulation et à raccourcir les délais de correspondance entre TGV et TER, notamment en gare de Guingamp. Ces travaux consistent en une modernisation du système de signalisation (passage au Block Automatique Lumineux). A l'issue des études préliminaires et suite à des optimisations, RFF a chiffré le montant de cette opération à 5M€ contre 10M€ initialement inscrits au contrat de projets révisé. La convention d'étude de niveau avant-projet et projet a été signée fin 2012 sur la base de ce nouveau montant d'opération ; l'engagement de la phase « travaux » interviendra fin 2013 pour une mise en service prévue à l'horizon 2016.

Dans le cadre de la révision du Contrat de projets, deux autres opérations ont également été intégrées à la phase I+. Elles visent le renforcement de sous-stations électriques, l'une à Cesson Sévigné, l'autre à St Avé de manière à permettre le développement des fréquences TER (diffusion des effets de la grande vitesse) et l'augmentation des capacités d'accélération des TGV en intra Bretagne (gain de temps). La contractualisation des phases d'études et de travaux est intervenue fin 2011 avec RFF pour des mises en service prévues en 2015.

Le travail sur la réduction des marges sera quant à lui engagé avec la SNCF et RFF dans le cadre de la réflexion globale sur le plan de transport TGV et la trame horaire (sillons).

- Phase II de modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper

Au-delà des phases I et I+, les études exploratoires relatives à la phase II de modernisation des axes Rennes - Brest et Rennes - Quimper ont été restituées en 2012. Les études préalables au débat public sont en cours et la convention relative au financement de la phase de Débat public a été signée par l'ensemble des partenaires à l'automne 2012.

Cette nouvelle phase du projet Bretagne à Grande Vitesse est conduite en lien étroit avec le projet de création d'une section de ligne nouvelle dite « Rennes-Nantes - Bretagne sud » mutualisée avec le projet Rennes - Brest / Rennes - Quimper phase II, et dont la réalisation permettra notamment d'assurer la desserte ferroviaire de l'aéroport de Notre Dame des Landes.

Ce projet ferroviaire global et d'ampleur pour les territoires breton et ligérien a été dénommé « Lignes Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) » par les partenaires. Il entre actuellement dans une phase cruciale et sensible puisque la saisine de la Commission Nationale du Débat Public est intervenue à la fin du mois de novembre 2012 en vue de la tenue d'un débat public au cours de l'été 2013.

La préparation de cette saisine a donné lieu à plusieurs ateliers départementaux afin d'informer et de sensibiliser les nombreux acteurs sur ce projet désormais qualifié de schéma ferroviaire breton du XXI^e siècle.

L'inscription de ce projet LNOBPL parmi les priorités de l'Etat sera déterminante pour la poursuite à bonne fin de cette opération. C'est la raison pour laquelle la Région Bretagne a demandé à être reçue par la Commission « Mobilité 21 » qui a été missionnée, par le Ministre chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, pour hiérarchiser les projets inscrits au SNIT et proposer un nouveau schéma sous un délai de 6 mois.

I.3. Contribuer à la mise en circulation de matériels aptes à 320 km/h sur les liaisons bretonnes

L'année 2012 a permis de finaliser les négociations de fond avec la SNCF pour la mise en service des rames TGV Duplex sur les liaisons à destination de la Bretagne.

Le protocole négocié avec la SNCF prévoit d'adapter 9 rames TGV Duplex à la technologie ERTMS de manière à pouvoir faire circuler ces 9 rames à une vitesse commerciale de 320 km/h sur la LGV BPL dès sa mise en service.

Ces 9 rames seront utilisées pour accélérer 3 allers-retours quotidiens sur la liaison Paris-Brest et 3 allers-retours quotidiens sur la liaison Paris-Quimper. Les gains de temps associés à la mise en service de ces rames sont évalués à 4 minutes pour les relations entre Paris et la pointe Bretagne.

Ce projet de protocole a reçu un avis favorable du comité des engagements de la SNCF en octobre 2012 et a été signé avec la Région Bretagne en fin d'année 2012.

Le coût de cette mesure devrait être largement inférieur aux 50 millions € initialement chiffrés par la SNCF ; le protocole est en effet établi sur un montant de 31,3M€ tout en maintenant les objectifs initialement fixés.

A l'issue de cette signature du protocole, la Région entamera les démarches obligatoires auprès de la Commission européenne en vue de la notification de ce dispositif d'aides. Dès réception de cette décision de compatibilité rendue par la Commission européenne, la Région et la SNCF finaliseront le contrat définitif qui sera soumis à la Commission Permanente avant signature.

I.4. Participation aux travaux d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux bretons

Le développement des trafics TER (x2 à x3) et TGV attendus à l'horizon 2020 nécessite de repenser, en amont, le fonctionnement et la capacité des 10 principales gares bretonnes. Dans le cadre du Contrat de projets, un dispositif de financement des études et des travaux d'aménagement des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) a été mis au point.

Les 10 sites inscrits au Contrat de projets (Rennes, St-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Quimper, Brest, Lorient, Auray, Redon et Vannes) ont engagé leurs études conformément à cette méthodologie partagée.

Les 6 premiers contrats de pôle sont signés pour les sites de St-Brieuc, Guingamp, Rennes, Redon, Morlaix et Quimper. La signature des contrats de pôle pour les 4 sites restants devrait intervenir courant 2013 ou début 2014.

Les niveaux d'avancement sont à des stades différents d'avancement sur chaque site. Les études de définition seront poursuivies en 2013 sur les sites de Brest et de Vannes. Les études de niveau avant-projet et projet seront poursuivies en 2013 sur les sites de Rennes, Saint-Brieuc, Morlaix, Quimper, Lorient et Auray. Les premiers travaux seront engagés en 2013 sur les sites de Redon et Guingamp.

S'agissant de la gare de Rennes, un programme complémentaire d'investissement sur les infrastructures est inscrit au Contrat de projets. Il porte sur les infrastructures ferroviaires et vise un double objectif : la réalisation de travaux prioritaires destinés à désaturer les infrastructures en gare (quais, garages, plan de voies) et la réalisation de travaux destinés à accélérer la vitesse de traversée des trains en gare de Rennes.

Un complément d'étude d'exploitation de la gare de Rennes a été mené en 2012 et les conclusions de cette expertise ont été rendues mi-2012. Il a permis d'arrêter la liste des investissements à vocation capacitaire à réaliser pour répondre aux besoins de mobilité exprimés (TGV et TER). Ces aménagements ayant des impacts sur le Poste central, les partenaires ont convenu de conduire ces travaux de désaturation selon un calendrier compatible avec celui du renouvellement du Poste central dont la mise en service est prévue en 2017.

Ces investissements capacitaires sont composés d'un premier groupe d'aménagements évalué à 27,6M€ ; leur mise en service est prévue en 2015. Les études de niveau avant-projet sont achevées et les études de niveau projet ont débuté fin 2012. Ce premier groupe d'aménagements entrera en phase « travaux » en 2013. Ce premier groupe d'aménagements, études et travaux, est financé au titre du Contrat de projets 2007-2013.

Un second groupe d'aménagements est évalué à 56M€ ; leur mise en service est prévue en 2017. Les études de niveau avant-projet et projet sont prévues en 2013 et seront financées au titre du Contrat de projets 2007-2013. Le financement des travaux de ce second groupe interviendra quant à lui dans le cadre de la future contractualisation Etat-Région.

Afin de sécuriser la nature et l'ampleur des travaux à réaliser au titre de la désaturation de la gare en lien avec les procédures d'études qui s'engagent en vue du renouvellement du Poste central, RFF proposera aux partenaires de signer un protocole d'engagement début 2013.

La Région mobilisera en 2013 les moyens nécessaires à la poursuite des études et des travaux de désaturation de la gare de Rennes de manière à ce que ces infrastructures soient en capacité de faire face aux développements d'offre TGV et TER programmés dès la mise en service de la LGV BPL.

Un complément d'étude a été mené en 2012 sur le projet de passage en vitesse de la gare de Rennes. L'objectif de ces travaux est de contribuer à la réduction des temps de parcours des trains (avec et sans arrêt à Rennes) entre Paris et la pointe bretonne. Le scénario préconisé par RFF consiste à relever la vitesse de passage de 30 à 60km/h vers Quimper et de 60 à 90km/h vers Brest. Ces travaux consistent en une modification du plan de voie sur le périmètre de la gare de Rennes et sont estimés à 50M€ (ce 2012). Ils permettent des gains de temps de 1 minute à 1 minute 30 secondes vers Quimper et de 1 minute vers Brest. Ces études ont confirmé l'efficacité du projet, tant du point de vue de son coût que des gains de temps apportés. La réalisation des études de niveau avant-projet est inscrite au Contrat de projets 2007-2013 ; la Région mobilisera les moyens nécessaires à la conduite de ces études dans les délais prévus.

II. Améliorer les déplacements de la vie quotidienne

II.1. Participer à l'amélioration et à la pérennisation des infrastructures ferroviaires

En complémentarité avec le projet Bretagne à Grande Vitesse, l'amélioration des axes ferroviaires constitue une des conditions de la diffusion des effets de la grande vitesse sur le territoire régional. De par sa position géographique et la bipolarisation de son territoire, la question de l'accessibilité se pose avec acuité dans le Finistère et tout particulièrement sur l'axe Quimper-Brest, maillon essentiel de liaison Nord-Sud.

- Brest-Quimper

En application du protocole signé le 29 mai 2008 entre la Région et le Département du Finistère, il a été décidé d'engager les études et travaux relatifs à la modernisation de l'axe Quimper-Brest sur le périmètre total de l'opération, à savoir 60 millions € grâce à la volonté commune des deux collectivités. Dans le cadre de la révision du Contrat de projets, le montant global de cette opération a été porté à 75 millions € de manière à apporter davantage de souplesse d'exploitation pour les TER en heure de pointe.

Ces travaux ont un double objectif :

- réduire le temps de parcours à moins d'une heure ce qui nécessite de réaliser des travaux permettant d'homogénéiser la vitesse à 120 km/h et de relever la vitesse à 140 km/h sur une section de 14 km entre Quimper et Quéménéven. L'opération comporte la modification des caractéristiques géométriques de courbes, l'adaptation de certains ouvrages d'art et passages à niveau ainsi que le renouvellement de traverses et l'ajout de ballast ;
- augmenter le nombre de circulations TER (en coordination avec l'offre routière du Département du Finistère, passage de 6 à 12 AR TER / jour). Ceci nécessite de modifier le système de signalisation sur l'axe ainsi que de créer des tronçons de double voies permettant le croisement des trains en vitesse.

Au cours de l'année 2012, le projet de modernisation de cet axe a été présenté à l'enquête publique. Dans ses conclusions, le commissaire enquêteur a formulé un avis favorable sur la réalisation du projet d'infrastructure sous réserve que soit maintenu, pour les usagers des localités intermédiaires, un service au moins équivalent à celui d'aujourd'hui. La demande d'autorisation ministérielle est en cours en vue d'une déclaration de projet qui devrait intervenir au plus tard le 31 mars 2013.

Les études de niveau projet ont été conduites en 2012 sur l'opération de modernisation de cet axe. Elles confirment le montant des travaux pour un montant de 61M€. Par ailleurs, des études complémentaires ont été conduites en 2012 pour identifier les aménagements d'infrastructures permettant de limiter les contraintes d'exploitation sur cette voie unique en heure de pointe. Ces travaux complémentaires ont été chiffrés à 2,4 M€, ce qui porte le montant total de ce projet d'infrastructure à 63,4 M€ contre 75 M€ prévus initialement.

La convention de financement de la phase « travaux » sera engagée début 2013 de manière à permettre une mise en service en décembre 2014, sachant que ce planning de réalisation suppose une période de fermeture de ligne de 9 mois (de mars à novembre 2014). Les possibilités d'ajustement du plan de transport seront étudiées pour donner suite aux remarques recueillies lors de l'enquête publique.

- Dinan-Dol-Pontorson

La modernisation de la ligne Dinan - Dol de Bretagne est inscrite au Contrat de projets 2007-2013 révisé pour un montant de 7 M€.

Suite à une série d'expertises communes à RFF et au gestionnaire d'infrastructure délégué SNCF sur l'ensemble de la section Dol-Dinan, l'état de la voie a été jugé comme préoccupant. RFF a estimé nécessaire de positionner des ralentissements à 40 km/h au service annuel 2012 sur la section Dinan-Pleudihen ; en effet un risque de ralentissement est identifié au service annuel 2014 sur la section Pleudihen-Dol, si des travaux de régénération ne sont pas engagés à court terme.

Les travaux de modernisation initialement inscrits au CPER au titre de la desserte du Mont Saint-Michel consistaient à permettre l'augmentation du trafic entre Dol et Dinan grâce à la création d'une voie d'évitement à Miniac-Morvan et à la modernisation du système d'exploitation (création de 2 cantons de BAPR).

Compte tenu de l'état de la voie et du besoin urgent d'intervention sur l'infrastructure, les partenaires du CPER ont convenu de différer la réalisation des travaux de modernisation au profit de travaux de régénération, seuls à même de pérenniser cette voie à court terme. Il a donc été décidé de bénéficier de ce financement de 7 M€ pour lancer d'une part l'ensemble des phases d'études (avant projet et projet) et de travaux afin de renouveler l'infrastructure sur la section Pleudihen - Dinan dès 2013 et d'autre part l'ensemble des études permettant de renouveler l'infrastructure sur la section Pleudihen - Dol-de-Bretagne en y incluant l'opération initiale de modernisation ainsi qu'un relèvement de vitesse, l'objectif étant de passer en phase de travaux à l'horizon 2015 dans le cadre d'une future contractualisation.

La convention de financement de la phase « travaux » sur la section de ligne Pleudihen - Dinan a été signée à l'automne 2012 et les travaux, d'un montant de 5,9 M€ seront réalisés entre les semaines 20 et 31 de l'année 2013, en fermeture de ligne. Les études d'avant-projet et de projet seront engagées en 2013 sur les sections Pleudihen-Dol (régénération de la voie) et Dinan-Dol (modernisation de la signalisation – passage en BAPR). Le financement de ces études sera réalisé au titre du Contrat de projets 2007-2013. Le financement des travaux, évalués à 25 M€, relèvera quant à lui de la prochaine contractualisation Etat- Région en vue d'une réalisation prévue en 2015.

S'agissant de la régénération de l'infrastructure ferroviaire sur la section Dol - Pontorson (montant inscrit au CPER révisé : 3 M€), la convention de financement « études et travaux » devrait intervenir en 2013.

- Plouaret-Lannion

La modernisation de la ligne Plouaret-Lannion est inscrite au Contrat de projets 2007-2013 révisé pour un montant de 10 M€. Ces travaux visent à permettre l'augmentation des fréquences TER en heure de pointe grâce notamment à un relèvement de vitesse sur l'infrastructure. Dans le cadre des études d'avant-projet, RFF a chiffré le coût du projet à 14,8 M€. Le projet de modernisation de la signalisation sur la section Guingamp-Plouaret (RBRQ phase I+) accostant en économie de 5 M€, les partenaires ont accepté de basculer leur contribution de manière à couvrir le besoin de financement sur Plouaret-Lannion.

A l'issue des études en cours, la convention de financement des travaux devrait intervenir au printemps 2013 en vue d'une mise en service de la ligne modernisée prévue par RFF mi-2014, ce planning de réalisation implique une fermeture de ligne de l'ordre de 4 mois début 2014.

- Carhaix-Guingamp-Paimpol

Jusqu'à présent, la Région a fait le choix de financer les investissements de modernisation de l'infrastructure ferroviaire, c'est-à-dire les programmes de travaux permettant d'améliorer les performances des lignes essentiellement en vitesse et/ou en capacité. Courant 2012, RFF a alerté la Région sur l'état des lignes Carhaix-Guingamp-Paimpol car en l'absence de réalisation des travaux d'ici 2014, des risques de ralentissements des vitesses à 40km/h sont annoncés.

Sur la section Carhaix-Guingamp, le besoin est évalué à 6,1M€ (hors modernisation du système d'exploitation) et serait financé à 100% par RFF dans le cadre d'une Opération de Grand Entretien (OGE) ; la réalisation de ces travaux pourrait être confiée à CFTA en 2013-2014.

Sur la section Guingamp-Paimpol, le besoin est évalué à 25,68 M€ (hors modernisation du système d'exploitation). Ces travaux sont programmés en 2014 mais doivent donner lieu à un accord préalable sur le plan de financement en lien avec l'opération conduite sur Carhaix-Guingamp.

La Région a demandé à RFF d'engager un tour de table financier auprès des différents acteurs concernés par cette ligne. Un premier retour est attendu début 2013 et il devrait permettre de mettre au point la convention d'études de niveau AVP – PRO, d'un montant de 1,075 M€. Il convient de souligner que cette opération n'est pas inscrite au contrat de projets 2007-2013.

Face à cette situation qui a tendance à se reproduire et dans la perspective de la préparation de la future contractualisation Etat-Région, la Région a demandé à RFF de conduire un exercice global sur les besoins de régénération des lignes de maillage de manière à disposer d'une vision à l'échelle régionale et à sortir ainsi du cas par cas.

RFF a présenté un état global des infrastructures sur les lignes de maillage en Bretagne et a chiffré les besoins de régénération, sur la période 2013-2020, à plus de 150 M€.

Face à l'ampleur de la situation, la Région missionnera en 2013 un expert pour auditer sur ce dossier suivant les thématiques suivantes : véracité du besoin de régénération ligne par ligne, véracité du calendrier de réalisation, priorisation et possibilités de lissage de ces travaux dans le temps moyennant des mesures conservatoires à mener par RFF.

Ces lignes étant utilisées exclusivement pour des circulations TER et/ou des circulations fret, la Région risque d'être sollicitée sur le financement de ces travaux de régénération des infrastructures dès 2014. Il conviendra de prendre position en temps utile sur les modalités de financement par la Région de ces travaux nouveaux et lourds financièrement sur la période 2014-2015-2016.

Suppression des passages à niveau classés préoccupants

Dans le cadre de la modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, 41 passages à niveau seront supprimés. Ces travaux de suppression de passages à niveau sont motivés en premier lieu par les relèvements de vitesse au-delà de 160 km/h mais ils concourront également à une amélioration significative de la sécurité sur les différents sites concernés.

En dehors de RBRQ phase I, la Région a également pris part aux travaux de suppression du passage à niveau n°179 classé préoccupant de Servon-sur-Vilaine avec un montant de travaux estimé à 9,1M€ (ce 2014) et une participation Région arrêtée à 2,277 M€ (25%).

La Région est sollicitée pour prendre part au financement des travaux de suppression du passage à niveau n°288 classé préoccupant de Landivisiau avec un montant de travaux (hors gare TER) de 7M€. La Région a validé sa participation aux études selon un taux de participation de 25% mais cette position ne préjuge pas de la clé qui sera appliquée pour la phase travaux.

Le projet de liste actualisée en 2012 fait état d'au moins 6 PN classés préoccupants en Bretagne (PN n°193 à Rennes (Bd Marboeuf), PN n°4 à St-Grégoire (Maison Blanche), PN n°11 à St-Médard, PN n°179 à Servon-sur-Vilaine, PN n°288 à Landivisiau, PN n°497 à Rosporden). Au-delà des 2 passages à niveau classés préoccupants en cours de traitement, la Région pourrait être sollicitée prochainement sur plusieurs autres projets de suppression de passages à niveau classés préoccupants.

Il convient donc de proposer des modalités de financement susceptibles d'être applicables sur les différents projets de suppression de passages à niveau classés préoccupants. Déduction faite de la contribution de RFF et de l'Etat (soit 50% pour les PN classés préoccupants), la Région pourrait participer à hauteur de 25% maximum du reste à financer, le reliquat étant à la charge des autres collectivités concernées (Département, commune, intercommunalité, etc).

II.2. Participer à la rénovation des gares et points d'arrêts régionaux

Initié depuis 2004, le programme régional de modernisation des gares et haltes TER concerne les 116 points d'arrêts ferroviaires du réseau TER breton. A travers ce programme, la Région a pour ambition d'améliorer l'ensemble de ces points d'arrêts de façon homogène sur le territoire, en alliant convivialité et fonctionnalité. Ce programme vise à intervenir sur l'ensemble du site que constitue une gare ou une halte ferroviaire, ce qui nécessite la prise en compte de deux périmètres :

- le périmètre ferroviaire composé des quais, de leurs mobiliers ainsi que des bâtiments voyageurs pour les gares ;
- le périmètre urbain composé des abords au sens large : l'ensemble des espaces d'intermodalité (parvis, stationnement...). Ce périmètre peut largement dépasser le site ferroviaire au profit d'une opération urbaine.

La SNCF et RFF sont, respectivement selon les objets, les maîtres d'ouvrage du périmètre ferroviaire, la commune concernée et/ou l'EPCI sont les maîtres d'ouvrage du périmètre urbain. Il s'agit donc d'un programme partenarial où la Région, autorité organisatrice du transport régional de voyageurs, intervient en temps que pilote, coordonnateur, « facilitateur » des projets.

L'intervention financière de la Région se fait au titre de la politique sectorielle des transports avec la mobilisation directe de financements du programme 512. Le concours de la politique territoriale via les contrats Région – Pays est également possible.

La programmation et l'avancement :

Dans un contexte de report modal croissant vers le ferroviaire, les communes et EPCI sollicitent de manière soutenue les acteurs ferroviaires (RFF, SNCF) et la Région Bretagne afin d'accompagner le développement des gares ou haltes présentes sur leurs territoires. Au regard des enjeux actuels et notamment du projet BGV, il est satisfaisant de mesurer combien l'ensemble des acteurs locaux se sentent investis dans la promotion du ferroviaire et dans la volonté de faire des gares un lieu remarquable d'intermodalité.

Les premières réalisations ont vu le jour dès 2007 sur les lignes Rennes – St-Malo et Quimper – Landerneau. Sur ces deux axes une quinzaine de sites ont été réalisés, deux sites sont toujours en études ou partiellement en travaux : la gare de Combourg et la halte de Pontchaillou.

Parmi les gares et haltes qui ont été réaménagées ou qui vont l'être prochainement, on retrouve L'Hermitage, Yffiniac, Landaul, Plestan, Chatelaudren-Plouagat, St-Senoux - Plechatel, La Forest-Landeneau, Guichen-Bourg des Comptes, Plouaret - Trégor, Quimperlé, Rosporden, Laillé, Pleyber-Christ et La Brohinière.

En complémentarité de ces opérations globales, une opération de remplacement et rénovation des mobiliers de quais a été engagée en 2009 afin d'améliorer rapidement et significativement les mobiliers implantés dans les espaces d'attentes des voyageurs. Fin 2012, plus d'une centaine de sites aura bénéficié de nouveaux

meubles de quais de la gamme « TER Bretagne ». Ces interventions se poursuivront en 2013 et 2014, pour qu'à cette date l'ensemble du mobilier de quais des 116 points d'arrêts ait été remplacé ou rénové.

A noter que la prise en compte de la globalité des sites et le fait de travailler en partenariat impliquent bien souvent un phasage des projets dans le temps. Les sites continuent ainsi à évoluer et à se moderniser après les premières interventions. En effet, les différents maîtres d'ouvrage et co-financeurs ne peuvent pas toujours être prêts précisément dans le même calendrier, les opérations doivent alors quelques fois se succéder sur un même site. A titre d'exemple, certains sites sont réalisés en deux temps, à quelques années d'intervalles : une première phase concerne le périmètre ferroviaire, une seconde le périmètre urbain. Il est donc primordial de veiller dès le départ, pour chaque site, à l'articulation des projets dans leur globalité pour en garantir la cohérence, au bénéfice des usagers.

Indicateur 5 : Nombre de points d'arrêts rénovés					
	2010 réalisation (cumul)	2011 réalisation (cumul)	2012 réalisation (cumul)	2013 prévision (cumul)	Cible Horizon 2025
Nombre de points d'arrêts rénovés	19	21	29	32	116
Nombre de points d'arrêts dont le mobilier a été rénové	88	94	108	114	116
Nombre de gares complètement accessibles	6	7	7	9	30

II.3. Accompagner le développement des principales agglomérations bretonnes

L'amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité de la Bretagne passe par la mise en place d'une chaîne de transports collectifs performante et offrant des points d'interconnexion forts entre le mode ferroviaire et les réseaux de transport urbains, en particulier les sites propres. C'est pourquoi, le Contrat de projets prévoit le soutien des projets de Transport en Commun en Site Propre (TCSP), notamment de Rennes et de Brest.

Les conventions cadre relatives au tramway de Brest et à la ligne B du métro ainsi qu'à l'axe Est- Ouest pour Rennes ont été signées fin 2008 ; elles réunissent l'ensemble des cofinanceurs (Europe via le FEDER, Etat, Région, Département et agglomération).

S'agissant de Rennes, la convention de financement des travaux de la ligne B du métro a été signée en 2012 pour un montant de participation régionale de 90M€ et donnera lieu à de premiers versements en 2017.

S'agissant de Brest, la mise en service du tramway est intervenue en juin 2012. La Région versera le solde de la subvention en 2013 en application des termes de la convention de financement.

En 2013, dernière année pour les engagements au titre du Contrat de projets, la Région fixera le montant de sa participation aux projets de TCSP actuellement au stade des études à St-Brieuc, Lorient et Quimper.

La Région propose de fixer sa participation selon les règles suivantes : financement des phases « travaux » des projets de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) au prorata de la dépense subventionnable sur la base des 5 M€ disponibles dans le cadre du CPER 2007-2013, soit 1,3 M€ pour le TCSP de Saint-Brieuc (BHNS TEO), 1,4 M€ pour le TCSP de Quimper (BHNS) et 2,4 M€ pour le TCSP de Lorient (BHNS Triskell 2) sous réserve que les phases travaux de ces projets soient engagées d'ici le 31 décembre 2013.

III. Encourager le développement du fret dans une logique durable

La périphéricité de la Bretagne, ses spécificités géographiques, sa vocation maritime, la place particulière de son agriculture, de son industrie agro-alimentaire et de la pêche dans l'économie régionale, l'émergence des considérations écologiques tendent à peser de plus en plus sur l'économie des transports.

Ces considérations, ajoutées à l'augmentation prévisible des coûts énergétiques, rendent urgente la nécessité d'optimiser les activités de logistique et de transports en Bretagne et impliquent de créer les effets « leviers »

qui permettront d'amorcer un redéploiement, pérenne et nécessaire, d'une partie du transport routier vers les modes ferroviaire et maritime.

De nombreux projets logistiques d'envergure ont démarré ou sont en phase d'émergence à l'échelle de la Bretagne et témoignent de la volonté des acteurs économiques et publics d'avancer vers un système logistique pérenne, quel que soit le mode de transport concerné (route, fer, mer).

Consciente des enjeux économiques et des défis logistiques à relever avec les entreprises bretonnes, la Région fait du sujet logistique une de ses priorités d'action comme en témoigne d'ores et déjà le volet logistique du Contrat de filière IAA.

III.1. Favoriser la mise en œuvre d'un plan régional d'actions logistiques

Lors des Rencontres de la logistique organisées par la Région le 20 septembre 2011 à Brest, la Région, consciente des enjeux et défis logistiques à relever par les entreprises bretonnes, a décidé de s'engager dans l'élaboration d'une stratégie régionale d'actions logistiques.

La co-construction de cette stratégie d'actions a débuté fin 2012 avec tous les acteurs économiques (chargeurs, transporteurs) et les partenaires institutionnels qui ont souhaité s'associer à cette initiative régionale.

L'objectif est d'aboutir, d'ici mi 2013, à une stratégie d'actions concrètes, partagées et s'inscrivant dans une cohérence d'ensemble et non d'établir un schéma d'orientations à caractère général.

Partir des besoins exprimés par le monde économique et les principales filières bretonnes pour élaborer cette stratégie d'actions logistiques et établir les dispositifs d'intervention opérationnels répondant aux besoins des entreprises constitue une approche ambitieuse dans un contexte logistique en pleine mutation. Afin de recueillir les propositions d'actions, deux séries de 6 ateliers thématiques seront organisées début 2013 sur l'ensemble du territoire régional.

Les thématiques retenues pour ces 6 ateliers portent sur le développement des ports et leur place dans la logistique bretonne, l'implantation et la structuration des pôles logistiques bretons, la logistique collaborative et la mutualisation, le confortement d'un réseau d'offre ferroviaire en Bretagne, les leviers d'évolution du transport routier en Bretagne, l'accroissement des performances et des compétences « supply chain management ».

Pour l'accompagner dans cette démarche, la Région se fait accompagner par une assistance à maîtrise d'ouvrage.

Le projet de plan d'actions logistiques sera soumis, pour avis, au Conseil régional lors d'une prochaine Session.

III.2. Accompagner la reprise du transport combiné rail-route

La première action proposée à l'issue des rencontres de la logistique organisées à Brest en septembre 2011 concerne la création, dès le mois d'octobre 2011, d'un dispositif d'aides pour l'acquisition de matériel de transport combiné rail- route.

A travers les échanges qui ont eu lieu lors de ces rencontres avec le monde économique breton, il s'avère en effet que le transport combiné rail- route représente un axe essentiel de développement technique et commercial pour les entreprises bretonnes, qu'ils s'agissent des chargeurs ou des transporteurs.

Depuis la mise en place de ce dispositif d'aides, 6 conventions ont été conclues avec 5 entreprises, 3 conventions sont actuellement en cours de signature avec 3 entreprises de transport routier. Elles portent sur un nombre total de 55 caisses et sur un montant de subvention régionale de 275 986 €. Plusieurs présentations de projets d'investissement nous sont parvenues au second semestre 2012 qui se concrétiseront dans l'année 2013.

Ce dispositif dont la vocation est d'accompagner les entreprises de transport routier dans leur mutation logistique devrait poursuivre sa montée en puissance en 2013. La Région accompagnera, en 2013, l'ensemble

des entreprises qui souhaitent s'engager dans cette mutation sous réserve qu'elles prennent des engagements durables en termes d'utilisation des caisses subventionnées.

En cohérence avec la démarche d'élaboration de la stratégie régionale d'actions logistiques et le dispositif d'aides à l'acquisition de matériel combiné rail-route, la Région accompagne, sur les plans techniques et financiers, les initiatives logistiques visant à pérenniser et à développer les liaisons de transport ferroviaire au départ et à l'arrivée de la Bretagne.

Ainsi, dans le cadre de la révision du Contrat de projets, 3 opérations ont été intégrées et comportent toutes une contribution financière de la Région :

- Chantier de transport combiné à Rennes (Plaine de Baud) : cette opération consiste en la création d'une connexion ouest du chantier via l'adaptation du plan de voies pour permettre le maintien en activité du chantier de transport combiné pendant la période de construction de la jonction LGV Bretagne - Pays de la Loire en entrée de la gare de Rennes – la mise en service de cette opération est intervenue en mai 2012 ;
- Plate-forme de transport combiné à St Martin des Champs (études et travaux) : cette opération consiste en une réhabilitation et une extension du chantier pré-existant. Pour répondre aux besoins du chargeur qui souhaite pouvoir amorcer une activité rail-route dès 2012 au départ de Morlaix, une première phase consistant en une remise en l'état de la plate-forme existante a été conduite en 2012 et les premiers trafics sont annoncés début 2013. Les études et procédures visant l'extension de cette plate-forme seront conduites dès lors que le besoin sera avéré ;
- Plates-formes de transport combiné à Vitré et à Guingamp (études) : ces opérations visent à créer de nouvelles plates-formes en Bretagne. Le ciblage économique de ces projets ainsi que des chargeurs adossés à ces projets sont en cours de définition avec les maîtres d'ouvrage, Vitré Communauté et Guingamp Communauté. Les conditions d'usage futur constituent en effet un préalable au financement régional de ce type de projets. C'est pourquoi la Région a fait le choix de financer au préalable les études de marché destinées à identifier le potentiel captable (nombre de caisses) sur ces deux sites.

III.3. Soutenir les projets de modernisation nécessaires au développement du fret

Dans le cadre du Contrat de projets 2007 - 2013, deux projets de modernisation d'infrastructure ferroviaire nécessaires au développement du fret ont été inscrits.

La réouverture de la ligne La Brohinière - Mauron pour le fret est effective depuis avril 2009 sur la section La Brohinière - Gaël. Les travaux sur la section Gaël - St Léry sont achevés depuis le printemps 2010. Cette opération de réouverture de ligne fret, sans précédent, a fait l'objet d'une contractualisation entre la Région Bretagne, les Conseils généraux du Morbihan et d'Ille et Vilaine, l'Etat et RFF en date du 4 décembre 2007. Afin d'assurer l'équilibre de la ligne durant les premières années suivant sa réouverture, le financement intègre une provision pour la maintenance.

Suite aux résultats des études et chiffrages fournis par RFF, le contenu du projet de modernisation de l'axe Nord - Sud (St-Brieuc - Loudéac et Pontivy - Auray) a été redimensionné à l'occasion de la révision du Contrat de projets. Le contenu des travaux est désormais finalisé et consiste à renforcer l'infrastructure (remplacement des constituants de la voie - rail, traverses, ballast) et à conforter 2 ouvrages d'art entre Auray et Pontivy. La Région juge cet axe comme majeur pour la desserte fret du centre Bretagne dans le sens où il contribue à l'équilibre économique de ces territoires et à celui des ports bretons. Les études de niveau avant-projet et projet ont débuté fin 2012.

En sus de ces travaux de réhabilitation de la section ferroviaire Auray - Pontivy, l'association Feedsim Avenir porte un projet visant à créer ou à étendre des stations de transit rail-route pour les matières premières « vrac agro » nécessaires à la fabrication d'aliments pour le bétail, en particulier sur le site du port de Lorient. Cette action est développée dans le cadre du programme 531- Moderniser les ports à vocation régionale.

> **Projet de délibération**

Je vous propose sur le programme 512 «Moderniser le réseau ferroviaire et favoriser le développement du fret»

- > d'abonder de 71 380 000 € l'autorisation de programme de 763 596 000 € ouverte en 2011 au titre des exercices 2011 à 2015 ;
- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 250 000 € au titre de l'exercice 2013 ;
- > d'inscrire des crédits de paiement d'investissement à hauteur de 183 610 000 € ;
- > d'inscrire des crédits de paiement de fonctionnement à hauteur de 230 000 € ;

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

- > d'adopter les nouvelles modalités générales d'intervention pour les dispositifs suppression des passages à niveau classés préoccupants et soutien des projets de TCSP.

Le Président,

Pierrick MASSIOT

Programme 513 > Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant

Les lignes routières ont pour vocation de compléter le maillage offert par les liaisons ferroviaires. Elles sont ainsi un complément indispensable permettant d'offrir des transports efficaces au service des personnes et de l'économie.

La Région exerce sa compétence sur le transport routier de voyageurs au moyen de deux modes de gestion : la convention TER et des délégations de service public.

Il convient de noter que la ligne routière TER St Brieuc-Vannes/Lorient appelée aussi ligne Triskell, précédemment gérée au sein du programme 511 « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser la mobilité durable », est désormais gérée en direct, sous forme de délégation de service public, par la Région Bretagne depuis septembre 2012. De fait, le programme 513 « Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant » assumera le portage budgétaire de cette ligne routière à l'instar des lignes gérées en direct par la Région comme Rennes-Pontivy et Rennes-Le Mont St Michel.

Le programme s'articule autour de l'axe suivant :

I. Développer le transport routier de voyageurs d'intérêt régional

- I.1 Assurer la cohérence de l'offre sur le réseau routier
- I.2 Adapter le service au besoin des voyageurs

Projet de BP 2013	
AP	- €
AE	66 000 €
Total	66 000 €
CPI	- €
CPF	1 750 000 €
Total	1 750 000 €

> Actions par objectif

I. Développer le transport routier de voyageurs d'intérêt régional

Les lignes routières TER font partie du programme 511 puisqu'intégrées à la convention relative à l'organisation et au financement du service public de transport de voyageurs signée entre la Région Bretagne et la SNCF.

Ce rapport ne traite donc que des lignes routières régionales, gérées hors convention TER, à savoir les lignes :

- Rennes – Pontivy,
- Rennes/Dol – Le Mont St Michel,
- Rennes – Loudéac,
- St Malo – St Brieuc
- St Brieuc – Pontivy – Vannes /Lorient (ligne dite « Nord-Sud »), laquelle a quitté le périmètre TER au 1^{er} septembre 2012 pour devenir une ligne routière régionale à part entière, gérée sous la forme d'une Délégation de Service Public et donc intégrée budgétairement au programme 513.

La Région a, par ailleurs, des accords avec les Départements visant à développer l'intermodalité, notamment en coordonnant les offres des réseaux interurbains départementaux et du réseau régional, routier et ferroviaire.

1.1. Assurer la cohérence de l'offre pour le transport public routier de voyageurs

Deux lignes font l'objet de mesures particulières d'harmonisation (hors lignes co-gérées). Il s'agit des lignes Quimper – Brest (ferroviaire + routière de compétence CG29) et Auray – Quiberon (ferroviaire + routière de compétence CG56).

Concernant la ligne Quimper - Brest, le travail d'harmonisation des services, qu'il s'agisse des horaires, des tarifs ou de l'information des usagers, a abouti à la signature, début 2007, d'une convention entre les Autorités Organisatrices, Région Bretagne et Conseil Général du Finistère. Elle est complétée d'une convention fixant les modalités techniques de mise en œuvre entre les exploitants, SNCF et CAT.

Par ailleurs, le contrat de projets Etat-Région 2007-2013 prévoit la modernisation de l'infrastructure entre Landerneau et Quimper pour améliorer les temps de parcours et densifier l'offre entre Brest et Quimper. Cette nouvelle infrastructure doit être mise en service à partir de 2014. Dans ce cadre et à cette date, il sera prévu une réorganisation complète de l'offre départementale en autocars, en complémentarité du train, dont l'offre sera également revue. Le travail technique a débuté cette année afin d'offrir une multimodalité sans couture : points physiques de connexion, coordination des horaires, harmonisation des tarifs et des supports, information et communication commune, etc.

L'harmonisation des services TER et départementaux est effective sur la ligne Auray - Quiberon depuis 2001. Compte tenu du bon fonctionnement de ce service, l'année 2013 sera marquée par une poursuite de cet accord conclu avec le Conseil Général du Morbihan et son réseau interurbain (TIM).

Le car Auray-Quiberon est intégré au service TER ferroviaire sur la base d'un aller-retour par jour pendant la période d'activité du Tire-Bouchon et est nécessaire pour permettre aux salariés de la presqu'île de rejoindre leur travail dans des horaires que le train ne peut pas desservir. Pour rappel, le Conseil Général du Morbihan n'assure plus de services de cars à destination de Quiberon pendant la période d'activité du tire-bouchon.

Dans la perspective du cadencement du réseau TER en 2017, il conviendra de s'interroger, avec les acteurs concernés, sur les souhaits, possibilités et conditions d'un développement de la desserte ferroviaire de la presqu'île de Quiberon.

Plus globalement, la cohérence et la bonne coordination des offres de transport collectif est un objectif fort et la condition sine qua non au développement d'une réelle multimodalité au service de l'utilisateur. C'est un travail de chaque instant traduisant la prise de conscience de l'imbrication des réseaux de transport collectif entre eux. Ce travail a conduit à un certain nombre de restructurations d'offres (voir ci après).

1.2. Adapter le service régional aux besoins des voyageurs

Compte tenu de l'évolution des besoins de déplacements, des adaptations régulières de l'offre de transport sont nécessaires afin d'apporter une réponse adaptée à la demande. C'est le principe de mutabilité du service public.

1.2.1. Contribuer à l'amélioration de l'accès au Mont St Michel en transports collectifs

Depuis la fin de l'année 2009, une convention pour l'exploitation de la ligne routière régionale Rennes / Dol – Le Mont St Michel a été signée avec Keolis Emeraude. L'objectif de la Région Bretagne est non seulement de mieux coordonner les horaires des cars par Rennes et par Dol et, ainsi, ouvrir des perspectives de développement plus larges de la desserte, de rendre l'offre plus lisible et plus souple pour les voyageurs, mais aussi de conforter Dol dans son rôle de point d'accès vers la Baie du Mont.

Des autocars neufs, accessibles aux personnes à mobilité réduite et arborant une livrée spécifique commune aux lignes routières régionales circulent sur la ligne. Il est à noter que la nouvelle contractualisation affiche un équilibre entre les charges et les recettes sur la durée du contrat, et que la fréquentation ne cesse de progresser depuis 3 ans.

En cohérence avec l'offre estivale « Ligne Baie » - puisque l'axe Dol-Le Mont y est intégré depuis 2010-, cette ligne doit également permettre une appropriation par les bretonnes et les bretons de cette offre de transport collectif. Une opération offrant l'aller-retour à 10€ est ainsi proposée aux bretonnes et bretons d'octobre à avril.

La LGV BPL, en réduisant les temps de parcours Paris – Dol-de-Bretagne et Paris – Rennes, sera une réelle opportunité pour améliorer encore davantage cette desserte du Mont Saint-Michel, laquelle doit se concevoir

dans un équilibre entre les deux régions Bretagne et Basse-Normandie, et dans un souci d'offre globale pour tous les visiteurs (locaux, moyenne distance et longue distance).

Pour 2013, l'objectif principal est de s'adapter aux nouvelles modalités d'accès au Mont Saint Michel suite aux travaux visant au rétablissement du caractère maritime de ce dernier. Il conviendra notamment de coordonner au mieux la ligne routière régionale et les navettes qui mèneront au pied du Mont, de sorte à ce que le ressenti des voyageurs ne soit pas celui d'une rupture de charge.

Indicateur n° 1 : Fréquentation de la ligne du Mont St Michel				
	2010 réalisation	2011 réalisation	2012 prévision	2013 cible
Nombre de voyages/ circulation	20,4	24	24	24,5
Nombre de voyageurs	74 271	87 062	88 000	≥ 90 000

I.2.2. Assurer la desserte du Centre-Bretagne

La ligne St Briec-Pontivy-Vannes/Lorient reliant le nord et le sud de la Bretagne et desservant des lieux de vie majeurs du Centre-Bretagne, notamment Pontivy et Loudéac, était habituellement rattachée au programme 511 puisque intégrée au service TER. Or, au regard des enjeux portés par la desserte du Centre-Bretagne, la Région Bretagne a souhaité retirer cette ligne d'une gestion pilotée par la SNCF pour en prendre la gestion sous la forme d'une délégation de service public. A l'instar de ce qui a été mis en place pour Rennes-Pontivy, il a ainsi été rendu plus aisé de fixer et d'évaluer les exigences de niveau de service public et de qualité de services.

La nouvelle délégation de service public a débuté le 1^{er} septembre 2012 après une phase de mise en concurrence. C'est le transport CAT (groupe Veolia-Transdev) qui exploite désormais la ligne, le contrat courant jusqu'au 31/08/2017.

L'objectif de la collectivité régionale est de commencer à préparer les conditions optimales d'une diffusion de la grande vitesse en Centre-Bretagne, grâce notamment à des véhicules neufs, confortables (toilettes à bord) et accessibles aux personnes en situation de handicap, mais ce, tout en continuant à offrir un service public de transport régional de qualité pour les salariés, étudiants et scolaires.

La ligne Pontivy - Rennes, a vu sa gestion confiée en 2009, par délégation de service public, au transporteur Keolis Armor et ce pour une durée de 6 ans avec une échéance fixée le 31 décembre 2014. Le renouvellement de cette convention a été l'occasion pour la Région Bretagne d'apporter des changements structurants pour cette ligne desservant le centre Bretagne (dessertes augmentées, autocars neufs et accessibles aux personnes à mobilité réduite, arborant une livrée régionale, tarifs plus solidaires grâce à l'application de la gamme tarifaire régionale).

La ligne Rennes-Pontivy progresse très favorablement depuis son lancement. L'année 2011 a été marquée par une hausse très conséquente de la fréquentation avec une croissance des voyages de près de 20%. Le seuil symbolique des 100 000 voyages par an a été dépassé puisque le nombre de voyages pour l'année 2011 s'élève à 104 132. Ceci s'explique notamment par les créations d'offre opérées fin 2010.

Indicateur n° 2 : Fréquentation de la ligne Rennes-Pontivy				
	2010 réalisation	2011 réalisation	2012 prévision	2013 cible
Nombre de voyages/ circulation	18,3	21	21	22
Nombre de voyageurs	87 201	104 134	105 000	≥ 110 000

La gestion de la ligne Loudéac - Rennes a été confiée au Conseil Général d'Ille-et-Vilaine dans le cadre de sa délégation de service public globale pour l'exploitation du réseau interurbain Illenoo. L'accord qui était en cours par voie conventionnelle entre les trois collectivités concernées (CG 35, CG 22 et Conseil Régional de Bretagne) a été reconduit pour la période 2011 à 2014, avec possibilité de proroger pour 3 ans supplémentaires, soit jusqu'au 31 août 2017. La compensation qui est versée par le Conseil Régional au CG 35 sera légèrement diminuée par rapport aux années antérieures.

I.2.3. Compléter l'offre ferroviaire

Certaines dessertes routières régionales ont pour vocation de venir compléter l'offre ferroviaire là où celle-ci, pour diverses raisons, ne peut être suffisamment développée pour offrir un service public suffisant. Ceci est particulièrement vrai pour les lignes routières TER telles que Morlaix-Roscoff, ces dernières étant traitées dans le rapport 511. Toutefois, la ligne Saint-Malo – Saint-Brieuc offrant un aller-retour hebdomadaire à destination principalement des élèves internes et étudiants démontre la souplesse et l'intérêt du mode routier pour répondre, de manière ponctuelle ou pérenne, aux évolutions des besoins des voyageurs. Cette ligne, dont le contrat signé en 2007 arrivait à échéance en mars 2012, fait désormais l'objet d'une convention de gestion avec le Conseil général des Côtes d'Armor. Cette desserte est désormais effectuée pour le compte de la Région par le réseau Tibus. Elle sera étudiée de près tous les ans afin de vérifier si elle a toujours sa pertinence par la route, en sus des services ferroviaires déjà existants.

> Projet de délibération

En conclusion, je vous propose sur le programme 513 « Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant » :

- > d'abonder de 66 000 € l'autorisation d'engagement de 11 079 500 € ouverte au titre des exercices 2007 à 2014 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement de 1 750 000 € ;

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

Le Président,

Pierrick MASSIOT

Programme 521 > Moderniser le réseau routier structurant

L'élaboration du Schéma régional multimodal de transports et de déplacements a été l'occasion de réfléchir à la desserte du territoire breton dans son ensemble. Les échanges intervenus à cette occasion avec de très nombreux acteurs régionaux, tant institutionnels qu'économiques, ont permis de mettre en exergue le besoin d'amélioration de l'accessibilité du territoire régional et plus particulièrement de la Bretagne centrale. Cette accessibilité, tant pour les trafics voyageurs que marchandises, passe par une politique routière axée en priorité sur la desserte de ces territoires ; elle constitue, à ce titre, l'un des objectifs poursuivis de manière prioritaire par la Région en matière de politique routière. Ceci se traduit par un soutien volontariste et ciblé apporté aux opérations d'aménagement routier visant à la réalisation de la mise à deux fois deux voies de la RN 164 et de l'axe Triskell reliant le nord et le sud de la Bretagne.

Projet de BP 2013	
AP	13 000 000 €
AE	- €
Total	13 000 000 €
CPI	14 000 000 €
CPF	- €
Total	14 000 000 €

L'intervention de la Région en faveur de la modernisation du réseau routier breton structurant porte d'une part sur le réseau routier national par le biais du Plan Routier Breton (PRB) inscrit au contrat de plan 2000-2006 et au Programme De Modernisation des Itinéraires 2009-2014 (PDMI), et d'autre part sur le réseau départemental structurant par la mise en œuvre du Programme Routier Régional (PRR) défini conjointement avec les Départements.

Le programme s'articule autour des objectifs suivants :

- I. Moderniser le réseau routier national
- II. Moderniser le réseau routier départemental structurant

Actions par objectif

I. Moderniser le réseau routier national

Le Programme De Modernisation des Itinéraires (PDMI) est effectif depuis 2009 et prend progressivement le relai du volet routier du Contrat de Plan Etat - Région (CPER) au fur et à mesure de l'achèvement des différentes opérations.

Concernant les engagements de l'Etat sur les grands projets ferroviaires routiers, la Région a demandé à être reçue par la Commission « Mobilité 21 » qui a été missionnée pour hiérarchiser les projets inscrits au SNIT et proposer un nouveau schéma. Les décisions qui seront prises par cette Commission seront déterminantes pour la suite qui sera donnée, par l'Etat, à la poursuite des travaux de mise à 2x2 voies de la RN 164, axe structurant pour la Bretagne tout entière et pour le Finistère et le centre Bretagne en particulier.

Dans le cadre des contractualisations Etat - Région Bretagne en cours, la poursuite des travaux de mise à 2x2 voies de la RN 164 a connu de nouvelles avancées à la fin de l'année 2011 et en 2012 avec la mise en service de trois nouvelles sections. Ainsi, les sections La Garenne - Ty Blaise (3.2 km) et le raccordement ouest de la déviation de Gouarec - St Gelven (1.5km), initialement prévues en 2012, ont été mises en service de manière anticipée en décembre 2011. En 2012, la liaison St Méen - RN 12 phase I (2.2km) a été mise en service en juin.

Ces nouvelles mises en service portent le linéaire actuellement de 2x2 voies à 98km sur la RN 164, soit un peu plus de 60% du linéaire total.

Les trois nouvelles opérations inscrites au PDMI, afin de poursuivre ces travaux sur la RN 164, sont toutes engagées et entrent pour deux d'entre elles en phase opérationnelle.

Les travaux sur la déviation de Loudéac phase II ont débuté en septembre 2012 avec la construction d'un giratoire provisoire qui permettra de traiter les déviations de trafic routier pendant le chantier. Les travaux de voirie commenceront en juillet 2013 et devraient se poursuivre jusqu'à l'automne 2015. Le coût prévisionnel de ces travaux est de 12.5M€ dont 6.25M€ apportés par la Région (50%).

Les études sur la section St Méen Le Grand - RN 12 phase II sont en cours de finalisation afin de rechercher les optimisations techniques qui permettront de limiter les dépassements par rapport à l'enveloppe financière initiale de cette opération. Le démarrage des travaux est prévu à l'automne 2013 ; les premiers travaux porteront sur l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée. La durée prévisionnelle des travaux est de 3 ans et la mise en service de cette section est prévue fin 2016. L'enveloppe inscrite pour la réalisation de ces travaux est actuellement de 27.5M€ dont 13.75M€ apportés par la Région (50%).

Les études préalables ont démarré en 2010 en vue de la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Châteauneuf du Faou. La concertation publique s'est tenue en janvier et février 2012 et a fait remonter le besoin d'aménagements complémentaires en termes de rétablissements routiers. Ces demandes ont été prises en compte et les différentes solutions ont été étudiées et chiffrées par la DREAL, maître d'ouvrage de cette opération. La préparation de la phase d'enquête publique est prévue fin 2013 ; le projet sera soumis à enquête publique début 2014, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Le coût prévisionnel de ces travaux est de 60M€ dont 30M€ apportés par la Région (50%).

La mise en service de ces trois nouvelles sections permettra de franchir le cap des 120 kms de 2x2 voies sur la RN164, soit 74% du linéaire total.

Ainsi, à l'issue de l'actuel PDMI 2009-2014, une quarantaine de kilomètres restera à aménager pour atteindre l'objectif de 100% du linéaire de l'axe à 2x2 voies.

Ce linéaire restant à traiter concerne le secteur de Rostrenen (section Loméven-Plouguernevel), le secteur de Plémet, le secteur de Merdrignac Est et Ouest ainsi que le secteur de Mûr de Bretagne (section Caurel-Colmain).

Sans attendre la future contractualisation, l'Etat et la Région ont convenu en 2012 de financer, à hauteur de 50% chacun, la totalité des études sur ces 4 sections restant à aménager de manière à ne prendre aucun retard sur les travaux de mise à 2x2 voies de la RN164.

Ces études ont démarré en 2012 sur les secteurs de Rostrenen et de Mûr de Bretagne. Elles commenceront en mars 2013 sur le secteur de Plémet et en septembre 2013 sur les secteurs Est et Ouest de Merdrignac.

En 2013, les interventions de la Région permettront de poursuivre la totalité des opérations, études et travaux, engagées dans le cadre du PRB au titre du PDMI et du CPER 2000- 2006.

Au moment de la rédaction du présent rapport budgétaire, la nouvelle programmation au titre des engagements 2013 est en cours de finalisation entre l'Etat et l'ensemble des partenaires. La liste des opérations relevant du nouveau programme 2013 ainsi que le montant des engagements financiers définitifs de l'Etat seront connus en début d'année.

Cette nouvelle programmation 2013 s'élèverait à 14,07 M€ globalement, soit un besoin d'autorisation de programme de 6,63 M€ pour la part incombant à la Région.

Cette programmation prévisionnelle 2013 se décomposerait comme suit :

- Mise à 2x2 voies de la RN 164 : section St Méen le Grand - RN 12 phase II (Montant général de 5,65 M€, part Région de 2,825 M€) et déviation de Loudéac phase II (Montant général de 6 M€, part Région de 3M€) – soit 5.825M€ ce qui représente près de 88% de l'enveloppe financière régionale au titre de la nouvelle programmation 2013 ;
- RN 12 : Echangeur du Launay à Morlaix (Montant général de 420 k€, part Région de 84 k€) et échangeur de la Chenaie à Guingamp (Montant général de 600 k€, part Région de 120 k€)
- Mise à niveau des bassins pluviaux le long du réseau routier national (Montant général de 500k€, part Région de 200k€)
- Collecte et rejet des eaux d'ouvrage d'art le long du réseau routier national (Montant général de 500 k€, part Région de 250 k€)
- Gestion dynamique du réseau Dor Breizh2 (Montant général de 200 k€, part Région de 55 k€)

- Centre d'Information et de Gestion de Trafic régional (CIGT) (Montant général de 200 k€, part Région de 100 k€)

Le montant de cette programmation 2013 est étroitement lié au budget qui sera mobilisé par l'Etat en 2013 sur les investissements routiers ; des ajustements pourraient donc intervenir dans le courant de l'année si les montants alloués par l'Etat s'avéraient inférieurs à ceux mentionnés dans le présent rapport budgétaire.

Au titre du PRB, les appels de fonds attendus en 2013 concernent les opérations suivantes :

- Mise à 2x2 voies de la RN 164 : section St Méen le Grand - RN 12 phase 2 (études), section Gouarec - St Gelven (travaux), déviation de Loudéac phase 2 (études)
- RN 137 - suppression du carrefour de Montru (travaux)
- RN 176 - mise à 2x2 voies de la section Rance / RD 137 (études) et mise en sécurité de cette même section (travaux de mise en place de glissières)
- Echangeur d'Etelles à Vitry, connexion RN 157 / RD 178 (travaux)
- Mise à niveau des bassins pluviaux le long du réseau routier national (travaux)
- Gestion dynamique du réseau maillé
- Gestion du trafic sur l'aire urbaine de Rennes

L'ensemble de ces opérations correspond à un besoin d'autorisation de programme de 2 M€ au titre des programmations 2008 et 2009 et à un besoin de fonds de concours de 5.66 millions d'€ en 2013.

Indicateur 1 : Avancement de la mise à 2*2 voies de la RN 164					
	2010 réalisé	2011 réalisé	2012 réalisé	2013 prévision	cible
Avancement de la mise à 2*2 voies de la RN 164 (en KM)	82.5	91.4	98.1	98.1	162

En complément de ces opérations conduites sur les routes nationales et sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, la Région sera également appelée à participer aux financements de travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage des Départements suite à différents transferts de maîtrise d'ouvrage entre l'Etat et les Départements.

Ces opérations concernent des aménagements d'échangeurs sur des routes nationales tels que l'échangeur du Perray sur la RN 12 (transfert de maîtrise d'ouvrage au CG 22), les échangeurs de La Brosse et de Châteauneuf d'Ille et Vilaine sur l'ex RN 137 (transfert de maîtrise d'ouvrage au CG 35), la refonte de l'échangeur de Kergaradec à Brest (transfert de maîtrise d'ouvrage au CG 29). La Région mobilisera les moyens financiers nécessaires à la poursuite des opérations engagées.

II. Moderniser le réseau routier départemental structurant

Afin d'anticiper les lourdes charges liées au financement du projet Bretagne à Grande Vitesse et particulièrement de la LGV Bretagne - Pays de la Loire, la Région a fait le choix, dès 2007, de recentrer son intervention sur les axes les plus structurants du réseau routier départemental et de réduire le montant de ses engagements annuels à 8 750 000 € dans un 1^{er} temps puis à 4 000 000 € en 2011.

Depuis 2011, l'intervention financière de la Région porte exclusivement sur les travaux de mise à 2x2 voies de l'axe St Brieuc- Loudéac (RD700)- Pontivy- Lorient (RD 768) / Vannes (RD 767) dit « Triskell », considérant que cet axe constitue une condition essentielle de l'amélioration de l'accessibilité de la Bretagne centrale.

L'année 2012 a été marquée par le démarrage, dans le département du Morbihan, des travaux sur la section "Sud Colpo" entre Locminé et Vannes sur la RD 767. Cette section porte sur un linéaire de 8km dont la mise en service prévue à l'horizon 2016. Une phase d'étude relative à la déviation sud de Locminé est également en cours pour une mise en service prévue à l'horizon 2017.

Dans les Côtes d'Armor, l'année 2012 a été marquée par la mise en service de l'échangeur reliant la RD 700 (St Brieuc- Loudéac) à la future rocade d'agglomération de St Brieuc en juillet 2012 pour un linéaire de 0,5 km.

Il est proposé de reconduire ces principes en 2013 et de maintenir l'engagement financier de la Région à hauteur de 4 millions €, à répartir entre les deux Départements sous réserve des programmations qui nous seront présentées par les maîtres d'ouvrage.

Indicateur 2 : Avancement de la mise à 2*2 voies de l'axe Triskell					
	2010 réalisé	2011 réalisé	2012 réalisé	2013 prévision	cible
Avancement de la mise à 2*2 voies de l'axe Triskell (en KM)	113	113	113.5	113.5	170

> **Projet de délibération**

Je vous propose sur le programme 521 « Moderniser le réseau routier structurant »

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 13 000 000€ au titre de l'exercice 2013 ;
- > d'inscrire des crédits de paiement d'investissement à hauteur de 14 000 000€ ;

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

Le Président,

Pierrick MASSIOT

Programme 531 > Moderniser les ports à vocation régionale

Ce programme regroupe un ensemble d'actions qui doivent permettre à la Région de continuer à affirmer la vocation maritime de la Bretagne pour lui donner une dimension européenne. Consciente de la richesse de cette vocation, la Région a à cœur d'en faire un atout pour son développement, notamment dans le domaine économique.

Cette affirmation passe par le développement des ports bretons. Ainsi, conformément aux objectifs définis dans la stratégie portuaire régionale, adoptée à l'unanimité par l'Assemblée régionale en 2010, la Région met en œuvre des projets de développement ambitieux, visant à conforter et développer l'activité économique des ports :

- pour les « ports régionaux » (Lorient, Saint-Malo et Brest), soit en tant que maître d'ouvrage de travaux d'infrastructures, soit aux côtés des concessionnaires pour des investissements de superstructures,
- par la participation aux opérations faites sur les autres « ports d'intérêt régional ».

Ainsi, sur le port de Brest, la Région porte un ambitieux projet de développement. Celui-ci doit permettre de conforter et accroître les trafics du port de commerce, et d'accueillir de nouvelles activités sur le polder, dont notamment les industries dédiées aux énergies marines renouvelables. Un premier objectif de ce projet est d'accueillir à l'horizon 2015 les industriels du secteur éolien offshore. Cette première vague industrielle dédiée à l'éolien posé devrait être suivie de celles dédiées à l'éolien flottant et à l'hydrolien.

L'affirmation maritime bretonne consiste également à préserver et entretenir le patrimoine portuaire, assurer le pilotage et l'exploitation des « ports régionaux ». Il s'agit principalement des opérations de réparation des ouvrages désormais anciens.

Le programme s'articule autour des six axes suivants :

- I. Développer et moderniser les capacités d'accueil des ports régionaux
- II. Assurer les missions de l'autorité concédante
- III. Assurer la qualité et le niveau de disponibilité des ports régionaux
 - III.1 Entretien du domaine portuaire
 - III.2 Maintenir le patrimoine portuaire
- IV. Exploiter le domaine portuaire
- V. Accompagner la modernisation des concessions des ports régionaux
- VI. Accompagner la modernisation des autres ports de commerce d'intérêt régional

Projet de BP 2013	
AP	13 260 000 €
AE	929 000 €
Total	14 189 000 €
CPI	11 400 000 €
CPF	1 000 000 €
Total	12 400 000 €

> Actions par objectif

I. Développer et moderniser les capacités d'accueil des ports régionaux

L'objectif du dispositif est de décliner un ensemble d'opérations de développement des infrastructures des ports régionaux sous maîtrise d'ouvrage régionale, qui sont définies par la stratégie régionale.

Indicateur 1 : Evolution du tonnage annuel de marchandises manutentionnées dans les ports régionaux				
	2010 réalisation	2011 réalisation	2012 Réalisation*	2013 cible
Tonnage total	7 583 153	7 704 499	7 156 993	NC
Brest	+4,6%	+4,43%	-0,06%	-5,29%
Saint-Malo	+21%	-9,26%	-15,07%	+1,68%
Lorient	+4,6%	+6,5%	-9,27%	NC

* données à fin septembre 2012 en cumul annuel glissant

Indicateur 2 : Evolution du trafic passager annuel dans les ports régionaux				
	2010 réalisation	2011 réalisation	2012 Réalisation*	2013 cible
Nombre de passagers total	1 294 567	1 217 587	1 106 365	NC
Brest	+26%	-21,54%	-82,91%	NC
Saint-Malo	+0,1%	-4,92%	-5,92%	-2,63%
Lorient	+208%	-25,42%	+25,86%	NC

* données à fin septembre 2012 en cumul annuel glissant

Principalement concentré sur le port de Saint-Malo, le trafic passagers recule au total des trois ports, principalement en raison des mauvaises saisons pour les navires de croisière sur Brest et Lorient et du recul du trafic transmanche pour le port de Saint-Malo. La baisse des trafics conduit à dégrader la situation contractuelle de l'exploitation du port de commerce de Saint-Malo au travers de la diminution du produit des droits de port perçus sur les passagers.

Port de Lorient

La rive gauche du Scorff, site anciennement occupé par la Marine Nationale, est en cours d'aménagement pour permettre le développement de la construction navale. La phase 1 et une partie de la phase 2 achevées, les entreprises utilisent désormais les postes à quai mis à leur disposition. La phase 2 se poursuit et donnera à cette emprise une plus grande dimension à l'horizon 2013. Il s'agit notamment de la réfection de l'ensemble des réseaux et de la voirie.

La Région est partie prenante au projet d'accueil des sabliers au Rohu. Elle participe aux réunions publiques de concertation du projet, aux différentes études menées (notamment pour le bruit, la navigation) et accompagne la Chambre de Commerce et d'Industrie dans le projet de construction d'apponnement sablier.

L'opération globale d'amélioration de la capacité d'accueil du port est en cours d'achèvement avec le dragage de la Passe Ouest, qui doit permettre le surcreusement de l'entrée du port à -10m CM, afin d'accueillir tous les jours de l'année les navires de type Panamax.

S'agissant du port de pêche, depuis plusieurs années, l'envasement des bassins – qui n'ont pas été dragués depuis plus de quinze ans - devient une gêne pour l'exploitation des quais. La Région Bretagne a engagé une démarche de réhabilitation des profondeurs d'exploitation au droit des quais nécessaire à l'utilisation optimale des différents quais et des outillages portuaires ; ce tirant d'eau doit évidemment être compatible avec la cote d'exploitation des différents ouvrages, leur mode de fondations et leur état de conservation. Les dragages seront réalisés en 2013, dès lors que des conditions règlementaires et environnementales satisfaisantes de traitement des sédiments auront été trouvées.

Port de Saint-Malo

L'année 2013 sera l'occasion d'engager les études relatives à la requalification du Terminal du Naye.

Les principaux investissements envisagés en 2013 sur le port de Saint-Malo porteront sur l'engagement des études préalables et des procédures administratives relatives à l'aménagement d'un avant-port pour les pêcheurs. Il s'agira de créer une zone de stationnement permettant de s'affranchir des horaires de fonctionnement de l'écluse.

Afin de prolonger la durée de vie de l'Ecluse du Naye ses organes mécaniques seront renouvelés en 2013 : modernisation des appareils de manœuvre, du carénage de la porte amont. Une réflexion pour la gestion de la maintenance de l'ensemble des ouvrages mobiles sera menée à cette occasion.

Développement du port de Brest

La Région mène, en lien avec les collectivités partenaires, un projet d'envergure qui vise à terme l'amélioration des accès maritimes afin de permettre le développement du trafic commercial. Le projet a, d'autre part, pour objectif l'augmentation des capacités d'accueil industriel du polder en le dotant d'un accès maritime et d'infrastructures adaptées. En effet, la stratégie portuaire régionale, adoptée en 2010, prévoit un projet de développement du port de Brest visant à :

- accroître son activité au moyen d'une meilleure accessibilité maritime, ce qui nécessitera la mise en œuvre d'opérations de dragages
- accroître les surfaces disponibles grâce à la valorisation et la poldérisation des sédiments dragués,
- permettre le développement ou l'accueil d'activités, telles que les industries dédiées aux Energies Marines et plus particulièrement, à court terme, celles s'inscrivant dans le secteur de l'éolien offshore posé,
- mettre en place les infrastructures pouvant préfigurer à long terme l'accompagnement logistique d'un accroissement important du trafic conteneurisé.

Aussi, le projet prévoit deux phases :

- une phase, à horizon 2015, consistant à :
 - stabiliser une zone de 15 Ha sur le polder, voire plus si les industriels le réclament, afin de permettre l'accueil des phases d'assemblage et de montage des turbines et sous-éléments dédiés à l'éolien offshore posé (maîtrise d'ouvrage SMBI, horizon 2014) ;
 - réaliser des digues d'enclôture permettant la valorisation et la poldérisation des sédiments dragués ;
 - créer des infrastructures (quai de 300 m, zone de manutention dédiée) facilitant depuis le polder les opérations de débarquement et rembarquement des sous-ensembles ou ensembles complets d'éoliennes offshore posées ;
 - draguer le chenal d'accès au port de commerce ainsi qu'un chenal d'accès au polder ;
 - valoriser les sédiments par une poldérisation ;
- une phase, à horizon 2017 consistant à :
 - Réaliser un quai lourd de 250 m ;
 - Doter ce quai d'une zone de manutention et d'une liaison au polder.

L'année 2013 sera en partie consacrée à la poursuite des études préalables techniques et environnementales :

- Les études techniques seront poursuivies par la réalisation des phases avant projet et projets concernant les infrastructures maritimes et notamment les quais et le casier devant recevoir les produits de dragage. Les projets d'aménagements terrestres et maritimes feront quant à eux l'objet de marchés de maîtrise d'œuvre qui sont décrits plus en aval.
- Dans le cadre des études environnementales nécessaires aux aménagements terrestres figureront notamment, dans les études nouvellement apparues comme pertinentes, une étude avifaune marine (recensement des populations d'oiseaux marins existants), une étude de bruit sous-marin (mesure de la pollution sonore éventuellement créée par les travaux ainsi que des possibles impacts sur les populations sensibles), un diagnostic et plan de gestion de la pollution (reconnaitances, précautions à prendre, dépollutions à mener) et une étude de la faune et de la flore terrestres (inventaire des espèces présentes, et mise en évidence éventuelle d'espèces remarquables, mesures d'accompagnement appropriées).

Les études relatives à l'aménagement du polder (études opérationnelles) vont également se poursuivre. Elles prendront la forme d'un relevé topographique du polder existant (nécessaire pour mener l'ensemble des études d'aménagement et l'interface avec les études d'ouvrages maritimes), d'une magnétométrie (repérage des objets métalliques et anticipation des mesures à prendre pendant les travaux de terrassement), d'un état des lieux des points sensibles en rade (objectivation de l'état réel des sites sous-marins potentiellement concernés ou dégradés) et d'une assistance à l'organisation d'un suivi environnemental (partenariat avec des organismes experts de type IFREMER, IUEM, etc, réunis sous forme d'un conseil scientifique).

L'année 2013 verra également l'engagement des études de maîtrise d'œuvre pour la réalisation du projet de développement du port de Brest. Ces prestations comprennent le traitement de la dépollution du site, conformément aux règles environnementales qui s'appliqueront au regard de son usage, la stabilisation des sols compressibles et la constitution d'une plateforme terrassée sur 19 ha, l'assainissement, les voiries primaires, les aménagements paysagers et la desserte de l'emprise par les réseaux nécessaires aux industriels. Une mission d'ordonnancement pilotage du chantier sera menée sur la totalité des infrastructures terrestres et maritimes.

La stabilisation d'une première partie du polder (15ha) sera menée sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat Mixte Brest Iroise, concessionnaire de la Région pour l'exploitation du polder.

Par ailleurs, la Région réhabilitera en 2013 les anciens locaux du Bureau Central de la Main d'œuvre, situés sur le port de commerce, afin d'y créer un Pôle social Maritime. Ce pôle permettra de regrouper en un lieu unique les services et associations qui viennent en aide aux marins. Il manifeste la volonté de la Région de soutenir l'accueil des marins en escale dans les ports dont elle est propriétaire.

II. Assurer les missions de l'autorité concédante

L'objectif consiste à mener principalement trois types d'actions :

- des études socio-économiques accompagnant la déclinaison et la mise en œuvre de la stratégie portuaire ;
- des audits sur les concessions portuaires ;
- des opérations ponctuelles d'investissement facilitant l'exercice des compétences portuaires.

Le redémarrage d'une activité de réparation navale à Brest laisse augurer une redynamisation progressive des acteurs portuaires brestois. Dans un contexte économique néanmoins incertain, une réflexion sera menée sur la situation actuelle et les perspectives de l'ensemble des formes de radoubs bretonnes de taille stratégique, tant sur un plan économique et concurrentiel que technique.

En 2013 de nouveaux audits des concessions seront menés, comme par exemple sur la situation économique du contrat de concession commerce du port de Lorient et ses perspectives de redressement.

La construction du foyer du marin à Brest permettra d'intégrer dans la dimension économique du port des enjeux plus sociaux d'accompagnement des usagers.

La Région engagera enfin les études relatives à la construction du centre de travaux routiers de la Gouesnière, préalable nécessaire à l'accompagnement du Groupe Roullier dans son projet de développement économique sur l'emprise ainsi libérée du port de Saint-Malo.

La Région poursuivra la déclinaison en actions de la charte des dragages des ports bretons, et finalisera la mise en place du logiciel de gestion des escales, dans une démarche de performance logistique de nos installations portuaires et de préparation de la mise en œuvre du guichet unique national en 2015. Au travers d'actions de communication et de participation active à des salons dédiés au monde de la mer, la Région réaffirmera en 2013 son ambition de rayonnement des ports bretons.

III. Assurer la qualité et le niveau de disponibilité des ports régionaux

III.1. Entretien le domaine portuaire

Il s'agit de mener à bien les travaux d'entretien nécessaires à la correcte exploitation des équipements portuaires.

Au quotidien, de manière externalisée (Lorient) ou intégrée (Brest et Saint-Malo), la Région a en charge le maintien et la réparation des équipements des postes de stationnement des navires (bollards et défenses des ouvrages notamment).

Le suivi du site d'immersion des produits de dragage à Groix sera poursuivi également dans le cadre de l'entretien du domaine.

III.2. Maintenir le patrimoine portuaire

Le maintien en correct état de fonctionnement des installations portuaires nécessite que soient réalisées en 2013 des opérations structurantes : réhabilitation du quai Chateaubriand et du quai des Corsaires à Saint-Malo, et poursuite des opérations de maintenance des infrastructures initiées pour le quai du Pourquoi Pas à Lorient.

IV. Exploiter le domaine portuaire

La gestion du domaine public portuaire, l'exploitation des ouvrages mobiles du port de Saint-Malo constituent également une activité importante des antennes régionales portuaires.

L'année 2013 sera plus particulièrement consacrée à la définition d'une stratégie de valorisation du patrimoine portuaire. Cette réflexion active devra permettre d'améliorer les recettes d'occupation du domaine régional, et de maintenir le patrimoine en état de conservation satisfaisant par un taux d'occupation accru, facteur limitant des occupations sauvages et dégradations fréquemment constatées, notamment à Lorient.

V. Accompagner la modernisation des concessions des ports régionaux

Pour atteindre cet objectif, la Région apporte des financements aux concessionnaires des ports régionaux, sous la forme de subventions d'investissement.

Une évolution progressive des modalités d'intervention régionale est intervenue, liée à l'exercice des nouvelles compétences : désormais, les modalités d'intervention de la Région sont liées aux plans pluriannuels d'investissements des délégataires, vis-à-vis desquels la Région n'est plus seulement un tiers financeur, mais également autorité concédante. Lorsque le contrat de délégation de service public a été renouvelé par la Région, les modalités de participation sont au demeurant fixées par celui-ci.

Le taux de participation de la Région est variable et, lorsque la Commission permanente ne s'est pas déjà prononcée lors de l'approbation du contrat de délégation de service public, ce taux est apprécié par la Commission Permanente au cas par cas, au regard de l'investissement considéré, sur la base de l'intérêt public qui caractérise ce dernier et des besoins de financement constatés.

Toutefois, s'agissant des opérations de modernisation menées par le Syndicat mixte de Lorient – Keroman, les taux de participation de la Région s'élèvent à 27,3 %. Les opérations seront retenues en cohérence avec le programme voté dans le cadre du comité syndical. Après la mise en service de la criée 3 en 2009, l'année 2011 a été celle de la réhabilitation de la criée 4.

S'agissant plus particulièrement de la réparation navale à Brest, il sera procédé en 2013 à une refonte du plan de compétitivité afin de consolider le plan d'investissements engagé en soutien au redémarrage de l'activité avec la société DAMEN, dans un contexte d'incapacité de l'opérateur à financer les investissements selon le plan initialement envisagé. La concession n'est en effet pas en mesure de dégager l'autofinancement nécessaire à la prise en charge de sa contribution au programme d'investissement contractuel. Cette refonte portera à la fois sur la pertinence des investissements programmés, et sur le niveau financier des engagements à souscrire pour assurer l'effectivité de l'activité.

VI. Accompagner la modernisation des autres ports de commerce d'intérêt régional

Cet objectif conduit la Région à prévoir la possibilité de contribuer financièrement à la modernisation de ports bretons qui, bien que ne lui étant pas transférés en 2007, sont d'intérêt régional, notamment Roscoff et Saint-Brieuc – Le Légué. Les modalités d'intervention de la Région seront décidées par la Commission Permanente.

> Projet de délibération

Je vous propose sur le programme 531 « Moderniser les ports à vocation régionale »

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 13 260 000 € au titre de l'exercice 2013 ;
- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 929 000 € au titre de l'exercice 2013 ;
- > d'inscrire des crédits de paiement d'investissement à hauteur de 11 400 000 € ;
- > d'inscrire des crédits de paiement de fonctionnement à hauteur de 1 000 000 € ;

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

Le Président,

Pierrick MASSIOT

Programme 532 > Moderniser les aéroports à vocation régionale

Après des années 2009 et 2010 difficiles, il a été observé en 2012 une reprise du trafic lié au dynamisme du trafic métropolitain en général.

Avec un trafic passagers de près de 1.8 million en 2012, les aéroports régionaux continuent de progresser (+7,12% entre 2011 et 2012). Seul l'aéroport de Quimper connaît un recul de -2.32% de sa fréquentation.

Il est toutefois à craindre que la suppression de lignes vers Orly au départ de Brest en 2013, dans le cadre de la réforme de la Compagnie Air France, ne vienne dégrader les bons résultats de l'aéroport de Brest.

S'agissant du fret, 2012 s'annonce stable au regard des résultats atteints en 2011. L'aéroport de Rennes confirme son positionnement de plateforme de fret aérien pour la Bretagne.

Dans ce contexte, l'objectif de la Région en matière aéroportuaire reste d'améliorer l'accessibilité de la Bretagne, en favorisant la modernisation des aéroports à vocation régionale.

En 2013, la Région Bretagne poursuivra son action de contrôle du respect des engagements pris par ses concessionnaires en termes de développement, de modernisation et de sécurité des aéroports dont elle est dépositaire. Elle sera également engagée en 2013 dans le maintien de l'accessibilité de ses territoires via le soutien aux aéroports d'intérêt régional. Enfin, la Région honorera ses engagements concernant l'aéroport de Notre Dame des Landes.

L'objectif du programme 532 consiste à doter la Région des moyens de mener une politique volontariste et cohérente dans le domaine aéroportuaire sur le territoire régional, qu'il s'agisse de ses propres équipements ou d'équipements ne relevant pas de son rôle d'autorité délégante mais présentant un intérêt stratégique.

Le programme s'articule autour des trois axes suivants :

- I. Assurer les missions d'autorité concédante des aéroports de Rennes, Dinard, Brest et Quimper
- II. Soutenir le développement des aéroports à vocation régionale en tant que pôles majeurs d'entrée/sortie sur le territoire régional
- III. Accompagner le projet de réalisation du nouvel aéroport Notre-Dame-des-Landes

Projet de BP 2013

AP	1 860 000 €
AE	500 000 €
Total	2 360 000 €
CPI	6 530 000 €
CPF	450 000 €
Total	6 980 000 €

I. Assurer les missions d'autorité concédante des aéroports de Rennes, Dinard, Brest et Quimper

Cette action recouvre l'ensemble des moyens concourant à l'exercice de la compétence obligatoire de la Région sur les quatre aéroports régionaux (propriété, aménagement, entretien, exploitation) que sont Brest, Rennes, Dinard et Quimper, dont elle est propriétaire depuis le premier trimestre 2007.

En investissement, cette action correspond à l'ensemble des financements apportés par la Région à ses concessionnaires :

- Pour les contrats de délégation de service public renouvelés en 2009 et 2010, les modalités d'intervention de la Région sont fixées dans le contrat, et constituent des engagements financiers, liés aux engagements pris par les délégataires s'agissant de la mise en œuvre de plans pluriannuels d'investissements. En 2013, les principaux investissements sont, s'agissant de la plateforme de Dinard, la mise en conformité de l'aéroport avec la loi sur l'eau ainsi que des travaux relatifs à la mise en sécurité des installations (péril animalier). S'agissant de la plateforme rennaise, les travaux portent notamment sur la réfection des clôtures pour lutter contre le péril animalier, la remise à niveau du parc de véhicules légers et des investissements nécessaires à l'accueil d'un Airbus A320 dans le cadre de la création d'une liaison avec Barcelone trois fois par semaine à compter du 1^{er} avril 2013 (passerelle embarquement) ;
- Pour l'aéroport de Brest dont le contrat reste celui passé par l'Etat avant le transfert, le taux d'intervention régionale n'étant pas fixé par le conseil régional, il appartient à la Commission Permanente de le fixer au cas par cas, au regard de l'intérêt public de l'investissement considéré et des besoins de financement de la délégation. En 2013, la principale intervention concernera la poursuite de la rénovation du balisage lumineux et des travaux de resurfaçage ;
- Pour l'aéroport de Quimper, aucun investissement majeur n'est prévu en 2013, l'ensemble des dépenses structurantes ayant déjà été réalisées en début de contrat.

En fonctionnement, cette action comporte la réalisation d'audits des concessions aéroportuaires. Il convient de noter à cet égard que les contrats renégociés prévoient une redevance pour contrôle qui couvre l'équivalent des frais engagés. Avec la passation fin 2012 d'un accord-cadre d'audit des concessions, la Région se dote pour quatre ans des moyens de contrôler les concessions aéroportuaires dans les domaines juridiques et financiers d'une part, socio-économiques d'autre part.

Indicateur 1 :				
Nombre de lignes passagers nationales et internationales	2010 réalisation	2011 réalisation	2012 réalisation	2013 cible
Nombre de destinations nationales	25	25	24	24
Nombre de destinations internationales	44	41	56	56

Indicateur 2 :				
Nombre de compagnies utilisant au moins 1 aéroport régional	2010 réalisation	2011 réalisation	2012 réalisation	2013 cible
	13	12	12	12

II. Soutenir le développement des aéroports à vocation régionale en tant que pôles majeurs d'entrée/sortie sur le territoire national

Cette action correspond au soutien financier apporté par la Région pour des investissements engagés sur les aéroports de Bretagne n'ayant pas été transférés à la Région : Lorient, Morlaix, Lannion, et Saint-Brieuc. Les modalités d'intervention de la Région sont celles d'une participation financière sous forme de subvention d'équipement à hauteur de 20% du coût de l'opération engagée.

Aux côtés du Syndicat mixte gestionnaire de l'aéroport de Lannion, une contribution de la Région aux obligations de service public de la ligne aérienne Lannion-Paris - conditionnée à la participation de l'Etat – est programmée en raison de la nécessité de cette ligne au regard du bassin d'emploi, de la configuration des réseaux ferroviaire et routier qui n'offrent pas d'alternative compétitive et du caractère péninsulaire du bassin de Lannion.

III. Accompagner le projet de réalisation du nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Cette action est dédiée à la participation régionale au projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Est également programmée en 2013 la participation statutaire de la Région au fonctionnement du nouveau syndicat mixte de Notre-Dame-Des-Landes tel que transformé suite au passage en phase de réalisation du projet.

> Projet de délibération

Je vous propose sur le programme 532 « Moderniser les aéroports à vocation régionale »

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 1 860 000 € au titre de l'exercice 2013 ;
- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 500 000 € au titre de l'exercice 2013 ;
- > d'inscrire des crédits de paiement d'investissement à hauteur de 6 530 000 € ;
- > d'inscrire des crédits de paiement de fonctionnement à hauteur de 450 000 € ;

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

Le Président,

Pierrick MASSIOT

Programme 533 > Moderniser les voies navigables bretonnes

Projet de BP 2013

Ce programme regroupe un ensemble d'actions dont la finalité est de permettre la gestion du domaine public fluvial régional pour que les voies navigables puissent constituer une « épine dorsale » du tourisme, en Bretagne intérieure particulièrement, ceci dans le respect du patrimoine hérité et dans une ambition de gestion durable de l'espace. Les canaux de Bretagne constituent en effet un patrimoine régional majeur, à la fois paysager et naturel, historique et culturel. Autour d'eux s'est progressivement mis en place un tourisme fluvial et de randonnées apprécié de nos visiteurs comme des riverains.

AP	5 600 000 €
AE	900 000 €
Total	6 500 000 €
CPI	5 850 000 €
CPF	900 000 €
Total	6 750 000 €

La Région exerce aujourd'hui sa compétence en maîtrise d'ouvrage directe sur la partie morbihannaise du canal de Nantes à Brest, sur le Blavet et sur l'Aff. L'issue des échanges avec les Conseils Généraux des Côtes d'Armor et d'Ille-et-Vilaine ainsi qu'avec l'Institution d'aménagement de la Vilaine (IAV), concessionnaires de Vilaine et du canal d'Ille-et-Rance, amène à une reprise en gestion directe par la Région de la liaison Manche-Océan à compter de mi-2013. La section costarmoricaïne de la rigole d'Hilvern, entre le barrage de Bosméléac –propriété de la Région depuis 2012 – et le canal de Nantes à Brest est concédée au Conseil Général des Côtes d'Armor.

Les actions menées dans le cadre du programme réunissent l'ensemble des financements apportés par la Région aux actuels concessionnaires et ceux nécessaires à l'exercice en direct de la compétence sur les sections non concédées. Elles permettent également un soutien aux opérations d'aménagement des Conseils Généraux, concessionnaires de l'Etat sur la partie du canal de Nantes à Brest non transférée à la Région.

Elles s'entendent dans un contexte hydrométéorologique et réglementaire stable :

- La réparation des dégâts qui pourraient être occasionnés aux infrastructures par des épisodes de crues majeures nécessiterait en effet la mobilisation ponctuelle de moyens supplémentaires ;
- Il en sera de même pour assurer, en termes d'aménagement des ouvrages hydrauliques, la prise en compte à l'horizon 2017, des conséquences du classement des cours d'eau par l'Etat en application du code de l'environnement (L 214-17), ceci avec l'objectif de réduire leur impact sur la continuité écologique.

Le programme s'articule autour des deux axes suivants :

I. Développer les usages nautiques et terrestres des voies navigables bretonnes

- I.1 Réaliser les opérations de grosses réparations et d'aménagement pour les usages nautiques
- I.2 Réaliser les opérations de grosses réparations et d'aménagement pour les usages terrestres

II. Conserver et aménager le patrimoine

- II.1 Sécuriser la gestion des cours d'eau par la restauration des ouvrages hydrauliques
- II.2 Conserver et aménager l'infrastructure

Auxquels s'ajoute une action spécifique aux moyens transversaux d'intervention en régie directe.

> Actions par objectif

I. Développer les usages nautiques et terrestres des voies navigables bretonnes

I.1. Réaliser les opérations de grosses réparations et d'aménagement pour les usages nautiques

Pour assurer la navigabilité des voies d'eau bretonnes et ainsi pérenniser la pratique de la plaisance fluviale, il est nécessaire de procéder aux grosses réparations des ouvrages mobiles comme les portes d'écluses, au rétablissement des profondeurs par des opérations de désenvasement, ou au dégagement du gabarit de navigation par l'enlèvement des plantes aquatiques invasives.

La garantie de la navigabilité traduit le niveau de service minimum pour que la navigation de plaisance soit maintenue sur nos canaux. Le développement de cette navigation peut revêtir plusieurs formes : péniches au gabarit breton traditionnel, pénichettes au gabarit moins exigeant en terme de tirant d'eau mais plus exposé au risque présenté par les plantes aquatiques, ou encore navigation légère comme celle engendrée par la pratique du canoë et de l'aviron. Ce développement requiert la poursuite d'aménagements spécifiques comme l'installation de pontons d'attente aux écluses, ou l'installation de glissières à canoë, de cales de mise à l'eau etc...

Sur la section comprise entre Pontivy et Guerlédan, la navigation a été fortement réduite à l'issue du lancement de la construction du barrage hydroélectrique en 1923 et a totalement disparu depuis environ 40 ans. La section n'avait pas été rayée de la nomenclature des voies navigables par l'Etat, elle fait donc aujourd'hui partie du domaine public fluvial régional. La reconquête de l'usage nautique de cette partie du Blavet/Canal de Nantes à Brest pourrait être progressive et offrir, avec un tirant d'eau réduit, une perspective de navigation à la plaisance légère. En 2013 il est proposé de remettre en état de fonctionnement la première écluse au départ de Pontivy.

Qu'il s'agisse de jussie ou d'élodée (*égéria densa*) le développement spectaculaire de ces espèces aquatiques invasives est devenu depuis quelques années un phénomène inquiétant contre lequel il n'existe aujourd'hui pas de méthode de lutte définitive. Le développement de l'élodée, en bloquant les hélices des bateaux, pénalise la navigation dans les secteurs infestés. Il n'y a, à ce jour, pas de méthode d'éradication et le rétablissement des usages passe par l'arrachage des plantes. L'arrachage pour la jussie ou la coupe (faucardage) pour l'élodée est à renouveler chaque année sur un territoire de plus en plus vaste. Les travaux de rétablissement de la navigabilité sont pris en charge sur cette action.

I.2. Réaliser les opérations de grosses réparations et d'aménagement pour les usages terrestres (voie verte pour randonnée pédestre, équestre, cycliste..)

Le développement de la randonnée, locale ou itinérante, pédestre ou cycliste constitue un atout important pour le tourisme breton. Les chemins de halage et voies vertes en bordure des canaux permettent cette pratique, sur plusieurs centaines de kilomètres, sur des emprises réservées, sûres et accessibles. L'aménagement et la sécurisation de nouvelles sections permettront, notamment par une signalétique appropriée, le développement de cet usage.

Indicateur n° 1 Aménagement du domaine public fluvial régional pour la randonnée terrestre (Piétons, cycliste)			
Voie navigable	Longueur	% praticable	% aménagé
Vilaine	140 km	So	So
Ille et Rance	85 km	100%	100%
Nantes à Brest	131 km	100%	65%
Blavet	60 km	100%	0%
Aff	9 km	So	nc

II. Conserver et aménager le patrimoine

II.1. Sécuriser la gestion des cours d'eau par la restauration des ouvrages hydrauliques

Les voies navigables constituent une « machine hydraulique » dont la gestion influe sur la ressource en eau et sur l'état écologique des cours d'eau qu'elles empruntent. L'enjeu environnemental est majeur et ne pourra être assumé de façon satisfaisante que si les ouvrages hydrauliques permettent une gestion maîtrisée des niveaux et des débits. Les organes de manœuvre de nombreux ouvrages datent de l'époque de leur construction. Ils ne sont plus dans une configuration qui permet la réactivité adaptée aux exigences réglementaires. Pour des raisons de sécurité du travail, les interventions de nuit sont interdites alors même que les épisodes pluvieux violents peuvent être nocturnes et requérir une manœuvre immédiate des ouvrages. L'évaluation des risques professionnels a mis en évidence la nécessité d'engager, dans un premier temps, une motorisation des vannes des barrages pour ensuite les automatiser. La motorisation des vannages restés manuels, engagée en 2012, se poursuivra en 2013 et s'achèvera en 2014.

Indicateur n°2 : Taux de motorisation des vannes de crue			
Voie navigable	Nombre de vannages	Nombre de vannages motorisés	% motorisation
Vilaine	13	13	100 %
Ille et Rance	13	6	46 %
Nantes à Brest	36	18	50%
Blavet	28	19	68%
Aff	0		

En application du code de l'environnement (L214-17) l'Etat a classé, le 10 juillet 2012, les cours d'eau au regard de leur état écologique et notamment de leurs potentialités biologiques. Ce classement se traduit, pour les ouvrages, par une obligation d'adaptation dans un délai de cinq ans afin de ne pas faire obstacle à la continuité écologique. Les ouvrages ne doivent plus s'opposer au passage des espèces, qu'elles soient migratrices ou qu'elles aient leur cycle de vie dans le cours d'eau.

L'échéance réglementaire de réalisation des aménagements est 2017. Les études pré-opérationnelles devront être engagées en 2013 et les travaux réalisés entre 2014 et 2017.

Indicateur n° 3 : Continuité écologique - Taux de conformité réglementaire (par rapport à l'échéance 2017)			
Voie navigable	Nombre de barrages concernés	Nombre d'ouvrages satisfaisants	%
Vilaine	13	10	77%
Ille	5	0	0 %
Rance	5	5	100%
Nantes à Brest	12	6	50%
Blavet	17	0	0%
Aff	0	so	Nc

II.2. Conserver et aménager l'infrastructure

Les berges sont soumises aux effets de l'érosion sur les sections empruntant des cours d'eau naturels (Oust, Blavet, Vilaine ...). Leur reconstruction s'effectue principalement au moyen de techniques végétales. Les maçonneries (quais, écluses..), les maisons éclusières et le patrimoine arboré nécessitent également des interventions lourdes de remise en état qui seront prises en charge dans le cadre de cette action.

Indicateur n° 4 : Etat fonctionnel des ouvrages																	
Voie navigable	Barrages					Ecluses					Aspect des maisons					Biefs (berges)	
	Nbre	S	A	M	I	Nbre	S	A	M	I	Nbre	S	A	M	I		
Vilaine	13	85%	8%	0%	8%	13	85%	15%	0%	0%	12	42%	42%	17%	0%	M	
Ille	8	50%	38%	0%	13%	20	35%	45%	20%	0%	20	45%	25%	20%	10%	nc	
Rance	5	80%	20%	0%	0%	28	43%	25%	21%	11%	28	71%	25%	4%	0%	nc	
Nantes à Brest	36	28%	33%	28%	11%	102	19%	41%	29%	11%	59	58%	5%	20%	17%	M	
Blavet	28	11%	36%	46%	7%	28	7%	18%	75%	0%	26	46%	23%	31%	0%	M	
Aff	0					0					0					M	
Total	90	36%	30%	24%	9%	191					145						

Blavet : De Hennebont à Pontivy (la section Pontivy-Guerlédan est incluse dans le canal de Nantes à Brest)

S : Etat Satisfaisant

A : Etat acceptable

M : Etat moyen

I : Etat insuffisant

So : sans objet

Nc : non complet

Assurer les moyens de l'intervention en régie directe

Les charges inhérentes aux prestations d'entretien et d'exploitation assurées directement par la Région, telles que par exemple l'adaptation ou l'évolution des outils de production, les achats de matériels de travaux, de moyens nautiques de service etc, seront financées dans le cadre de ce programme.

> Projet de délibération

Je vous propose sur le programme 533 « Moderniser les voies navigables bretonnes »

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 5 600 000 € au titre de l'exercice 2013 ;
- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 900 000 € au titre de l'exercice 2013 ;
- > d'inscrire des crédits de paiement d'investissement à hauteur de 5 850 000 € ;
- > d'inscrire des crédits de paiement de fonctionnement à hauteur de 900 000 € ;

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

Le Président,

Pierrick MASSIOT