
IV

Pour une Bretagne de toutes les mobilités

Budget primitif pour 2016

Session de mars 2016

Synthèse de la mission

- 401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable
- 402 Moderniser les réseaux ferroviaires et routiers structurants
- 403 Moderniser les aéroports à vocation régionale

Synthèse de la mission

Parce que l'accessibilité est un facteur essentiel de développement territorial, la qualité de la desserte régionale représente un enjeu déterminant pour la Bretagne, que ce soit par le fer, par la route ou par l'aérien. Le défi est majeur, et la situation géographique spécifique impose une ambition publique pour éviter tout risque d'enclavement des territoires bretons. Avec le plan routier breton, et maintenant la mise en œuvre du grand projet régional «Bretagne à Grande Vitesse», de grandes étapes ont déjà été franchies. Mais l'effort doit être maintenu pour toujours mieux connecter la Bretagne occidentale et centrale et assurer un maillage performant pour l'ensemble des villes bretonnes.

Dans cette perspective, la politique transport du Conseil régional se structure autour de deux grands axes : renforcer l'accessibilité de la Bretagne et améliorer les transports du quotidien, que ce soit pour les déplacements régionaux, ou pour les déplacements à plus longue distance.

Dans les prochaines années, deux rendez-vous majeurs marqueront l'exercice de cette compétence :

- la mise en service de « Bretagne à Grande Vitesse » en 2017 ;
- la prise de compétence transport interurbain, transports scolaires et liaisons vers les îles en 2017.

Le Conseil régional s'est beaucoup investi pour voir aboutir le grand projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV), d'abord pour que la LGV se fasse, ensuite pour accompagner cette infrastructure par la modernisation des lignes bretonnes et la réalisation des projets de pôles d'échanges, enfin pour assurer que le service TGV et TER soit à la hauteur des attentes de tous les territoires. Dans cette dernière phase du projet BGV, l'action régionale consiste à préparer l'arrivée de la grande vitesse en Bretagne dans plusieurs dimensions.

En premier lieu, il s'agit de finaliser avec la SNCF le projet de desserte TER et TGV en favorisant l'adhésion de tous les territoires. L'objectif de la nouvelle desserte est à la fois de diffuser la grande vitesse sur l'ensemble du réseau régional et de répondre aux besoins des bretons pour leurs déplacements quotidiens, pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude, pour leurs déplacements professionnels, touristiques ou de loisirs.

Les travaux dans les pôles d'échanges multimodaux (PEM) ont démarré un peu partout en Bretagne. Il est important d'en suivre l'avancement pour ceux qui ont démarré et de préparer leur future exploitation avec les partenaires du transport pour être prêt à l'arrivée de la LGV.

Dans cette dernière phase de travaux tous azimuts, la Région doit développer des actions marquantes pour la notoriété du projet, et son appropriation par tous. Cela passe par la mise en place synchronisée d'outils de communication, de concertation et d'information qui permettent de poursuivre et d'amplifier la prise de parole régionale pour faire connaître BGV dans son ensemble, et le rendre concret au yeux des bretonnes et des bretons. Il y a là un enjeu décisif pour l'adhésion au projet de l'ensemble des partenaires et *in fine* la réussite du projet.

S'agissant des aménagements du réseau routier, la Région Bretagne a fait de la mise à 2x2 voies de la RN164 sa priorité n°1. Le nouveau contrat de plan Etat-Région 2015-2020 traduit cette ambition avec l'Etat pour engager toutes les sections restantes dans un effort inédit en Bretagne.

Avec plus de 10 millions de voyages par an, le TER s'est affirmé comme un transport du quotidien, capable d'apporter une réponse efficace aux besoins de déplacements quotidiens d'un grand nombre d'usagers. Aujourd'hui, en lien avec BGV, une nouvelle ère s'ouvre pour le TER, avec une nouvelle desserte, une forte croissance du trafic attendue, une nouvelle convention à négocier avec la SNCF pour 2017, des commandes de nouveaux matériels et la poursuite de la mise en qualité des gares et haltes du réseau régional.

Après des années de forte croissance ayant conduit le TER Bretagne à presque doubler sa fréquentation entre 2002 et 2013, il connaît depuis un certain tassement de sa fréquentation et de ses recettes. Il est indispensable que la SNCF et la Région continuent à renforcer l'attractivité du réseau dans un paysage de la mobilité reconfigurée avec le covoiturage et les nouvelles offres d'autocars librement organisés. Les dernières initiatives de la politique tarifaire TER mises en œuvre sont encourageantes.

Si le TER constitue aujourd'hui l'essentiel de l'offre de transport public régional, l'offre des lignes routières est aussi à intégrer pleinement dans une dynamique de réseau. La Région joue ainsi pleinement la complémentarité trains/cars pour proposer des services de cars vers Pontivy, Loudéac, Fougères et Le Mont St Michel, et compléter le maillage ferroviaire là où le train ne va pas suffisamment.

A l'avenir, l'enjeu des lignes routières a vocation à se renforcer, la loi NOTRe apporte un nouvel équilibre entre les modes, avec comme mesures les plus fortes pour le réseau régional les transferts des services de transport routier non urbain (réguliers ou à la demande) et scolaire, le transfert des gares routières et enfin le transfert des liaisons maritimes vers les îles.

Aussi le réseau régional va-t-il connaître un bouleversement majeur en intégrant une offre routière dense, et il sera utile de rechercher une stratégie d'ensemble pour le futur périmètre du transport public régional. En terme d'usage et en terme financier, le poids du TER et du transport par autocar (interurbain et scolaire) va s'équilibrer au sein de la compétence transport de la Région.

Les évolutions du réseau régional s'envisageront aussi toujours avec le souci du développement de l'intermodalité avec les réseaux urbains, à la fois sur la coordination des offres de transports (horaires et tarifaires), l'aménagement des nœuds d'échanges, et le portage des projets emblématiques que sont KorriGo et BreizhGo.

Enfin, la Région se mobilise depuis 2012 sur la promotion de la mobilité électrique. Le déploiement des bornes de recharges électriques est un projet porté par la Région et les syndicats d'énergie départementaux dans l'objectif d'offrir une infrastructure publique permettant de développer l'usage de la voiture électrique partout en Bretagne.

L'amélioration de l'accessibilité de la Bretagne passe également par le développement des places aéroportuaires.

La Région Bretagne poursuivra donc son action de contrôle du respect des engagements pris par ses concessionnaires en termes de développement, de modernisation, de sécurité et de politique environnementale des aéroports dont elle est dépositaire. La Région conduira la procédure de renouvellement des concessions aéroportuaires de Brest et Quimper, afin de retenir le nouvel exploitant à compter du 1^{er} janvier 2017.

Elle soutient également les aéroports hors de sa compétence obligatoire dans l'objectif de maintenir ou d'améliorer l'accessibilité des territoires.

La répartition des crédits par programme et par chapitre

Autorisations d'engagement et de programme

	AE 938	Total	AP 908	Total
P.0401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable	560 000	560 000	64 060 000	64 060 000
P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires et routiers structurants	120 000	120 000	57 071 000	57 071 000
P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale	1 230 000	1 230 000	0	0
Total	1 910 000	1 910 000	121 131 000	121 131 000

Crédits de paiement - Fonctionnement et Investissement

	CPF 938	Total	CPI 908	Total
P.0401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable	102 806 000	102 806 000	46 240 000	46 240 000
P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires et routiers structurants	280 000	280 000	86 298 000	86 298 000
P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale	1 294 000	1 294 000	330 500	330 500
Total	104 380 000	104 380 000	132 868 500	132 868 500

Programme 401 > Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable

Depuis janvier 2002, le Conseil régional de Bretagne est responsable du transport régional de voyageurs, transféré par l'État vers les Régions par la loi SRU. La Région Bretagne est ainsi l'Autorité Organisatrice chargée de définir le niveau de service des trains et cars régionaux : desserte, tarification et qualité de service.

En 2017, la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes, la « LGV Bretagne Pays de la Loire » (LGV BPL), apportera un saut de performance très important pour tout le territoire breton. La Région Bretagne et SNCF Mobilités ont acté, en 2015, les engagements de SNCF Mobilités sur la consistance des services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs assurés par TGV en prolongement ou en amorce de services TGV nationaux à l'ouest de Rennes, ainsi que leur articulation avec les services TER Bretagne (Intervilles longue distance), en contrepartie desquels la Région Bretagne accordera une compensation financière.

Projet de BP 2016	
AP	64 060 000 €
AE	560 000 €
Total	64 620 000 €
CPI	46 240 000 €
CPF	102 806 000 €
Total	149 046 000 €

En complément du TER, la Région organise des dessertes par autocars dont elle confie l'exploitation à des transporteurs routiers par délégation de service public. La loi NOTRe lui confère, à compter de 2017, un rôle encore plus majeur et structurant dans l'organisation des transports publics sur le territoire régional.

Enfin, 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.

En conséquence de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) promulguée le 7 août 2015, les compétences des départements en matière de transports terrestres et maritimes sont transférées à la Région. A ce titre, la Région Bretagne deviendra propriétaire des navires assurant la desserte des îles bretonnes à partir du 1^{er} janvier 2017. La nécessité de remplacer le navire « Acadie » pour desservir l'île de Groix a conduit le Département du Morbihan et la Région Bretagne à s'accorder préalablement au transfert sur les conditions d'acquisition d'un nouveau navire livrable fin 2017. Cet accord prévoit la répartition du financement entre les parties.

Le programme s'articule autour des objectifs suivants :

- I. Le TER Bretagne, un engagement structurant pour le territoire
 - I.1 Développer le transport ferroviaire en favorisant un accès pour tous tout en maîtrisant les coûts pour la collectivité
 - I.2 Maintenir un parc de matériel roulant optimisé en quantité et en qualité
 - I.3 Faire du train en général, et du TER en particulier, un outil appropriable par tous
- II. L'Autocar, complément indispensable du TER aujourd'hui, maillon fort d'un nouveau réseau de transport régional demain
 - II.1 Développer le transport routier de voyageurs d'intérêt régional
 - II.2 Relever le défi du transfert de compétences du mode autocar
- III. L'importance de la prise en compte du phénomène multimodal et de l'essor des nouvelles formes de mobilités collectives et individuelles
 - III.1 Favoriser le passage d'un mode de transport à l'autre grâce à des outils adaptés
 - III.2 Favoriser l'émergence de solutions de mobilités durables et innovantes

I. Le TER Bretagne, un engagement structurant pour le territoire

Depuis 2002, le TER Bretagne a vu sa fréquentation presque doubler, sous l'impulsion en particulier de la forte croissance du nombre d'abonnés. Avec plus de 10 millions de voyages par an, le TER s'est affirmé comme un transport du quotidien. Aujourd'hui, et en lien avec BGV, une nouvelle ère s'ouvre pour le TER, avec une nouvelle desserte, une croissance de la fréquentation attendue, notamment des voyageurs dits occasionnels. C'est pour cela qu'une nouvelle gamme tarifaire dite "occasionnelle" a été mise en place en 2015.

Si la fréquentation des TER pour l'année 2015 affiche une baisse de 2%, les recettes se portent bien avec une hausse de 2,7%. Les premières analyses de 2015 mettent en avant une légère baisse du nombre d'abonnés mais une reprise des voyages en correspondance TGV, lesquels affichent une recette moyenne au voyage supérieure. Le prix bas de l'essence est un facteur qui explique ce moindre attrait de la part des abonnés.

Pour mémoire, les voyages occasionnels contribuent pour plus de 70 % dans les recettes du TER Bretagne alors que les abonnés contribuent à hauteur de moins de 30 %. La structure du nombre de voyages est inverse : 2/3 de voyages abonnés pour 1/3 de voyages occasionnels.

L'enjeu est donc fort s'agissant de la capacité du réseau TER à accueillir toujours plus d'abonnés bien évidemment mais aussi de voyageurs moins réguliers, car ils contribuent fortement aux recettes et donc au financement du service public du quotidien. C'est ainsi la tendance qui semble s'esquisser et qui est de bonne augure.

I.1. *Développer le transport ferroviaire en favorisant un accès pour tous tout en maîtrisant les coûts pour la collectivité*

Conscient du rôle essentiel du TER pour un aménagement durable de la Bretagne, la Région poursuit un effort financier considérable, avec 390 millions d'euros engagés pour le fonctionnement du TER dans le cadre de la prolongation de la convention 2014-2017 Région-SNCF, auxquels s'ajoutent les crédits engagés pour la rénovation des gares et la modernisation des infrastructures (cf. programme 402).

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

L'organisation du TER est régie par une convention d'exploitation avec la SNCF, qui définit les missions et responsabilités de la Région et de la SNCF. En résumé, la SNCF assume le risque industriel et commercial de l'activité de transport, en s'engageant sur un montant pluriannuel de charges et la Région assume la charge du service public de transport : elle verse une contribution financière à la SNCF correspondant à la différence entre les charges et les recettes du TER. Cette différence s'élève à près de 100 millions d'euros en 2015.

Il est à noter que le ratio recettes/charges est de près de 32%, ce qui place le TER Bretagne parmi les moins mobilisateurs de fonds publics de France.

I.1.2. L'objectif constant de croissance de la fréquentation et des recettes grâce à une tarification adaptée, partout, pour tous

Après des années de forte croissance, le TER Bretagne connaît depuis 2013 une certaine stagnation de sa fréquentation et de ses recettes. En cause, la forte baisse des voyages en correspondance avec le TGV (liée à la situation économique), et la concurrence du covoiturage.

Face à ce constat, la Région et la SNCF ont proposé une nouvelle gamme tarifaire plus incitative pour les trajets occasionnels, avec les « prix ronds » lancés en avril 2015. Il s'agissait d'attirer de nouveaux voyageurs (80 % des Bretons n'ont jamais pris le TER), et de les inciter à se déplacer plus souvent, mais pas d'augmenter la contribution financière de la Région Bretagne.

En septembre 2015, le TER a complété la gamme tarifaire des prix ronds avec un dispositif « aller-retour au prix de l'aller » étendu à tout le réseau, sur les trains moins fréquentés.

Les résultats de trafic et de recettes du TER Bretagne depuis le lancement de cette nouvelle gamme sont plutôt bons (surtout en comparaison des autres régions), et nous incitent à poursuivre en ce sens, d'autant que les nouvelles offres autocars privées, permises par la loi Macron, durcissent un peu plus la concurrence. et font du prix un élément majeur du choix modal. Il nous faut rompre avec cette image de train cher.

Ces "prix ronds" sont venus compléter un changement majeur de niveau de prix mis en place pour les moins de 26 ans en septembre 2013. Ce nouveau tarif lisible, simple et sans contrainte avec 8€ pour les trajets de

moins 150km et 15€ pour les autres trajets connaît un véritable succès : plus de 465 000 voyages en 2015 contre 410 000 en 2014. Cette initiative de la Région permet d'attirer de nouveaux jeunes vers le train et d'avoir une offre compétitive par rapport au covoiturage. La plupart des régions de France observent une décroissance de la fréquentation des jeunes dans le train, la Bretagne échappe à ce phénomène.

De même, les liens entre Transport et Tourisme en Bretagne se renforceront encore en 2016 et des expérimentations de packages destinés notamment aux touristes (dont les bretonnes et les bretons) seront testés. Il y a là un enjeu fort de préparation de l'arrivée de la grande vitesse : il faut saisir les opportunités de fréquentation nouvelle dans les TER qu'occasionnera le développement annoncé des courts séjours.

Enfin, il est à noter l'essor de la gamme solidaire Actuel pour les publics fragiles avec près de 9 500 cartes émises en 2015 et 135 500 voyages.

Le défi des prochaines années consiste à mettre en avant des prix attractifs, tout en assurant un haut niveau de qualité de service (temps de parcours, fréquence de desserte, confort du matériel...) et une contribution stable.

I.1.3. Adapter les dessertes et les coordonner au mieux à l'offre TGV

L'adaptation des dessertes, pour mieux répondre aux besoins de déplacement des usagers à travers le territoire, a fait l'objet d'une attention continue depuis que la Région a pris sa compétence d'Autorité Organisatrice du transport régional de voyageurs.

Cependant, après les développements importants des dernières années, l'offre de transport proposée reste dans la continuité. Ceci est étroitement lié au projet de ligne à grande vitesse Bretagne Pays-de-la-Loire, qui sera mise en service à l'horizon 2017.

En effet, à cette occasion, l'offre de transport ferroviaire bretonne sera entièrement restructurée avec la mise en place du cadencement. Ce travail s'accompagnera d'une restructuration des missions longue distance, afin de garantir une complémentarité entre les missions TGV et TER. De même, une attention particulière sera portée aux correspondances, dans le souci permanent de la diffusion de la grande vitesse à l'ensemble des territoires. A moins de deux ans de cette échéance, il est donc préférable de stabiliser l'offre de transport actuellement proposée, et de concentrer les études sur la refonte intégrale de l'offre à venir.

Cette coordination TGV/TER passe aussi par un accord historique et assez unique en France. Les deux autorités organisatrices de transport, SNCF Mobilités pour TGV, la Région Bretagne pour TER, sont totalement mobilisées pour réussir la mise en service du projet de desserte à la mise en service de la LGV. Les enjeux clés sont le développement coordonné des fréquences TGV et TER, l'obtention des meilleurs temps de parcours entre Paris et la pointe bretonne, la préservation de la desserte des gares actuellement desservies par TGV et la qualité des correspondances entre TGV et TER. Ces enjeux font l'objet du Protocole d'intention signé le 24 avril 2015, dont les engagements ont été déclinés dans une convention conclue fin 2015 avec SNCF Mobilités, par laquelle la Région Bretagne accorde une compensation financière de 50 M€ (10 M€ par an pendant 5 ans) à compter du 1^{er} juillet 2017.

I.2. *Maintenir un parc de matériel roulant optimisé en quantité et en qualité*

Pour poursuivre le développement du TER, un des premiers leviers d'action concerne le parc de matériel roulant ferroviaire, qui est une composante essentielle du service de par ses implications techniques mais aussi financières. Au-delà de l'impact d'image, l'acquisition de nouveaux trains permet de développer l'offre et de garantir un service fiable et de qualité.

Lors de la régionalisation en 2002, le parc breton était composé à 68% de rames anciennes non renouvelées, à 16% de matériel neuf et à 16% de matériel ancien renouvelé. Fin 2015, les rames neuves représentent 64 % du parc et les rames anciennes renouvelées représenteront 36% du parc.

Ainsi, après livraison des 21 Regio2N entre 2014 et 2018 et depuis 1998, ce seront près de 470 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 qui était de 23 ans et 2 mois en 2002, est de 14 ans et 7 mois au 1^{er} janvier 2016. Ceci traduit les efforts de modernisation qui ont été effectués. Ce parc est à 63% à traction électrique ou bimode, et à 37% à traction thermique.

I.2.1. La livraison des Regio2N

La Commission permanente a validé, en février 2010, l'acquisition de 17 rames à deux niveaux baptisées Régio2N pour un montant de 200 millions d'euros, puis en octobre 2015, une nouvelle phase d'acquisition de 4 rames supplémentaires.

Ces commandes permettront au TER Bretagne de répondre aux besoins de déplacement toujours plus importants des bretonnes et des bretons, et d'être au rendez-vous de la LGV à la fois en mettant en place des nouvelles dessertes pour diffuser la grande vitesse en 2017, et en faisant face aux évolutions de fréquentation attendues à cet horizon, mais aussi, à plus court terme, de trouver des solutions aux phénomènes de sur-occupations et à la tension pesant sur le parc de matériel, fortement engagé notamment le vendredi soir.

La chaîne de montage de ce nouveau matériel roulant a subi quelques retards mais ceux-ci restent peu impactant pour le service voyageurs en Bretagne. Six rames ont été livrées depuis octobre 2014 ; les livraisons des 15 rames suivantes s'étaleront entre février 2016 et février 2018, avec 4 rames courtes livrées entre mars et mai 2016.

La livraison des Regio2N n'est pas sans conséquences pour le technicentre de maintenance qui va connaître un programme de modernisation.

I.2.2. La poursuite du travail prospectif sur le parc

Les études menées avec SNCF en 2013 et 2015 ont permis de corrélérer les croissances attendues de fréquentation et les besoins en places assises pour répondre à ces croissances. Elles ont également mis en évidence les besoins liés à la rotation naturelle du parc. Certains matériels, notamment thermiques, arrivent en fin de vie et leurs caractéristiques de confort et de capacité ne sont plus adaptées, sans même parler des problèmes de fiabilité et de pannes se répercutant sur l'ensemble des circulations.

Ces études ont été croisées avec les perspectives de croissance de l'offre liées à la mise en place de la nouvelle desserte cadencée à l'arrivée de la LGV (service annuel TER2018).

Ce travail prospectif a mis en avant le besoin d'une commande complémentaire de rames Régio2N et la nécessité de trouver sur le parc de l'occasion des rames thermiques ou bimodes de type Autorail Grande Capacité (AGC). L'année 2016 devra permettre de valider ces options et de les quantifier.

I.3. *Faire du train en général, et du TER en particulier, un outil appropriable par tous*

I.3.1. Développer la concertation

Pour adapter au mieux le service aux besoins des territoires, la Région a développé la concertation avec les usagers, les élus locaux, les associations et les différents partenaires du TER Bretagne. Pour cela, elle a mis en place des lieux de débat qui permettent d'échanger sur les sujets d'actualité et de recueillir les attentes :

- le Comité régional des partenaires du transport public qui réunit une fois par an les partenaires institutionnels,
- huit comités de lignes répartis sur tout le réseau, qui se réunissent tous les ans depuis 2007, et qui sont aussi ouverts aux usagers.

Depuis 2014, la Région a également engagé la consultation des territoires autour du projet « Bretagne à Grande Vitesse ». Une première phase de réunions publiques (mi 2014) a permis de faire connaître BGV, ses enjeux, et de clarifier les périmètres de l'ensemble des projets transports (TER, LNOBPL, infrastructures...). Ces réunions ont rassemblé au total 350 participants et ont constitué des temps forts d'échanges avec l'ensemble des territoires.

La deuxième phase de consultation (mi 2015) a permis de rentrer dans le détail du projet de desserte, et a mobilisé 220 participants sur 4 réunions départementales. Ces réunions ont concrètement fait évoluer la grille horaire, avec la mise en place d'un TGV plus tôt le matin pour répondre à une demande forte et partagée par l'ensemble des territoires.

En 2016, la démarche se poursuivra, avec une attention particulière pour les usagers TER. Le bouleversement que va connaître le réseau en 2017 est en effet inédit, et nécessite une démarche préalable pour préparer les usagers et créer les conditions favorables d'une bonne compréhension des changements apportés. Au-delà des réunions publiques qui seront à nouveau organisées, il s'agira donc de renforcer notre relation de proximité aux usagers et aux partenaires du transport, à la fois par une présence régulière sur le terrain et par l'animation d'un espace sur le web permettant de créer un lien continu.

I.3.2. Améliorer la lisibilité des actions régionales pour renforcer l'image d'Autorité Organisatrice de la Région

La communication sur le transport régional revêt plusieurs enjeux. Il s'agit à la fois de rendre attractif le réseau TER Bretagne, et de dynamiser les recettes pour continuer de développer le service public, et de faire connaître et reconnaître la compétence régionale en matière de transport. L'année 2015 a été marquée par

des campagnes sur les nouvelles tarifications pour les occasionnels, par des opérations dans le cadre de « Voyagez, prenez l'art », une démarche à la croisée des politiques transports et culture.

II. L'Autocar, complément indispensable du TER aujourd'hui, maillon fort d'un nouveau réseau de transport régional demain

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 les délégations de service public.

Elle exercera une compétence toute autre en 2017 du fait de l'application de la loi NOTRe qui la rend compétente pour le transport non urbain régulier ou à la demande, le transport scolaire et les gares routières de voyageurs de compétence départementale.

II.1. Développer le transport routier de voyageurs d'intérêt régional

II.1.1. Permettre une meilleure couverture territoriale en transport public régional

La ligne St Brieuc-Pontivy-Vannes/Lorient relie le nord et le sud de la Bretagne et dessert des lieux de vie majeurs du Centre-Bretagne, notamment Pontivy et Loudéac. C'est le transporteur CAT (groupe Transdev) qui exploite 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 et accessibles aux personnes en situation de handicap, et ce, tout en continuant à offrir un service public de transport régional de qualité pour les salariés, étudiants et scolaires.

En 2015, la fréquentation estimée est de 161 709 contre 174 462 voyages en 2014. A noter que 49% des voyages sont effectués par des scolaires. La cible pour 2016 se situe à plus de 200 000 voyages et sera sans doute difficile à atteindre.

La ligne Pontivy - Rennes a été fortement améliorée depuis 2009 et a connu une forte évolution de sa fréquentation (+25% entre 2009 et 2014). Elle est exploitée via une délégation de service public par Keolis. Le nouveau contrat signé pour la période 2015-2020 apporte des améliorations dans le service offert avec notamment le Wi-Fi gratuit à bord ou encore le paiement possible par carte bancaire. Parmi les objectifs assignés au transporteur par la Région, être au rendez vous de la LGV et offrir un niveau de qualité « sans couture » : nouveaux autocars, services à bord, desserte encore accélérée et renforcée notamment en 2018.

La première année d'exploitation n'est pas à la hauteur des prévisions, ceci étant dû à un double phénomène : la baisse des voyages en correspondance TGV, et les travaux en gare de Rennes, rendant la correspondance peu confortable pour les voyageurs. Ainsi, les prévisions 2015 sont en dessous des 98 000 voyages alors que l'année 2014 affichait 108 563 voyages. L'objectif 2016 se situe à plus de 109 000 voyages.

La ligne Loudéac - Rennes vient compléter le dispositif : son exploitation a été confiée au Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine dans le cadre de sa délégation de service public globale pour l'exploitation du réseau interurbain illenoo moyennant compensation. L'accord en cours par voie conventionnelle entre les trois collectivités concernées (CD35, CD22 et Conseil Régional de Bretagne) devra certainement être réinterrogé en 2016 dans le cadre de la loi NOTRe.

La ligne routière régionale Rennes / Dol - Le Mont Saint Michel a été fortement améliorée depuis 2009 et a connu une très forte évolution de sa fréquentation (+36% entre 2010 et 2014). Elle est exploitée via une délégation de service public par Keolis entre 2015 et 2020.

La première année d'exploitation du nouveau contrat a été fortement impactée par les attentats de janvier et de novembre, ayant conduit à une forte baisse des touristes étrangers ; or, cette ligne a la particularité d'avoir une fréquentation étrangère, surtout asiatique, à plus de 90%. Ainsi, le prévisionnel 2015 se situe à 87 000 voyages environ contre plus de 100 000 voyages en 2014. L'objectif de 96 000 voyages en 2016 devrait pouvoir être atteint si le contexte international s'apaise.

II.1.2. 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 assez développée pour offrir un service public suffisant. Ceci est particulièrement vrai pour les lignes routières TER telles que Morlaix-Roscoff, ou encore la ligne Saint-Malo – Saint-Brieuc offrant un aller-retour hebdomadaire à destination principalement des élèves internes et

étudiants. Cette ligne fait l'objet d'une convention de co-gestion avec le Conseil départemental des Côtes d'Armor.

Trois lignes TER routières perdurent dans la convention et viennent de faire l'objet d'un renouvellement jusqu'à la fin de la convention TER en 2017. Elles représentent à elles trois moins de 70 000 voyages par an. Elles feront l'objet en 2016 d'une analyse au regard notamment des mutualisations offertes par la loi NOTRe.

II.2. Relever le défi du transfert de compétences du mode autocar

Le réseau régional va connaître un bouleversement majeur en intégrant des offres de transport par autocars denses, présentant un maillage très fin du territoire s'agissant notamment des circuits spécifiques scolaires.

Si les budgets ainsi que le nombre d'élèves transportés sont relativement proches d'un département à l'autre, ceci cache des disparités très fortes dans les modes organisationnels, les relations aux citoyens, les niveaux de service offerts, tout ceci découlant en partie des disparités socio-économiques des territoires, mais pas uniquement.

Il existe donc un enjeu fort à harmoniser afin de créer un véritable service public de transport régional mais la tâche est immense, complexe politiquement, techniquement et financièrement. Il conviendra de définir des étapes et jalons permettant de qualifier plusieurs niveaux d'ambitions, de rechercher les cibles, les synergies, les complémentarités sur de nombreuses thématiques qui vont au-delà de la desserte : la distribution, les tarifs, les services aux voyageurs, etc.

L'année 2016 sera celle de l'établissement d'un diagnostic précis sur toutes les composantes de l'offre et devra préparer la prise de compétence de 2017, les transferts de personnels ou encore les accords financiers avec les quatre Départements.

III. L'importance de la prise en compte du phénomène multimodal et de l'essor des nouvelles formes de mobilités collectives et individuelles

La Région Bretagne agit sur son domaine de compétence d'Autorité Organisatrice du transport régional de voyageurs 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.

De même, le Conseil Régional doit se donner les moyens d'agir sur les comportements individuels en améliorant la chaîne des déplacements et en améliorant les services : l'information, la tarification, la distribution et la relation au voyageur, le tout, dans une vision multi-modes.

Dans un contexte de tension budgétaire, les « nouvelles mobilités », telles que le partage de voiture ou de trajets, doivent être également mieux intégrées à l'offre de services, notamment pour la couverture de secteurs et périodes à faible demande.

L'essor important du covoiturage ces dernières années, indépendamment ou presque de toute action publique, si ce n'est par la création d'aires de covoiturage, démontre bien qu'il faut se montrer agile et réussir à s'adapter à ces nouveaux comportements.

III.1. Favoriser le passage d'un mode de transport à l'autre grâce à des outils adaptés

Au-delà de la mise en place de pôles d'Échanges multimodaux sur le territoire, lesquels représentent un saut qualitatif important dans la facilitation du passage d'un mode à l'autre (voir programme 402), d'autres outils y contribuent.

III.1.1. Le système d'information multimodale BreizhGo

Le site BreizhGo, opérationnel depuis 2010, a été renouvelé en février 2015, avec des fonctionnalités améliorées et une meilleure ergonomie. Il propose des itinéraires en transport public à partir des données de plus de 20 réseaux bretons (bus, métro, cars, trains...) et de l'offre SNCF nationale. L'année 2015 a aussi été marquée par l'intégration d'un nouveau partenaire : Guingamp communauté.

Au-delà du site, le service est diffusé aussi par le biais des "marques grises", qui sont des formulaires de recherche simplifiés pouvant être intégrés sur un site tiers (collectivités, office du tourisme...). Par ailleurs, des interfaces sont développées avec les outils SNCF (site web, application mobile, écrans multimodaux dans les PEM) pour assurer la plus large diffusion possible des informations sur le transport public en Bretagne.

En 2016, BreizhGo s'engage également dans une démarche "open data", avec l'ouverture des interfaces de programmation comme le stipule la Loi Macron, et une réflexion en cours avec les partenaires pour diffuser librement la base de données multimodales.

III.1.2. KorriGo, la carte bretonne des déplacements et des services

Avec plus de 600 000 cartes KorriGo émises à ce jour, dont 400 000 utilisées régulièrement et plus de 40 000 sur le réseau TER Bretagne, la "carte bretonne des déplacements et des services" est entrée dans le quotidien des utilisateurs du transport public partout en Bretagne. Elle permet de rendre la chaîne des transports plus fluide : sur ce support unique, il est possible de charger des titres de transports de plusieurs réseaux (TER, réseau départemental illeneo, réseaux urbains de Rennes, Lorient, Quimper, Brest et Saint-Brieuc), mais aussi d'accéder à de nouveaux services : parkings vélos sécurisés sur le parvis de certaines gares, parkings réservés aux abonnés TER, rechargement de la carte sur internet...

Aujourd'hui, l'enjeu est de poursuivre le développement de cette carte en garantissant l'interopérabilité au niveau régional, et de porter l'ouverture de la carte vers les services de la vie quotidienne. Avec la diversification des fonctionnalités de la carte, il est apparu nécessaire de renforcer le support technique, et une convention vient d'être signée avec Mégalis dans cet objectif.

La carte KorriGo doit en 2016 poursuivre son essor et des solutions technologiques plus légères devraient être testées permettant d'équiper des réseaux plus modestes.

III.1.3. 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 42% des abonnements sont intermodaux (Uzuël+) depuis plusieurs années, ce chiffre monte à 60 % pour le périurbain rennais. Ce succès est encore plus marqué pour les abonnements mensuels Uzuël Jeunes, pour lesquels la part d'abonnements intermodaux atteint 65%. Le succès de cette mesure montre combien elle répond à une attente forte des voyageurs.

L'intermodalité tarifaire passe aussi par la création de produits permettant de combiner plusieurs moyens de transport différents mais aussi d'accéder à des équipements culturels ou touristiques.

Dans le cadre de la loi NOTRe, ce volet tarifaire prendra une dimension toute autre et des produits innovants pourraient être créés.

III.2. Favoriser l'émergence de solutions de mobilités durables et innovantes

III.2.1. Le maillage du territoire en bornes de recharge

Au-delà de sa compétence d'Autorité Organisatrice du transport régional de voyageurs, 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.

La Région Bretagne s'est associée avec les quatre syndicats d'énergie départementaux pour proposer le déploiement d'un réseau de près de 900 bornes de recharge publiques. En cohérence avec le réseau de bornes privées porté par le groupe Bolloré, le travail partenarial se poursuit avec une première phase de déploiement de 400 bornes avant fin 2016, financées à hauteur de 20 % par la Région et 50 % par l'ADEME.

III.2.2. La veille active sur les nouvelles mobilités

Beaucoup d'éléments viennent bouleverser le paysage institutionnel des transports en France ; les frontières entre modes collectifs et individuels, entre transport public et transport privé tombent peu à peu, également sous l'impulsion des nouvelles technologies.

Dans ce nouveau paysage de la mobilité, il s'agira pour la Région de définir son intervention sur ces systèmes, voire d'établir une politique régionale. Ceci nous amène à penser que la période de calage de nos nouvelles compétences doit être l'occasion de prendre du recul et nous interroger sur le champ des possibles en terme d'innovations de services de transport. Ceci fera l'objet d'études en 2016.


> Projet de délibération

Je vous propose sur le programme 401 « Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable » :

- > d'abonder l' autorisation de programme de 292 300 000 € ouverte au titre des exercices 2009 à 2017 de 64 060 000 € ;
- > d'abonder l'autorisation d'engagement de 1 026 378 600 € ouverte au titre des exercices 2007 à 2018 de 560 000 € ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de 46 240 000€ ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de 102 806 000 €.

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

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

Programme 402 > Moderniser les réseaux ferroviaires et routiers structurants

Ce programme regroupe un ensemble d'actions dont la finalité est d'irriguer le territoire breton par des infrastructures terrestres (ferroviaires et routières) et des gares performantes, permettant à la Bretagne, à la fois de développer ses échanges avec l'extérieur, et d'offrir au sein de son territoire des infrastructures adaptées aux usages du quotidien, contribuant à un aménagement équilibré et durable du territoire.

Le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 consacre 950 M€ à son volet « Mobilité Multimodale ». La plupart des actions de ce programme y sont intégrées. La part contributive de la Région Bretagne est de 280M€ dont 160M€ qui portent sur le ferroviaire.

Projet de BP 2016	
AP	57 071 000 €
AE	120 000 €
Total	57 191 000 €
CPI	86 298 000 €
CPF	280 000 €
Total	86 578 000 €

L'année 2016 sera une année pleinement consacrée aux grands travaux ferroviaires sur le réseau structurant permettant la mise en service de Bretagne à Grande Vitesse en 2017, visant à rapprocher l'Ouest de la Bretagne de Paris avec la Ligne à Grande Vitesse Bretagne Pays-de-la Loire, la désaturation de la gare de Rennes, la modernisation de Rennes-Redon, et les travaux dans cinq pôles d'échanges multimodaux.

Là où le ferroviaire n'est pas présent, le désenclavement routier se poursuit en 2016, avec notamment trois sections en travaux en Bretagne Centrale pour la mise à 2x2 voies de la RN164.

Dans le même temps, la Région Bretagne se mobilise en faveur des mobilités du quotidien. La desserte fine du territoire régional est également un objectif assigné dans le CPER 2015-2020. L'état des lignes ferroviaires de maillage est préoccupant. La modernisation et la mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires du réseau TER se poursuivront en 2016, avec toujours la même préoccupation d'attractivité du réseau et de la diffusion de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire.

Le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire, qui vise à la fois à renforcer l'accessibilité de la Bretagne et à répondre aux besoins de mobilité du quotidien par la création de sections de lignes nouvelles offrant des potentiels de capacité et de vitesse adaptés aux enjeux de mobilité à l'horizon 2025-2030, entre dans une nouvelle étape. Après le débat public, une étape d'étude et de concertation complémentaire s'engage en 2016, et doit aboutir à une décision ministérielle en 2017 sur la poursuite du projet.

Concernant le fret, la mise en œuvre des actions prioritaires du Plan régional d'actions logistiques se poursuivra en 2016 avec l'objectif de développer une logistique durable en Bretagne.

Le programme s'articule autour des objectifs suivants :

- I. Améliorer l'accessibilité de la Bretagne en tout point du territoire
 - I.1 Participer à la modernisation et au développement du réseau ferroviaire structurant
 - I.2 Participer à la modernisation du réseau routier
- II. Faciliter 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 d'infrastructure nécessaires au développement du fret

I. Améliorer l'accessibilité de la Bretagne en tout point du territoire

I.1. Participer à la modernisation et au développement du réseau ferroviaire structurant

I.1.1. Réaliser la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire et le contournement sud de Paris

Au 1er semestre 2016, les travaux d'équipement de la Ligne à Grande Vitesse, ainsi que les deux derniers raccordements au réseau existant, vont s'achever. A l'été 2016, la ligne sera donc terminée. Commencera alors pendant près de 10 mois une phase intensive d'essais de toutes natures complétée par la formation des conducteurs de TGV et TER. De nombreux experts sont mobilisés pour élaborer d'ici fin 2016 le dossier de sécurité devant permettre l'obtention de l'Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale délivrée par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF). La grille horaire et les dessertes 2017, qui verront une refonte complète des services sur un tiers du territoire national, seront arrêtées en septembre 2016.

En complément, la liaison rapide Angers - Laval - Rennes, dite "Virgule de Sablé-sur-Sarthe", qui consiste à créer une liaison de 3,6 km entre la ligne principale Le Mans-Rennes et le barreau de Sablé-sur-Sarthe, suit le même calendrier que la LGV. La mise en service de cette virgule va permettre dès 2017 de réduire significativement les temps de parcours, notamment entre Rennes et Angers, qui passeront de 2h15 aujourd'hui à moins de 1h30.

Concernant le projet de modernisation de la ligne Massy-Valenton, point de passage obligé des TGV intersecteurs (entre régions) 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, les travaux ont bien avancé, mais la mise en service n'interviendra probablement qu'en 2019. Sur la section Ouest, l'enquête publique s'est tenue du 1er juin au 10 juillet 2015.

L'horizon de mise en service du projet global (sections Est et Ouest) est prévu en 2019, mais cela nécessite que les partenaires s'accordent sur un plan de financement de l'opération, le montant de l'opération étant en dépassement important, du fait du décalage dans le temps et de l'évolution des normes techniques, par rapport au montant inscrit dans la convention de financement initiale.

I.1.2. Moderniser les infrastructures du réseau ferroviaire structurant

En complément de la LGV, dans le cadre de l'opération Bretagne à Grande Vitesse visant à mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris, la modernisation des axes Rennes-Brest/Rennes-Quimper a été engagée.

La 1ère phase de cette modernisation (Rennes-Brest/Rennes-Quimper phase 1) consistant à relever la vitesse sur 7 tranches fonctionnelles et à supprimer 41 Passages à Niveau, est aujourd'hui achevée.

En 2016, il convient de procéder à la clôture financière de l'opération. Cela nécessite de faire le bilan des crédits FEDER obtenus convention par convention, de solder les conventions, et de procéder le cas échéant au rééquilibrage des participations financières entre co-financeurs.

Dans le cadre de la révision du contrat de projet 2007-2013, des opérations complémentaires à la phase 1 de Rennes-Brest/Rennes-Quimper avaient par ailleurs été identifiées, afin d'optimiser les temps de parcours et d'apporter des gains de capacité pour les TGV et les TER sur le réseau structurant :

- La modernisation de la section Rennes-Redon est en cours, avec une mise en service prévue en décembre 2017. Une intervention complémentaire de relèvement de vitesse, sur un tronçon difficile, est par ailleurs inscrite au CPER 2015-2020 et reste à programmer.
- Le renforcement de deux sous-stations électriques, l'une à Cesson-Sévigné, l'autre à St Avé, est quasiment achevé, avec une livraison prévue en 2016.
- La section de ligne Plouaret-Guingamp doit bénéficier 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 sont inscrits au CPER 2015-2020, mais restent à programmer.

Le travail mené avec SNCF Mobilité et SNCF Réseau dans le cadre de la réflexion globale sur le plan de transport TER-TGV 2017-2018 intègre ces opérations, de manière à répercuter l'ensemble de ces gains de temps et de capacité au bénéfice des usagers à partir de 2017.

En dehors de l'opération Rennes-Brest, Rennes-Quimper, la Région participe au cas par cas à des projets de suppression de Passages à Niveau (PN) inscrits sur la liste de sécurisation nationale en fonction de l'intérêt régional de la suppression, notamment pour le bon fonctionnement des gares adjacentes. La Région participe

ainsi aux études relatives aux PN de Landivisiau (PN n°288), St Médard (PN n°11) et Rosporden (PN n° 497). En ce qui concerne St Médard, un protocole d'intention est soumis à la validation des partenaires début 2016, et doit aboutir à la suppression du PN d'ici quatre ans au plus tard.

A plus long terme (horizon 2025-2030), le projet de «Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL)», projet ferroviaire global et d'ampleur pour les territoires breton et ligérien, a pour objectifs d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, de rapprocher Rennes et Nantes via le nouvel aéroport, de renforcer le réseau inter-villes et de dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau ferroviaire.

Suite au débat public (septembre 2014-janvier 2015) et au bilan dressé par la Commission Nationale du Débat Public, SNCF Réseau a décidé lors de son conseil d'Administration du 21 mai 2015 de poursuivre le projet par une étape complémentaire au débat public pendant laquelle des études complémentaires seront réalisées et la concertation poursuivie. Cette phase du projet doit permettre de définir les objectifs et le scénario à retenir pour engager les études préalables à l'enquête d'utilité publique. Il s'agit d'une étape de consolidation pour sécuriser le projet. Elle fera l'objet d'une décision nationale en 2017.

Le projet LNOBPL est inscrit dans le CPER 2015-2020 de façon à accompagner les phases d'études et de concertation à venir.

I.1.3. Accompagner le développement des gares TGV

Le développement des trafics TER et TGV attendus à l'horizon 2020 nécessite de repenser, en amont, le fonctionnement et la capacité des 10 principales gares bretonnes (Rennes, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Quimper, Brest, Lorient, Auray, Redon et Vannes). Dans le cadre du Contrat de projets 2007-2013, un dispositif de financement des études et des travaux d'aménagement des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) a été mis au point et se poursuit dans le cadre du CPER 2015-2020. Le PEM de Vitré a été intégré par la suite au dispositif.

Huit contrats de pôle sont signés à ce jour pour les sites de Saint-Brieuc, Guingamp, Rennes, Redon, Morlaix, Quimper, Lorient et Auray. Pour Quimper, une reprise d'études est en cours suite à l'abandon du projet de Bus à Haut Niveau de service desservant la gare, ce qui impliquera la signature d'un nouveau contrat de pôle à la fin 2016. La signature du contrat de pôle de Vannes devrait aussi probablement intervenir en fin 2016.

Suite à la signature du CPER 2015-2020 d'une part, actant la réorientation des crédits de l'État sur les opérations de mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, la validation des contrats de partenariat et du PO FEDER 2015-2020 d'autre part, les plans de financement des opérations sont adaptés dans le cadre de nouvelles conventions de financement ou d'avenants.

A ce jour, plusieurs demandes de crédits FEDER ont été adressées à la Région Bretagne, pour instruction, pour le financement des PEM : Guingamp, Vitré, Saint-Brieuc.

Le PEM de Guingamp est le 1er finalisé et cinq PEM sont en travaux. En 2016, vont s'achever les travaux sur les périmètres ferroviaires (souterrain et bâtiment voyageurs) du PEM de Redon ; les travaux urbains seront dans une phase active à Redon et Morlaix et devraient s'achever en 2017. En ce qui concerne le PEM de Vitré, une 2ème phase de travaux est en cours. Les travaux des PEM de Saint-Brieuc et Lorient se poursuivent, les travaux d'accès aux quais et les bâtiments voyageurs seront achevés en 2017. A Rennes, les travaux sont bien engagés, avec notamment des démolitions importantes côté parvis nord et des interventions importantes sur les quais. A ce jour, le calendrier du chantier PEM de Rennes est conforme, avec une finalisation des travaux sur les quais prévue pour mi 2017, et sans impact sur la circulation des trains dès mi 2017 et une mise en service du nouveau bâtiment voyageurs mi 2018. A l'arrivée de la LGV, en mai 2017, le PEM sera donc toujours en travaux, mais les fonctionnalités essentielles du cœur ferroviaire seront opérationnelles.

En complément des travaux du PEM de Rennes, une opération de désaturation de la gare de Rennes, porte d'entrée ferroviaire de la Bretagne, est en cours, afin de répondre aux besoins de mobilité exprimés (TGV et TER).

Ces investissements capacitaires sont composés d'un premier groupe d'aménagements évalué à 27M€ qui est désormais terminé. Un second groupe d'aménagements est évalué à 46 M€ ; sa mise en service est prévue en lien avec le nouveau poste central en 2018. Le financement des travaux de ce second groupe relève du CPER 2015-2020 à l'exception des travaux, de construction d'un nouveau quai (F) au sud de la gare actuellement en travaux qui avaient été anticipés.

La Région mobilisera en 2016 les moyens nécessaires à la poursuite 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.

I.2. Participer à la modernisation du réseau routier

L'intervention de la Région Bretagne sur le réseau routier a pour objectif principal le désenclavement de la Bretagne centrale. La Région Bretagne cible donc ses participations essentiellement sur la mise à 2x2 voies de la RN 164 qui relie la commune de Montauban-de-Bretagne en Ille-et-Vilaine à la commune de Châteaulin dans le Finistère, opération sous maîtrise d'ouvrage de l'État, et sur la mise à 2x2 voies de l'axe Triskell reliant le Nord et le Sud de la Bretagne, opération sous maîtrise d'ouvrage des Départements des Côtes d'Armor et du Morbihan.

I.2.1. Moderniser le réseau routier national (« Plan Routier Breton »)

La modernisation du réseau routier national, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, est inscrite au CPER 2015-2020 à hauteur de 271,4M€, dont 236,85M€ ciblés sur la mise à 2x2 voies de la RN164.

Ceci traduit les engagements inscrits dans le Pacte d'Avenir pour la Bretagne signé par le 1^{er} Ministre en décembre 2013 de faire de la RN164 une priorité partagée par l'État et la Région pour finaliser l'aménagement en 2x2 voies sur la totalité du linéaire. La Région intervient sur les opérations de la RN 164 à parité avec l'État afin de conduire l'opération dans les meilleurs délais.

A ce jour, sur les 162 km que compte cet axe, 101 km de 2x2 voies sont déjà réalisés, soit un peu plus de 62% du linéaire. Au fil des mises en service des dernières sections, la RN164 deviendra progressivement une véritable alternative aux axes littoraux (Rennes-Brest/Rennes-Quimper), avec à terme le meilleur temps de parcours.

Les engagements nouveaux de cette programmation prévisionnelle 2016 sont essentiellement axés sur la mise à 2x2 voies de la RN164 et se décomposeraient comme suit :

- En travaux : la section St Méen le Grand - RN 12 phase II, la finition de la déviation de Loudéac phase II et la section Châteauneuf-du-Faou ;
- En étude : les sections de Rostrenen, Merdrignac Est & Ouest, Plémet et Mûr-de-Bretagne.

Le montant de cette programmation 2016 est étroitement lié au budget qui sera mobilisé par l'État en 2016 sur les investissements routiers et notamment la RN164 ; des ajustements pourraient donc intervenir dans le courant de l'année si les montants alloués par l'État s'avéraient différents de ceux mentionnés dans le présent rapport budgétaire. La Région Bretagne apporte un financement de 50 % pour chacune des opérations RN164, ce qui constitue une mobilisation exceptionnelle au niveau national.

I.2.2. Moderniser le réseau routier départemental structurant

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.

Dans le département du Morbihan, sur les 8 km de la section « Sud Colpo », 6 km ont été mis en service en 2014 ; les travaux sur les deux derniers km devraient se terminer en 2016. Les travaux sur la déviation de Locminé (5,5 km) se poursuivent. La mise en service de la déviation de Locminé est prévue à l'horizon 2017.

Concernant l'aménagement de l'axe Triskell dans les Côtes d'Armor, les travaux de terrassement de la rocade section Est et de l'échangeur de Le Perray, qui assure la connexion de la rocade Est avec la RN12, se poursuivent. La mise en service de la rocade Est est prévue fin 2016. Les travaux sur l'axe Triskell, section Bel Air / La Fourchette (nord de Loudéac), ont débuté en 2015.

La Région Bretagne accompagnera la mise à 2x2 voies de l'axe Triskell en 2016 avec l'objectif de concentrer rapidement son intervention sur la RN 164.

II. Faciliter les déplacements de la vie quotidienne

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

Les lignes de maillage du territoire breton, très anciennes et insuffisamment entretenues par le gestionnaire d'infrastructures, sont globalement dans un état critique. Des limitations de vitesse sont effectives sur plusieurs lignes pour des raisons de sécurité, avec pour effet un allongement des temps de parcours, donc une dégradation de l'attractivité du train, mais aussi dans certains cas la difficulté de réaliser techniquement l'offre de transport. Des travaux de renouvellement sont nécessaires pour maintenir les lignes en fonctionnement.

Les lignes concernées sont principalement :

- Dol - Dinan (section Pleudihen - Dol-de-Bretagne, la section Dinan - Pleudihen ayant déjà été traitée) et Dinan - Lamballe : besoin de travaux estimé à 62 M€
- Guingamp - Paimpol : besoin estimé à 28 M€
- Rennes - Chateaubriant : besoin estimé à 40 M€
- Brest - Quimper : besoin estimé à 70 M€
- Morlaix – Roscoff : besoin estimé à 40M€

Face à de tels montants, une prise de conscience collective s'impose. La Région, qui assume à elle seule les dépenses de fonctionnement associées à l'offre TER proposée sur ces lignes, ne peut pas en plus couvrir les besoins de régénération de ces voies, qui représentent environ 240 M€. Il est donc indispensable de regrouper l'ensemble des partenaires et des collectivités concernées par chaque ligne, afin de chercher des solutions de financement solidaires, et ainsi de permettre de sauver les lignes.

Sur proposition de la Région, la remise en état de ces lignes a été inscrite au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020 de la Bretagne dans le cadre de l'objectif stratégique n°3 « Assurer une desserte fine du territoire régional ».

II.1.1. Brest-Quimper

Les objectifs poursuivis pour cette opération consistent à améliorer l'accessibilité du Finistère par des liaisons performantes entre Brest et la Bretagne Sud jusqu'à Nantes, à répondre à un besoin interne de mobilité des Finistériens par une offre complémentaire train+car, et à pérenniser la ligne ferroviaire à long terme pour éviter des restrictions de circulation.

En 2015, pour des raisons de sécurité, des mesures de ralentissement ont été prises sur cette ligne, témoignant de l'urgence de la situation.

Les études projet ont été finalisées en 2015. En 2016, il conviendra de conforter le plan de financement de cette opération inscrite au CPER 2015-2020 pour un montant de 70M€ dans l'objectif de passation des marchés de travaux dès 2016 et la réalisation des travaux en 2017.

II.1.2. Les autres lignes de maillage

En 2015, le plan de financement pour la réalisation des travaux de renouvellement de la ligne Guingamp-Paimpol sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, a pu être finalisé. Guingamp Communauté, la Communauté de Communes de Paimpol Goëlo, Pontrieux Communauté, le Pays de Bégard, le Pays de Guingamp, le Département des Côtes d'Armor et SNCF Réseau se sont joints au tour de table financier initié dans le CPER 2015-2020 par l'État et la Région. Grâce à cette mobilisation locale inédite en Bretagne, les travaux évalués à 28M€ sont programmés en fermeture de ligne entre septembre 2016 et avril 2017 assurant ainsi la pérennisation de cette infrastructure.

Deux conventions de financement ont par ailleurs été signées en 2015 pour les études de l'axe Dol-Dinan-Lamballe, une étude d'avant-projet sur la section Dinan-Dol afin de définir la consistance, l'estimation du coût et le calendrier prévisionnel de réalisation de l'opération ; une étude préliminaire sur la section Dinan-Lamballe afin de préciser l'état de la voie et la modernisation envisageable. Ces études se dérouleront en 2016.

En ce qui concerne Rennes-Châteaubriant, une réunion sous l'égide du Préfet s'est tenue le 23 septembre 2015 en présence du maître d'ouvrage, de l'État, de la Région, de Rennes Métropole et des élus locaux de l'ensemble de la ligne, afin de partager le diagnostic présenté par SNCF Réseau sur l'état de la ligne, les conséquences pour son exploitation, et les solutions techniques envisageables pour une remise à niveau. Les échanges se poursuivront en 2016 afin de statuer sur les mesures envisageables par l'ensemble des acteurs concernés par cette infrastructure.

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

L'intervention de la Région Bretagne sur 116 points d'arrêts ferroviaires du réseau TER breton poursuit deux objectifs essentiels.

En premier lieu, il s'agit de moderniser les gares, pour les rendre attractives, fonctionnelles, conviviales, lisibles. Cet objectif se traduit par le programme de modernisation des gares initié en 2004 qui se déploie à la fois sur le périmètre ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF (quais, bâtiment voyageurs, passerelle, souterrain) et sur le périmètre urbain sous maîtrise d'ouvrage des communes (traitement des abords de la gare, parvis, aménagement des stationnements).

Ensuite, il convient de rendre les gares accessibles, pour faciliter les déplacements de tous et notamment des Personnes à Mobilité Réduite. Conformément à la nouvelle législation en faveur des Personnes à Mobilité réduite, cet objectif se traduit dans l'Agenda D'Accessibilité Programmé (Ad'Ap), formalisé par la Région en concertation avec la SNCF, l'État, les associations et adopté lors de la session des 15-16 octobre 2015.

Ces deux objectifs sont poursuivis conjointement sur les différents sites de façon à garantir la cohérence des opérations réalisées sur les différents périmètres.

Des opérations de travaux sont en cours à Pontchaillou, Rosporden (bâtiment voyageurs), Messac (passage souterrain), et courant 2016 vont s'engager les travaux à Bruz (quais), Guichen (quais et traversées), Montauban (passerelle), Plouaret (passerelle).

II.3. Accompagner le développement des principales agglomérations

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.

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.

Dans le cadre du Contrat de projets 2007-2013, trois conventions de financement ont été finalisées et engagées fin 2013 pour les projets de Saint-Brieuc, Lorient et Quimper ; la Région a ainsi honoré 100% de ses engagements sur les TCSP. Depuis lors, l'agglomération de Quimper a fait savoir à la Région que le projet de TCSP était suspendu, ce qui implique un retrait des financements CPER de la Région.

Les travaux sur les sites de Rennes, Saint-Brieuc et Lorient sont en cours.

III. Encourager le développement du fret dans une logique durable

Région périphérique et maritime, la Bretagne est plus que les autres régions concernée par les principaux enjeux transport et logistique identifiés au plan national et international : mondialisation des flux, augmentation prévisible des coûts de transport (énergie et fiscalité), développement durable, refonte de la politique agricole européenne (PAC), développement des énergies marines renouvelables. Il s'agit d'enjeux qui structureront à l'avenir son économie et l'aménagement de son territoire.

Ces enjeux sont au cœur du plan régional d'actions logistiques, fruit d'une large concertation avec plus de 250 acteurs économiques qui a permis de poser et prioriser 3 grandes actions clés pour l'évolution d'une logistique durable en Bretagne.

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

Ce plan co-construit de manière pragmatique et opérationnelle avec les professionnels de la logistique, des transports (route-fer-mer), les industriels bretons et les fédérations professionnelles a permis d'identifier des actions concrètes, des pistes de progrès pour l'évolution de la performance logistique de la Bretagne.

En 2016, la Région engagera la poursuite de la mise en œuvre de ce plan en contribuant notamment :

- à des actions de promotion pour valoriser la performance logistique de la Bretagne au travers d'une participation au salon international du transport et de la logistique en 2016 à Paris (SITL) ;
- au soutien à des projets logistiques innovants.

Les différentes modalités d'intervention seront soumises à la commission permanente.

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

Pour favoriser l'activité rail-route au départ et à l'arrivée de la Bretagne, la Région Bretagne accompagne depuis fin 2011 les transporteurs routiers désireux de s'investir dans le transport combiné rail-route par la mise en place d'un dispositif de soutien à l'investissement de matériel (subvention acquisition UTI – unités de transport intermodal).

Soucieuse de contribuer au développement de l'intermodalité des transports, elle participe à toutes actions favorisant le redéploiement du fret ferroviaire en Bretagne. Le développement d'un système de transport multimodal innovant et pérenne passe notamment par un assemblage de solutions de transport performantes (route-fer-mer).

Dans ce contexte, des études et réflexions sont menées pour la co-construction d'un réseau de transport multimodal permettant d'articuler l'ensemble des modes : ferroviaire, routier et maritime. Cette volonté de structuration multimodale a vocation à répondre aux diverses activités industrielles régionales actuelles et futures.

En 2016, la Région poursuivra ses actions pour la co-construction d'un système multimodal qui permette d'optimiser la connexion de la Bretagne à ses marchés. Les deux principales actions consisteront en la mise en œuvre d'une étude globale multimodale d'envergure régionale et à la poursuite du dispositif de soutien à l'investissement de matériel rail-route.

Les différentes modalités d'intervention seront soumises à la commission permanente.

> Projet de délibération

Je vous propose sur le programme 402 « Moderniser les réseaux ferroviaires et routiers structurants » :

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 57 071 000 € au titre de l'exercice 2016 ;
- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 120 000 € au titre de l'exercice 2016 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de 86 298 000 € ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de 280 000 €.

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

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

Programme 403 > Moderniser les aéroports à vocation régionale

Le trafic aérien national continue sa progression en approchant le seuil des 150 millions de passagers et avec un taux de croissance (+3,5%) supérieur à ceux de 2014 (+2,9%) et 2013 (+2,5%).

Avec un trafic passagers de plus de 1,75 million en 2015, les aéroports régionaux voient également leurs trafics progresser (+2,59% à fin décembre 2015).

S'agissant du fret, 2015 s'annonce défavorable par rapport aux résultats atteints en 2014 (-19,3 % à fin décembre). Cette baisse s'explique principalement par l'arrêt de l'avionné postal à l'aéroport de Rennes (-2 047 tonnes).

Projet de BP 2016	
AP	- €
AE	1 230 000 €
Total	1 230 000 €
CPI	330 500 €
CPF	1 294 000 €
Total	1 624 500 €

En 2016, 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. La Région poursuivra et finalisera, également en 2016, la procédure de renouvellement des concessions aéroportuaires de Quimper et Brest.

La Région confirmera son engagement pour maintenir l'accessibilité de ses territoires, en soutenant les aéroports d'intérêt régional hors de sa compétence, en contribuant à des obligations de service public (OSP).

Enfin, la Région Bretagne est membre du syndicat mixte aéroportuaire relatif au projet de réalisation du nouvel aéroport Notre-Dame-des-Landes.

Toutes ces actions relèvent du programme 403. Il permet à la Région de conduire 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 déléguée, mais présentant un intérêt stratégique.

Le présent programme s'articule autour des objectifs 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

> Actions par objectif

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

La Région est autorité concédante de quatre aéroports, Rennes, Dinard, Brest et Quimper, depuis mars 2007 et après conclusion de conventions avec l'État, passées dans le cadre de la loi relative aux libertés et responsabilités locales de 2004. L'aménagement, l'entretien et l'exploitation sont confiés à des exploitants dans le cadre de contrats de concessions :

- La concession de l'aéroport de Brest est actuellement gérée par la Chambre de Commerce et d'Industrie Métropolitaine de Brest. L'échéance de cette concession, initialement prévue le 31 décembre 2015, a été prolongée d'une année par voie d'avenant pour permettre la mise en œuvre d'une nouvelle réglementation européenne en matière de sécurité aéroportuaire. Cet avenant de prolongation n'a pas modifié les autres dispositions du contrat.

- La concession de l'aéroport de Quimper a été confiée en 2009 pour une durée de 6 ans et 9 mois à la « Société d'Exploitation de l'Aéroport de Quimper-Cornouaille » (S.E.A.Q.C.), filiale à 100 % de Vinci Airport. Le contrat a également été prolongé jusqu'au 31 décembre 2016 pour permettre la mise en œuvre d'une nouvelle réglementation européenne en matière de sécurité aéroportuaire. Dans le cadre de cet avenant, la Région s'est engagée à verser au délégataire, en 2016, une indemnité pour « modification unilatérale du contrat dans l'intérêt général ». Cette indemnité compense le préjudice généré par les modifications du contrat initial.
- La concession des aéroports de Rennes et Dinard est exploitée, depuis 2010, par « la société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard » (S.E.A.R.D) dont les actionnaires sont la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rennes (50%), Vinci Airport (49%) et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saint-Malo Fougères (1%). Son échéance est fixée au 31 décembre 2024.

Il appartient à ces concessionnaires de conduire leur mission dans le respect des objectifs fixés contractuellement par la Région Bretagne.

Ils cherchent ainsi à dynamiser l'offre aérienne par des actions volontaristes auprès des compagnies aériennes :

Indicateur 1 : Nombre de lignes passagers nationales et internationales				
4 aéroports	2013 réalisation	2014 réalisation	2015 réalisation	2016 cible
Nombre de destinations nationales	22	23	23	23
Nombre de destinations internationales	57	62	42	42

Indicateur 2 : Nombre de compagnies utilisant au moins 1 aéroport régional				
4 aéroports	2013 réalisation	2014 réalisation	2015 réalisation	2016 cible
	22	24	24	24

Les concessionnaires assurent également la maintenance, le renouvellement et le développement du patrimoine aéroportuaire régional, afin de renforcer l'attractivité des plate-formes. La Région peut, le cas échéant, apporter son soutien financier à ces investissements réalisés dans le cadre des dispositions contractuelles. En 2016, la Région ne prévoit pas de participer au financement d'investissements.

La Région a lancé, fin 2015, la procédure de renouvellement des concessions des aéroports de Brest et Quimper qui arrivent toutes deux à échéance le 31 décembre 2016. La concordance du terme de ces deux contrats permet une mise en cohérence des conditions nouvelles d'exploitation des deux plate-formes. L'exploitation des deux aéroports sera confiée à un opérateur unique, soit par un contrat unique mutualisant les aéroports soit par deux contrats distincts. La Région a ainsi affirmé sa volonté de préserver les intérêts de chacune des places aéroportuaires tout en assurant leur pérennité. Avant d'assurer l'exploitation des plate-formes au 1^{er} janvier 2017, le nouvel exploitant devra obtenir la certification européenne AESA.

Dans le cadre de ce renouvellement, mais également pour assurer le contrôle de l'exécution des différents contrats, la Région se fait accompagner par des assistants à maîtrise d'ouvrage juridique, financière et technique.

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

La Région apporte aussi son soutien financier aux aéroports de Bretagne qui ne lui ont pas été transférés (Lorient, Morlaix, Lannion, et Saint-Brieuc) soit par le financement d'investissements ou d'obligations de services publics aéroportuaires.

Ainsi en 2016 et pour la 3^{ème} année, la Région versera, aux côtés du Syndicat mixte gestionnaire de l'aéroport de Lannion, une contribution aux obligations de service public de la ligne aérienne Lannion-Paris. Cette intervention financière est justifiée par la nécessité de maintenir la liaison aérienne avec Paris, quand la configuration des réseaux ferroviaires et routiers n'offre actuellement pas d'alternative compétitive pour le bassin d'emplois de Lannion.

Dans le même cadre, une contribution de la Région aux obligations de service public de la ligne aérienne Lorient-Lyon, renégociée en 2015, est programmée sur 2016. Le principe d'une intervention financière de la Région, associée à Lorient Agglomération et à la CCI du Morbihan, est légitime pour contribuer à

l'accessibilité de la Bretagne sud. Le « hub » de Lyon est en effet un carrefour de liaisons important entre les régions et l'Europe, véritable opportunité de développement pour le tissu économique du bassin de Lorient.

La contribution financière de la Région aux obligations de services publics est accordée sous conditions de partenariat et dans le cadre de dispositions conventionnelles encadrées.

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

La Région Bretagne est membre du syndicat mixte aéroportuaire Notre-Dame-des-Landes (SMA NDDL) Ce syndicat relaie les participations des collectivités au financement de la plate-forme aéroportuaire.

A ce titre, la Région Bretagne verse au SMA NDDL des subventions d'investissement dédiées au concessionnaire de l'Aéroport du Grand Ouest (maître d'ouvrage de la future plate-forme) et à l'Etat (maître d'ouvrage de la desserte routière). Les échéanciers de versements sont précisés dans les conventions de financement.

Aucune subvention d'investissement n'a été versée depuis 2013 en attendant la reprise effective des travaux. Le SMA NDDL ne prévoit pas de verser de participations financières en 2016. En effet, la reprise de ses versements nécessite l'actualisation du calendrier de réalisation du projet. Un nouvel échéancier de paiements sera annexé à la convention de cofinancement.

Le syndicat mixte aéroportuaire Notre-Dame-des-Landes assure aussi :

- la préparation de la desserte en transports collectifs ;
- l'aménagement et le développement des territoires concernés ;
- l'information sur la réalisation du futur aéroport du Grand Ouest ;
- le contrôle de la concession aéroportuaire.

Pour la réalisation de ces missions, la Région Bretagne verse au SMA NDDL une subvention de fonctionnement qui est adaptée annuellement aux évolutions de la structure.

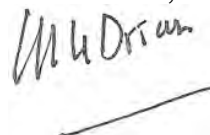
> Projet de délibération

Je vous propose sur le programme 403 « Moderniser les aéroports à vocation régionale » :

- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 1 230 000 € au titre de l'exercice 2016 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de 330 500 € ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de 1 294 000 €.

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

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN