

IV Pour une Bretagne de toutes les mobilités

\\ SOMMAIRE

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

Si l'année 2017 a été une année très emblématique pour le transport public régional, avec à la fois la concrétisation du grand projet Bretagne à Grande Vitesse, et l'élargissement des compétences régionales aux transports interurbains, scolaires et aux liaisons maritimes vers les îles, l'année 2018 constituera également une année pivot pour l'action régionale en matière de transports. Après avoir assuré la continuité du service public avec succès pour la rentrée 2017, il s'agira de mener la transition vers le réseau régional unifié BreizhGo qui intègre trains, cars et bateaux, avec l'année 2020 comme cible.

Le rôle de la Région en tant qu'autorité organisatrice va prendre une nouvelle dimension : l'exercice de cette compétence ne s'exprime plus de manière privilégiée dans une relation à un opérateur historique en maîtrise de la production du service et de la relation clientèle, mais dans des responsabilités plus opérationnelles, plus proches du terrain et des usagers. Cela nous engage et ouvre de nouvelles opportunités pour définir l'offre de transport, développer les services offerts aux voyageurs, et envisager notre relation à l'utilisateur.

Aujourd'hui, les différents réseaux réunis dans BreizhGo sont encore très divers, tant dans leurs organisations que dans leurs usages. Si le TER s'était affirmé comme un transport du quotidien, avec une dynamique de fréquentation longtemps portée par les abonnements domicile-travail, la typologie des usages du nouveau réseau BreizhGo sera beaucoup plus multiforme, avec désormais une majorité de scolaires transportés (110 000 par jour, contre 30000 voyages par jour sur le TER) et des enjeux touristiques encore plus marqués avec les lignes maritimes.

Il faudra donner corps au réseau unifié en passant d'une juxtaposition des réseaux existants à une véritable synergie de réseau qui intègre pleinement chacun des modes de transport en valorisant sa zone de pertinence, tout en recherchant une dynamique de croissance des recettes pour rester dans une perspective de développement du service public. Cela nécessitera notamment de relever le défi de la transformation numérique pour proposer aux usagers des services simples et efficaces, accessibles à tous, et au juste coût.

Il s'agira aussi de renouveler la relation aux usagers, et de marquer de manière impactante pour le grand public le déploiement du nom « BreizhGo » pour que chacun - usagers, partenaires ou citoyens - l'associe au nouveau réseau transport public régional. Cela sera essentiel pour clarifier l'information voyageurs, valoriser commercialement le réseau, et faire connaître la prise de compétence régionale.

Au-delà des actions propres au réseau BreizhGo, la Région continuera de s'engager aux côtés des collectivités et autres partenaires des transports, en particulier pour poursuivre les actions en faveur d'une intermodalité / multimodalité renforcée, porter le volet mobilité de la démarche SRADDET / BreizhCop, et fédérer les acteurs autour des projets d'infrastructures routiers et ferroviaires essentiels pour le territoire breton.

L'accessibilité de la Bretagne passe également par le développement de l'offre aéroportuaire. La Région Bretagne est propriétaire de quatre aéroports régionaux dont l'exploitation a été confiée à des concessionnaires. A ce titre, la Région assure pleinement sa qualité d'autorité concédante notamment en effectuant un contrôle permanent de l'exécution des engagements contractuels en termes de développement de l'offre aérienne et des services aux passagers et en termes d'investissements de modernisation et de sécurité dans le respect des normes environnementales. La Région soutient également le développement des aéroports hors de sa compétence obligatoire au travers de contribution aux obligations de service public.

\\ La répartition des crédits par programme et par chapitre

Autorisations d'engagement et de programme

	AE 938	Total AE	AP 908	Total AP
P.0401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable	145 872 000	145 872 000	2 210 000	2 210 000
P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires et routiers structurants	215 000	215 000	35 497 000	35 497 000
P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale	1 375 000	1 375 000	2 802 000	2 802 000
Total général	147 462 000	147 462 000	40 509 000	40 509 000

Crédits de paiement - Fonctionnement et Investissement

	CPF 938	Total CPF	CPI 908	Total CPI
P.0401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable	255 720 000	255 720 000	57 495 000	57 495 000
P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires et routiers structurants	165 000	165 000	78 884 000	78 884 000
P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale	995 000	995 000	2 950 000	2 950 000
Total général	256 880 000	256 880 000	139 329 000	139 329 000

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

Région Bretagne - BP 2018

Mission IV - Pour une Bretagne de toutes les mobilités

BP 2018

Actions phares 2018

AP	2 210 000 €
AE	145 872 000 €
Total	148 082 000 €

CPI	57 495 000 €
CPF	255 720 000 €
Total	313 215 000 €

- Livraison de 4 rames TER Regio2N portant le total à 24 rames
- Construction du service public régional de transport de voyageurs unifié
- Déploiement de l'identité du nouveau réseau BreizhGo
- Renouvellement de la convention TER

Depuis janvier 2002, le Conseil régional de Bretagne est responsable du transport régional de voyageurs, chargé, en tant qu'Autorité Organisatrice, 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), a apporté un saut de performance très important pour tout le territoire breton. C'est le résultat de plusieurs décennies de travail et d'engagement.

Une autre page commence à s'écrire puisque, par la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), le Conseil Régional a un rôle plus structurant encore : il a hérité au 1^{er} janvier 2017 des compétences transports maritimes, et, depuis le 1^{er} septembre 2017 des transports interurbains et scolaires assurés depuis 1982 par les Départements. Ces nouvelles responsabilités sont majeures et constituent à n'en pas douter, un nouveau métier pour la Région qui doit transporter quotidiennement près de 150 000 voyageurs dont 110 000 scolaires sur son réseau « train + car + bateau ».

Ce réseau va devoir se construire, se structurer partant de systèmes de transport fondamentalement différents les uns des autres, et ce, en garantissant la maîtrise de l'enveloppe budgétaire.

Enfin, le transport public ne pourra continuer de se développer de façon durable 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. La Région forte de ses nouvelles compétences devra continuer à rester attentive aux évolutions sociétales majeures qui impactent la mobilité. Par ailleurs, le numérique et globalement, les outils mobiles de communication auront un rôle important à jouer. Avec KorriGo et le système d'information multimodale régional, ou encore la nouvelle plate-forme de co-voiturage de proximité, la Région Bretagne s'y engage pleinement.

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 en synergie avec le train
 - II.2 Mettre en œuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain
- III. La desserte des îles**
- IV. L'importance de la prise en compte du phénomène multimodal et de l'essor des nouvelles formes de mobilités collectives et individuelles**
 - IV.1 Favoriser le passage d'un mode de transport à l'autre grâce à des outils adaptés
 - IV.2 Favoriser l'émergence de solutions de mobilités durables et innovantes

\\ Actions par objectif

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. 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 %. 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.

La fréquentation des TER pour l'année 2016 a affiché une stabilité avec plus de 10 millions de voyages et des recettes en légère hausse (+1 %). Par ailleurs, les premières analyses de 2017 sont assez prometteuses : à fin octobre 2017, la fréquentation et les recettes sont en effet en hausse de 4% par rapport à l'an dernier avec notamment une accélération depuis la mise en service de la LGV.

L'année 2018 sera importante pour le transport ferroviaire régional puisqu'une nouvelle convention TER devra être signée, donnant ainsi le cap pour les prochaines années.

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 et pour la mobilité des bretons, la Région poursuit un effort financier considérable, avec près de 500 millions d'euros engagés pour le fonctionnement du TER dans le cadre de la prolongation de la convention (avenant 2014-2017, complété par un avenant couvrant l'année 2018), auxquels s'ajoutent les crédits engagés pour la rénovation des gares et la modernisation des infrastructures (cf. programme 402).

Par ailleurs, 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 accorde une compensation financière de 10 millions par an. Ce dispositif unique en France permet de sécuriser la desserte TGV de toutes les gares et d'assurer les meilleurs temps de parcours pour la pointe finistérienne.

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 96 millions d'euros en 2016. Il est à noter que le TER Bretagne se situe parmi les moins chers de France.

La convention TER actuellement vigueur s'achève au 31 décembre 2018. L'année 2018 sera consacrée à la préparation du renouvellement de celle-ci.

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 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 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, sans augmenter la contribution financière de la Région Bretagne.

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

Les résultats en termes de trafic et de recettes du TER Bretagne depuis le lancement de cette nouvelle gamme sont bons. Les résultats à fin 2016 des ventes Prix Ronds sont en hausse : comparé à la même période en 2016, le cumul des recettes est en hausse de 64% et de 41% en voyages. Avec près de 44 000 voyages effectués sur la période de janvier à mai 2017, la gamme Prix Ronds devrait dépasser les résultats effectués sur l'année 2016 (74 000 voyages).

Ces "prix ronds et petits 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 450 000 voyages en 2016.

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.

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. De même, une large réflexion sur les tarifs du futur réseau régional étendu aux autocars et liaisons maritimes va être menée en 2018. Le chantier est complexe, attendu, et financièrement engageant pour la collectivité régionale.

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

Depuis le 2 juillet 2017 et la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne Pays-de-la-Loire, l'offre ferroviaire a été profondément revue et structurée dans l'objectif de proposer les meilleurs temps de parcours entre Paris et la pointe bretonne en diffusant la grande vitesse au cœur des territoires.

Le cadencement des horaires des trains s'est traduit par une augmentation de l'offre ferroviaire globale de 20%, répartie pour moitié en TER et pour l'autre moitié en TGV. Ce sont ainsi 4 allers-retours TGV quotidiens supplémentaires qui desservent la pointe bretonne (Quimper et Brest), avec des temps de parcours attractifs en provenance et à destination de Paris.

Une attention particulière a également été portée sur la complémentarité entre le TER et le TGV afin de permettre d'offrir aux voyageurs des fréquences d'offre plus importantes, via des correspondances optimisées et systématiques tout au long de la journée vers Paris et l'Ile-de-France (notamment vers Massy et l'aéroport de Roissy) mais aussi vers les grandes villes françaises (Marseille, Lyon, Lille, Strasbourg, Montpellier) et enfin à l'intérieur de la Bretagne.

Enfin l'offre du quotidien a également été améliorée grâce à un élargissement de l'amplitude horaire, ou encore un travail sur les temps de parcours pour que le TER devienne un outil fiable et performant pour assurer les déplacements des voyageurs abonnés, mais aussi professionnels, occasionnels et touristiques. Cette nouvelle offre mise en place depuis quelque mois seulement doit maintenant vivre et garantir une fiabilité du service.

L'année 2018 marquera une nouvelle étape dans le déploiement de cette offre avec la mise en service d'infrastructures majeures en gare de Rennes et entre Rennes et Redon.

1.2. Maintenir un parc de matériel roulant optimisé en quantité et en qualité

Afin de 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.

Fin 2016, les rames neuves ou récentes représentaient 73 % du parc et les rames anciennes rénovées 27% du parc. En 2018, ne resteront que des rames neuves ou récentes (moins de 15 ans, la durée de vie d'un matériel ferroviaire étant de 40 ans).

Ainsi, après la livraison des 26 Regio2N entre 2011 et 2019, ce seront plus de 520 millions d'euros qui auront été consacrés à la modernisation du parc, 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, sera de moins de 8 ans au 1er janvier 2018. Ce parc est à 70% à traction électrique ou bimode, et à 30% à traction thermique. Il est à noter que certains matériels thermiques (X2100 et XR6000) arrivent en fin de vie (caractéristiques de confort et de capacité inadaptées, problèmes de fiabilité et pannes) et seront remplacées en 2018 par des rames X73500 louées aux régions Pays de la Loire et Hauts de France.

Cette location de matériel X73500 reste une solution temporaire, car sa capacité n'est pas adaptée aux besoins. Le travail engagé a mis en avant la nécessité de trouver sur le parc de l'occasion des rames thermiques ou bimodes de type Autorail Grande Capacité (AGC). Des pistes sont à l'étude (horizon 2022).

Enfin, la livraison des Regio2N n'est pas sans conséquences pour le technicentre de maintenance de Rennes qui va bénéficier un important programme de modernisation en 2018.

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 et de ses habitants, 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.

En complément de ces instances, la Région a mené une démarche spécifique autour du projet Bretagne à Grande Vitesse, de 2014 à 2017. Des réunions d'échanges avec tous les territoires ont été organisées en 2014 et 2015, puis en 2016 et 2017 les usagers TER ont été consultés sur le projet d'horaires via un outil en ligne leur permettant d'exprimer leur avis sur les changements apportés. Cette démarche participative s'est concrétisée par des modifications significatives de l'offre proposée, à toutes les étapes du processus, avec des aménagements sur l'offre TGV pour répondre aux demandes de certains territoires, et la création de 240 arrêts TER supplémentaires pour mieux s'adapter aux besoins des abonnés.

I.3.2. 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, 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 2017 a été marquée par une campagne importante sur Bretagne à Grande Vitesse, intégrant à la fois une campagne média et des actions d'information et pédagogie à destination du grand public. Par ailleurs, la rentrée a été l'occasion de faire connaître et valoriser la réouverture de la ligne Brest-Quimper.

En 2018, il s'agira à la fois de déployer la nouvelle identité du réseau unifié BreizhGo tout en poursuivant les campagnes commerciales pour attirer de nouveaux voyageurs et développer les recettes. Une démarche sera proposée pour accompagner cette phase de transition et préfigurer un dispositif de concertation intégrant tous les modes de transport du nouveau réseau régional.

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

Les lignes routières ont toujours eu 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 depuis 2017 une compétence transports terrestres d'une ampleur toute autre 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 la gestion des anciennes gares routières départementales (programme 402).

II.1. Développer le transport routier de voyageurs en synergie avec le train

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

Plusieurs lignes routières régionales existant depuis de nombreuses années représentent cette complémentarité avec le train et la couverture territoriale voulue par le Conseil Régional.

Par exemple, la ligne St Briec-Pontivy-Vannes/Lorient relie le nord et le sud de la Bretagne et dessert des lieux de vie majeurs du Centre-Bretagne. Citons encore la ligne Pontivy - Rennes fortement améliorée depuis 2009 et qui a connu une évolution positive de sa fréquentation. Parmi les objectifs assignés au transporteur par la Région : être au rendez-vous de la LGV et offrir un niveau de qualité équivalent au train (nouveaux

autocars, desserte encore accélérée et renforcée notamment au bénéfice de la commune de Loudéac avec la création de liaisons expresses Pontivy-Loudéac-Rennes en 2017).

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. Ainsi, trois lignes routières gérées dans le cadre de la convention TER perdurent. Elles représentent à elles trois moins de 70 000 voyages par an et feront l'objet d'une analyse au regard notamment des mutualisations offertes par la loi NOTRe.

D'autres liaisons interurbaines existantes et dont la Région vient d'hériter mériteront une réflexion particulièrement approfondie du fait de leur complémentarité évidente avec le train (Auray-Quiberon, Brest-Quimper) et/ou du rôle important qu'elles peuvent jouer pour connecter certains territoires à la grande vitesse. Ainsi, en 2018, des liaisons rapides à haute qualité de service viendront compléter l'offre entre Rennes et Fougères de sorte à mieux connecter le territoire fougérais à Paris, la liaison Fougères-Laval étant au vu de sa faible fréquentation très peu attractive.

II.2. Mettre en œuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain

Le Conseil Régional a connu ces derniers mois un bouleversement majeur en intégrant des offres de transport par autocars denses, présentant un maillage fin du territoire, et amenant tous les jours près de 110 000 scolaires vers leurs établissements, le tout représentant un budget de fonctionnement de près de 150 millions d'euros.

Cette rentrée 2017/2018 s'est faite conformément aux années antérieures et a été préparée par les Départements.

Pour mémoire, une rentrée se prépare 8 à 9 mois avant. Il nous faut donc tenir compte de ces modes opératoires et ne pas prendre de décisions hâtives qui n'auraient pas le temps d'être pleinement mesurées et risqueraient donc d'être incomprises des bretonnes et des bretons. La rentrée de septembre 2018 va ainsi se réaliser dans des conditions assez similaires à celles de septembre 2017.

Plusieurs chantiers sont en cours et seront poursuivis en 2018 pour définir l'ambition régionale en matière de transports scolaires et interurbains. L'offre, les tarifs, les règlements sont autant de thématiques qui seront préparés pour être soumis à l'approbation du Conseil régional en 2018 pour une mise en œuvre à la rentrée de septembre 2019.

L'année 2018 sera également celle des réflexions autour de la relation avec les usagers, de la tarification autre que scolaire, de la mise en œuvre d'une politique liée aux points d'arrêts (programme 402).

Il s'agira donc de bien appréhender les pratiques de nos quatre antennes territoriales, et de commencer à les harmoniser et ce, dans l'objectif de mettre en œuvre à moyen terme le nouveau réseau régional, BreizhGo, alliant le train, le car, le bateau, l'ensemble représentant entre 55 et 60 millions de voyages annuels.

III. La desserte des îles

Les liaisons maritimes vers dix îles (Bréhat, Batz, Ouessant, Molène, Sein, Groix, Belle-Île, Houat, Hoëdic et Arz) ont été transférées à la Région au 1^{er} janvier 2017, représentant plus de 2,5 millions de passagers par an (pour environ 10 000 habitants).

La Région assumera donc de nouvelles responsabilités là encore quotidiennes et opérationnelles à l'égard des îles bretonnes, dont les enjeux sociaux, économiques et touristiques sont évidents. Cette mission confortera les liens étroits entre les îles et la Région, déjà associées sur plusieurs politiques majeures (autonomie énergétique, en particulier).

La responsabilité de la Région sur la desserte des îles se traduit par le transfert de sept contrats de délégation de service public dont un fera l'objet d'un renouvellement en 2018 (île d'Arz), et d'une flotte de 16 navires auxquels il faut ajouter un roulier en cours de construction. Des gares maritimes et des équipements associés, intégrés au patrimoine des ports ont également transférés, ils sont présentés dans le programme 402.

Outre les dépenses d'investissement relatives aux navires et aux équipements, ces nouvelles missions mobilisent environ 6 M€ de dépenses de fonctionnement, sous forme de compensation financière aux délégataires de service public.

Par ailleurs, afin d'assurer la continuité de l'approvisionnement en hydrocarbures de Belle-Île, la Région s'est substituée au Département du Morbihan dans le syndicat mixte qui gère cette liaison (la Région Pays-de-Loire faisant de même pour sa part).

L'année 2018 permettra à la Région de commencer à mettre en œuvre ses choix et sa stratégie, notamment via la déclinaison de l'identité BreizhGo sur les navires.

IV. 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 voit son champ d'action sur les mobilités s'élargir et il est primordial que les transports publics se développent avec une ambition résolument multimodale. Les transferts de compétences doivent y contribuer.

Les « nouvelles mobilités », tel 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 s'adapter à ces nouveaux comportements.

IV.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 représentant un saut qualitatif important dans la facilitation du passage d'un mode à l'autre, d'autres outils y contribuent.

IV.1.1. Le système d'information multimodale « ex-BreizhGo »

Le système d'information multimodal (SIM) de la Bretagne, issu d'un partenariat entre les collectivités bretonnes responsables des transports, a été mis en service en 2010 dans l'objectif de faciliter et d'encourager l'usage des transports publics. Il couvre plus de 20 réseaux de transports bretons, ainsi que le réseau SNCF national.

Ce système, qui constitue l'un des piliers de la multimodalité en Bretagne, est d'abord connu par le biais du site internet BreizhGo.com, qui propose des itinéraires de porte à porte en transport public, quel que soit le réseau ou le mode de transport utilisé. Mais au-delà, il est constitué de la base de données multimodale régionale, d'un calculateur qui offre plusieurs fonctionnalités de recherches (itinéraires, horaires, arrêt) et d'interfaces de programmation qui permettent d'utiliser les outils de recherches sur d'autres sites ou outils.

Le renouvellement de ce système est engagé depuis 2017, avec une assistance à maîtrise d'ouvrage et l'implication de l'ensemble des partenaires pour définir les évolutions à mettre en œuvre. Il s'agira d'intégrer les avancées de l'information voyageurs, avec notamment la prise en compte du temps réel et des tarifs, le développement d'une application pour smartphone et la mise en place d'une démarche d'open data.

Par ailleurs, le premier semestre 2018 sera aussi marqué par la définition d'une nouvelle identité pour le système puisque le nom BreizhGo sera désormais celui du nouveau réseau régional.

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

Avec plus 450 000 utilisées régulièrement, dont 90 000 sur le réseau régional BreizhGo (TER et illenoo), 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, ex-réseau départemental illenoo, réseaux urbains de Rennes, Lorient, Quimper, Brest, Saint-Brieuc et Saint-Malo en 2018), 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, bibliothèques et restaurants universitaires de Rennes, piscines municipales de Rennes, bornes de recharge pour véhicules électriques ...

Aujourd'hui, l'enjeu est de poursuivre le développement de cette carte en garantissant l'interopérabilité au niveau régional, et de poursuivre la dynamique de 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 a été signée avec Mégalis dans cet objectif. La mise en place d'une plate-forme technique multiservices permettant une gestion optimisée de l'ensemble des services portés par la carte fait l'objet d'un appel d'offre actuellement. Le choix du candidat sera connu en mars 2018 et le déploiement de la plateforme interviendra en fin d'année 2018.

La Région Bretagne et les partenaires de ce projet seront les premiers en France à développer une carte multiservices et une plate-forme technique associée à l'échelle d'une région.

La carte KorriGo doit également, en 2018, poursuivre son essor et des solutions technologiques plus légères de billettique transport devraient être testées permettant d'équiper des réseaux plus modestes ou encore les réseaux départementaux devenus régionaux en 2017.

IV.1.3. Mise en œuvre de tarifications intermodales

La déclinaison intermodale des abonnements TER 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 depuis plusieurs années (ce chiffre monte à 60 % pour le périurbain rennais). Ce succès est encore plus marqué pour les abonnements mensuels Jeunes. Le succès de cette mesure montre combien elle répond à une attente forte des voyageurs.

Dans le cadre du nouveau périmètre de compétences régional, ce type de tarification donnant accès aux réseaux urbains devra être pleinement intégrée aux réflexions et sans doute étendu de sorte à permettre une souplesse optimale pour l'utilisateur, qu'il soit abonné ou occasionnel.

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

IV.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 (SDE) pour proposer le déploiement d'un réseau de plus de 950 bornes de recharge publiques. Une première phase de déploiement de 560 bornes sera achevée tout début 2018. Ces bornes sont financées à hauteur de 20 % par la Région et 50% par l'ADEME. Il est recherché pour ces bornes à horizon 2019-2020, une exploitation commune afin d'assurer une transparence d'utilisation pour les usagers et des économies d'échelles en terme de fonctionnement du réseau.

IV.2.2. La veille active sur les nouvelles mobilités

Les « nouvelles mobilités », tel 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. 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 (services d'autocars dits librement organisés) tombent peu à peu, également sous l'impulsion des nouvelles technologies.

Dans ce nouveau paysage de la mobilité et dans une période de calage de nos nouvelles compétences, la Région doit prendre du recul et s'interroger sur le champ des possibles en termes d'innovations de services de transport.

Dans ce contexte, et forts du constat que pour le covoiturage régulier de proximité (notamment domicile-travail) il n'existe pas de modèle économique privé viable, le Département du Finistère, Rennes Métropole, Brest Métropole, la Région Bretagne, Nantes Métropole et la CARENE Saint Nazaire Agglomération ont souhaité construire une plate-forme publique de covoiturage, à l'échelle de la région élargie aux territoires voisins, ouverte aux collectivités et acteurs économiques. Un groupement de commande, coordonné par le Département du Finistère a donc vu le jour en 2017. La plateforme de covoiturage, baptisée OuestGo, entrera en service à la fin du 1^{er} semestre 2018. Son hébergement et sa gestion seront assurés par Megalis dès la mise en service, ce qui permettra à toutes les collectivités de s'approprier l'outil pour animer le covoiturage sur leurs territoires.

La Région participe aussi au projet Scoop@Breizh qui vise au déploiement de systèmes coopératifs pilotes à l'échelle de toute la Région. Ce projet mené par la Direction interrégionale des routes Ouest (DIRO) vise notamment à développer l'information temps réel des conditions de circulation routière et ceci grâce à une communication route/véhicule en utilisant un système de bornes sans fil installées en bord de route et dans les véhicules. La Région a équipé 5 cars du réseau régional d'unités embarquées permettant ainsi de tester et développer des services aux conducteurs et aux usagers.

\\ Projet de délibération

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

- ✓ de proroger l'autorisation de programme de 374 713 000 € ouverte au titre des exercices 2009 à 2017 et de l'abonder de 2 210 000 € ;
- ✓ d'abroger l'autorisation d'engagement de 1 308 394 600 ouverte au titre des exercices 2007 à 2018 et d'ouvrir une autorisation d'engagement de 145 872 000 € au titre de l'exercice 2018 ;
- ✓ d'inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de 57 495 000 € ;
- ✓ d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de 255 720 000 €.

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

BP 2018

Actions phares 2018

AP	35 497 000 €
AE	215 000 €
Total	35 712 000 €

CPI	78 884 000 €
CPF	165 000 €
Total	79 049 000 €

- Réalisation des travaux sur la RN164 (secteur Châteauneuf-du-Faou)
- Fin des travaux de modernisation de l'axe ferroviaire Rennes-Redon
- Engagement des études pour les gares maritimes de Quiberon et de Brest
- Réalisation d'un nouveau concept de gare ferroviaire à Landivisiau
- Mise en service du bâtiment voyageur de la gare de Rennes et réalisation de la gare routière
- Engagement des travaux de suppression du passage à niveau de St Médard

Ce programme regroupe un ensemble d'actions dont la finalité est d'irriguer le territoire breton par des infrastructures terrestres et des gares ou points d'arrêts ferroviaires, routiers et maritimes performants. Ces dispositifs permettent à la Bretagne de développer ses échanges avec l'extérieur et d'offrir au sein de son territoire des services adaptés aux usages du quotidien, contribuant à un aménagement équilibré et durable du territoire.

Pour une part importante, les actions de ce programme sont financées dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, qui consacre 950 M€ à son volet « Mobilité Multimodale ». La part contributive de la Région Bretagne est de 280M€ dont 160M€ portant sur le ferroviaire avec une part essentielle pour les mobilités du quotidien et la diffusion de la grande vitesse à tout le territoire breton.

Globalement, le projet Bretagne à Grande Vitesse a été concrétisé en 2017, à l'exception de quelques opérations, telles que la modernisation de la section ferroviaire entre Rennes et Redon, et les dernières opérations de désaturation de la gare de Rennes qui se finaliseront en 2018, offrant des gains de capacité et de vitesse supplémentaires. Plusieurs pôles d'échanges multimodaux (PEM) seront encore en travaux – Rennes, Saint-Brieuc, Redon, Lorient, - et d'autres poursuivront les études (Auray, Vannes, Quimper).

Dans le même temps, les études et tours de table financiers se poursuivent sur les lignes de maillage de Rennes-Châteaubriant et Dol-Dinan-Lamballe, avec l'objectif d'une remise à niveau de ces infrastructures de façon à retrouver un niveau de desserte nominal.

Le désenclavement routier se poursuit également en 2018, avec notamment la réalisation des travaux sur la section de Châteauneuf-du-Faou en Centre-Bretagne pour la mise à 2x2 voies de la RN164.

Enfin, le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL), 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 2030, doit aboutir à une décision ministérielle en 2018 sur la poursuite du projet.

Hors contrat de plan Etat-Région, l'année 2018 sera notamment marquée par l'engagement des études pour la réalisation des nouvelles gares maritimes de Quiberon et de Brest, et par la réalisation d'un nouveau concept de gare à Landivisiau. Une étude s'engage par ailleurs en 2018 sur la desserte entre Morlaix et Roscoff.

Concernant la logistique, le développement d'une approche logistique intégrée couvrant l'ensemble des modes de transport, la montée en compétence des entreprises, le développement du numérique et la recherche de sobriété énergétique se poursuivra en 2018 au bénéfice de l'ensemble des filières économiques bretonnes. L'année sera marquée par la promotion du système logistique régional et de ses professionnels lors de la semaine internationale du transport et de la logistique à Paris.

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'actions logistiques
 - III.2 Accompagner la reprise du transport combiné rail-route
 - III.3 Soutenir les projets d'infrastructure nécessaires au développement du fret

\\ Actions par objectif

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. Moderniser les infrastructures du réseau ferroviaire structurant

Le projet Bretagne à Grande Vitesse, visant à mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris, s'est concrétisé en 2017, avec la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire et la mise en œuvre du plan de transports TER/TGV à la rentrée 2017. Conformément au planning prévisionnel, quelques opérations seront finalisées en 2018 : la modernisation de l'axe Rennes-Redon, mais aussi la mise en service des aménagements capacitaires en gare de Rennes en lien avec le nouveau poste central, offrant des gains de temps et de capacité supplémentaires par rapport à 2017.

De nouvelles réflexions s'engagent sur le nœud de Rennes et les axes structurants (Rennes-Brest/Rennes-Quimper), de façon à définir un schéma directeur, permettant d'optimiser à court et moyen terme les performances du système ferroviaire et à anticiper les besoins de desserte futurs. Tous les leviers sont examinés dans ce cadre : infrastructures mais également organisation des circulations, modalités d'exploitation...

En cohérence et à 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, de renforcer le réseau inter-villes et de dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau ferroviaire. Le projet LNOBPL est inscrit dans le CPER 2015-2020 de façon à accompagner les phases d'études et de concertation à venir. Une décision ministérielle est attendue en 2018 sur ce sujet, après la publication de la loi d'orientation sur les mobilités attendue au premier semestre.

Par ailleurs, en dehors de l'opération de modernisation des axes ferroviaires Rennes-Brest, Rennes-Quimper désormais finalisée, 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 a été signé par les partenaires en avril 2016, et doit aboutir à la suppression du PN au printemps 2020. L'engagement pour la suppression du PN St Médard se concrétise en 2018 avec le démarrage des travaux du viaduc sous maîtrise d'ouvrage du département d'Ille-et-Vilaine.

Enfin, 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 reprendront en principe en 2019 pour une mise en service en 2021. Sur la section Ouest, la déclaration d'utilité publique a été obtenue en juin 2016. Le planning des travaux reste incertain à ce

jour, avec une mise en service au mieux en 2022 et au plus tard en 2024. Cela nécessite au préalable 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.

1.1.2. Accompagner le développement des gares TGV

Le développement des trafics TER et TGV attendus à l'horizon 2025 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'Echanges Multimodaux (PEM) a été mis au point et se poursuit dans le cadre du CPER 2015-2020. La gare de Vitré a été intégrée par la suite au dispositif.

Huit contrats de pôle ont été signés à ce jour pour les sites de Saint-Brieuc, Guingamp, Rennes, Redon, Morlaix, Quimper, Lorient et Auray. Les discussions se poursuivent pour Quimper et pour Vannes. Dans les deux cas, une signature de contrat de pôle est attendu pour fin 2018.

En 2017 ont été traitées les demandes de crédits FEDER pour les PEM de Guingamp, de Vitré et de Redon (en cours de paiements) et deux nouvelles demandes ont été adressées à la Région Bretagne, pour instruction (PEM de Saint-Brieuc et de Morlaix). Seront attendus en 2018 les premiers éléments pour un dossier de demandes de crédits FEDER pour le PEM d'Auray.

En 2016, les PEM de Guingamp et de Vitré ont été inaugurés. En 2017, ont été mis en service les bâtiments voyageurs de Redon, Saint-Brieuc et Lorient. Pour ces PEM, les travaux sur les périmètres urbains se poursuivent. Le PEM de Morlaix a été inauguré à l'automne 2017. Pour le cas spécifique du PEM de Rennes, les travaux sont bien engagés. Si l'année 2017 a été complexe (avec par exemple la fermeture durant l'été de la station de métro Gare), les fonctionnalités essentielles du cœur ferroviaire sont restées opérationnelles. A ce jour, le calendrier du chantier est conforme, avec une mise en service du nouveau bâtiment voyageurs prévue mi 2018.

1.2. Participer à la modernisation du réseau routier

L'intervention de la Région Bretagne sur le réseau routier a pour objectif principal le désenclavement du Centre Bretagne. 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.

La Région Bretagne s'engage par ailleurs dans des démarches partenariales, aux côtés de l'État et des métropoles de Rennes et Brest, pour mesurer et traiter, le cas échéant, les sujets de continuité des itinéraires routiers d'intérêt régional (rocares et pénétrantes à Rennes, échangeurs à Brest) mais aussi les problématiques d'accès des cars interurbains aux villes centres, au titre de ses nouvelles compétences, en complémentarité avec les services de transports urbains, de transports ferroviaires, de covoiturage.

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

RN164

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 Premier 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.

Fin 2017, sur les 162 km que compte cet axe, 106 km de 2x2 voies sont déjà réalisés avec notamment la mise en service le 22 décembre 2017 d'une section de 5,3km, située la plus à l'Est de l'itinéraire, « Saint Méen-le-Grand / RN12 phase 2 », soit un peu plus de 65% 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.

En 2018, les nouveaux engagements portent essentiellement sur la mise à 2x2 voies de la RN164 et se décomposeront comme suit :

- En travaux : la section Châteauneuf-du-Faou et la section Rostrenen « phase 1 » (sous réserve de pouvoir lever les points de blocage concernant les mesures compensatoires « zones humides »)
- En étude : les sections de Rostrenen phases 2 & 3, Merdrignac Est & Ouest, Plémet et Mûr-de-Bretagne.

Le montant de cette programmation 2018 est étroitement lié au budget qui sera mobilisé par l'État 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 un cas exceptionnel au niveau national.

Échangeurs et métropoles

Dans le cadre du CPER 2015-2020, la Région intervient, avec l'État et les collectivités locales, pour sécuriser certains échangeurs du réseau routier national qui présentent des problèmes récurrents de sécurité routière, dégradant ainsi la fluidité du réseau routier. Par ailleurs, et afin de mieux appréhender les enjeux de congestion au droit des métropoles Rennaise et Brestoise, la Région accompagne l'État et les collectivités locales à l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic (SDAGT) sur chacun de ces secteurs qui vise à identifier les solutions de court/moyen terme permettant de contenir l'augmentation de la congestion routière.

Porte d'entrée « routière » majeure pour la Bretagne, le nœud routier rennais nécessite une vigilance singulière. En effet, le réseau structurant de voiries de l'agglomération rennaise constitue un enjeu à l'échelle de la région Bretagne au vu notamment de la dynamique de développement de l'agglomération et de la configuration en étoile du réseau routier national autour de Rennes, qui rend les flux de transit vers/ depuis l'Ouest de la Bretagne et les flux périurbains, y compris pour les cars régionaux, particulièrement sensibles aux phénomènes de congestion.

1.2.2. 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 un vecteur d'amélioration de l'accessibilité des secteurs de Pontivy et Loudéac.

Dans le département du Morbihan, les travaux d'ouvrages d'art au droit de la déviation de Locminé (5,5 km) se sont poursuivis en 2017.

Concernant l'aménagement de l'axe Triskell dans les Côtes d'Armor, la rocade section Est et l'échangeur du Perray sont en service (mise en service de l'échangeur du Perray le 27 novembre 2017) et assurent désormais la connexion entre l'axe Triskell et la RN12. Par ailleurs, sur l'axe Triskell, la section Bel Air / La Fourchette (nord de Loudéac) a été mise en service début 2017.

Considérant les nouvelles répartitions de compétences et pour concentrer l'intervention régionale sur la RN 164, la Région Bretagne mettra fin à son accompagnement financier à la mise à 2x2 voies de l'axe Triskell en 2018.

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 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.

La Région n'est pas dotée d'une compétence particulière sur les infrastructures, il s'agit de la pleine responsabilité de SNCF Réseau et de l'État. Il est donc indispensable de regrouper l'ensemble des partenaires et des collectivités concernées par chaque ligne, afin de chercher des solutions de financement partagés et ainsi de donner un avenir à ces lignes.

Plusieurs lignes ont d'ores et déjà été traitées, dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, dans le cadre de l'objectif stratégique n°3 « Assurer une desserte fine du territoire régional ». La mobilisation des collectivités locales, au premier rang desquelles la Région, a permis de boucler les plans de

financements et de réaliser les travaux pour près de 100M€ sur les axes Brest-Quimper (coût de l'opération 70M€) et Guingamp-Paimpol (coût de l'opération 28M€).

D'autres lignes, inscrites également au CPER 2015-2020, sont actuellement en étude.

- Dol-Dinan-Lamballe : cet axe est composé de deux sections, à savoir Dol-Dinan (travaux de renouvellement de la voie évalués lors du CPER 2015-2020 à 26M€) et Dinan-Lamballe (travaux de renouvellement de la voie évalués lors du CPER 2015-2020 à 36M€). Les études se poursuivent sur ces deux sections mais à des stades d'avancement sensiblement différents : l'avant-projet (AVP) est terminé sur la section Dol-Dinan et les études de niveau projet se dérouleront courant 2018. L'étude préliminaire (EP) est terminée sur la section Dinan-Lamballe et les études de niveau AVP devraient être engagées en 2018. Les études s'affinent sur les deux sections afin de préparer la phase travaux, dès lors que les plans de financement seront stabilisés.
- Rennes-Châteaubriant : 40M€ ont été inscrits au CPER 2015-2020 afin de renouveler cette ligne. Afin de s'adapter au périmètre des financeurs potentiels, cette ligne est composée de deux sections Rennes-Retiers et Retiers-Châteaubriant, dont les études avancent sur le même calendrier. Plus globalement, des limitations de vitesse ont été mises en place à partir de septembre 2016 en raison de l'état dégradé de la ligne. Les échanges entre l'État, la Région Bretagne, la Région des Pays de la Loire, le Département d'Ille-et-Vilaine, la Métropole de Rennes et les communes et groupement de communes, et SNCF Réseau se sont poursuivis en 2017 et vont se poursuivre début 2018. L'objectif est de finaliser à la fois le tour de table financier en 2018 mais également les études d'avant-projet/projet (APO) puis préparer la phase des travaux (prévus à ce stade en 2019 sur Rennes-Retiers et en 2020 sur Retiers-Châteaubriant).

Enfin, et bien que ce sujet ne soit pas inscrit au CPER, une étude partenariale associant la Région Bretagne, Morlaix Communauté et le Haut Léon Communauté s'engage en 2018, sur la ligne Morlaix-Roscoff, de façon à appréhender les besoins de mobilité et à identifier les services de mobilité les plus adaptés pour y répondre, dans un contexte de vétusté de l'infrastructure ferroviaire reliant Morlaix et Roscoff.

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

II.2.1. Les gares ferroviaires régionales

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 le Schéma Directeur d'Accessibilité -Agenda D'Accessibilité Programmé (SDA-Ad'Ap), formalisé par la Région en concertation avec la SNCF, l'Etat, 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, Guichen (quais et traversées), Lamballe, Questembert, pour transformer ces gares en véritable pôles d'échange. En 2018 débiteront des travaux de mise aux normes de la signalétique dans un grand nombre de gares, et une expérimentation sera menée dans 4 à 5 gares pour tester de nouveaux écrans d'information dynamique.

La Région Bretagne et la SNCF ont par ailleurs engagé une réflexion associant les usagers autour de la gare de Landivisiau. Les pistes de travail et d'innovation identifiées ont permis de tester des prototypes d'équipements et de service en gare de Landivisiau en 2017. Les aménagements définitifs seront réalisés en 2018. Ce cas concret de Landivisiau va également servir prochainement à moderniser d'autres gares bretonnes, en restant au plus près des besoins des voyageurs. De nouvelles expérimentations sont envisagées en 2018 sur des gares périurbaines.

II.2.2. Les arrêts et gares routières

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la Région Bretagne voit ses compétences s'élargir en matière de transport, avec en particulier la prise de compétence sur le transport interurbain et scolaire. En conséquence, elle devient notamment utilisatrice d'environ 25 000 points d'arrêts. La typologie de ces arrêts est variable, allant du simple arrêt sans aménagement ni marquage particulier, à la véritable gare routière avec un bâtiment et une présence humaine. Les liaisons interurbaines desservent environ 3 000 points d'arrêts, alors que les lignes scolaires représentent environ 22 000 arrêts. La gestion de ces arrêts est partagée, entre les gestionnaires de voirie (communes ou départements) et les différentes autorités organisatrices de transports (la Région et les Communautés d'agglomération et Métropoles).

Dans le cadre des travaux préparatoires au transfert de compétence, un premier diagnostic a permis d'identifier des premiers enjeux et des actions à mener. Dès 2018, il conviendra d'être en capacité, via un marché de maintenance, d'entretenir le mobilier dont nous avons hérité (les 3 000 poteaux d'arrêts en particulier). Il faudra également localiser précisément l'ensemble des arrêts et entamer ensuite un diagnostic de ces arrêts. Hormis pour certaines gares routières, la Région ne sera pas maître d'ouvrage des travaux d'aménagement des arrêts. Un dispositif d'accompagnement technique et financier sera donc à mettre en place pour inciter et aider les collectivités maître d'ouvrage (les communes le plus souvent). Ces éléments devront permettre d'agir ensuite sur la sécurisation des arrêts, et de façon plus large leur mise en qualité (accessibilité, visibilité, confort...), l'enjeu prioritaire étant de veiller aux meilleures conditions de sécurité aux arrêts. Concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, comme pour les gares ferroviaires, les points d'arrêts interurbains font partie du SDA-Adap breton. Une partie de ces arrêts (de l'ordre de 600 à 700) ont été identifiés comme devant être accessibles avant 2022. Certains le sont déjà, mais d'autres devront être aménagés et mis aux normes ces prochaines années, et devant la quantité d'arrêts concernés il est important d'avancer dès 2018.

Pour ce qui concerne les gares routières précisément, la Région devient propriétaire et donc maître d'ouvrage de 3 gares routières à Quimper, Vannes et Brest. La plupart sont en réflexion à travers les projets de PEM déjà bien connus par la Région.

Enfin, pour ce qui est de la visibilité de la Région et du réseau Breizhgo, les modalités de déploiement d'éléments de marquage du réseau sur les arrêts seront définies en lien avec ce qui se fera sur l'habillage des cars.

II.2.3. Les gares maritimes

Les nouvelles compétences de la Région concernent également le transport maritime régulier public des personnes et des biens pour la desserte des îles bretonnes et les gares maritimes en particulier.

A ce titre, la Région engage en 2018 une étude pour réaliser la nouvelle gare maritime de Quiberon. La gare maritime de Port Maria à Quiberon connaît une activité particulièrement dense, avec une fréquentation de l'ordre du million de voyageurs par an, la plaçant nettement en tête des gares maritimes bretonnes en terme de fréquentation. Paradoxalement, le bâtiment de la gare et ses abords sont aujourd'hui vétustes et nécessiteront rapidement d'importants travaux de restructuration lourds ou plus probablement de reconstruction. L'étude qui sera réalisée en 2018 permettra de définir les besoins, en partenariat avec la ville de Quiberon qui réfléchit également de son côté à la requalification des espaces publics à Port Maria.

La gare maritime de Brest accueille les navires à destination des îles de Molène et Ouessant et héberge le siège social de la compagnie maritime Penn Ar Bed. La gare maritime, située sur le 1^{er} éperon du port de commerce de Brest, occupe des locaux vétustes et inadaptés qu'il convient de reconstruire. Parallèlement, le Département du Finistère porte un projet de construction d'un centre national des phares à implanter sur le 1^{er} éperon.

Le SMBI (Syndicat Mixte Brest Iroise) a été chargé d'étudier l'aménagement du 1^{er} éperon pour accueillir l'espace muséographique et la future gare maritime. La Région est associée à ces études qui doivent aboutir à un programme de réalisation prochainement.

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 transports collectifs en sites propres (TCSP).

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 a donné lieu à un premier versement en 2017. Un autre versement sera effectué en 2018. La mise en service de cette deuxième ligne est programmée en 2020.

Dans le cadre du Contrat de projets 2007-2013, la Région soutient deux projets de TCSP, le projet TEO à Saint-Brieuc et le projet Triskell 2 à Lorient, tous deux en travaux, et une fin de travaux à Lorient programmée fin 2018.

En 2017 ont été traitées des demandes de crédits FEDER pour le Téléphérique de Brest et le Bus à haut niveau de service en grande partie sur site propre dit Triskell à Lorient. Sont attendues en 2018 deux nouvelles demandes de fonds FEDER : l'une pour le Métro ligne b à Rennes ; l'autre pour TEO, le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de Saint-Brieuc, probablement couplée avec une demande complémentaire pour le PEM et sa gare routière nord.

III. Encourager le développement du fret dans une logique durable

Par nature transversale, au service de l'acheminement des biens et des ressources, la logistique est un élément structurant d'aménagement équilibré du territoire et de développement durable. Sa performance se révèle essentielle pour toutes les natures d'économies afin d'accompagner la compétitivité de l'ensemble des entreprises bretonnes.

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

En 2018, la Région poursuivra la mise en œuvre d'actions au bénéfice de l'ensemble des filières économiques :

- en organisant la promotion du système logistique régional et de ses professionnels lors de la semaine internationale du transport et de la logistique à Paris en mars 2018,
- en confirmant son soutien à des projets innovants favorisant l'expérimentation de nouveaux usages logistiques : multimodaux, numériques, énergétiques couvrant les services maritimes, terrestres,
- en recherchant avec ses délégataires portuaires, les conditions de réussite favorisant le confortement d'offres de services maritimes permettant de connecter la Bretagne aux grands hubs portuaires internationaux,
- en contribuant à l'attractivité et à la performance logistique du maillon portuaire par la poursuite du projet Port de Bretagne Numérique et la valorisation de la domanialité portuaire.

S'agissant du fret ferroviaire, elle poursuivra ses actions en faveur du maintien et du développement d'offres massifiées au départ et arrivée de Bretagne avec l'ensemble de ses partenaires. Une attention particulière sera portée au développement du niveau de performance de SNCF Réseau en termes d'allocation et d'attribution de sillons fret en adéquation avec les attentes des industriels et logisticiens régionaux.

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

Pour favoriser l'activité rail-route, 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 matériel UTI). En 2018, la mise en œuvre de ce dispositif se poursuivra.

\\ Projet de délibération

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

- ✓ d'ouvrir une autorisation de programme de 35 497 000 € au titre de l'exercice 2018 ;
- ✓ d'ouvrir une autorisation d'engagement de 215 000 € au titre de l'exercice 2018 ;
- ✓ d'inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de 78 884 000 € ;
- ✓ d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de 165 000 €.

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

BP 2018

AP	2 802 000 €
AE	1 375 000 €
Total	4 177 000 €

CPI	2 950 000 €
CPF	995 000 €
Total	3 945 000 €

Actions phares 2018

- Engagement du programme d'investissement sur l'aéroport de Quimper

Sur les 10 premiers mois de l'année 2017 la progression du trafic aérien au plan national reste soutenue à + 6,2 % par rapport à la même période en 2016 avec 140 millions de passagers.

Les 4 aéroports régionaux connaissent une augmentation de leur trafic encore supérieure à + 6,9 % avec 1,7 million de passagers sur les 10 premiers mois de l'année 2017.

S'agissant du fret, 2017 s'annonce favorablement par rapport aux résultats atteints en 2016 (+ 3,3% à fin octobre). Cette hausse s'explique principalement par la progression du trafic avionné marchandises sur les aéroports de Rennes et de Brest.

Autorité concédante, la Région Bretagne poursuivra en 2018 son contrôle du respect des engagements pris par ses concessionnaires en termes de développement, de modernisation et de sécurité des aéroports dont elle est propriétaire.

La Région confirmera également son engagement pour maintenir l'accessibilité de ses territoires, en soutenant les aéroports d'intérêt régional hors de sa compétence, par des contributions financières 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 de 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

Les 4 aéroports de Rennes, Dinard, Brest et Quimper, ont été transférés par l'Etat à la Région Bretagne en mars 2007 dans le cadre de la loi relative aux libertés et responsabilités locales de 2004. L'aménagement, l'entretien et l'exploitation des plateformes sont confiés à des exploitants dans le cadre de contrats de concessions :

- 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 d'Ille et Vilaine (51%) et Vinci Airport (49%). Son échéance est fixée au 31 décembre 2024 ;

- Les concessions des aéroports de Quimper et Brest ont été renouvelées au 1er janvier 2017. La plateforme de Brest est exploitée par la société Aéroports de Bretagne Ouest (ABO) et celle de Quimper par sa filiale la société Aéroport de Cornouaille (ADC). Ces sociétés aéroportuaires sont des émanations du consortium « Rein Lusk » constitué par la Chambre de Commerce et d'Industrie Métropolitaine de Brest (CCIMB), majoritaire et associée à l'Aéroport de Lyon Management Service, Egis, Transdev, le Crédit Agricole du Finistère, le Crédit mutuel Arkéa, Brest Aim et Quimper Evénements. Les contrats, sont la traduction d'engagements sur 20 ans pour le développement et la pérennisation des aéroports de Brest et Quimper.

Afin de renforcer l'attractivité des aéroports, la Région Bretagne peut, le cas échéant, contribuer au financement des investissements de modernisation des plateformes aéroportuaires.

S'agissant de la concession aéroportuaire de Quimper, la Région Bretagne et le nouvel exploitant ont dressé, conformément au nouveau contrat de concession, un état des lieux de la plateforme. Ce diagnostic a permis de définir conjointement une liste d'investissements à réaliser afin d'apporter aux usagers une meilleure qualité de service et de moderniser les ouvrages et équipements en adéquation avec les exigences de trafic. Ces investissements s'inscrivent dans le cadre d'un plan de performance de l'aéroport de Quimper qui vise à regagner la confiance des usagers et endiguer la baisse du trafic de la liaison Quimper/Paris-Orly impactée par de nombreux incidents et déroutements. En complément de ces améliorations, l'exploitant a décidé de consentir en 2018 des réductions des tarifs appliqués aux compagnies aériennes dans le cadre d'un plan de relance qui vise à améliorer l'attractivité de la plateforme.

En effet, s'il appartient aux concessionnaires de conduire leur mission dans le respect des objectifs fixés contractuellement avec la Région Bretagne, la dynamisation de l'offre aérienne nécessite aussi des actions volontaristes des concessionnaires auprès des compagnies aériennes.

Indicateur 1 : Nombre de lignes passagers nationales et internationales				
4 aéroports	2014 réalisation	2015 réalisation	2016 réalisation	2017 prévision
Nombre de destinations nationales	23	23	22	22
Nombre de destinations internationales	62	42	50	50

Indicateur 2 : Nombre de compagnies utilisant au moins 1 aéroport régional				
4 aéroports	2014 réalisation	2015 réalisation	2016 réalisation	2017 prévision
	16	17	16	16

Par ailleurs, dans le cadre de la certification européenne en matière de sécurité aéronautique, la Direction générale de l'aviation civile fixe à chaque aéroport un plan d'actions pour la mise en conformité de la plateforme vis à vis du règlement européen. Une de ces actions consiste à étendre les aires de sécurité d'extrémité de piste et impose, au propriétaire qu'est la Région Bretagne, de procéder à des acquisitions foncières aux abords des pistes.

Enfin, la Région Bretagne envisage d'acquérir des terrains cessibles par l'Etat, situés sur la base militaire de l'aéroport de Rennes. Ces parcelles permettront de répondre à la problématique de saturation de l'offre en parking de l'aéroport de Rennes résultant d'une croissance parmi les meilleures des aéroports français.

Une enveloppe budgétaire est dédiée à ce programme d'acquisitions en 2018.

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

La Région pourra confirmer en 2018 son engagement pour maintenir l'accessibilité de ses territoires, en soutenant l'aéroport de Lannion (hors de sa compétence), notamment au travers de la contribution à l'obligation de service public (OSP) Lannion-Paris. Cette contribution financière sera accordée sous conditions de partenariat et formalisée dans le cadre d'une convention spécifique.

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

La Région Bretagne, membre du syndicat mixte aéroportuaire Notre-Dame-des-Landes (SMA NDDL) prévoit de verser de nouveau en 2018 sa contribution au fonctionnement du syndicat.

Compte tenu de la décision récente du Gouvernement, le Conseil régional prendra les dispositions pour obtenir le reversement de l'ensemble des subventions d'investissement versées et engagera des discussions avec ses partenaires sur le devenir de la structure.

\\ Projet de délibération

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

- ✓ d'ouvrir une autorisation de programme de 2 802 000 € au titre de l'exercice 2018;
- ✓ d'ouvrir une autorisation d'engagement de 1 375 000 € au titre de l'exercice 2018 ;
- ✓ d'inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de 2 950 000 € ;
- ✓ d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de 995 000 €.

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