

# IV

## Pour une Bretagne de toutes les mobilités



RÉGION BRETAGNE – BUDGET PRIMITIF 2019

Session de février 2019

## \\ Synthèse de la mission

Le paysage institutionnel, réglementaire et économique des mobilités subit des bouleversements de grande ampleur. Les incertitudes sont encore très nombreuses pour décliner une action publique stable, apte à se projeter dans les années futures. Le nouveau contexte oblige à asseoir les fondamentaux de nos compétences avec une forte ambition publique et en même temps être réactif pour proposer des actions qui tiennent compte des évolutions de toute nature intervenant sur le champ des mobilités et des déplacements.

La loi NOTRe, qui a complètement reconfiguré le paysage institutionnel des mobilités en 2015 est à peine en application que la loi d'orientation des mobilités (LOM) sera en débat parlementaire courant 2019. La LOM va refonder de nombreuses dispositions sur la gouvernance territoriale des mobilités, sur l'innovation numérique, sur le développement des mobilités propres et actives.

Si le paysage institutionnel ne cesse d'évoluer, il ressort comme constante que les Régions et les Intercommunalités sont renforcées dans leurs compétences pour porter les politiques de mobilités et ainsi « invitées » à articuler ces politiques. Or la gestion des déplacements est au cœur des défis de la Bretagne de demain : celui de l'équilibre des territoires entre eux, celui des mobilités du quotidien, de l'équité sociale et du dérèglement climatique. Les débats organisés dans le cadre de la Breizh COP ont confirmé la question des mobilités comme l'un des premiers sujets de préoccupation de nos concitoyens.

Dans ce contexte, il est nécessaire de réfléchir au développement d'offres de mobilités pensées le plus globalement possible et s'affranchissant au besoin des limites géographiques ou institutionnelles. La Région Bretagne souhaite travailler avec toutes les intercommunalités pour construire ensemble des offres de service dépassant le morcellement des territoires de compétence, reposant sur une plus forte complémentarité et une mutualisation des moyens de production.

Dans ce paysage incertain, la politique de transports de la Région doit avant tout prendre en compte les besoins réels de mobilité des bretonnes et des bretons au-delà des choix structurants qui ont pu fonder une partie des politiques publiques de transport pendant de nombreuses années. Les efforts doivent être maintenus dans le développement de nos offres de transport public mais il est acquis que ce transport public seul ne sait pas répondre à tous les besoins et à tous les enjeux. Il faut réfléchir à des bouquets de solutions qui mêlent le transport collectif et l'usage de la voiture, qui mêlent les offres publiques et privées, qui favorisent un meilleur partage des véhicules. C'est dans la complémentarité que naîtra la bonne réponse aux besoins des populations tout en reconnaissant que les solutions ne seront pas les mêmes en fonction de la configuration des territoires.

Le poids très important des transports dans la production des gaz à effets de serre engage les acteurs publics à accompagner la transition énergétique des modes de déplacements. Ce n'est plus un choix c'est une obligation qui a largement été mise en évidence dans la concertation de la Breizh COP. L'essentiel des déplacements sur le TER est vertueux puisque le mode de traction est électrique pour 95% des trajets. L'année 2019 sera importante pour préparer la transition énergétique des autocars qui assurent le transport interurbain et des navires qui assurent la desserte de nos îles.

S'agissant des services de transports et de mobilités, il faut donc conjuguer deux ambitions : celle de la satisfaction des besoins de mobilité des populations et celle de la transition vers des transports plus propres.

Depuis septembre 2017, et en application de la loi NOTRe, la Région assume pleinement les compétences de transports interurbains, de transports scolaires et de la desserte des îles. Cette nouvelle responsabilité est majeure et renforce nos obligations opérationnelles pour délivrer chaque jour un service de qualité. Après la volonté d'assurer la continuité des services précédemment opérés par les Départements, la Région Bretagne a lancé plusieurs chantiers pour préparer la convergence du réseau BreizhGo dans toutes ses dimensions à l'échéance 2020. Des jalons ont déjà été franchis avec le nom du réseau, l'habillage des trains, des cars et des navires, la validation d'un règlement du transport scolaire. Il reste encore de nombreuses actions à mener telles que l'adoption d'une nouvelle tarification, la mise

### \\ SOMMAIRE

Synthèse de la mission . 2

Répartition des crédits  
par chapitre ..... 4

Programme 401 ..... 6

Programme 402 ..... 8

Programme 403 ..... 10

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

en place d'une centrale d'appels unique, la généralisation de la billettique pour ne citer que les actions les plus importantes. L'année 2019 sera essentielle pour poursuivre ces chantiers.

La connaissance des offres de mobilités, l'accès à l'information sont essentielles et apparaissent comme le premier service à délivrer. Le système d'informations multimodales MobiBreizh sera le réceptacle de toutes les offres de transport disponibles dans BreizhGo mais aussi dans l'ensemble des réseaux de transport de Bretagne publics et privés. Les offres de covoiturage présentes dans la plate-forme publique OuestGo seront aussi proposées dans MobiBreizh pour que chaque citoyen puisse accéder à toutes les solutions de mobilités.

La Région Bretagne porte la responsabilité de plus de 1 000 contrats au service de la politique de transports. Parmi ceux-ci, il est prévu le renouvellement de 5 grands contrats majeurs en 2019 qui représentent un total de plus de 150M€ : la desserte des îles Ouessant-Molène-Sein, la desserte des îles Groix, Belle-île, Houat, Hoedic, les transports interurbains en Ille et Vilaine, les transports interurbains et scolaires en Finistère, la convention TER. Ces renouvellements portent des enjeux déterminants pour assurer un bon niveau de service public de transports, pour maîtriser la contribution publique régionale mais aussi pour les nombreuses entreprises qui vont concourir à ces appels d'offres.

Améliorer les mobilités, c'est agir sur les services de transports avec plus d'offres, des tarifs attractifs mais c'est aussi transformer, moderniser toutes les infrastructures.

Un an après la mise en service de la ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes, l'amélioration des infrastructures de transports reste une priorité régionale. Le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 continue d'être mis en œuvre sur les volets ferroviaires et routiers. Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) sont aujourd'hui bien visibles avec une transformation complète des gares au moins autant dans leur dimension ferroviaire qu'urbaine. Les PEM, les gares TER, les gares routières et les gares maritimes sont les nœuds principaux du réseau BreizhGo. Il est essentiel de travailler tous ces nœuds pour les rendre accessibles à toutes les formes de mobilité.

Complémentaires au réseau ferré principal, les lignes de maillage participent à l'irrigation du territoire breton. Plouaret-Lannion, Guingamp-Paimpol, Brest-Quimper ont bénéficié de près de 120M€ d'investissements ces dernières années. En 2019, Rennes-Retiers sera complètement rénové et Dol-Dinan se prépare pour 2020. La collectivité régionale apparaît toujours comme le premier financeur de ces projets sans avoir strictement la compétence pour agir.

La RN164 concentre l'essentiel de la politique routière de la Région qui intervient à parité avec l'Etat ce qui en fait une exception nationale. L'Etat a récemment affiché son ambition pour mener le programme de modernisation de la RN164 sans retard, à savoir assurer la mise en travaux de toutes les sections restantes, sauf celle de Mûr de Bretagne, avant la fin du CPER actuel. L'Etat et La Région auront donc consacré 236M€ à la mise à 2x2 voies de la RN164 à fin 2020. Une fois achevée, la RN164 sera un axe routier plus performant que les deux axes littoraux pour relier Rennes à Brest et Quimper.

L'offre aéroportuaire contribue aussi à l'accessibilité de la Bretagne. La Région Bretagne est propriétaire de quatre aéroports régionaux dont l'exploitation a été confiée à des concessionnaires. 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 de services aux passagers. Soucieuse des équilibres économiques de ses concessions, la Région peut aussi contribuer aux investissements de modernisation et de sécurité, dans le respect des normes environnementales.

L'aéroport de Rennes, notamment, connaît une augmentation importante de ses trafics à 850 000 passagers en 2018, supérieure à ses capacités d'accueil actuelles. L'intérêt accru des compagnies aériennes pour l'aéroport de Rennes est inhérent à la décision d'abandon du projet de construction d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes. L'opportunité de consolider l'aéroport, par une extension de l'aérogare et l'augmentation de la capacité de stationnement sur la plate-forme, constitue, dès lors, un enjeu majeur pour la métropole rennaise.

### Zoom

2017 a vu l'aboutissement de plusieurs grands projets ferroviaires dont la ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes. Depuis, la fréquentation TGV et TER connaît un franc succès avec des croissances importantes sur l'ensemble du territoire. Les investissements massifs sont donc pleinement au service de toutes les populations, à l'est et à l'ouest, au nord comme au sud.

## \\ 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	253 970 000	253 970 000	23 199 000	23 199 000
P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires, routiers et maritimes	218 000	218 000	53 690 000	53 690 000
P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale	1 175 000	1 175 000	3 200 000	3 200 000
	255 363 000	255 363 000	80 089 000	80 089 000

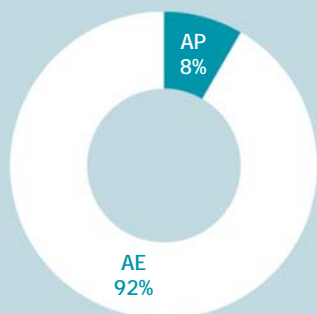
### → Crédits de paiement - Fonctionnement et Investissement

	CPF 938	Total CPF	CPI 908	Total CPI
P.0401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable	258 314 000	258 314 000	22 879 400	22 879 400
P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires, routiers et maritimes	213 000	213 000	67 058 800	67 058 800
P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale	655 000	655 000	3 200 000	3 200 000
	259 182 000	259 182 000	93 138 200	93 138 200

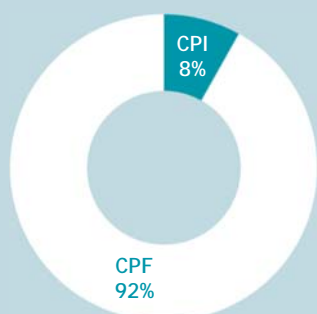


## Programme 401

Autorisations de programme et  
d'engagement



Crédits de paiement



### \\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2019 une autorisation de programme de

**23 199 000 €**

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2019 une autorisation d'engagement de

**253 970 000 €**

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

**22 879 400 €**

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

**258 314 000 €**

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

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

## \\ Raison d'être du programme

Le nouveau réseau BreizhGo, partout, pour tous : la Région est devenue, au fil des années, un acteur incontournable de la mobilité sur le territoire breton. Après le transport ferroviaire régional il y a plus de 15 ans, et des investissements sans précédent pour mieux raccorder la Bretagne au reste du monde, le transport vers les îles, et les transports scolaires et interurbains sont venus profondément modifier les enjeux que doit relever la Région. Elle a une obligation de résultat, celle de transporter tous les jours 112 000 scolaires vers leurs établissements scolaires, mais aussi de permettre à chacun quels que soient leurs lieux de vie, de travail, leur condition sociale, ou encore leur handicap de pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture individuelle. Ce réseau, qui ne représente pas moins de 60 millions de voyages annuels, va ainsi devoir se construire jour après jour, se structurer partant de systèmes de transport fondamentalement différents les uns des autres, et ce, en garantissant la maîtrise de l'enveloppe budgétaire globale.

## \\ 2019 en actions

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

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. Celle-ci sera renouvelée en 2019 ; elle représente un engagement financier majeur pour la Région même si le TER Bretagne se situe parmi les moins chers de France. A cet effort s'ajoute la convention conclue avec SNCF pour garantir une desserte TGV adaptée aux investissements consentis par les collectivités bretonnes. Ce cadre contractuel particulier entre TGV et la Région Bretagne, unique en France, est un atout majeur pour la desserte du territoire breton. Il faudra déployer tous nos efforts pour le garantir au-delà de 2022.

Cette compétence ferroviaire amène aussi un effort non négligeable en investissement : la Région assure ainsi le financement des rames automotrices très capacitaires à 2 niveaux dans leur version longue de 110 m (4 ont été livrées en 2018) et ce notamment pour répondre aux besoins en période dite « de pointe ».

Les fortes augmentations de fréquentation tant sur TGV que sur TER et surtout sur l'ensemble de la Bretagne démontrent que nos actions multiples sur les infrastructures et sur les services de transport sont au rendez-vous des succès attendus.

→ **Des renouvellements de contrats majeurs en 2019 pour les transports terrestres et maritimes**

Outre la convention TER, l'année 2019 verra la mise en concurrence de la moitié du réseau interurbain BreizhGo (en Finistère et en Ille-et-Vilaine) ; ce sera l'occasion de commencer à marquer l'empreinte régionale dans les contrats régissant nos services publics du quotidien : desserte, qualité de service, billettique, exemplarités environnementale et sociale, ... L'enjeu financier qui dépasse les 50 millions d'euros par an se traduit également en enjeu économique pour les entreprises de transports qui agissent ou qui pourraient agir pour la Région.

L'année 2019 verra également le renouvellement de plus de 100 marchés de transport scolaire en Ille-et-Vilaine, ainsi que l'application à compter de la rentrée 2019 du nouveau - et premier - règlement régional des transports scolaires, ligne de départ commune pour l'ensemble des territoires.

La responsabilité de la Région sur la desserte des îles se traduit par le transfert de sept contrats de délégation de service public en cours dont trois feront l'objet d'un renouvellement en 2020 (qui se prépare en 2019), et d'une flotte de 16 navires assurant le service.

### → Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages

La création du réseau unifié train, car, bateaux doit passer par le déploiement de nouveaux services multimodes, multi-transporteurs pour offrir un service cohérent pour l'utilisateur. La tarification et les services d'information, de distribution et de billettique du réseau BreizhGo sont en effet aujourd'hui calés sur les périmètres des anciens réseaux. Pour l'utilisateur, la situation est peu lisible.

Un chantier est engagé depuis plusieurs mois sur les services aux voyageurs, à la fois pour créer des dispositifs unifiés, et pour coordonner l'ensemble des outils et supports existants. L'année 2019 sera notamment marquée par le déploiement de nouveaux outils d'information et de relations aux usagers (site breizhgo.bzh, centrale d'appels...), la définition d'une nouvelle gamme tarifaire pour les transports scolaires (les tarifs actuels resteront inchangés pour la rentrée 2019/2020) et interurbains (dont les titres combinés avec les réseaux urbains), la définition du schéma de distribution des titres de transports BreizhGo, l'expérimentation d'un système de billettique légère dans l'objectif d'étendre l'utilisation de la carte KorriGo à toutes les lignes routières et à tous nos usagers.

### → Améliorer la lisibilité de l'offre de transport du réseau régional et développer la concertation

Après l'installation de la marque unique en 2018, la communication sur le réseau BreizhGo se poursuivra en 2019, de sorte à rendre le réseau plus attractif et populaire, mais aussi de dynamiser les recettes pour permettre le développement de ce service public essentiel, au cœur de la vie de nos concitoyen.ne.s. C'est d'ailleurs parce qu'il est essentiel qu'il nous faut l'adapter au mieux aux besoins des territoires et de ses habitant.e.s par le développement d'actions de concertation avec les usagers, les élus locaux, les associations et les différents partenaires du transport public. L'année 2019 verra notamment l'installation de comités de lignes élargis aux nouvelles compétences transports de la Région.

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

La Région, forte de ses nouvelles compétences, continue à rester attentive aux évolutions sociétales majeures qui impactent les mobilités. Avec KorriGo Services, la Région Bretagne et ses partenaires sont les premiers en France à développer une carte multiservices et une plate-forme technique associée à l'échelle d'une région. Au moyen de la plate-forme de co-voiturage de proximité OuestGo, ou encore du système d'information multimodale régional Mobibreizh qui affichera l'ensemble des offres de transport public ou privé, la Région Bretagne s'engage pleinement dans le report modal. Tous ces projets sont autant de briques pour simplifier le parcours des usagers et avancer vers la mise en œuvre d'un Maas (Mobility as a service) à l'échelle régionale.

#### Les renouvellements des DSP transports

**Finistère** : 5 délégations de service public allouées géographiquement et attribuées à des groupements d'entreprises. Ces contrats regroupent toute la desserte interurbaine et la desserte scolaire du territoire. L'ancien réseau « Penn-Ar-Bed » représente 7,7 millions de voyages scolaires par an, 2 millions de voyages commerciaux, 500 véhicules, et une contribution de la collectivité de 27 millions par an.

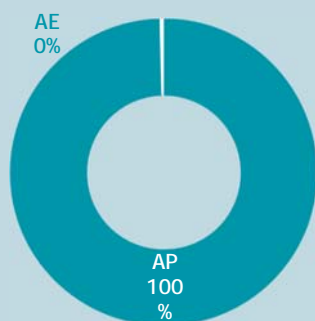
**Ille-et-Vilaine** : réseau exploité en délégation de service public pour 3 lots, attribués à Keolis Ille-et-Vilaine et en régie pour le dernier lot. La régie illevia est un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial et bénéficie d'un contrat de service public. L'ancien réseau « illeloo » représente 1,2 millions de voyages scolaires, 2 millions de voyages commerciaux, 193 véhicules, et une contribution de la collectivité de 14,4 millions par an.

## Les actions du programme

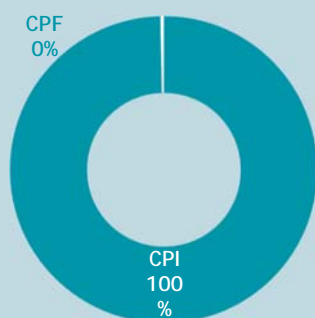
- Le nouveau réseau BreizhGo : partout, pour tous
  - ✓ Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire
  - ✓ Mettre en œuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain
  - ✓ Desservir les îles bretonnes
  - ✓ Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages
  - ✓ Améliorer la lisibilité de l'offre de transport du réseau régional et développer la concertation
- Prendre en compte toutes les mobilités et s'inscrire dans l'objectif de réduction des gaz à effet de serre
  - ✓ Un réseau régional coordonné et cohérent avec les autres offres de mobilités grâce à des outils adaptés
  - ✓ Favoriser l'émergence de solutions de mobilités plus durables

## Programme 402

Autorisations de programme et  
d'engagement



Crédits de paiement



### \\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2019 une autorisation de programme de

**53 690 000 €**

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2019 une autorisation d'engagement de

**218 000 €**

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

**67 058 800 €**

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

**213 000 €**

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

## Moderniser les réseaux ferroviaires, routiers et maritimes

### \\ Raison d'être du programme

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, permettant à la fois à la Bretagne de développer ses échanges avec l'extérieur et d'offrir des services adaptés aux usages du quotidien, contribuant à un aménagement équilibré et durable au sein de son 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 282 M€ pour rénover les lignes de desserte fine du territoire, aménager les pôles d'échanges multimodaux (PEM), poursuivre l'amélioration des infrastructures ferroviaires en Bretagne et enfin achever la mise à 2x2 voies de la RN164.

**Hors contrat de plan Etat-Région**, ce programme a pour mission de veiller à l'attractivité et aux fonctionnalités des gares et points d'arrêts du réseau BreizhGo, qu'ils soient ferroviaires (120 gares), routiers (20 000) ou maritimes (une vingtaine de lieux d'embarquement vers les îles), dans la perspective de développer de nouveaux services facilitant les déplacements multimodaux des voyageurs. L'objectif est de garantir prioritairement la sécurité du réseau, sa connexion avec les autres modes de transports et services de mobilité, son accessibilité aux personnes à mobilité réduite, et aussi sa visibilité, par des aménagements et équipements adaptés. Enfin, il s'agit de mettre en œuvre le Plan régional d'actions logistiques avec l'objectif de développer une logistique durable en Bretagne notamment en soutenant toute action en faveur d'un système multimodal fret articulé, performant (fer-mer-route) et l'évolution d'un système logistique portuaire attractif au bénéfice des activités industrielles bretonnes.

### \\ 2019 en actions

#### → Des travaux sur l'axe Rennes-Châteaubriant

La ligne ferroviaire Rennes-Châteaubriant est en fin de vie et un renouvellement de la voie est nécessaire pour pérenniser la ligne. Afin de s'adapter aux particularités géographiques de la voie, et donc des différents financeurs potentiels, les études et travaux sont scindés en deux sections : Rennes-Retiers au Nord et Retiers-Châteaubriant au Sud. Les travaux de renouvellement de la section Rennes-Retiers sont prévus en 2019 pour un montant de 24,5 M€, dont 11,2 M€ apportés par la Région Bretagne. Le tour de table financier de la section Retiers-Châteaubriant est à l'étude.

#### → Vers une nouvelle gare maritime à Quiberon

La gare maritime de Quiberon est propriété de la Région depuis 2017, elle est le lieu d'embarquement vers les îles de Belle-Ile, Houat et Hoëdic et voit passer 1 million de voyageurs tous les ans. La Région est autorité organisatrice de ces liaisons maritimes. La gare maritime est vétuste, sous-dimensionnée et ne correspond plus aux besoins et usages d'aujourd'hui et de demain. Il a été décidé dès 2017 d'engager des études, avec la ville de Quiberon, pour commencer à définir la future gare maritime. Il convient désormais de poursuivre le projet en 2019, en engageant en début d'année l'étude de programmation de la future gare, et en organisant le concours de maîtrise d'œuvre qui se déroulera au cours de l'année 2019. L'objectif est une mise en service de la nouvelle gare maritime pour début 2023 au plus tard, le montant total de l'opération est évalué entre 4 et 5 M€.

#### → Signatures des contrats de pôle pour les PEM de Quimper et Vannes

Dès le début 2019 doivent être signés le nouveau contrat de pôle du PEM de Quimper et celui de la gare de Vannes avec une nouvelle implication pour la Région, la charge de Maître d'ouvrage pour la création de nouvelles gares routières.



A Quimper, l'engagement de la Région va porter sur un investissement de plus de 7,4 M€ (dont 4,6 M€ au titre de sa politique territoriale) pour 33 M€ d'aménagements programmés (soit près de 22 % d'apport régional). Le choix fort qui y est acté, et qui concerne directement la Région, est le déplacement de la gare routière à l'est de la gare. L'accessibilité tant attendue du site va, elle, être traitée par la création d'une passerelle traversante, ce qui permettra d'organiser la majorité du stationnement des usagers au nord du faisceau de voies de la gare.

A Vannes, la Région est elle aussi totalement impliquée par la volonté locale de déplacer la gare routière (devenue régionale) de l'autre côté du boulevard au pied d'une nouvelle passerelle urbaine de traversée du faisceau de voies ferrées. Ce sont ainsi 18 M€ d'investissements qui sont programmés pour ce PEM avec une participation régionale de 10% (1,8 M€ dont 0,85 M€ au titre de sa politique territoriale).

#### → Un nouveau concept de gare se réalise à Landivisiau

La Région et la SNCF sont engagées depuis 2015 dans une réflexion sur « les gares de demain ». Après une étude s'intéressant aux gares de l'axe Rennes-Lamballe, la réflexion s'est concentrée sur la gare de Landivisiau précisément, où une étude « design de service » a permis d'analyser finement les usages et besoins, de concerter l'ensemble des acteurs du site, et de tester différents services et équipements. Les conclusions de cette démarche ont permis de définir un nouveau concept d'aménagement de gare qui sera mis en œuvre au premier semestre 2019, sous la maîtrise d'ouvrage SNCF, pour un montant de 400 000 €, financé en totalité par la Région. En remplacement de l'ancien bâtiment de la gare, un abri confortable viendra offrir différents petits espaces, dans l'esprit du prototype testé précédemment pendant l'étude.

#### → La mise à 2 fois 2 voies de la RN 164 sans retard

La mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN164 a pour objectif de favoriser le développement économique du territoire, améliorer la sécurité et le confort des usagers mais également, à terme, réduire les temps de parcours entre Rennes et Brest/Quimper. A ce jour, 106 km sont aménagés à 2x2 voies, soit plus de 65% de l'itinéraire. Il reste ainsi 56 km à réaliser : 12 km sont en travaux dans le secteur de Châteauneuf-du-Faou (Finistère), et 44 sont en études, à des degrés désormais de plus en plus avancés. Le CPER actuel prévoit le financement, à part égale entre l'Etat et la Région, de l'ensemble de l'itinéraire restant exceptées trois sections : Guerlédan, Merdrignac (une des deux sections) et Rostrenen (une des trois sections).

#### Zoom

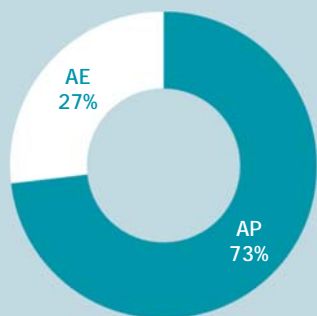
2017 a vu l'aboutissement de plusieurs grands projets ferroviaires dont la ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes. Depuis, la fréquentation TGV et TER connaît un franc succès avec des croissances importantes sur l'ensemble du territoire. Les investissements massifs sont donc pleinement au service de toutes les populations, à l'est et à l'ouest, au nord comme au sud.

## Les actions du programme

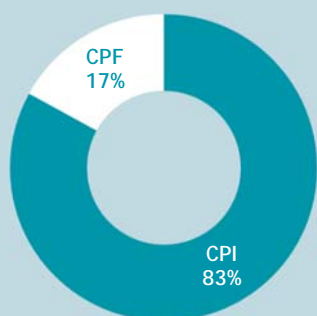
- Améliorer l'accessibilité de la Bretagne en tout point du territoire
  - ✓ Participer à la modernisation et au développement du réseau ferroviaire structurant
  - ✓ Participer à la modernisation du réseau routier
- Faciliter les déplacements de la vie quotidienne
  - ✓ Participer à l'amélioration et à la pérennisation des infrastructures ferroviaires
  - ✓ Participer à la rénovation des gares et points d'arrêts régionaux
  - ✓ Accompagner le développement des principales agglomérations bretonnes
- Encourager le développement du fret dans une logique durable
  - ✓ Favoriser la mise en œuvre d'actions logistiques
  - ✓ Accompagner la reprise du transport combiné rail-route
  - ✓ Soutenir les projets d'infrastructure nécessaires au développement du fret

## Programme 403

Autorisations de programme et d'engagement



Crédits de paiement



### \\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2019 une autorisation de programme de

**3 200 000 €**

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2019 une autorisation d'engagement de

**1 175 000 €**

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

**3 200 000 €**

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

**655 000 €**

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

## Moderniser les aéroports à vocation régionale

### \\ Raison d'être du programme

Quimper-Pluguffan, Brest-Bretagne, Dinard-Pleurtuit et Rennes-Saint-Jacques sont les quatre aéroports propriété de la Région.

Les missions de service public aéroportuaire sont confiées à des exploitants dans le cadre de 3 contrats de concessions (Quimper (1), Brest (2) et Rennes/Dinard (3)).

Au-delà de ses missions d'autorité concédante, la Région Bretagne peut également conduire sur l'ensemble du territoire régional une politique aéroportuaire volontariste et cohérente en intervenant sur des équipements aéroportuaire dont elle n'a pas la propriété mais qui présentent un intérêt stratégique régional.

### \\ 2019 en actions

→ Accompagner financièrement les investissements et le développement des concessions aéroportuaires

Afin de renforcer l'attractivité des aéroports, la Région Bretagne contribuera au financement des investissements de modernisation des plateformes aéroportuaires. Elle procédera également à des acquisitions foncières d'une part pour permettre la mise aux normes de ses plateformes aéroportuaires en matière de sécurité aéronautique et d'autre part, pour accompagner, le cas échéant, leur développement.

Après l'abandon du projet de construction d'un aéroport à Notre Dame des Landes et compte tenu de la progression rapide des trafics de l'aéroport de Rennes, l'augmentation de la capacité d'accueil de la plateforme est une priorité.

Une enveloppe budgétaire de 3 200 K€ est dédiée à ces actions.

→ Transformer la liaison aérienne entre les aéroports de Quimper et Paris-Orly en une liaison aérienne d'aménagement du territoire (LAT)

L'aéroport de Quimper-Pluguffan est exploité par la Société Aéroport de Cornouaille (ADC) depuis le 1er janvier 2017, dans le cadre d'un contrat de concession d'une durée de 20 ans.

La ligne vers Paris-Orly représente environ 90 % du trafic de l'aéroport. Or depuis 2012, cette liaison aérienne a été fortement impactée par une dégradation de la qualité et de la fiabilité de la liaison assurée par la compagnie HOP !, entraînant une baisse constante du trafic (72 026 pax en 2017). La persistance de la tendance en cours en matière de fréquentation laisse présager un niveau de trafic aux alentours des 70 000 passagers à fin 2018. Cette situation s'éloigne très largement des objectifs contractuels signés entre la Région Bretagne et la Société aéroport de Cornouaille.

Considérant cette liaison comme vitale pour le territoire de la Cornouaille et la nécessité de réunir les conditions pour permettre l'exécution normale du contrat de concession, la Région Bretagne a décidé de lancer, dès 2019, une procédure visant à confier à un transporteur unique l'exploitation de la liaison Quimper/Paris en tant que liaison d'aménagement du territoire (LAT). Cette liaison sous obligations de service public (OSP) permettra d'imposer à la compagnie aérienne des objectifs de performance (fréquences, modules, régularité ...) indispensables au désenclavement et à l'économie de la Cornouaille.

La Région devra, dans un premier temps saisir l'Etat, puis présenter à la Commission européenne un dossier de justification de la nécessité et de l'adéquation d'une liaison aérienne Quimper - Paris Orly sous OSP, avec les autres offres de transport en Cornouaille.

Sous réserve de la validation du dossier, l'Etat s'est engagé à co-financer cette liaison pour une durée de 4 ans. Une participation financière des collectivités partenaires sera également indispensable.

---

### Les actions du programme

- Assurer les missions d'autorité concédante des aéroports de Rennes, Dinard, Brest et Quimper
  - Soutenir le développement des aéroports à vocation régionale en tant que pôles majeurs d'entrée/sortie sur le territoire régional
-

## \\ Répartition indicative des autorisations d'engagement et de programme par actions

		AP	AE
P.0401	P.0401-11 :Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire	20 000 000	105 000 000
	P.0401-12 :Mettre en oeuvre tous les jours le service public de transport scolaire et interurbain	1 800 000	140 000 000
	P.0401-13 :Desservir les îles bretonnes	750 000	6 800 000
	P.0401-14 :Développer des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages	150 000	1 510 000
	P.0401-15 :Améliorer la lisibilité de l'offre de transport du réseau régional et développer la concertation	-	400 000
	P.0401-21 :Un réseau régional coordonné et cohérent avec les autres offres de mobilités grâce à des outils adaptés	441 000	250 000
	P.0401-22 :Favoriser l'émergence de solutions de mobilités durables	58 000	10 000
<b>Total P.0401</b>		<b>23 199 000</b>	<b>253 970 000</b>
P.0402	P.0402-11 :Participer à la modernisation et au développement du réseau ferroviaire structurant	1 010 000	18 000
	P.0402-12 :Accompagner le développement des gares TGV :PEM	14 020 000	-
	P.0402-13 :Participer à la modernisation du réseau routier	14 850 000	-
	P.0402-21 :Participer à l'amélioration et à la pérennisation des infrastructures ferroviaires	15 900 000	-
	P.0402-22 :Participer à la rénovation des gares et points d'arrêts régionaux	7 870 000	150 000
	P.0402-31 :Favoriser la mise en oeuvre d'un plan régional d'actions logistiques	-	50 000
P.0402-32 :Accompagner la reprise du transport combiné rail-route	40 000	-	
<b>Total P.0402</b>		<b>53 690 000</b>	<b>218 000</b>
P.0403	P.0403-11 :Assurer les missions de l'autorité concédante des aéroports de Rennes-Dinard, Quimper et Brest	3 200 000	1 175 000
<b>Total P.0403</b>		<b>3 200 000</b>	<b>1 175 000</b>