
IV Pour une Bretagne de toutes les mobilités

Budget primitif pour 2017

Session de février 2017

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

L'année 2017 marquera durablement l'action du conseil régional pour les transports publics de voyageurs. La mise en service de la ligne à Grande Vitesse (LGV) Le Mans-Rennes et les transferts de compétences issus de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) vont bouleverser le paysage des mobilités en Bretagne.

Le 2 juillet 2017, la ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes sera mise en service et changera radicalement l'accessibilité de la Bretagne. C'est le résultat d'un combat de vingt-cinq ans pour mieux ancrer la Bretagne à Paris, à l'Europe et au monde.

« Bretagne à Grande Vitesse » consacre une nouvelle LGV mais aussi des infrastructures renouvelées en Bretagne, des pôles d'échanges multimodaux sur l'ensemble du territoire et une offre TGV & TER repensée et accrue pour diffuser la grande vitesse. Cette approche globale, à l'échelle d'une région, est unique. Elle aura permis de ne pas simplement relier deux villes par une LGV mais d'améliorer de façon considérable les connections entre Paris et toute la Bretagne.

Les onze pôles d'échanges multimodaux (PEM) constituent la partie la plus visible de la transformation des villes et des territoires pour accueillir et diffuser la grande vitesse.

L'offre TGV mise en service à partir de juillet 2017 permettra d'offrir des gains de temps de presque 50 minutes pour la pointe bretonne avec l'ajout de 4 aller/retour TGV pour Brest et Quimper. La préoccupation pour diffuser la grande vitesse à tous les territoires a été intégrée dans le projet, que ce soit par TGV ou par TER. L'ensemble des gares actuellement desservies par TGV continueront à l'être, ce qui a demandé un effort de persuasion et un engagement très fort du Conseil régional. Au global, les offres TGV et TER seront augmentées de 20 %.

La mise en service de la LGV représente une occasion unique et concrète de travailler au renforcement de l'attractivité de la Bretagne. La Bretagne sera rassemblée autour d'une grande campagne de communication pour porter haut et fort tous ces messages d'une région attractive et économiquement innovante.

Le centre de la Bretagne bénéficiera d'une nouvelle liaison express autocar pour rejoindre la gare de Rennes afin d'être en bonne correspondance avec le TGV. Le temps de parcours Pontivy-Paris sera ainsi amélioré de 45 minutes.

Au-delà de Bretagne à Grande Vitesse, le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 (CPER) se déroule tant sur son volet ferroviaire que sur son volet routier avec la mise à 2x2 voies de la RN164. Si la contrainte sur le budget de l'Etat est forte, le niveau d'investissement public est très élevé sur le territoire de Bretagne. Ces investissements sont utiles pour l'amélioration de l'accessibilité mais aussi pour offrir des marchés aux entreprises de BTP. Avec une parité des moyens alloués au CPER 2015-2020 entre volet ferroviaire et routier, l'effort de la Région Bretagne en matière routière est exceptionnel au regard de ses compétences et en comparaison des autres Régions.

Par la mise en œuvre de la loi NOTRe, la Région va voir également ses responsabilités accrues pour favoriser la mobilité sur les territoires, par le transfert des compétences jusqu'ici départementales en matière de transports interurbains, de transports scolaires et de desserte maritime des îles.

Si l'année 2017 sera consacrée à la prise en charge de ces nouvelles responsabilités, dont la complexité ne doit pas être ignorée (nombre de contrats transférés, diversité des situations entre départements, sensibilité de la bonne organisation du transport scolaire...), elle devra également permettre à la Région d'engager une réflexion, à l'écoute de tous les acteurs, pour préparer un nouveau réseau régional de transports associant désormais le train, le car, le bateau et le lien aux plates formes aéroportuaires.

L'amélioration de l'accessibilité de la Bretagne nécessite aussi le développement des places aéroportuaires. La Région continuera de soutenir les aéroports hors de sa compétence obligatoire, dans l'objectif de favoriser l'accessibilité des territoires. S'agissant de ses propres équipements, tous concédés, la Région poursuivra son action de contrôle des engagements pris par ses concessionnaires en termes de développement, de modernisation, de sécurité et de politique environnementale. Une nouvelle gouvernance contractuelle basée sur une relation de partenariat entre la Région et les deux nouvelles sociétés concessionnaires des aéroports de Brest et Quimper sera notamment instaurée en 2017.

La répartition des crédits par programme et par chapitre

Autorisations d'engagement et de programme

	AE 938	Total	AP 908	Total
P.0401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable	133 456 000	133 456 000	18 353 100	18 353 100
P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires et routiers structurants	620 000	620 000	31 877 600	31 877 600
P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale	265 000	265 000	400 000	400 000
Total	134 341 000	134 341 000	50 630 700	50 630 700

Crédits de paiement - Fonctionnement et Investissement

	CPF 938	Total	CPI 908	Total
P.0401 Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser la mobilité durable	235 958 500	235 958 500	57 339 100	57 339 100
P.0402 Moderniser les réseaux ferroviaires et routiers structurants	370 000	370 000	99 741 800	99 741 800
P.0403 Moderniser les aéroports à vocation régionale	665 000	665 000	400 000	400 000
Total	236 993 500	236 993 500	157 480 900	157 480 900

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

Depuis janvier 2002, le Conseil régional de Bretagne est responsable du transport régional de voyageurs, chargé, en tant qu'Autorité Organisatrice, de définir le niveau de service des trains et cars régionaux : desserte, tarification et qualité de service. Ainsi, en complément du TER, la Région organise des dessertes par autocars dont elle confie l'exploitation à des transporteurs routiers par délégation de service public.

La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) lui confère, à compter de 2017, un rôle plus structurant encore par le transfert au 1^{er} septembre 2017 des compétences transport interurbain et scolaire exercées depuis 1982 par les Départements.

Les compétences des départements en matière de transports maritimes sont également transférées à la Région. A ce titre, la Région Bretagne est devenue propriétaire des navires assurant la desserte des îles bretonnes au 1^{er} janvier 2017.

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

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 (transports publics réguliers ferroviaires, guidés, routiers, maritimes, marche à pied, vélo, transport à la demande, co-voiturage, auto-partage, etc.). Le numérique et globalement, les outils mobiles de communication y ont un rôle important à jouer. Avec KorriGo et BreizhGo, la Région Bretagne et sa politique en faveur des transports s'y engagent 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 d'intérêt régional
 - II.2 Relever le défi du transfert de compétences du mode autocar
- III. La desserte des îles, une nouvelle compétence pour la collectivité régionale
- 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

BP 2017

AP	18 353 100 €
AE	133 456 000 €
Total	151 809 100 €
CPI	57 339 100 €
CPF	235 958 500 €
Total	293 297 600 €

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 %. La structure du nombre de voyages est inverse : 2/3 de voyages abonnés pour 1/3 de voyages occasionnels. L'enjeu est donc fort s'agissant de la capacité du réseau TER à accueillir toujours plus d'abonnés bien évidemment mais aussi de voyageurs moins réguliers, car ils contribuent fortement aux recettes et donc au financement du service public du quotidien.

La fréquentation des TER pour l'année 2015 a affiché une stabilité avec plus de 10 millions de voyages mais les recettes sont en baisse de 3,7 %. En cause, la baisse de la fréquentation des TGV qui impacte donc les voyages en correspondance. Les premières analyses de 2016 s'agissant des recettes sont, à ce stade, plutôt encourageantes.

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 390 millions d'euros engagés pour le fonctionnement du TER dans le cadre de la prolongation de la convention 2014-2017 Région-SNCF, auxquels s'ajoutent les crédits engagés pour la rénovation des gares et la modernisation des infrastructures (cf. programme 402).

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

L'organisation du TER est régie par une convention d'exploitation avec la SNCF, qui définit les missions et responsabilités de la Région et de la SNCF. En résumé, la SNCF assume le risque industriel et commercial de l'activité de transport, en s'engageant sur un montant pluriannuel de charges et la Région assume la charge du service public de transport : elle verse une contribution financière à la SNCF correspondant à la différence entre les charges et les recettes du TER. Cette différence s'élève à près de 100 millions d'euros en 2016.

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

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

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

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 (NB : la modification du système national de vente et statistiques de SNCF en 2016 rendent les analyses complexes et provisoires).

Ces "prix ronds" sont venus compléter un changement majeur de niveau de prix mis en place pour les moins de 26 ans en septembre 2013. Ce nouveau tarif lisible, simple et sans contrainte avec 8€ pour les trajets de moins 150km et 15€ pour les autres trajets connaît un véritable succès : plus de 465 000 voyages en 2015, pour un objectif de 418 000 voyages.

Cette initiative de la Région permet d'attirer de nouveaux jeunes vers le train et d'avoir une offre compétitive par rapport au covoiturage. La plupart des régions de France observent une décroissance de la fréquentation des jeunes dans le train, la Bretagne échappe à ce phénomène.

De même, les liens entre Transport et Tourisme en Bretagne se renforceront encore en 2017. Il y a là un enjeu fort de préparation de l'arrivée de la grande vitesse : il faut saisir les opportunités de fréquentation nouvelle dans les TER qu'occasionnera le développement annoncé des courts séjours. La prise de compétence régionale pour les cars départementaux et les liaisons maritimes est également de nature à développer des séjours sans voiture en Bretagne.

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 liaisons interurbaines par autocars et maritimes, en passant par le transport des scolaires va être menée en 2017. Le chantier est immense, complexe, attendu, et financièrement engageant pour la collectivité régionale.

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

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

Cependant, après les développements importants des dernières années, l'offre de transport proposée est désormais stable, en attendant la profonde modification liée au projet de ligne à grande vitesse Bretagne Pays-de-la-Loire, qui sera mise en service à l'été 2017.

En effet, à cette occasion, l'offre de transport ferroviaire bretonne sera entièrement restructurée avec la mise en place du cadencement. Ce travail s'accompagnera d'une restructuration des missions longue distance, afin de garantir une complémentarité entre les missions TGV et TER. De même, une attention particulière sera portée aux correspondances, dans le souci permanent de la diffusion de la grande vitesse à l'ensemble des territoires.

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

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

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

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

Ainsi, après livraison des 21 Regio2N (17 validés en 2010 + 4 validés en 2015), ce seront près de 470 M€ qui auront été consacrés à la modernisation incluant la rénovation de rames anciennes et l'acquisition de rames neuves.

Au bilan, l'âge moyen du parc matériel du TER Bretagne qui était de 23 ans et 2 mois en 2002, est de 13 ans et 2 mois au 1^{er} janvier 2017. Ceci traduit les efforts de modernisation qui ont été effectués. Ce parc est à 66% à traction électrique ou bimode, et à 34% à traction thermique.

Les dernières commandes vont permettre au TER Bretagne de répondre aux besoins de déplacement toujours plus importants des bretonnes et des bretons, et d'être au rendez-vous de la LGV. Cela afin de mettre en place des nouvelles dessertes pour diffuser la grande vitesse en 2017 et de faire face aux évolutions de fréquentation attendues. Cela permettra aussi, à plus court terme, de trouver des solutions aux phénomènes de sur-occupations et à la tension pesant sur le parc de matériel, fortement engagé notamment le vendredi soir.

Après les retards pris sur la chaîne de montage du régio2N, Bombardier a réussi à stabiliser sa production : à ce stade dix rames ont été livrées depuis octobre 2014. Les livraisons des 11 rames suivantes s'étaleront entre janvier 2017 et février 2018.

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

Enfin, le travail prospectif mené avec SNCF a permis de corrélérer les croissances attendues de fréquentation et les besoins en places assises pour répondre à ces croissances. Elles ont également mis en évidence les besoins liés à la rotation naturelle du parc. Certains matériels notamment thermiques arrivent en fin de vie et leurs caractéristiques de confort et de capacité ne sont plus adaptées, sans même parler des problèmes de fiabilité et de pannes se répercutant sur l'ensemble des circulations. Ces études ont été croisées avec les perspectives de croissance de l'offre liées à la mise en place de la nouvelle desserte cadencée à l'arrivée de la LGV (service annuel TER2018).

Ce travail a mis en avant le besoin d'une commande complémentaire de rames Régio2N (phase 3) et la nécessité de trouver sur le parc de l'occasion des rames thermiques ou bimodes de type Autorail Grande Capacité (AGC).

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 habitant.e.s, la Région a développé la concertation avec les usagers, les élus locaux, les associations et les différents partenaires du TER Bretagne. Pour cela, elle a mis en place des lieux de débat qui permettent d'échanger sur les sujets d'actualité et de recueillir les attentes :

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

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

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

En 2016, la démarche s'est poursuivie avec une attention particulière pour les usagers TER. Le bouleversement que va connaître le réseau en 2017 est en effet inédit, et a nécessité une démarche préalable pour préparer les usagers et créer les conditions favorables d'une bonne compréhension des changements apportés. Au-delà des réunions publiques qui ont été organisées, la relation de proximité aux usagers et aux partenaires du transport a été renforcée à la fois par une présence régulière sur le terrain et par l'animation d'un espace sur le web permettant de créer un lien continu : une concertation en ligne sur les nouveaux horaires TER 2017 a été menée en juin 2016. Six milles personnes ont pu y participer et donner leur avis. Des études ont été engagées suite aux remarques et une réponse a été apportée pour 75% des situations réellement problématiques. Durant le 1^{er} semestre 2017, les comités de lignes seront l'occasion de revenir sur ces sujets.

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

La communication sur le transport régional revêt plusieurs enjeux. Il s'agit à la fois de rendre attractif le réseau TER Bretagne, 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 2016 a été marquée par plusieurs actions de promotion sur les tarifications pour les occasionnels et pour les abonnés. Par ailleurs, plusieurs interventions culturelles ont été réalisées dans le cadre de la démarche « Voyagez, prenez l'art », qui croise les politiques transports et culture de la Région (concert de musique classique dans un TER Rennes – Vannes, affichage de poésies dans les gares et les trains,...).

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

Les lignes routières ont pour vocation de compléter le maillage offert par les liaisons ferroviaires. Elles sont ainsi un complément indispensable permettant d'offrir des transports efficaces au service des personnes et de l'économie. La Région exerce sa compétence sur le transport routier de voyageurs au moyen de deux modes de gestion : la convention TER et les délégations de service public.

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

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

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

La ligne St Brieuc-Pontivy-Vannes/Lorient relie le nord et le sud de la Bretagne et dessert des lieux de vie majeurs du Centre-Bretagne, notamment Pontivy et Loudéac. C'est le transporteur CAT (groupe Transdev) qui exploite la ligne, le contrat courant jusqu'au 31/08/2017.

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

En 2016, la fréquentation annuelle estimée est de 156 579 voyages contre 161 709 voyages en 2015. A noter plus de 50% des voyages sont effectués par des scolaires. Le renouvellement du contrat en 2017 est une opportunité de donner un second souffle à cette ligne dont la fréquentation stagne.

La ligne Pontivy - Rennes a été fortement améliorée depuis 2009 et a connu une forte évolution de sa fréquentation (+25% entre 2009 et 2014). Elle est exploitée via une délégation de service public par Keolis. Le nouveau contrat signé pour la période 2015-2020 apporte des améliorations dans le service offert avec notamment le Wi-Fi gratuit à bord ou encore le paiement possible par carte bancaire. Parmi les objectifs assignés au transporteur par la Région, être au rendez vous de la LGV et offrir un niveau de qualité équivalent au train (nouveaux autocars, services à bord, desserte encore accélérée et renforcée notamment en 2017.)

En 2016, la fréquentation annuelle estimée est de 97 270 contre 97 819 voyages en 2015. La cible de 109 000 voyages à fin 2016 ne sera pas atteinte. Ceci peut s'expliquer par les travaux en gare de Rennes qui pénalisent l'accessibilité pour les usagers. La baisse du coût du gazole n'est pas non plus favorable pour l'utilisation des transports collectifs.

La ligne Loudéac - Rennes vient compléter le dispositif : son exploitation a été confiée au Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine dans le cadre de sa délégation de service public globale pour l'exploitation du réseau interurbain illenoo moyennant compensation. L'accord en cours par voie conventionnelle entre les trois collectivités concernées (CD35, CD22 et Conseil Régional de Bretagne) tombera de fait en 2017 : le service existera toujours mais sera régional.

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

La première année d'exploitation du nouveau contrat a été fortement impactée par les attentats de janvier et de novembre, ayant conduit à une forte baisse des touristes étrangers. Or, cette ligne a la particularité d'avoir une fréquentation étrangère, particulièrement en provenance d'Asie, à plus de 90%. En 2016, la situation ne s'est pas améliorée avec une fréquentation estimée à 69 543 voyages contre 87 789 en 2015.

II.1.2. Compléter l'offre ferroviaire

Certaines dessertes routières régionales ont pour vocation de venir compléter l'offre ferroviaire là où celle-ci, pour diverses raisons, ne peut être assez développée pour offrir un service public suffisant. Ceci est particulièrement vrai pour les lignes routières TER telles que Morlaix-Roscoff, ou encore la ligne Saint-Malo – Saint-Brieuc offrant un aller-retour hebdomadaire à destination principalement des élèves internes et étudiants. Cette ligne fait l'objet d'une convention de co-gestion avec le Conseil général des Côtes d'Armor.

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

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

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

Pour mémoire, le transport interurbain a été délégué aux Départements et sera repris au 1er septembre, en même temps que le transport scolaire. Ce sont donc bien les Départements qui vont préparer début 2017, la rentrée scolaire 2017-2018. Au total, plus de 115 000 scolaires sont transportés quotidiennement sur les réseaux départementaux bretons, au moyen de circuits scolaires, de lignes interurbaines et aussi dans les TER.

Si les budgets ainsi que le nombre d'élèves transportés sont relativement proches d'un département à l'autre, ceci cache des disparités très fortes dans les modes organisationnels, les relations aux citoyens, les niveaux de service offerts.

La création d'un service public de transport régional passera nécessairement par des étapes progressives afin de rechercher les synergies sur de nombreuses thématiques qui vont au-delà de la desserte : la distribution, les tarifs, les services aux voyageurs, etc.

L'année 2016 a permis l'établissement d'un diagnostic précis sur les composantes de l'offre et a vu la signature des conventions de transfert marquant ainsi l'accord financier des collectivités. C'est un budget annuel de fonctionnement d'environ 150 millions d'euros qui viendra s'ajouter aux 100 millions du TER. Ce sont plus de 1 000 contrats et conventions qui seront transférés à la Région. Ce nombre significatif est lié aux nombreux marchés de transport avec les transporteurs, mais encore aux conventions avec les Autorités Organisatrices de second rang, lesquelles mettent en œuvre, localement, le service public de transport scolaire. Il en existe près de 300 en Bretagne. De même, cette compétence s'exerce sur les routes, avec pas moins de 20 000 points d'arrêts, matérialisés ou non, et qu'il faudra continuer à expertiser, du point de vue de leur sécurité et accessibilité.

L'année 2017 verra la préparation fine du transfert notamment dans la relation avec les usagers, de sorte à ce que les familles comprennent que la rentrée se fera dans la continuité. Il conviendra aussi de conventionner avec les agglomérations se créant et s'étendant, l'objectif étant de trouver des accords de coopération et mutualisation permettant d'avoir un service public de qualité à un coût acceptable pour les collectivités, agglomérations et Région.

Le transfert au 1^{er} janvier 2018 des quelque 80 personnes œuvrant pour ce service public, et des moyens, notamment informatiques, sera à préparer également en 2017. Par ailleurs, l'enjeu est fort à pouvoir maintenir par exemple les outils d'affectation des élèves, ou encore à garantir la continuité des paiements aux transporteurs.

Enfin, l'année sera marquée par le lancement de différentes réflexions visant à l'harmonisation des pratiques et à la définition d'un nouveau réseau régional de transport public à moyen terme alliant le train, le car, le bateau, l'ensemble représentant entre 55 et 60 millions de voyages annuels.

III. La desserte des îles, une nouvelle compétence pour la collectivité régionale

L'organisation des transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles françaises est régie par le Code des transports (art. L 5431-1). L'article 15 de la loi NOTRe a prévu le transfert à la Région de cette organisation au 1^{er} janvier 2017, sauf dans les cas où une île appartient au territoire d'une commune continentale. Cette dernière reste alors l'autorité compétente.

En Bretagne, les liaisons maritimes vers dix îles (Bréhat, Batz, Ouessant, Molène, Sein, Groix, Belle-Île, Houat, Hoëdic et Arz) sont concernées, fréquentées par 2,6 millions de passagers par an (pour environ 10 000 habitants). Par ce biais, la Région assumera donc de nouvelles responsabilités « quotidiennes » 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 (DSP) en cours et d'une flotte de 16 navires (et un en cours de construction) assurant le service, ainsi que des gares maritimes (Bréhat, Lorient, Quiberon, Belle-Ile...) et des équipements associés, intégrés au patrimoine des ports également transférés.

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.

Afin d'assurer la continuité de l'approvisionnement en hydrocarbures de Belle-Île (assuré par une liaison depuis Donges), la Région engagera la procédure en vue de se substituer en 2017 au Département du Morbihan dans le syndicat mixte qui gère cette liaison (la Région Pays-de-Loire faisant de même pour sa part).

Si la Région mettra en œuvre les contrats de DSP signés par les départements (et auxquels la Région se substitue), elle confortera ses outils de contrôle et engagera un nouveau dialogue avec les communes et les usagers.

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 agit sur son domaine de compétence d'Autorité Organisatrice du transport régional de voyageurs en prenant à sa charge, le transport régional de voyageurs, ferroviaire et routier.

Mais il est primordial, aujourd'hui et encore plus demain, que les transports publics se développent avec une ambition résolument multimodale.

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

Dans un contexte de tension budgétaire, les « nouvelles mobilités », 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 réussir à 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 (voir programme 402), d'autres outils y contribuent.

IV.1.1. Le système d'information multimodale BreizhGo

Le site BreizhGo, opérationnel depuis 2010, a été renouvelé en février 2015, avec des fonctionnalités améliorées et une meilleure ergonomie. Il propose des itinéraires en transport public à partir des données de plus de 20 réseaux bretons (bus, métro, cars, trains...) et de l'offre SNCF nationale.

Au-delà du site, le service est diffusé aussi par le biais des "marques grises", qui sont des formulaires de recherche simplifiés pouvant être intégrés sur un site tiers (collectivités, office du tourisme...). Par ailleurs, des interfaces sont développées avec les outils SNCF (site web, application mobile, écrans multimodaux dans les PEM) pour assurer la plus large diffusion possible des informations sur le transport public en Bretagne. Ces différents services permettent de diffuser largement BreizhGo : ainsi en 2016, plus d'1 million de recherches sont effectuées chaque mois.

En 2016, BreizhGo s'est engagé dans une démarche "open data", avec l'ouverture des interfaces de programmation, et une réflexion en cours avec les partenaires pour diffuser librement la base de données multimodales. Enfin, une expérimentation sur la Destination touristique « St Malo - Baie du Mont Saint Michel » est en cours de réflexion pour que BreizhGo réponde mieux aux attentes des touristes et excursionnistes.

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

Avec plus de 600 000 cartes KorriGo émises à ce jour, dont 450 000 utilisées régulièrement et plus de 45 000 sur le réseau TER Bretagne, la "carte bretonne des déplacements et des services" est entrée dans le quotidien des utilisateurs du transport public partout en Bretagne. Elle permet de rendre la chaîne des transports plus fluide : sur ce support unique, il est possible de charger des titres de transports de plusieurs réseaux (TER, réseau départemental illenoo, réseaux urbains de Rennes, Lorient, Quimper, Brest et Saint-Brieuc), mais aussi d'accéder à de nouveaux services : parkings vélos sécurisés sur le parvis de certaines gares, parkings réservés aux abonnés TER, rechargement de la carte sur internet, 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 est à l'étude actuellement. La Région Bretagne et les partenaires de ce projet seraient 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 2017, 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 qui deviendront régionaux en 2017.

IV.1.3. Mise en œuvre de tarifications intermodales

La déclinaison intermodale des abonnements TER Uzuël tout public et jeunes permettant l'accès aux réseaux urbains avec 50% de réduction a rencontré un vif succès depuis sa mise en place : plus de 42% des abonnements sont intermodaux (Uzuël+) depuis plusieurs années, ce chiffre monte à 60 % pour le périurbain rennais. Ce succès est encore plus marqué pour les abonnements mensuels Uzuël Jeunes, pour lesquels la part d'abonnements intermodaux atteint 65%. Le succès de cette mesure montre combien elle répond à une attente forte des voyageurs.

Dans le cadre de la loi NOTRe, ce type de tarification réseau régional + réseaux urbains devra être pleinement intégrée aux réflexions 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 pour proposer le déploiement d'un réseau de plus de 950 bornes de recharge publiques. Une première phase de déploiement de 540 bornes est en cours de finalisation. Ces bornes sont financées à hauteur de 20 % par la Région et 50 % par l'ADEME.

Il est recherché pour ces bornes à horizon 2018-2019, une exploitation de niveau régional afin d'assurer une transparence d'utilisation pour les usagers.

IV.2.2. La veille active sur les nouvelles mobilités

Dans un contexte de tension budgétaire, 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 réussir à s'adapter à ces nouveaux comportements.

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

Dans ce nouveau paysage de la mobilité, il s'agira pour la Région de définir son intervention sur ces systèmes, voire d'établir une politique régionale. Ceci nous amène à penser que la période de calage de nos nouvelles compétences ne doit pas nous interdire, et doit au contraire nous permettre, de prendre du recul et nous interroger sur le champ des possibles en terme d'innovations de services de transport. Ceci fera l'objet d'études en 2017.

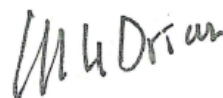
> Projet de délibération

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

- > d'abonder l' autorisation de programme de 356 360 000 € ouverte au titre des exercices 2009 à 2017 de 18 353 100 € ;
- > d'abonder l'autorisation d'engagement de 1 026 938 600 € ouverte au titre des exercices 2007 à 2018 de 133 456 000 € ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de 57 339 100€ ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de 235 958 500 €.

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

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

Programme 402 > Moderniser les réseaux ferroviaires et routiers structurants

BP 2017

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

AP	31 877 600 €
AE	620 000 €
Total	32 497 600 €
CPI	99 741 800 €
CPF	370 000 €
Total	100 111 800 €

En 2017, l'aménagement des gares routières, des points d'arrêts routiers, et des gares maritimes sera de la responsabilité de la Région, comme prévu par la loi NOTRe.

L'année 2017 sera par ailleurs marquée par la concrétisation du projet Bretagne à Grande Vitesse visant à rapprocher l'Ouest de la Bretagne à Paris. La mise à disposition de la LGV au 15 mai 2017 par Eiffage Rail Express (ERE) sera suivie de la mise en service commerciale de la LGV le 02 juillet 2017 avec la mise en œuvre de la nouvelle desserte TGV et TER. Pour autant, les grands travaux se poursuivent en 2017. Plusieurs pôles d'échanges multimodaux (PEM) seront encore en travaux – Rennes, Saint-Brieuc, Morlaix, Lorient, Redon - mais les opérations les plus impactantes pour les circulations ferroviaires et les voyageurs seront finalisées avant l'arrivée de la LGV.

Le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 consacre 950 M€ à son volet « Mobilité Multimodale ». La plupart des actions de ce programme y sont intégrées. La part contributive de la Région Bretagne est de 280M€ dont 160M€ qui portent sur le ferroviaire avec une part essentielle pour les mobilités du quotidien et la diffusion de la grande vitesse à tout le territoire breton.

Le désenclavement routier se poursuit en 2017, avec notamment l'engagement des travaux sur deux nouvelles sections en Centre-Bretagne pour la mise à 2x2 voies de la RN164.

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, est entré en 2016 dans une nouvelle étape d'étude et de concertation complémentaire au débat public. Cette étape qui s'achèvera au 1^{er} semestre 2017, doit aboutir à une décision ministérielle sur la poursuite du projet.

Concernant le fret, la mise en œuvre des actions prioritaires du Plan régional d'actions logistiques se poursuivra en 2017 avec l'objectif de développer une logistique durable en Bretagne notamment en soutenant toutes actions 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

Le programme s'articule autour des objectifs suivants :

- I. Améliorer l'accessibilité de la Bretagne en tout point du territoire
 - I.1 Participer à la modernisation et au développement du réseau ferroviaire structurant
 - I.2 Participer à la modernisation du réseau routier
- II. Faciliter les déplacements de la vie quotidienne
 - II.1 Participer à l'amélioration et à la pérennisation des infrastructures ferroviaires
 - II.2 Participer à la rénovation des gares et points d'arrêts régionaux
 - II.3 Accompagner le développement des principales agglomérations bretonnes

- III. Encourager le développement du fret dans une logique durable
 - III.1 Favoriser la mise en œuvre d'un plan régional d'actions logistiques
 - III.2 Accompagner la reprise du transport combiné rail-route
 - III.3 Soutenir les projets d'infrastructure nécessaires au développement du fret

> 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. Réaliser la Ligne à Grande Vitesse BPL et le contournement sud de Paris

En 2016, les dernières opérations de travaux pour la LGV ont été finalisées, pose de voies, mises sous tension de la ligne, mises en service des postes de signalisation. Le 1^{er} semestre 2017 sera consacré aux phases de mesures et d'essais de montée en vitesse, dans le respect des règles de sécurité, afin d'obtenir deux documents incontournables : l'Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale délivrée par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), sur la base d'un Dossier de Sécurité produit par ERE et l'Avis d'Acceptation produit par SNCF Réseau suite aux inspections préliminaires de l'ouvrage et de ses équipements. Par ailleurs, le programme de formation des conducteurs est établi avec SNCF Voyages et TER. Il prévoit entre le 1^{er} Avril 2017 et le 30 juin 2017 la formation de plus de 500 conducteurs avec deux rames dédiées qui circuleront entre Le Mans et Rennes.

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

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

I.1.2. Moderniser les infrastructures du réseau ferroviaire structurant

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

La première phase de cette modernisation (Rennes-Brest/Rennes-Quimper phase 1) consistant à relever la vitesse sur 7 tranches fonctionnelles et à supprimer 41 Passages à Niveau, est aujourd'hui achevée. Le bouclage financier de l'opération est en cours pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Une deuxième phase d'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper a été identifiée et consiste à réaliser dans le cadre du CPER 2015-2020 : la modernisation de deux sections Rennes-Redon et Guingamp-Plouaret, et le renforcement de deux sous-stations électriques.

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

En dehors de l'opération Rennes-Brest, Rennes-Quimper, la Région participe au cas par cas à des projets de suppression de Passages à Niveau (PN) inscrits sur la liste de sécurisation nationale en fonction de l'intérêt régional de la suppression, notamment pour le bon fonctionnement des gares adjacentes. La Région participe ainsi aux études relatives aux PN de Landivisiau (PN n°288), St Médard (PN n°11) et Rosporden (PN n° 497). En ce qui concerne St Médard, un protocole d'intention a été signé par les partenaires en avril 2016, et doit aboutir à la suppression du PN d'ici quatre ans. La suppression du passage à niveau est ainsi prévue en 2020.

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

Suite au débat public (septembre 2014-janvier 2015) et au bilan dressé par la Commission Nationale du Débat Public, SNCF Réseau a décidé lors de son conseil d'Administration du 21 mai 2015 de poursuivre le projet par une étape complémentaire au débat public pendant laquelle des études complémentaires seront réalisées et la concertation poursuivie. Cette étape complémentaire est en cours et se poursuivra en 2017 afin de préciser les objectifs et le scénario à retenir pour engager les études préalables à l'enquête d'utilité publique. Il s'agit d'une étape de consolidation pour sécuriser le projet. Cette étape complémentaire sera sanctionnée par une Décision Ministérielle attendue en 2017.

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

I.1.3. Accompagner le développement des gares TGV

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

Huit contrats de pôle sont signés à ce jour pour les sites de Saint-Brieuc, Guingamp, Rennes, Redon, Morlaix, Quimper, Lorient et Auray. Pour Quimper, une reprise d'études est en cours suite à l'abandon du projet de Bus à Haut Niveau de Service desservant la gare, ce qui impliquera la signature d'un nouveau contrat de pôle en 2017. La signature du contrat de pôle de Vannes devrait aussi probablement intervenir en 2017.

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

A ce jour, plusieurs demandes de crédits FEDER ont été adressées à la Région Bretagne, pour instruction, pour le financement des PEM : Guingamp, Vitré, Redon. Sont attendues en 2017, les demandes de Saint-Brieuc et Morlaix.

En 2016, les PEM de Guingamp et de Vitré ont été inaugurés et les travaux sur les périmètres ferroviaires (bâtiment voyageurs, souterrain et quais) ont été achevés pour le PEM de Redon. En 2017, se poursuivront les travaux sur les périmètres urbains pour le PEM de Redon et des travaux sur chaque périmètre pour les PEM de Morlaix, Saint-Brieuc, Rennes et Lorient. Les PEM de Redon et de Morlaix seront probablement achevés en 2017. Pour le cas spécifique du PEM de Rennes, les travaux sont bien engagés. A ce jour, le calendrier du chantier est conforme, avec une finalisation des travaux sur les quais prévue pour mi 2017 et une mise en service du nouveau bâtiment voyageurs mi 2018. A l'arrivée de la LGV, en juillet 2017, le PEM sera donc toujours en travaux, mais les fonctionnalités essentielles du cœur ferroviaire seront opérationnelles.

En complément des travaux du PEM de Rennes, une opération de désaturation de la gare de Rennes, porte d'entrée ferroviaire de la Bretagne, est en cours, afin de répondre aux besoins de mobilité exprimés (TGV et TER). Inscrits aux deux derniers CPER, ces investissements capacitaires sont composés d'un premier groupe d'aménagements évalué à 23M€ qui sont désormais terminés. Un second groupe d'aménagements est évalué à 42 M€ ; leur mise en service est prévue en lien avec le nouveau poste central en 2018.

I.2. *Participer à la modernisation du réseau routier*

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

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

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

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

A ce jour, sur les 162 km que compte cet axe, 101 km de 2x2 voies sont déjà réalisés, soit un peu plus de 62% du linéaire. Au fil des mises en services 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 2017, les nouveaux engagements portent essentiellement sur la mise à 2x2 voies de la RN164 et se décomposeraient comme suit :

- En travaux : la section Châteauneuf-du-Faou et la section Rostrenen (phase 1 en fin d'année)
- En étude : les sections de Rostrenen phases 2&3, Merdrignac Est&Ouest, Plémet et Mûr-de-Bretagne.

Le montant de cette programmation 2017 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.

I.2.2. Moderniser le réseau routier départemental structurant

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

Dans le département du Morbihan, sur les 8 km de la section « Sud Colpo », 6 km ont été mis en service en 2014 ; les travaux sur les deux derniers km devraient se terminer en mai 2017. Vis-à-vis de la déviation de Locminé (5,5 km), des travaux archéologiques seront entrepris durant le premier semestre 2017.

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

La Région Bretagne accompagnera la mise à 2x2 voies de l'axe Triskell en 2017 et les années suivantes, mais de façon dégressive, avec l'objectif de concentrer son intervention sur la RN 164.

II. Faciliter les déplacements de la vie quotidienne

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

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

Les lignes concernées sont principalement :

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

- Morlaix – Roscoff : besoin estimé à 40M€

Face à de tels montants, une prise de conscience collective s'impose. La Région, qui assume à elle seule les dépenses de fonctionnement associées à l'offre TER proposée sur ces lignes, ne peut pas en plus couvrir les besoins de régénération de ces voies, qui représentent environ 240 M€. 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 solidaires, et ainsi de donner un avenir à ces lignes.

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

La mobilisation des collectivités locales avec la Région au premier rang a permis de boucler les plans de financements et de lancer les travaux pour près de 100M€ sur les axes Brest-Quimper et Guingamp-Paimpol. C'est assez unique en France.

II.1.1. Brest-Quimper

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

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

En 2016, le plan de financement de cette opération inscrite au CPER 2015-2020 a été finalisé pour un montant de 70M€, les travaux sont en cours pour se terminer en décembre 2017.

II.1.2. Les autres lignes de maillage

En 2016, les travaux de renouvellement de la ligne Guingamp-Paimpol sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, ont été engagés et se poursuivront jusqu'en avril 2017. La pérennité de cette infrastructure est ainsi assurée

Deux études sont en cours sur l'axe Dol-Dinan-Lamballe, une étude d'avant-projet sur la section Dinan-Dol afin de définir la consistance, l'estimation du coût et le calendrier prévisionnel de réalisation de l'opération ; une étude préliminaire sur la section Dinan-Lamballe afin de préciser l'état de la voie et la modernisation envisageable. Il conviendra en 2017 d'engager de nouvelles études (avant-projet et projet) afin de préparer la phase travaux.

En ce qui concerne Rennes - Châteaubriant, 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 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 2016 avec l'objectif de finaliser le tour de table pour fin 2016 et de mener les études d'avant projet qui seront réalisées en 2017.

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

En 2017, l'intervention de la Région Bretagne concernera pour la première fois l'aménagement des gares routières, des points d'arrêts routiers et des gares maritimes en complément des 116 points d'arrêts ferroviaires du réseau TER breton. Sur ces derniers deux objectifs essentiels seront poursuivis .

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).

En second lieu, il convient de rendre les gares accessibles, pour faciliter les déplacements de tous et notamment des Personnes à Mobilité Réduite. Conformément à la nouvelle législation en faveur des Personnes à Mobilité Réduite, cet objectif se traduit dans l'Agenda D'Accessibilité Programmé (Ad'Ap), formalisé par la Région en concertation avec la SNCF, l'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), Montauban (passerelle), Plouaret (passerelle), et début 2017 à Lamballe et Questembert (modernisation des bâtiments). Les travaux de la gare de Quimperlé s'achèveront début 2017 pour transformer la gare en véritable pôle d'échange, totalement accessible aux personnes à mobilité réduite...)

La Région Bretagne et la SNCF ont par ailleurs engagé une réflexion mi 2016 autour de la gare de Landivisiau qui vise à définir un nouveau concept de gares à partir des réflexions issues de la démarche précédente. En effet, en 2015-2016, une démarche recherche-action a par ailleurs été menée avec la SNCF, utilisant les compétences de la « 27ième Région », structure associative œuvrant dans le domaine du Design des politiques publiques. En 2016-2017, les nouvelles pistes de travail et d'innovations identifiées seront mises en application pour le cas concret de la gare de Landivisiau, permettant ensuite une mise à jour du « référentiel » gares, outil nécessaire à la poursuite de la modernisation des gares bretonnes, au plus près des besoins des voyageurs.

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 donnera lieu à de premiers versements en 2017.

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

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

III. Encourager le développement du fret dans une logique durable

Région périphérique, maritime, territoire de production, la Bretagne est plus que les autres régions concernée par le développement de sa performance logistique afin de développer sa connexion aux marchés nationaux et internationaux dans une logique de développement durable. Il s'agit d'un enjeu structurant pour l'avenir de son économie et l'aménagement équilibré de son territoire.

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

Le Plan Régional d'Actions Logistiques (PRAL) adopté en décembre 2013 a été construit de manière pragmatique et opérationnelle en concertation avec les professionnels de la logistique, les industriels bretons et les fédérations professionnelles. Il identifie des actions concrètes et des pistes de progrès pour l'évolution de la performance logistique de la Bretagne.

En 2017, la Région poursuivra la mise en œuvre du PRAL au service de l'ensemble des filières économiques bretonnes :

- en soutenant le développement d'offres de transport multimodales, notamment le redémarrage du service de transport combiné rail-route au départ et à l'arrivée de la Bretagne ;
- en confirmant son soutien à des projets logistiques innovants, favorisant la performance des différentes chaînes logistiques industrielles bretonnes ;
- en poursuivant l'étude initiée en 2016 sur l'opportunité de réaliser en Bretagne un équipement structurant et compétitif, favorisant l'avenir du transport multimodal. Cette démarche réunit l'ensemble des parties prenantes : SNCF Réseau, les services de l'Etat, les fédérations professionnelles, les acteurs multimodaux actifs en Bretagne, les concessionnaires portuaires...

La Région promeut aussi le transport multimodal auprès de ses délégataires et de la communauté portuaire pour renforcer la compétitivité maritime de la Bretagne. La structuration d'une réflexion globale de

promotion des outils portuaires régionaux, en lien direct avec le projet de Port Center à Lorient, est en cours. La Région contribue aussi à renforcer l'attractivité logistique des places portuaires régionales, spécifiquement sur le volet dématérialisation des escales, par la mise en œuvre de la démarche « Port de Bretagne numérique ».

Enfin, dans une logique d'amélioration continue, il s'agira en 2017 de poursuivre une veille active sur les bouleversements des différentes chaînes de valeur (ubérisation, digitalisation, économie collaborative...) afin de bien appréhender l'impact de ces évolutions.

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 d'unités de transport intermodal). En 2017, la mise en œuvre de ce dispositif se poursuivra.

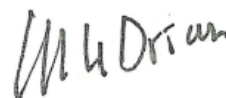
> **Projet de délibération**

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

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 31 877 600 € au titre de l'exercice 2017 ;
- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 620 000 € au titre de l'exercice 2017 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de 99 741 800 € ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de 370 000 €.

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

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

Programme 403 > Moderniser les aéroports à vocation régionale

BP 2017

Au plan national, le trafic aérien continue sa progression avec 132 millions de passagers à fin octobre 2016 soit un taux de croissance (+1,7%) par rapport à la même période en 2015.

AP	400 000 €
AE	265 000 €
Total	665 000 €

Le trafic des 4 aéroports régionaux progresse aussi (+4,55 %) avec plus de 1,5 million de passagers sur les 10 premiers mois de l'année 2016.

CPI	400 000 €
CPF	665 000 €
Total	1 065 000 €

S'agissant du fret, 2016 s'annonce favorablement par rapport aux résultats atteints en 2015 (+3,19% à fin octobre). Cette hausse s'explique principalement par la progression du trafic avionné marchandises sur les aéroports de Rennes et de Brest

En 2017, la Région Bretagne poursuivra son action de contrôle du respect des engagements pris par ses concessionnaires en termes de développement, de modernisation et de sécurité des aéroports dont elle est dépositaire.

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

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

Toutes ces actions relèvent du programme 403. Il permet à la Région de conduire une politique volontariste et cohérente dans le domaine aéroportuaire sur le territoire régional, qu'il s'agisse de ses propres équipements ou d'équipements ne relevant pas de son rôle d'autorité déléguée, mais présentant un intérêt stratégique.

Le présent programme s'articule autour des objectifs suivants :

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

> Actions par objectif

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

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

- La concession des aéroports de Rennes et Dinard est exploitée, depuis 2010, par « la société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard » (S.E.A.R.D) dont les actionnaires sont la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rennes (50%), Vinci Airport (49%) et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saint-Malo Fougères (1%). Son échéance est fixée au 31 décembre 2024 ;
- Les concessions des aéroports de Quimper et Brest sont, depuis le 1^{er} janvier 2017, exploitées par 2 sociétés (une mère et une filiale) qui émanent du consortium « Rein Lusk ». Au côté de la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine de Brest (CCIMB), majoritaire, ce consortium associe

l'Aéroport de Lyon Management Service, Egis, Transdev, le Crédit Agricole du Finistère, le Crédit mutuel Arkéa, Brest Aim et Quimper Evénements. Les contrats, dont les échéances sont fixées au 31 décembre 2036, sont la traduction d'engagements de long terme pour le développement et la pérennisation des aéroports de Brest et Quimper ;

Il est prévu au cours de la première année d'exploitation de ces nouvelles concessions aéroportuaires de Brest et Quimper l'instauration d'une nouvelle gouvernance contractuelle basée sur une relation de partenariat entre la Région et les deux sociétés concessionnaires, tant au niveau stratégique qu'opérationnel. Outre les comités de suivi, un comité d'orientation stratégique (COS) sera constitué. Instance de dialogue et d'échanges réguliers avec le concessionnaire, la Région disposera au sein du COS d'une voix prépondérante. Dans les six premiers mois d'exploitation des deux concessions, une « charte de développement éthique durable et responsable » sera également élaborée. Elle constituera l'engagement public des 2 sociétés concessionnaires sur cinq domaines : la responsabilité sociale, la responsabilité sociétale, la responsabilité environnementale, l'éthique et le développement économique du territoire.

Il appartient à ces concessionnaires de conduire leur mission dans le respect des objectifs fixés contractuellement avec la Région Bretagne. La dynamisation de l'offre aérienne par des actions volontaristes auprès des compagnies aériennes est une mission essentielle des concessionnaires :

Indicateur 1 : Nombre de lignes passagers nationales et internationales				
4 aéroports	2014 réalisation	2015 réalisation	2016 réalisation	2017 cible
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 cible
	16	17	16	16

Afin de renforcer l'attractivité des aéroports, la Région Bretagne peut contribuer au financement des investissements de modernisation des plate-formes aéroportuaires dans le cadre des dispositions contractuelles des concessions. En 2017, les contrats de délégation de service public ne prévoient aucune intervention financière de la Région dans la mesure où les concessions prévoient d'autofinancer elles-mêmes leurs programmes d'investissements.

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 plate-forme 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. Une enveloppe budgétaire est dédiée à ce programme d'acquisitions sur 2017.

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

La Région confirmera en 2017 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 en tant que membre du syndicat mixte aéroportuaire Notre-dame-des-landes (SMA NDDL) continuera de verser à ce dernier une contribution syndicale de fonctionnement. Cette subvention est adaptée annuellement aux évolutions de la structure et notamment aux missions qui lui sont confiées :

- préparation de la desserte en transports collectifs ;
- aménagement et développement des territoires concernés ;

- information sur la réalisation du futur aéroport du Grand Ouest ;
- et contrôle de la concession aéroportuaire.

Aucune subvention d'investissement ne sera versée en 2017 dans la mesure où la reprise des versements nécessite la formalisation d'une modification des « dates clés » du projet par le biais d'un nouvel échéancier de paiement à annexer à la convention de cofinancement.

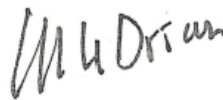
> Projet de délibération

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

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 400 000 € au titre de l'exercice 2017 ;
- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 265 000 € au titre de l'exercice 2017 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de 400 000 € ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de 665 000 €.

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

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

