



Mission V

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

Projet de budget primitif 2007

1^{ère} réunion - février 2007



V.

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

PROJET DE BUDGET PRIMITIF 2007

SOMMAIRE

V - Pour des transports efficaces au service des personnes et de l'économie	
Introduction générale	V.5 à V.8
V-1 - Développer les modes de transport collectifs régionaux et l'intermodalité	V.9 à V.21
511 Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser l'intermodalité.....	V.9 à V.13
512 Moderniser le réseau ferré et les gares	V.15 à V.18
513 Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant.....	V.19 à V.21
V-2 - Moderniser le réseau routier structurant	V.23 - V.24
521 Moderniser le réseau routier structurant	V.23 - V.24
V-3 - Moderniser les plates-formes à vocation régionale	V.25 à V.30
531 Moderniser les ports à vocation régionale	V.25 à V.27
532 Moderniser les aéroports à vocation régionale	V.29 - V.30
Annexes budgétaires	V.31 - V.32

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

La géographie (caractère périphérique et péninsulaire d'une région bordée par la mer), le nouveau contexte énergétique (renchérissement du coût de l'accès aux énergies) et l'évolution des usages, font de la qualité des transports un enjeu majeur pour la Bretagne.

L'accessibilité des territoires, qui s'appuie sur des transports performants, conditionne en effet la mobilité des personnes et des marchandises, l'aménagement du territoire et le développement économique et social.

Quel serait l'impact des actions régionales en faveur du développement économique, de l'aménagement ou de la solidarité sans des transports performants ?

La politique des transports de la Région, qui s'articule avec le grand chantier « pour une Bretagne équilibrée, accessible et connectée à l'Europe et au monde » du Contrat pour la Bretagne vise donc à répondre aux **grands enjeux** suivants:

- l'inscription de la Bretagne dans les grands courants d'échanges européens par le moyen des réseaux de transport national et européen multimodaux (aérien, portuaire, routier et ferroviaire) : rapprochement de la région des centres européens au moyen du TGV, du réseau routier (notamment la RN164 pour sa partie centrale et occidentale), des aéroports par le développement d'une offre aérienne performante, inscription de la région dans les courants d'échanges maritimes via ses ports.
- l'amélioration de la cohésion de l'espace breton en favorisant un maillage infra-régional des transports intérieurs, en solidifiant le réseau de villes, et en garantissant l'accessibilité de tous au réseau de transports collectifs : rapprochement entre eux des différents espaces de la région, développement de liaisons nord-sud intra-régionales rapides, réponse aux besoins de déplacement des citoyens sur l'ensemble du territoire, notamment dans ses espaces ruraux plus fragiles.
- la définition d'une stratégie régionale visant à favoriser l'inter-modalité et la multi-modalité entre les transports ferroviaires, routiers, maritimes et aériens, en assurant la complémentarité des infrastructures correspondant à ces modes.
- L'inscription de la politique des transports régionaux dans une perspective de développement durable, favorisant les modes de déplacement les moins polluants, et les infrastructures les plus respectueuses de l'environnement.

Cette politique s'appuiera sur la mise en place du schéma régional multimodal des transports et des déplacements (SRMDT), qui vous sera soumis courant 2007.

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

Cette politique s'inscrit dans un contexte **marqué par trois points** dont l'impact est très fort :

- La préparation du prochain Contrat de Projets Etat-Région et des Programmes Opérationnels du Feder pour la période 2007-2013. Pour ce qui concerne le contrat de projets, la tenue des délais de réalisation du projet de Bretagne à grande vitesse impose que les montants inscrits au contrat soient à la hauteur des enjeux. Pour ce qui concerne les programmes opérationnels, rappelons que la Région, ainsi que les collectivités réunies au sein de la conférence territoriale appellent l'inscription de 100 M€ de Feder exclusivement fléchés sur la partie Rennes-Brest et Rennes-Quimper du projet de Bretagne à Grande Vitesse.
- L'avancement du projet de Bretagne à Grande Vitesse, qui comprend la réalisation de la ligne à grande vitesse entre Connéré et Le Mans, et les aménagements destinés à accélérer les trains

entre Rennes et Brest ainsi qu'entre Rennes et Quimper : investissements sur les voies (RBRQ), sur les rames TGV (pendularisation), et dans les gares (Rennes, pôles d'échange multimodaux).

Le calendrier technique et administratif se déroule dans des conditions permettant à ce jour de confirmer un démarrage des travaux de la ligne à grande vitesse en 2009 et une mise en service de celle-ci en 2012.

Les premières esquisses de financement ont été élaborées et les premiers éléments ont été indiqués lors de la session de décembre 2006.

- Le transfert des ports et des aéroports. Au moment où est rédigé ce rapport, le transfert des ports bretons à la Région a été signé fin 2006. Par contre les discussions avec l'Etat sur les conditions du transfert n'ont pas abouti sur les aéroports. Si les enjeux de ce transfert sont majeurs en termes d'amélioration de l'accessibilité et de la compétitivité régionale, les risques le sont aussi si l'Etat s'exonère de sa responsabilité financière, notamment pour le non adossement des crédits de paiement liés aux autorisations de programme engagées dans le cadre de l'actuel CPER, sauf via la contractualisation d'une dotation globale de décentralisation, notoirement insuffisante au regard des besoins.

L'année 2006 aura été riche de réalisations dans le domaine des transports.

Le projet de Bretagne à grande vitesse, tout d'abord, a connu des avancées significatives. Ainsi l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée aux mois de juin et juillet 2006 et la commission d'enquête a rendu son rapport le 22 novembre. Son avis est favorable sous deux réserves qui ne conditionnent pas la déclaration d'utilité publique. Tout au long de cette année, la Région a poursuivi avec l'Etat et RFF le programme d'anticipation des acquisitions foncières sur l'emprise du projet (6 M€ ont été engagés à fin 2006).

Les travaux d'amélioration des voies ferrées entre Rennes et Brest d'une part, Rennes et Quimper de l'autre, ont démarré et l'ensemble des autorisations de programme liées aux opérations inscrites au CPER sur ces deux axes ont été affectées. Reste à mener à bien les travaux à un rythme soutenu sur ces opérations complexes.

Début 2006 la préparation du schéma régional multimodal des déplacements et des transports a été engagée en liaison avec le GART Breizh. Son élaboration concertée va se poursuivre en 2007.

En 2006 a été engagée la négociation de la nouvelle convention d'exploitation du TER avec la SNCF. La nouvelle politique tarifaire pour le TER Bretagne a été décidée par notre assemblée lors de sa session de décembre 2006.

En 2006, ont également pris place le lancement de la carte billettique intermodale Korriigo sur le péri-urbain de Rennes, le développement de la desserte voyageurs sur la ligne Nord/Sud (Saint Briec – Loudéac – Pontivy – Lorient / Vannes), la commande de matériels AGC supplémentaires, l'engagement d'une réflexion concertée autour de la gare de Rennes, l'entrée de la Bretagne au sein du syndicat mixte de la baie du Mont Saint Michel qui a permis d'engager une réflexion sur l'amélioration des services ferroviaires dans ce secteur (desserte du Mont, service transbaie, amélioration de la voie).

Ont été, par ailleurs, poursuivis les travaux de l'aérogare de Brest et les travaux de préparation du projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes.

Le CPER routier a été actualisé pour intégrer des opérations complémentaires sur la RN164 (CIADT de 2003).

En 2007 les trois grands dossiers vont connaître une avancée significative :

-La finalisation du prochain Contrat de Projets Etat-Région et des Programmes Opérationnels du Feder pour la période 2007-2013 :

Des crédits qui seront mis en place dans le prochain contrat de projets dépendra le rythme d'avancement des travaux RB/RQ au-delà de Rennes. Ils devront permettre, à tout le moins, d'achever la première phase du projet, de mettre en service les TGV pendularisés et d'engager une

partie significative de la deuxième phase afin d'atteindre l'objectif des 3 heures à horizon 2012. L'affectation de 100 M€ du Feder sur ces opérations fait par ailleurs l'objet d'une demande de toutes les collectivités réunies au sein de la conférence territoriale.

Au moment où est rédigé ce rapport, nous n'avons pas de réponse satisfaisante de l'Etat sur la contractualisation dans le domaine portuaire. La priorité forte attribuée à la dimension maritime dans la stratégie régionale ne saurait se contenter de la contractualisation d'une faible ligne de la dotation générale de décentralisation.

- L'avancement du projet de Bretagne à Grande Vitesse : il est très important que la déclaration d'utilité publique concernant la LGV Connéré – Rennes (BPL) soit prise au premier semestre 2007. Ce n'est qu'alors que pourra être signée la convention de financement des études de l'avant-projet détaillé. Cependant il est indispensable que toutes les études préalables possibles soient lancées sans attendre cette validation, et que se poursuive le programme d'anticipation des acquisitions foncières.

La préparation du montage financier de la LGV sera poursuivie avec l'Etat, RFF, la SNCF et les collectivités bretonnes sans a priori sur le choix du dispositif mais dans le but d'aboutir au bon équilibre entre participation des usagers et des contribuables.

L'étude en cours menée avec la SNCF, sur la pendularisation des TGV, sera poursuivie.

De même, seront poursuivis les travaux du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV), dans la partie RBRQ, dans le contexte du nouveau contrat de projets.

- 2007 sera également la première année de la prise de compétences transférées de la Région en matière portuaire. A ce titre, la Région sera maître d'ouvrage des opérations d'investissement et elle financera l'entretien et l'exploitation des ports. Elle sera attentive à l'accueil et au suivi des personnels transférés et préparera l'organisation des services.

2007 pourrait aussi, si les négociations aboutissent, être la première année de la prise de compétences transférées de la Région en matière aéroportuaire.

La Région poursuivra, dans le cadre du syndicat mixte de l'aéroport de Notre Dame des Landes, son association à la préparation de ce projet.

La mise au point du schéma régional multimodal des déplacements et des transports, qui préparera la stratégie de développement des ports et aéroports, sera achevée, en cohérence avec le schéma du tourisme et le schéma de développement économique.

Début 2007 sera signée, pour une durée de cinq ans, la nouvelle convention TER avec la SNCF. Ce document fixera le niveau de service attendu (desserte, service, information des voyageurs, tarifs), les biens affectés au service et le niveau de la contribution régionale.

Il marquera une nouvelle étape du développement du TER pour tous dans un contexte particulièrement dynamique d'augmentation de la fréquentation et de mise en place de produits innovants.

2007 verra l'arrivée des nouveaux matériels AGC et ses premiers impacts sur l'offre TER, le déploiement de la nouvelle gamme tarifaire, la préparation du système d'information multimodal pour les voyageurs, du schéma pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi que la poursuite du programme gares, la préparation de l'amélioration des dessertes ferroviaires, notamment dans le secteur du Mont Saint Michel et la modernisation des infrastructures pour le transport de marchandises (axe nord-sud, plates formes logistiques).

Le prochain CPER ne comportera pas de volet routier mais la Région a d'ores et déjà indiqué qu'elle s'impliquerait dans la poursuite de l'aménagement de l'axe central qui devrait faire l'objet d'un plan de développement et de modernisation d'itinéraire (PDMI) mis au point avec l'Etat.

Elle veillera au bon déroulement des opérations destinées à assurer la fin du CPER routier (et notamment sur la RN164), et maintiendra la priorité aux axes nord/sud dans la mise en œuvre du programme routier régional.

La répartition par orientation stratégique des propositions budgétaires est la suivante :

En Euros	AP	AE	CPI	CPF
Orientation stratégique 51	37.115.000	405.702.500	54.600.000	77.210.000
Orientation stratégique 52	38.600.000		28.700.000	
Orientation stratégique 53	32.400.000	1.182.000	28.400.000	1.182.000
Total mission	108.115.000	406.884.500	111.700.000	78.392.000

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

Orientation stratégique V-1 > Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser l'intermodalité

Programme n° 511

> Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser l'intermodalité

> Objectifs

Le transport ferroviaire de voyageurs est une compétence obligatoire de la Région depuis le 1^{er} janvier 2002.

Le programme s'articule autour des objectifs suivants :

- I. **Développer le transport ferroviaire en favorisant un accès pour tous tout en maîtrisant les coûts pour la collectivité**
 - I.1 *Adapter les services TER pour répondre aux besoins des voyageurs*
 - I.2 *Moderniser le parc de matériel roulant*
- II. **Favoriser l'intermodalité pour renforcer la cohérence des transports et en simplifier l'accès**
- III. **Améliorer la lisibilité des actions régionales pour renforcer l'image d'autorité organisatrice de la Région**

L'année 2007 sera marquée par trois événements majeurs pour le développement du TER : d'une part la renouvellement de la convention avec la SNCF, d'autre part le lancement de la nouvelle gamme tarifaire, enfin l'arrivée des premiers autorails grande capacité.

> Actions par objectif

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

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

Cet objectif se décline en 3 actions principales :

- La maîtrise du coût global TER grâce à un conventionnement équilibré avec la SNCF

L'année 2007 constitue une année charnière pour le TER Bretagne. La convention TER 2002- 2006 est en effet arrivée à échéance le 31 décembre 2006. Cette année marque donc une nouvelle étape du conventionnement avec la SNCF. Conclue pour une durée de 5 ans, cette nouvelle convention constitue l'engagement contractuel entre la Région, autorité organisatrice et la SNCF, exploitant. Elle fixe le niveau de service attendu (desserte, service en gare, tarifs, information et qualité), les biens affectés à la réalisation du service (matériel, équipements dans les gares, billettique) et le niveau de contribution publique associé à ce niveau d'exigence de service.

Le renouvellement de la convention TER s'opère dans un contexte de forte progression du trafic et des recettes qui s'explique d'une part par le renchérissement du pétrole qui conduit à d'importants reports modaux en faveur du train et d'autre part, par la politique volontariste de la Région afin d'améliorer l'image et la performance du TER Bretagne. Par ailleurs, sur la période conventionnelle 2002-2006, l'audit réalisé par la Région a démontré une bonne maîtrise de la SNCF sur les charges, le compte TER étant excédentaire sur l'ensemble de la période conventionnelle précédente.

L'ensemble de ces éléments ont conduit la Région à négocier avec la SNCF selon les principes suivants:

- garantir le maintien du niveau de service TER Bretagne dans un contexte de forte progression du trafic en exigeant des engagements sur les prestations réalisées en gare et sur la capacité offerte dans les trains ;
- limiter l'évolution de la contribution publique par une maîtrise des charges combinée à un développement des recettes dans le contexte de l'arrivée des nouveaux matériels AGC intégralement financés par la Région.

Le projet de convention fait l'objet d'un rapport spécifique proposé à la présente session du Conseil régional et présentant de manière détaillée le nouveau dispositif contractuel avec la SNCF.

- L'adaptation des tarifs par la mise en place d'une nouvelle gamme tarifaire

Cette action constitue la priorité régionale 2007 afin de faciliter pour tous l'accessibilité au réseau TER et d'améliorer ainsi le service rendu à l'ensemble des bretonnes et des bretons.

Un rapport spécifique détaillant l'ensemble de la nouvelle gamme tarifaire, son calendrier et ses impacts financiers a été présenté lors de la session de décembre 2006 soulignant l'effort important engagé par la Région notamment en faveur des personnes en situation de précarité afin que la mobilité ne soit plus pour elle un luxe.

La nouvelle gamme tarifaire régionale sera déployée conformément au calendrier et aux coûts annoncés lors de la session de décembre : titres Actuel (solidaire) en mars, titres Pelmël (privé loisir) en mai, titres Uzuël (abonnement) en septembre. Cette nouvelle gamme tarifaire fait l'objet d'une contractualisation avec la SNCF dans le cadre de la nouvelle convention TER.

- L'adaptation des dessertes

Les actions envisagées en matière de desserte sont très directement liées à la mise en place de la nouvelle tarification régionale et à la recherche de solution efficace à la saturation des trains en pointe du week-end.

En effet, afin de permettre une utilisation optimum des nouveaux tarifs soumis à conditions de période d'utilisation (interdiction de départ en pointe du vendredi et du dimanche pour certains types de tarifs en raison de la saturation des trains), un renfort de la desserte ferroviaire avant 15h et après 20h les vendredi et dimanche semble donc nécessaire. Les adaptations de desserte porteront donc, de manière prioritaire, sur cet objectif.

Par ailleurs, les premières mises en circulation des Autorails Grande Capacité (AGC) vont également débiter en 2007. Elles s'effectueront en première étape sur la base de l'offre ferroviaire existante et permettront de rajeunir progressivement l'ensemble du parc TER Bretagne grâce à une réaffectation globale du parc de matériel roulant sur l'ensemble du territoire breton à l'échéance 2009. En fonction de l'évolution du trafic sur les circulations atteignant aujourd'hui des limites de capacité, des créations de circulations pourraient être proposées afin de délester les trains sur les tronçons Rennes- St Briec et Rennes- Redon (Vannes) le vendredi soir.

Compte tenu des contraintes budgétaires, ces renforts de circulations seront réalisés à condition que les capacités contributives de la Région soient suffisantes à l'issue des créations de circulations liées à la mise en œuvre de la nouvelle gamme tarifaire.

- Améliorer l'accessibilité du réseau TER pour les personnes à mobilité réduite

Conformément à la loi et dans le souci d'assurer pour tous le meilleur accès au transport collectif régional, la Région va engager en 2007 un travail important sur l'accessibilité du TER pour les personnes à mobilité réduite. Il s'agit dans un premier temps d'élaborer un schéma d'accessibilité sur la base d'un diagnostic précis de la situation actuelle sur l'ensemble des points d'arrêts mais aussi des matériels ou de l'accès au service. Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transports et définit les modalités de l'accessibilité des différents modes de transport. Il sera élaboré dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement les associations représentatives de personnes handicapées et les autres autorités organisatrices de transports (au sein du GART Breizh).

I.2 - Moderniser le parc de matériel roulant

Début 2007, les premières rames AGC, financées à 100% par la Région vont être mises en circulation sur le réseau TER. Ainsi, conformément au planning conventionnel, 9 rames seront livrées dès 2007, les livraisons des 14 rames suivantes étant prévues en 2008 (1) et 2009 (13). Elles ont vocation à assurer les relations interville de proximité et seront, à ce titre, déployées progressivement sur les relations Rennes- St Malo, Rennes – St Brieuc, Rennes- Redon (Vannes) et Brest- Landerneau. Avec ce parc de 23 rames supplémentaires, le parc de matériel roulant affecté au TER Bretagne sera à 85% neuf ou rénové à l'horizon 2009.

L'année 2007 sera principalement marquée par le paiement des appels de fonds correspondant aux engagements pris par la Région au titre des acquisitions de matériel neuf AGC et des programmes de rénovation en cours sur les matériels RRR (1 rame) et Z2 (5 rames).

Par ailleurs, l'expertise engagée sur les besoins en matériel roulant met en exergue deux points :

- un décalage important entre le matériel neuf principalement électrique et le matériel thermique nécessitant un effort de rajeunissement,
- un intérêt majeur d'une commande de ZTER sur le marché de l'occasion (cession en cours par la Région Poitou Charentes).

Afin d'apporter davantage de souplesse au parc et de permettre une meilleure mutualisation des moyens électriques et thermiques, il est proposé d'engager en 2007 la transformation de commande de 2 rames électriques ZGC en 2 rames bibi (bimode, bicourant). Ceci ne change pas le volume global du parc AGC puisqu'il est maintenu à 23 rames au total mais cette modification permet d'anticiper des besoins accrus de souplesse d'exploitation à terme.

Concernant le rajeunissement du parc thermique, une décision devra être prise , courant 2007, au regard des travaux prospectifs menés dans le cadre de l'expertise sur le matériel. Il pourrait s'agir d'une rénovation du parc de X2100 et des remorques ou d'une acquisition de matériel neuf complémentaire.

S'agissant de l'acquisition complémentaire de 5 ZTER sur le marché de l'occasion, les échanges engagés avec la Région Poitou- Charentes ne sont pas suffisamment avancés pour se traduire par des choix techniques et financiers dès l'approbation du BP 2007. Cette acquisition présente un double avantage pour la Bretagne car elle permettrait le renforcement des circulations les plus chargées sur les relations Rennes- Brest et Rennes- Quimper et éviterait ainsi la création de circulation de délestage coûteuses en frais d'exploitation. De plus, elle garantit la mise en service de matériel en toute cohérence avec les opérations de modernisations des infrastructures en cours sur les axes Rennes- Brest et Rennes- Quimper, le matériel ZTER étant en effet le seul matériel TER apte à 200 km/h.

En fonction de l'issue de ces démarches, tant sur le matériel thermique que sur les ZTER, un crédit complémentaire pourrait être à inscrire lors de la DM1.

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

Fin 2005, le Gart Breizh, groupement des autorités responsables de transport en Bretagne, a été constitué à l'initiative de la Région afin de permettre l'extension de projets de coopération intermodale tel que la carte billettique Korrigo. Réunie à plusieurs reprises en 2006, cette structure a permis de faire avancer un certains nombre de projets visant à favoriser l'intermodalité.

- Déploiement de Korrigo

La carte billettique Korrigo a été lancée sur le périurbain de Rennes le 20 octobre 2006. L'année 2007 va donc constituer une année de pleine mise en œuvre de ce nouveau service sur le TER Bretagne qui devrait se traduire par de premières remontées d'information sur l'usage du réseau grâce à l'instauration, au 1^{er} janvier 2007, de la validation systématique. Le lancement en septembre 2007 des abonnements UZUËL intermodaux devrait également rencontrer un intérêt majeur auprès des usagers grâce à son niveau de prix ainsi qu'à la praticité de la carte Korrigo, atout majeur de l'intermodalité. Par ailleurs, au second semestre 2007, le champ d'application de la carte Korrigo devrait s'étendre au réseau Illenoo de transports de voyageur par car en Ille et Vilaine. Au-delà, une réflexion est en cours, notamment au sein du GART Breizh, sur l'extension de Korrigo à l'ensemble du territoire breton.

- Mise en œuvre de tarifications intermodales

Dans le cadre de la nouvelle gamme tarifaire régionale, une amélioration significative de l'intermodalité va être mise en œuvre dès 2007. Dans le cadre d'un accord en cours de concrétisation avec les 8 principales agglomérations bretonnes, les abonnements TER UZUËL tout public et jeunes bénéficieront d'une déclinaison intermodale permettant l'accès aux réseaux urbains avec 50% de réduction sur les prix public des abonnements habituellement pratiqués. Cette mesure est négociée à coût constant pour la Région.

- Développement d'un système d'information multimodale

L'amélioration de l'information multimodale est une attente qui s'exprime fortement tant au niveau des usagers que des partenaires (autorités organisatrices de transport urbain ou départemental, transporteurs, organismes touristiques ...). Au sein du Gart Breizh, la Région, en tant que chef de file, entend aboutir à la mise en oeuvre d'un système d'information multimodale permettant l'intégration des différents systèmes d'information pré-existants sur les réseaux de transport en Bretagne. La définition préalable du système nécessite le recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage en 2007.

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

Compte tenu de l'engagement financier majeur du budget régional en matière de transport et de l'importance sociale et financière de la promotion du transport public régional, la Région a fait le choix de reprendre la main sur l'ensemble de la communication sur le TER. Un marché pluriannuel de trois ans a été passé en 2006 avec une agence de communication afin d'assurer l'installation dans la durée d'une nouvelle image du TER.

Le budget de communication est basée d'une part sur ce marché pluriannuel et d'autre part sur des prestations d'achat d'espace dans le cadre du marché conclu par la direction de la communication du Conseil régional.

La principale opération de communication menée en 2007 portera sur la nouvelle gamme tarifaire régionale avec l'élaboration d'une campagne générique présentant la gamme dans son ensemble puis des opérations programmées lors du lancement des nouveaux produits tarifaires.

Afin de promouvoir l'action de la Région sur la rénovation des gares, une communication systématique sera menée dans les gares et haltes TER en lien avec le programme de travaux de rénovation.

Par ailleurs, compte tenu des moyens financiers consacrés au transport régional, la Région s'est engagée à développer l'identité visuelle du réseau TER Bretagne.

Ainsi, une identité visuelle a été définie sur la base de l'hermine ; une signature a été élaborée "en région Bretagne, vous relier est essentiel", une déclinaison de ces principes sur l'ensemble des supports a été formalisée, avec la SNCF, dans le cadre d'un cahier de normalisation. Les premières réalisations sont en cours dans le cadre de la billettique, de la définition du nouveau mobilier pour les gares ainsi que sur divers supports (fiches horaires, pochette d'abonnement, ...).

Afin de parachever ce marquage du réseau TER Bretagne, il est proposé d'engager dès 2007, la modification de la livrée sur les matériels TER. Ainsi, les 41 rames neuves (X73500, ZTER et ZGC) en circulation sur le réseau seraient pelliculées conformément à cette nouvelle identité visuelle régionale ; un changement de l'intégralité des logos TER Bretagne et Région Bretagne/ Rannvro Breizh seraient par ailleurs mis en œuvre sur les autres matériels (Z2, X2100, RRR).

En conclusion, je vous propose sur le programme 511 « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser l'intermodalité »

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 8 000 000 € au titre de l'exercice 2007 ;
- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 405 317 000 € au titre des exercices 2007 à 2011;

- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement de 21 900 000 € ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement de 76 350 000€ ;

La ventilation de ces crédits par chapitre budgétaire figure conformément au cadre comptable en annexes 1 et 2.

- > d'adopter les modalités générales d'intervention ;
- > de donner délégation à la Commission permanente du Conseil régional pour :
 - décider du choix des opérations à financer ;
 - affecter l'autorisation de programme et l'autorisation d'engagement ouvertes au budget ;
 - décider des mesures concernant les dessertes ferroviaires des transports régionaux de voyageurs ;
 - émettre tous avis sur les projets soumis au Conseil régional en matière de transport de voyageurs ;
 - autoriser le Président du Conseil régional à signer les avenants à la convention Région – SNCF relative à l'organisation et au financement du service public de transport régional de voyageurs ;
 - autoriser le Président du Conseil régional à signer les éventuels avenants liés à la convention de mise à disposition d'un cadre de la SNCF ;
 - approuver les conventions d'acquisition des rames supplémentaires, dans le cadre du programme d'investissement en matériel roulant et autoriser le Président du Conseil régional à la signer ;
 - approuver le contrat annuel d'objectifs relatif au programme de communication, d'études et aux objectifs de qualité sur le réseau TER Bretagne et autoriser le Président du Conseil régional à le signer.

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

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

Orientation stratégique V-1 > Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser l'intermodalité

Programme n° 512

>Moderniser le réseau ferré et les gares

➤ Objectifs

L'année 2007 marque une nouvelle étape de la contractualisation avec l'Etat sur les grands projets d'infrastructures puisqu'elle constitue la première année du contrat de projets qui s'étendra sur la période 2007- 2013. Au moment de la rédaction du budget 2007, si les actions prioritaires relatives au projet « Bretagne à Grande Vitesse » font l'objet d'un accord entre la Région et l'Etat, il demeure cependant des incertitudes quant à l'inscription par l'Etat d'un certain nombre d'autres opérations de modernisation des infrastructures bretonnes jugées prioritaires au plan régional. La Région s'est, quant à elle, résolument positionnée en faveur d'une politique volontariste de modernisation des infrastructures et mobilisera les financements nécessaires à la bonne réalisation des projets de modernisation des infrastructures, en particulier les projets liés à « Bretagne à Grande Vitesse ».

Le programme s'articule autour des objectifs suivants :

- I. Bretagne à Grande Vitesse : mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris**
- II. Améliorer les déplacements de la vie quotidienne**
 - II.1 Améliorer les conditions d'accès au réseau ferroviaire*
 - II.2 Accompagner le développement des principales agglomérations bretonnes*
- III. Encourager le développement du fret ferroviaire**

> Actions par objectif

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

L'avis favorable rendu par la commission d'enquête d'utilité publique sur le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne/ Pays de la Loire ainsi que la mise en service du premier tronçon modernisé sur l'axe Quimper- Rennes ont marqué, en 2006, des temps forts et des avancées concrètes du projet « Bretagne à Grande Vitesse ». L'année 2007 va constituer une année décisive pour le projet « Bretagne à grande vitesse » puisqu'elle devrait aboutir à la déclaration d'utilité publique de la LGV et au lancement des études d'avant projet détaillé.

- Participation à la réalisation de la LGV Bretagne/ Pays de la Loire et du contournement sud de Paris

Les différentes étapes de réalisation de la LGV entre Rennes et Paris se déroulent selon le calendrier prévisionnel pour permettre un démarrage des travaux en 2009 en vue d'une mise en service en 2012.

Outre la déclaration d'utilité publique attendue d'ici mi 2007, cette année sera marquée par le lancement des études d'avant projet détaillé (APD) et la poursuite des acquisitions foncières. Ces opérations sont financées selon deux types de financement complémentaires, d'une part le contrat de projets 2007- 2013 et d'autre part des

financements spécifiques notamment dans le cadre du fonds d'intervention sur les acquisitions foncières très largement financé par la Région. Une fois encore les préfinancements apportés par la Région sur ces opérations permettent l'avancée concrète du projet. D'ores et déjà l'ensemble des fonds inscrits au titre des acquisitions foncières a été engagé et il est possible qu'un engagement complémentaire soit nécessaire en 2007. Le montant et les modalités pratiques de financements complémentaires ne sont pas fixés à ce jour.

- Participation à la modernisation des axes Rennes- Brest et Rennes- Quimper

L'année 2007 va être marquée par la finalisation des opérations de modernisation inscrites au Contrat de plan 2000- 2006 et le démarrage des études relatives aux opérations inscrites au contrat de projets 2007- 2013. Ainsi à la fin de l'année l'ensemble des opérations de la première phase de travaux devrait être engagé. Les études d'avant projet de la deuxième phase pourraient également être engagées avant la fin de l'année.

Sur le terrain, les opérations de modernisation engagées en 2005 et 2006 au titre des quatre tranches prioritaires de la première phase de la modernisation des axes Rennes- Brest et Rennes –Quimper seront poursuivies. Il s'agit notamment d'importantes opérations d'acquisitions foncières et de l'engagement des travaux sur la très grande partie des passages à niveau : soit 6 PN dans les Côtes d'Armor (à Plestan et Yffiniac) et 15 PN dans le Morbihan (à Malansac Questembert et sur l'ensemble de la section Auray Hennebont). De même les travaux de modernisation de la voie se poursuivent ou seront engagés sur ces quatre sections prioritaires de la première phase (Malansac Questembert / Auray Hennebont / Tramain Yffiniac / Plouagat Guingamp). En outre, l'ensemble des procédures de déclaration d'utilité publique sur les sept tranches fonctionnelles de la première phase devrait être mené à bien en 2007.

- Participation à l'adaptation pendulaire du parc TGV

Pour atteindre l'objectif de Paris 3 heures, il est nécessaire de mettre en œuvre de la technologie pendulaire sur le matériel TGV. A la demande de l'Etat et de la Région la SNCF a engagé en 2006 les études opérationnelles nécessaires à la définition des modalités de la transformation du parc TGV et de ses impacts notamment techniques et financiers. Elle a, à l'occasion de cette étude, confirmé son engagement pour trouver les solutions techniques indispensables à la réalisation de l'objectif des trois heures. Les conclusions de cette étude sont attendues d'ici le premier semestre 2007.

- Participation aux travaux d'aménagement des pôles d'échanges TGV bretons

Afin d'être en mesure de faire face aux fortes évolutions de trafic attendues à l'horizon 2012 avec l'arrivée de la LGV et d'assurer la fluidité de l'ensemble de la chaîne de transport y compris en gare, une adaptation des principaux pôles d'échanges TGV bretons tant du point de vue de la capacité (desserte et voyageurs) que de la simplification des échanges entre les modes de transport est nécessaire.

Ainsi, l'étude de désaturation de la gare de Rennes engagée en 2006 sera poursuivie afin d'identifier puis de prioriser les aménagements à réaliser sur les infrastructures ferroviaires de la gare de manière à fluidifier le trafic. En complément, l'étude relative aux aménagements du pôle multimodal en gare de Rennes sera engagée en partenariat avec la Ville de Rennes, Rennes Métropole, le Département d'Ille et Vilaine, l'Etat, RFF et la SNCF.

Sur les autres pôles d'échanges TGV bretons des études sont en cours (notamment à St Brieuc et Quimper) et des financements devraient être mis en place dans le cadre du contrat de projet.

II. Améliorer les déplacements de la vie quotidienne

II-1 Améliorer les conditions d'accès au réseau ferroviaire

- Participer à la modernisation des infrastructures

Au moment de la rédaction du budget, les arbitrages concernant les opérations qui seront inscrites au contrat de projet n'étant pas rendus, les opérations listées ci-après constituent les priorités proposées par la Région. Elles portent sur 5 opérations :

- Développement de l'intermodalité grâce à la mise en œuvre d'un système d'information multimodale et à l'extension de la billettique ;
- Etude d'une nouvelle liaison Rennes- Nantes ;
- Modernisation de la ligne Quimper- Brest ;

- Modernisation du tronçon Dinan- Dol- Pontorson dans le cadre de la desserte du Mont St Michel ;
- Adaptation des installations ferroviaires en gare de Quimperlé afin de permettre une amélioration de la desserte périurbaine entre Vannes- Lorient et Quimperlé.

En fonction des arbitrages rendus sur ces propositions régionales et des financements dégagés par l'Etat sur le volet accessibilité du contrat de projet, les études préalables à la définition des opérations relatives aux infrastructures ferroviaires pourront être engagées en 2007.

- Participer à la rénovation des gares et points d'arrêt régionaux

Les premiers travaux du programme régional de rénovation des gares et points d'arrêt TER, engagé en 2003, ont démarré en 2006 avec la pose de la première pierre à Dol. A l'issue d'un travail considérable en terme de concertation avec les différents acteurs (RFF, SNCF, communes) et de l'élaboration d'un référentiel d'aménagement spécifique aux points d'arrêts bretons, l'année 2007 sera marquée par la poursuite des travaux à Dol et le lancement des travaux à Betton, Chevaigné, St Germain sur Ille, St Médard sur Ille, Montreuil sur Ille, Dingé, Bonnemain, La Fresnais, La Gouesnière – Cancale sur l'axe Rennes- St Malo et Landerneau, Chateaulin sur l'axe Quimper-Landerneau.

Par ailleurs, en complémentarité de cette rénovation globale des gares et points d'arrêts TER, une première phase de remplacement des mobiliers sera engagée en 2007 afin d'améliorer rapidement et significativement les mobiliers implantés dans les espaces d'attentes des voyageurs. Ce remplacement des mobiliers devrait être achevé courant 2008 sur l'ensemble du réseau TER Bretagne.

II-2 Accompagner le développement des principales agglomérations bretonnes

- Soutenir le développement des TCSP en Bretagne

Les agglomérations bretonnes, du fait du phénomène accru de périurbanisation, font face à d'importantes progressions du trafic automobile ce qui génère saturation de la voirie, ralentissement des transports publics, baisse des performances du bus (temps de parcours rallongé, dégradation de la régularité) pour se traduire, au final, par une diminution de la fréquentation des transports collectifs en faveur la voiture particulière ... Pour enrayer ce phénomène et passer à un système plus vertueux, la création de site propre pour les transports collectifs constitue une véritable alternative.

Il est donc proposé d'apporter un soutien financier au développement des TCSP en Bretagne afin d'accompagner le développement des principales agglomérations. En 2007, une subvention sera ainsi accordée au site propre de Lorient.

III. Encourager le développement du fret ferroviaire

- Soutenir les projets de modernisation nécessaire au développement du fret

Dans le cadre du SRMDT, la problématique du trafic fret en Bretagne sera expertisée en vue de la formulation de préconisations permettant de conforter voire de développer le trafic fret en Bretagne, secteur spécifique tant du point de vue des tonnages transportés que du dimensionnement des installations.

Dans le cadre du contrat de projets 2007- 2013, 2 projets de modernisation d'infrastructure ferroviaire nécessaires au développement du fret ont été proposés à l'initiative de la Région. Il s'agit d'une part de l'axe La Brohinière-Mauron avec pour objectif une réouverture de l'infrastructure ferroviaire et une reconquête du trafic fret sur ce secteur . D'autre part, la modernisation de l'axe St Brieuc- Auray semble nécessaire afin d'assurer la pérennité de l'axe et donc in fine du trafic fret sur un secteur fortement générateur de trafic agroalimentaire. Des études de dimensionnement des besoins, tant du point de vue des tonnages à transporter que du dimensionnement des adaptations des infrastructures, pourraient être engagées sur ces 2 projets dans le courant de l'année 2007

En conclusion, je vous propose sur le programme 512 « Moderniser le réseau ferré et les gares » :

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 29 115 000€ au titre de l'exercice 2007 ;

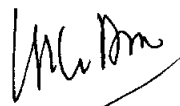
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement de 32 700 000 € ;

La ventilation de ces crédits par chapitre budgétaire figure conformément au cadre comptable en annexes 1 et 2.

- > d'adopter les modalités générales d'intervention ;

- > de donner délégation à la Commission permanente du Conseil régional pour :
 - décider du choix des opérations à financer ;
 - affecter l'autorisation de programme ouverte au budget ;
 - émettre tous avis sur les projets soumis au Conseil régional en matière de modernisation des gares et haltes ferroviaires.

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

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

Orientation stratégique V-1 > Développer les modes de transports collectifs régionaux et favoriser l'intermodalité

Programme n° 513

> Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant

> Objectifs

Ce programme répond à un objectif majeur :

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

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

> Actions par objectif

En préambule, il convient de préciser que les lignes routières TER sont intégrées au programme 511 et sont traitées dans le cadre de la convention avec la SNCF. A ce titre, elles ont fait l'objet d'une remise en concurrence fin 2006 sur la base du service existant à l'exception de la ligne routière « Triskell » reliant Lorient/Vannes à Pontivy, Loudéac et St Brieuc qui a fait l'objet d'une importante refonte du service en septembre 2006. Cet aménagement de desserte ainsi que la reconduction des contrats sur les autres lignes représentent un montant prévisionnel de 2 536 000 € au titre de l'année 2007.

Une grande partie des actions de mise en cohérence et de développement des dessertes sont donc traitées dans le cadre du programme 511 au titre des lignes TER.

Pour les autres liaisons, le programme 513 se décline autour des deux actions suivantes :

I.1 – Assurer la cohérence de l'offre sur le réseau routier

Hormis les services TER, trois lignes relevant de cette problématique d'harmonisation sont identifiées. Il s'agit des axes Quimper- Brest, Auray- Quiberon et Morlaix- Roscoff. D'une façon globale le travail sur ces liaisons devra se faire en tenant compte notamment des préconisations du schéma régional multimodal des transports et des déplacements en matière d'intermodalité et de mise en cohérence des offres de transport.

Concernant l'axe Quimper- Brest, le travail d'harmonisation des services qu'il s'agisse des horaires, des tarifs et de l'information des usagers devrait aboutir à la signature, début 2007, d'une convention entre les autorités organisatrices, Région et Conseil général du Finistère. Elle sera complétée d'une convention fixant les modalités techniques de mise en oeuvre entre les exploitants, SNCF et CAT.

L'harmonisation des services TER et départementaux est effective sur l'axe Auray- Quiberon depuis 2001. Compte tenu du bon fonctionnement de ce service, l'année 2007 sera marquée par une poursuite de cet accord conclu avec le Conseil général du Morbihan. Des pistes d'amélioration seront toutefois recherchées dans le cadre du SRMDT, dans l'optique d'étudier l'extension des périodes de circulation du train en pré et post été. Il conviendra notamment de s'assurer que les besoins sont suffisants pour justifier un tel redimensionnement de l'offre de transport et de veiller au respect des équilibres économiques préexistants pour les 2 services.

S'agissant de l'axe Morlaix- Roscoff, les travaux de diagnostic des réseaux et de concertation entre autorités organisatrices menés dans le cadre du SRMDT devraient permettre d'aboutir à des conclusions et de proposer, en conséquence, les adaptations à apporter en terme d'articulation des offres car/train.

1.2 – Adapter le service au besoin des voyageurs

- Adapter le service sur les lignes à vocation régionale

Compte tenu de l'évolution des besoins de déplacement, des adaptations régulières de l'offre de transport sont nécessaires afin d'apporter une réponse adaptée à la demande.

Ainsi, la création d'un nouveau service à destination du Mont St Michel sera effective à l'été 2007 au départ de Dol. Ce service est destiné à assurer des correspondances sur les TGV desservant la gare de Dol. La mise en place de ce service a été rendue difficile en raison de la desserte TGV limitée de la gare de Dol. Des demandes de création d'arrêts supplémentaires ont été adressées par la Région à la SNCF afin de permettre la mise en place d'un service attractif vers le Mont St Michel au départ de la gare de Dol.

Suite à la réponse très récente de la SNCF faisant droit à une partie de nos demandes (notamment sur un arrêt TGV le matin vers Paris et le samedi en période estivale depuis Paris), le service définitif va être callé afin de déboucher sur la mise en place d'un service au départ de Dol à la mi 2007, en cohérence avec la saison touristique. Cette prestation de transport sera complétée par une prestation d'assistance destinée au contrôle des recettes et de la qualité produite.

Par ailleurs, la délégation de service public sur la ligne St Malo- St Brieuc arrivant à échéance en mars 2007, une nouvelle procédure de mise en concurrence sera engagée afin d'assurer la pérennité de ce service dans des conditions identiques de service existant. Ainsi, l'aller retour hebdomadaire interdépartemental reliant St Malo à St Brieuc à destination principalement des étudiants sera maintenu pour les 5 années à venir, soit jusqu'en 2012.

- Assurer la desserte du centre Bretagne

En préambule, il convient de rappeler que la ligne « Triskell » reliant le nord et le sud de la Bretagne et desservant des lieux de vie majeurs du centre Bretagne, notamment Pontivy et Loudéac, est rattachée au programme 511. Les développements de desserte opérés en 2006 font de cet axe une artère essentielle en terme de transport public en centre Bretagne.

En complément de cette ligne routière TER, 2 services régionaux permettent de relier la capitale bretonne à Pontivy et à Loudéac.

Concernant la ligne Pontivy- Rennes, la gestion de la ligne a été confiée par DSP au transporteur CTM pour une durée de 5 ans avec une échéance fixée en décembre 2008. L'année 2007 sera donc marquée par une poursuite de ce contrat dans les conditions fixées conventionnellement.

La gestion de la ligne Loudéac Rennes a été confiée au Conseil général d'Ille et Vilaine dans le cadre de sa DSP globale. Il est proposé de poursuivre cet accord en 2007 dans les conditions prévues par la convention liant les 2 collectivités.

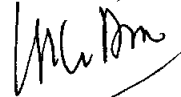
En conclusion, je vous propose sur le programme 513 « Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant » :

- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 385 500 € au titre des exercices 2007 à 2011;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement de 860 000 € ;

La ventilation de ces crédits par chapitre budgétaire figure conformément au cadre comptable en annexes 1 et 2.

- > de donner délégation à la Commission permanente du Conseil régional pour :
 - décider du choix des opérations à financer ;
 - affecter l'autorisation d'engagement ouverte au budget ;
 - décider des mesures concernant les dessertes routières des transports régionaux de voyageurs ;
 - autoriser les délégations de service public ;
 - émettre tous avis sur les projets soumis au Conseil régional en matière de transport routier de voyageurs régional ;
 - autoriser le Président du Conseil régional à signer les avenants aux conventions liées au service public de transport régional de voyageurs.

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

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

Orientation stratégique V-2 > Moderniser le réseau routier structurant

Programme n° 521

>Moderniser le réseau routier structurant

> Objectifs

En matière de politique routière, la Région a pour objectifs principaux de soutenir les opérations d'aménagement routier visant à améliorer l'accessibilité du territoire régional et plus particulièrement de la Bretagne centrale par un soutien volontariste apporté à la réalisation de la mise à deux fois deux voies de la RN 164 et de l'axe Triskell.

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

Ce cadre d'intervention devrait, pour le réseau national comme pour le réseau régional, évoluer au cours de l'année 2007 à la suite de l'élaboration du schéma régional multimodal des transports et des déplacements d'une part et pour ce qui concerne le réseau national, avec la mise en place des Programmes de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI) d'autre part. Ces programmes remplaceront en effet le volet routier des anciens contrats de plan Etat- Région. Au moment de la rédaction du budget, l'Etat n'ayant pas engagé les négociations avec les collectivités sur les PDMI, il n'est pas possible d'indiquer de programme d'action précis. La Région continuera, comme elle l'a toujours fait, à apporter son soutien aux axes desservant la Bretagne centrale (mise à deux fois deux voies de la RN 164 et de Triskell) ainsi qu'aux opérations d'amélioration de la sécurité.

> Actions

I. Moderniser le réseau routier national

Les interventions de la Région en 2007 permettront de poursuivre les opérations engagées dans le cadre du PRB au titre du contrat de plan 2000- 2006. En effet, conformément à la loi du 13 août 2004, l'Etat est tenu d'achever l'intégralité du volet routier du CPER. Les opérations non encore achevées seront donc poursuivies en 2007. Compte tenu de la révision importante intervenue sur le CPER routier en 2005, l'achèvement intégral du programme est prévu en 2008.

Le programme 2007 en cours de discussion avec l'ensemble des partenaires portera notamment sur la réalisation de différentes sections sur la RN 164, l'achèvement des travaux de contournement de Lorient, la réalisation de différentes opérations urbaines autour de Rennes, Vannes, St Brieuc. Ces financements seront mis en place après approbation du programme annuel des autorisations de programme de l'Etat qui sera présenté à l'assemblée régionale lors de la prochaine session.

II. Moderniser le réseau routier départemental structurant

Le recentrage des interventions de la Région sur les axes les plus structurants du réseau routier départemental est maintenu en 2007 afin d'anticiper les lourdes charges liées au financement du projet Bretagne à Grande Vitesse dont le pic de dépense débutera avec les travaux de la LGV en 2009 et devrait s'étendre jusqu'en 2012, date de mise en service de la LGV Bretagne/ Pays de la Loire.

Cette intervention régionale a pour objectif de permettre la mise à deux fois deux voies de l'axe St Brieuc-Lorient/Vannes dit « Triskell », maillon essentiel d'une liaison rapide et sécurisée entre les côtes nord et sud de la Bretagne, condition essentielle du désenclavement de la Bretagne centrale.

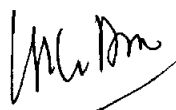
En conclusion, je vous propose sur le programme 521 « Moderniser le réseau routier structurant » :

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 38 600 000 € au titre de l'exercice 2007 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement de 28 700 000 € .

La ventilation de ces crédits par chapitre budgétaire figure conformément au cadre comptable en annexes 1 et 2.

- > de donner délégation à la Commission permanente du Conseil régional pour :
 - décider du choix des opérations à financer ;
 - affecter l'autorisation de programme ouverte au budget ;

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

Programme n° 531

>Moderniser les ports à vocation régionale

> Objectifs

Le 1^{er} janvier 2007 les trois ports de Lorient Brest et St Malo ont été transférés à la Région. Le budget de l'année 2007 est très fortement marqué par cette nouvelle prise de compétence.

En effet, la Région succédant à l'Etat dans ses droits et obligations, elle doit notamment assurer la poursuite des travaux du contrat de plan Etat-Région 2000-2006 longuement différés par l'Etat et dont l'exécution n'a pu réellement débiter qu'en 2006 à Brest et à Lorient.

Le budget portuaire 2007 sera cependant un budget de transition pour plusieurs raisons. D'une part parce que le processus de régionalisation ne sera pas totalement achevé avant 2008 avec le transfert des charges de personnels et la fixation définitive du niveau de compensation des charges par l'Etat. D'autre part, parce qu'un certain nombre d'éléments de stratégie régionale de développement portuaire reste à définir en lien avec les travaux des différents schémas régionaux (schéma régional multimodal des déplacements et des transports, schéma régional de développement économique, schéma régional du tourisme et charte des espaces côtiers) et la finalisation des négociations du contrat de projet Etat-Région.

Le programme s'articule autour des objectifs suivants :

- I. Développer les activités portuaires**
- II. Sécuriser les installations portuaires et renforcer la sûreté**
- III. Mettre les ports aux normes environnementales**
- IV. Assurer le pilotage, l'entretien et l'exploitation des ports régionaux**

> Actions par objectif

Compte tenu des nouvelles compétences régionales, la déclinaison par action s'appuie sur les notions de « ports régionaux » d'une part, à savoir les ports de Lorient, Saint-Malo et Brest et sur la notion de « ports d'intérêt régional » d'autre part, qui recouvre les ports bretons qui, sans être transférés à la Région, sont d'intérêt régional, notamment parce qu'ils contribuent à la cohésion du territoire (ports de desserte insulaire) ou encore au développement de l'économie bretonne. Sont par ailleurs distinguées les actions engagées par la Région en tant que maître d'ouvrage et les opérations subventionnées par la Région au titre de son programme de soutien aux concessionnaires.

I. Développer les activités portuaires

I.1 – Moderniser les ports régionaux

Il s'agit de l'ensemble des opérations de modernisation des infrastructures dans les ports régionaux qui sont assurées sous maîtrise d'ouvrage Région à compter du 1^{er} janvier 2007. La Région maître d'ouvrage est amenée

d'une part, à inscrire en charge le montant total prévisionnel de l'opération et, d'autre part, à inscrire en recette les participations des autres co-financeurs.

Ces opérations avaient été programmées dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2000-2006. Il s'agit d'un ensemble de travaux liés à l'allongement et l'approfondissement du quai Kergroise à Lorient en vue de l'accueil des navires Panamax et des travaux de réfection des quais et écluses à Saint-Malo. Ces opérations ont été engagées in extremis par l'Etat en 2006 (à Lorient) et seront poursuivies en 2007. Elles devraient donner lieu au versement de fonds européens (FEDER) et de concours de l'Etat et des Conseils généraux.

A ce jour le montant de ces recettes n'est pas définitivement connu puisque le processus de régionalisation n'est pas clos et que de très fortes incertitudes pèsent sur le niveau de compensation financière accordée par l'Etat. Si l'Etat n'honorait pas ses engagements et n'apportait pas les crédits de paiements attachés aux autorisations d'engagement inscrites par lui en fin d'année 2006, l'équilibre global de financement de ces opérations majeures pourrait être remis en cause.

I.2 – Accompagner la modernisation des concessions des ports régionaux

Cette action recouvre des financements apportés par la Région aux concessionnaires dans les ports régionalisés en 2007, pour des opérations dont elle n'est pas maître d'ouvrage.

Il s'agit d'une part du programme classique de subventions aux investissements des chambres de commerce et d'industrie, concessionnaires des ouvrages portuaires. Les taux de subventions sont fixés à 15% pour les superstructures et 20% pour les infrastructures.

Il s'agit d'autre part de la participation statutaire du Conseil Régional au Syndicat mixte de Lorient -Keroman pour les opérations de modernisation des superstructures (à hauteur de 27,3%) et d'infrastructures (50%) du port de pêche de Lorient. A ce stade, le principe du portage de l'ensemble de ces opérations par le syndicat mixte, bien qu'incertain, a été retenu.

I.3 – Accompagner la modernisation des autres ports d'intérêt régional

Cette action correspond à la contribution de la Région à la modernisation de ports bretons qui, bien que ne lui étant pas transférés en 2007, sont d'intérêt régional. Il s'agit d'accompagner les investissements structurants portés par les concessionnaires dans ces ports.

II. Sécuriser les installations portuaires et renforcer la sûreté

II.1 – Sécuriser les installations des ports régionaux

Ces réalisations consistent à sécuriser et réhabiliter les ouvrages ou équipements sur l'ensemble des ports régionaux (*id est* transférés au 1^{er} janvier 2007). Cela comprend d'une part les opérations passant sous maîtrise d'ouvrage Région à partir du transfert de compétence, pour lesquelles les montants inscrits au budget correspondent au coût total prévisionnel des opérations. En 2007, les crédits seront consacrés à l'achèvement des travaux de la forme de radoub n°1 à Brest. Cette action recouvre également des financements apportés par la Région dans les ports régionalisés en 2007, pour des opérations de sécurisation d'ouvrage ou d'équipement, dont elle n'est pas maître d'ouvrage (subvention allouée au concessionnaire). Ces opérations sont importantes compte tenu de l'état parfois vétuste de certaines installations transférées.

III. Mettre les ports bretons aux normes environnementales

La mise aux normes environnementales des ports régionaux et des installations des ports d'intérêt régional est une action qui entre pleinement dans le cadre des préoccupations de la Région et sera un axe fort de la stratégie portuaire régionale. Elle nécessite des études approfondies pour identifier précisément un programme de réalisations. C'est pourquoi, les dépenses n'ont pas été prévues en 2007 mais dans les budgets ultérieurs.

IV. Assurer le pilotage, l'entretien et l'exploitation des ports régionaux

Pour cette année transitoire, les crédits inscrits sur cette action sont relativement faibles dans la mesure où les agents ne sont pas directement transférés mais que dans un premier temps seuls les services sont mis à disposition. Un certain nombre de charges de fonctionnement, et notamment la rémunération de ces agents ne sont donc pas imputés en 2007 au budget régional. Il pourrait s'agir à l'avenir d'un poste de dépense majeur pour lequel les compensations apportées par l'Etat ne seront sans doute pas à la mesure des charges effectivement transférées.

IV.1 – Assurer l'accueil et le suivi des personnels transférés dans les ports régionaux

Cette action correspond à l'accueil et l'intégration des personnels qui seront transitoirement mis à disposition durant l'année 2007, puis transférés à compter du 1er janvier 2008. En 2007, sont prévues des opérations nécessaires pour assurer la transition dans de bonnes conditions (par exemple, mise en place d'accès informatiques sur sites).

IV.2 – Entretien et gérer le domaine et exploiter les ouvrages dans les ports régionaux

Cette action comporte les coûts liés à l'entretien et à l'exploitation des ouvrages non concédés sur les trois ports transférés, qui doivent faire l'objet d'une compensation financière par l'Etat sous forme de dotation budgétaire.

IV.3 – Assurer les missions de l'autorité concédante dans les ports régionaux

Cette action consiste à assurer le transfert à la Région des missions d'autorité portuaire en 2007. Les crédits inscrits portent sur la réalisation d'études comportant d'une part, un volet d'étude d'assistance juridique, financière et technique dans la perspective du renouvellement des concessions et, d'autre part, un volet d'assistance à l'organisation et à la mise en place des services transférés.

En conclusion, je vous propose sur le programme 531 « Moderniser les ports à vocation régionale » :

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 30 100 000€ au titre de l'exercice 2007 ;
- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 821 000€ au titre de l'exercice 2007 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement de 23 200 000€ ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement de 821 000€ ;

La ventilation de ces crédits par chapitre budgétaire figure conformément au cadre comptable en annexes 1 et 2.

- > d'adopter les modalités d'intervention présentées pour chacune des actions.
- > de donner délégation à la Commission permanente du Conseil régional pour :
 - décider du choix des opérations à financer ;
 - affecter l'autorisation de programme et l'autorisation d'engagement ouvertes au budget ;
 - autoriser le Président du Conseil régional à signer les contrats à intervenir dans le cadre de la garantie accordée à la SEMCAR (Société d'exploitation des moyens de carénage) pour le financement de l'élévateur à bateaux et de la cale sèche de Concarneau, dans les mêmes conditions que les autres collectivités intervenantes ;
 - approuver les conventions d'application des conventions de transfert de compétences des ports de Saint-Malo, Brest et Lorient ;
 - autoriser les délégations de services publics et approuver leurs avenants et sous-traités ;
 - autoriser le Président du Conseil régional à signer les délégations de services publics, avenants et sous-traités ;
 - autoriser le Président du Conseil régional à signer les conventions et avenants relatifs aux compétences portuaires.

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

Orientation stratégique V-3 > Moderniser les plates-formes à vocation régionale

Programme n° 532

>Moderniser les aéroports à vocation régionale

> Objectifs

L'objectif de la Région en matière aéroportuaire est celui d'améliorer l'accessibilité de la Région Bretagne en favorisant la modernisation des plates-formes aéroportuaires d'intérêt régional. L'année 2007 sera marquée par une modification majeure du contexte aéroportuaire régional puisque le processus de transfert des compétences aéroportuaires pour les plates-formes de Brest, Rennes, Dinard et Quimper est en cours. Pour atteindre cet objectif la Région future propriétaire de ces quatre principales plateformes aéroportuaires bretonnes disposera donc de nouveaux leviers d'actions.

Dans ce nouveau paysage aéroportuaire, il s'agira donc pour la Région Bretagne de mettre en œuvre en 2007 une stratégie de développement aéroportuaire associée aux travaux des différents schémas régionaux et à son nouveau rôle d'autorité concédante sur les aéroports de Brest, Rennes, Dinard et Quimper.

La déclinaison du programme par action s'appuie sur les notions « d'aéroports régionaux » d'une part, c'est-à-dire les plates-formes aéroportuaires de Brest, Rennes, Dinard et Quimper (Lorient étant dans une situation particulière compte tenu de la vocation aussi militaire) pour lesquels la Région devient l'autorité concédante courant du premier semestre 2007, et sur la notion « d'aéroports d'intérêt régional » d'autre part, qui recouvre les aéroports bretons qui, sans être transférés à la Région, sont d'importants pôles d'aménagement du territoire régional.

Une séparation est par ailleurs faite entre les actions engagées par la Région en tant que maître d'ouvrage et les actions cofinancées par la Région.

> Actions par objectif

I. Améliorer l'accessibilité aéroportuaire de la Région Bretagne en favorisant la modernisation des plates-formes aéroportuaires

I.1 – Mener à bien la régionalisation des aéroports régionaux et engager la définition de nouvelles stratégies aéroportuaires

Dans l'hypothèse d'un transfert de compétence en 2007, cette action consiste à assurer les missions d'autorité concédante des plates-formes aéroportuaires de Brest, Rennes, Quimper et Dinard dans des conditions satisfaisantes et de définir les conditions juridico-financières optimales de développement des plateformes. Ces missions recouvrent notamment le renouvellement des concessions aéroportuaires. Dans cette perspective, les crédits inscrits portent sur la réalisation d'une étude d'assistance juridique, financière et technique au renouvellement des concessions aéroportuaires.

I.2 – Développer les aéroports régionaux

Cette action recouvre les opérations qui pourront être réalisées sous maîtrise d'ouvrage de la Région sur les plates-formes aéroportuaires transférées. Il s'agira pour la Région de moderniser ses aéroports dans le cadre du schéma régional des transports. En l'absence d'éléments de programmation transmis par l'Etat et en l'attente de finalisation précise d'une stratégie aéroportuaire en lien avec le schéma multimodal des transports et des déplacements, aucun crédit d'investissement n'est prévu en 2007.

I.3 – Soutenir le développement des aéroports régionaux

Les aéroports de Brest, Quimper, Rennes et Dinard transférés à la Région en 2007 sont gérés par des concessionnaires. Contrairement à la situation portuaire, la très grande majorité des installations et équipements de ces plates-formes sont concédés. Ainsi, cette action recouvre des financements apportés à hauteur de 20% par la Région dans les aéroports transférés, pour des opérations engagées par les concessionnaires.

En 2007, le budget sera encore fortement impacté par la finalisation des travaux de la nouvelle aérogare de Brest.

I.4 – Soutenir le développement des aéroports d'intérêt régional en tant que pôles importants d'aménagement du territoire régional

Le soutien aux projets présentés par les gestionnaires des aéroports non transférés mais d'intérêt régional, continue d'être apporté par la Région, dès lors que l'intérêt de ces projets est démontré. Il s'agit notamment des aéroports de Morlaix, en raison de l'impact économique de cette plateforme consacrée notamment à la maintenance aéronautique de Lorient et Lannion.

A noter que conformément aux engagements pris lors de la candidature régionale sur les aéroports transférables, les contacts devaient être engagés en 2007 pour permettre un transfert de compétence à la Région sur l'aéroport non transférable de Lorient.

I.4 – Accompagner le projet de réalisation du nouvel aéroport de Notre Dame des Landes

La Région contribue fortement, à travers sa participation au Syndicat Mixte d'études mis en place avec la Région Pays de la Loire, aux études préalables à la réalisation de l'aéroport de Notre Dame des Landes.

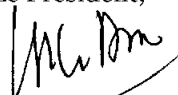
En conclusion, je vous propose sur le programme 532 « Moderniser les aéroports à vocation régionale » :

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 2 300 000 € au titre de l'exercice 2007 ;
- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 361 000 € au titre de l'exercice 2007 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement de 5 200 000 € ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement de 361 000 € ;

La ventilation de ces crédits par chapitre budgétaire figure conformément au cadre comptable en annexes 1 et 2.

- > d'adopter les modalités d'intervention présentées pour chacune des actions.
- > de donner délégation à la Commission permanente du Conseil régional pour :
 - décider du choix des opérations à financer ;
 - affecter l'autorisation de programme et l'autorisation d'engagement ouvertes au budget ;

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

Projet de Budget primitif pour 2007

Répartition des autorisations de programme et d'engagement

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

Développer les modes de transports collectifs régionaux et l'intermodalité

	AP 908	AE 938	Total
P00511 Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser	8 000 000	405 317 000	413 317 000
P00512 Moderniser le réseau ferré et les gares	29 115 000		29 115 000
P00513 Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant		385 500	385 500
Total	37 115 000	405 702 500	442 817 500

Moderniser le réseau routier structurant

	AP 908	Total
P00521 Moderniser le réseau routier structurant	38 600 000	38 600 000
Total	38 600 000	38 600 000

Moderniser les plate-formes à vocation régionale

	AP 908	AE 938	Total
P00531 Moderniser les ports à vocation régionale	30 100 000	821 000	30 921 000
P00532 Moderniser les aéroports à vocation régionale	2 300 000	361 000	2 661 000
Total	32 400 000	1 182 000	33 582 000

	AP	AE	Total
Total	108 115 000	406 884 500	514 999 500

Projet de Budget primitif pour 2007

Répartition des crédits de paiement - Investissement et Fonctionnement

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

Développer les modes de transports collectifs régionaux et l'intermodalité

	Inv. 908	Fonct. 938	Total
P00511 Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser l'intermodalité	21 900 000	76 350 000	98 250 000
P00512 Moderniser le réseau ferré et les gares	32 700 000		32 700 000
P00513 Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant		860 000	860 000
Total	54 600 000	77 210 000	131 810 000

Moderniser le réseau routier structurant

	Inv. 908	Total
P00521 Moderniser le réseau routier structurant	28 700 000	28 700 000
Total	28 700 000	28 700 000

Moderniser les plate-formes à vocation régionale

	Inv. 908	Fonct. 938	Total
P00531 Moderniser les ports à vocation régionale	23 200 000	821 000	24 021 000
P00532 Moderniser les aéroports à vocation régionale	5 200 000	361 000	5 561 000
Total	28 400 000	1 182 000	29 582 000

	Investissement	Fonctionnement	Total
Total	111 700 000	78 392 000	190 092 000