

V.

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

PROJET DE BUDGET PRIMITIF 2006

SOMMAIRE

Introduction générale	V.5 à V.7
51 - Développer les modes de transport collectifs régionaux et l'intermodalité.....	V.8
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.14 à V.17
513 Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant.....	V.18 à V.20
52 - Moderniser le réseau routier structurant	V.21
521 Moderniser le réseau routier structurant.....	V.22 - V.23
53 - Moderniser les plates-formes à vocation régionale.....	V.24
531 Moderniser les ports à vocation régionale	V.25 à V.27
532 Moderniser les aéroports à vocation régionale	V.28 - V.29
54 - Encourager le transport maritime	V.30
541 Encourager le transport maritime.....	V.31 - V.32
Annexes budgétaires	V.33 - V.34

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

A l'aune du nouveau contexte énergétique et de l'évolution des usages qui se dessine, la qualité des transports de voyageurs comme de marchandises revêt une importance capitale pour la Bretagne. Sans transport performant, l'ensemble des actions régionales notamment en faveur du développement économique au travers de la mise en place de pôles de compétitivité par exemple, de l'aménagement des territoires ou de la solidarité serait considérablement affaibli. L'accessibilité du territoire est en effet un élément majeur pour le développement économique et social, pour un aménagement du territoire équilibré et durable, et pour une mobilité facilitée pour toutes les bretonnes et les bretons. Dans le même temps, il s'agit de mieux prendre en compte la dimension maritime et la spécificité qui en résulte pour la Bretagne.

Les principaux enjeux en matière de transport en Bretagne ont été récemment rappelés dans le document d'élaboration du schéma régional multimodal des déplacements et des transports. Il s'agit de :

- l'inscription de la Bretagne dans les réseaux de transport national et européen multimodaux (aérien, portuaire, routier, ferroviaire) afin de poursuivre le processus de désenclavement en cours depuis des décennies et de pallier les nouveaux risques liés à l'élargissement de l'Europe vers l'Est,
- la coordination et la cohérence des infrastructures régionales par la définition d'une stratégie globale en faveur d'une part, de l'intermodalité entre le ferroviaire, le routier, le portuaire et l'aéroportuaire, et d'autre part, la complémentarité entre les infrastructures, à la fois entre les différents modes, entre les ports et entre les aéroports,
- l'amélioration de la cohésion de l'espace breton par la mise en oeuvre une politique de transports intérieurs favorisant un maillage infrarégional, solidifiant le réseau de villes petites, moyennes et grandes, et garantissant une accessibilité de tous au réseau de transports collectifs,
- l'inscription de la politique des transports régionaux dans une perspective de développement durable, favorisant les modes de déplacements les moins polluants, et les infrastructures les plus respectueuses de l'environnement,
- la coordination de la politique régionale de transports avec les politiques d'aménagement du territoire, de développement économique et social, de valorisation environnementale, de développement touristique et de formation menées par la Région,
- le développement de la logistique comme fonction déterminante du développement économique.

L'année 2006 constitue une **année charnière** avec des évolutions importantes programmées dans le contenu et les modalités de mise en oeuvre de la politique régionale des transports et des déplacements. En effet, elle sera très fortement marquée d'une part par la négociation des conditions de régionalisation des ports et des aéroports et d'autre part par la renégociation de la convention d'exploitation du TER liant la Région et la SNCF. Des résultats de ces négociations dépendent en partie les moyens et les outils dont disposera la Région pour mettre en oeuvre les orientations et les projets qui seront définis dans le cadre du schéma régional multimodal des déplacements et des transports, en cohérence avec les autres schémas régionaux en cours d'élaboration.

L'élaboration de ce **schéma** sera engagée dès le début de l'année 2006 dans une démarche partenariale regroupant l'ensemble des acteurs du transport (collectivités mais également opérateurs et usagers). Sur la base d'une réflexion approfondie sur les comportements de mobilité des personnes et des acteurs économiques, ainsi que sur la qualité de service, ce schéma permettra, d'ici la fin de l'année 2007, de formaliser mais aussi d'évaluer et d'ajuster des propositions d'actions précises en matière de transports et de déplacement pour les années à venir.

La mise en place du « GART Breizh », regroupant l'ensemble des autorités organisatrices de transport bretonnes, réuni pour la première fois en fin d'année dernière. Il va permettre de renforcer la coordination avec l'ensemble de

nos partenaires dans le domaine des transports et d'assurer ainsi une plus grande cohérence dans les politiques et les offres de transports collectifs à l'échelle du territoire régional.

Les principaux programmes régionaux existant en matière de transports s'inscrivent dans le respect des grandes orientations présentées ci-dessus et visent à répondre au mieux aux besoins de transports et de déplacement des bretonnes et des bretons et de l'ensemble des acteurs économiques. L'équilibre établi entre ces différents programmes confirme la priorité accordée au ferroviaire.

Ainsi plusieurs opérations majeures liées aux infrastructures, mais également à la politique de déplacement, seront mises en place ou poursuivies en 2006, afin de permettre un développement équilibré du territoire.

- ⇒ En matière d'infrastructures ferroviaires, il s'agit bien entendu du **projet « Bretagne à grande vitesse »** visant à mettre la pointe de la Bretagne à 3 heures de Paris d'ici 2012. Ce projet composé d'une part de la réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Conneré et Rennes et d'autre part de la modernisation des axes Rennes Brest et Rennes Quimper avec mise service de TGV pendulaires demeure une priorité absolue pour la Région.

L'année 2006 sera marquée par plusieurs étapes importantes : la mise à l'enquête publique, la déclaration d'utilité publique et la mise au point du plan de financement du projet de LGV ; l'engagement de nouvelles phases de travaux sur les axes Rennes Brest et Rennes Quimper ; le lancement d'études pré-opérationnelles sur la pendularisation des TGV Atlantique.

- ⇒ En matière d'infrastructures routières, l'ajustement du Contrat de plan qui doit intervenir en 2006 permettra de conforter l'engagement de la Région en faveur de la mise à deux fois deux voies de la **RN 164**. De même la priorité à la réalisation des axes départementaux Nord Sud, dont la liaison **Triskell St Brieuc - Lorient Vannes**, est confirmée.
- ⇒ En matière de transports de voyageurs les très bons résultats constatés en 2005 sur le TER Bretagne en terme d'évolution de trafics et de recettes confortent les engagements régionaux en faveur du transport ferroviaire. L'objectif prioritaire est **d'améliorer l'attractivité et de faciliter l'accès au transport collectif**.

Pour cela une refonte complète de la gamme tarifaire TER sera mise en place afin de la rendre plus simple, plus solidaire (notamment à destination des personnes en situation de précarité et des jeunes), mais aussi pour faciliter l'intermodalité avec les réseaux urbains notamment. En outre l'important programme de modernisation du matériel et des gares TER sera poursuivi.

- ⇒ En matière portuaire et aéroportuaire, après présentation des candidatures régionales à la reprise des principales plateformes bretonnes, l'année 2006 sera principalement marquée par la négociation avec l'Etat des conditions de régionalisation et par l'élaboration des stratégies régionales de développement de ces plateformes en lien avec les réflexions plus globales sur le schéma régional des transports et le schéma de développement économique.

Dans le domaine portuaire, la Région s'est déjà portée candidate en décembre 2005 pour les ports de Saint Malo, Brest et Lorient. Elle sera très vigilante à la réalisation du Contrat de plan portuaire dont le taux d'exécution actuel est très insatisfaisant (27%). En 2006, ces engagements doivent se traduire par le lancement de deux opérations significatives à Brest (modernisation de la forme de Radoub) et à Lorient (quai de Kergroise et appontement pétrolier), ainsi que la réalisation d'une opération complémentaire à St Malo (quai Charcot). De même, la Région confirme tout son intérêt pour l'application totale du plan de pérennisation de la réparation navale à Brest.

En matière aéroportuaire, l'année 2006 sera principalement marquée par la poursuite des travaux de la nouvelle aérogare de Brest et l'engagement des opérations d'allongement de la piste à Lannion. La Région se positionnera vis-à-vis du transfert de compétence des plateformes aéroportuaires de l'Etat en Bretagne.

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

(en euros)	AP	AE	CPI	CPF
< Orientation stratégique n°51 >	36 341 220	2 213 000	30 660 000	75 578 000
< Orientation stratégique n°52 >	23 750 000	-	28 000 000	-
< Orientation stratégique n°53 >	7 000 000	450 000	6 383 000	290 000
< Orientation stratégique n°54 >		50 000		50 000
Total < Missiqon >	67 091 220	2 713 000	65 043 000	75 918 000

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 l'intermodalité

Cette orientation stratégique se décline en 3 programmes qui concernent le transport ferroviaire de voyageur composé principalement de la convention d'exploitation TER et des opérations d'investissement sur le matériel TER (511), des lignes routières régionales (513) ainsi que l'investissement sur les infrastructures ferroviaires et les gares (512).

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

512 Moderniser le réseau ferré et les gares

513 Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant

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

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

L'engagement stratégique de la Région en faveur du ferroviaire peut en outre dépasser le simple cadre du TER. Ainsi, s'agissant de la desserte Corail vers Bordeaux très fragilisée en fin d'année dernière, la forte mobilisation des élus, des bretonnes et des bretons a permis d'éviter la suppression pure et simple de l'aller retour Quimper Nantes en correspondance vers Bordeaux concerné. En effet, la pétition lancée à l'initiative du Conseil régional de Bretagne a reçu plus de 8 300 signatures témoignant ainsi l'attachement des bretons à cette desserte. La SNCF a donc consenti à maintenir cet aller retour sous statut national, elle en reste la seule responsable et en assume intégralement les coûts. En contrepartie, la Région Bretagne accepte de louer à la SNCF du matériel ZTER affecté au parc TER Bretagne afin qu'elle puisse assurer cet aller retour Quimper- Nantes avec du matériel moderne.

Les orientations issues du Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports (SRMDT), permettront d'adapter les objectifs de ce programme.

> Objectifs

I. Développer le transport ferroviaire de voyageurs en favorisant un accès pour tous, en maîtrisant le coût global pour la collectivité

Cet objectif trouvera tout son sens en 2006, année de renégociation de la convention avec la SNCF. La convention relative aux transports régionaux de voyageurs arrive en effet à échéance le 31 décembre 2006. Il s'agira, d'une part, de définir le niveau de service attendu pour les voyageurs et le niveau de qualité requis sur le réseau TER et d'autre part de fixer les montants de contribution publique associés à ces exigences de services. Les premières évaluations d'efficacité conduites en 2005 et poursuivies en 2006 seront prises en compte dans le cadre de la négociation à venir.

Pour tendre vers cet objectif, la Région s'appuiera sur une concertation adaptée avec ses partenaires. En complément des instances de concertation existantes, à savoir les comités départementaux d'animation et le comité des partenaires, le « GART Breizh » rassemblant l'ensemble des autorités organisatrices, départements et agglomérations, travaillera, de manière concertée, sur la coordination de l'offre de transports collectifs afin de tendre vers une amélioration globale de la chaîne des déplacements. Par ailleurs, les comités de lignes, amorcés en 2005 sur les axes du bassin Rennes- St Malo, Dinan- Dol et Mont St Michel se déploieront progressivement sur le territoire régional. Lieux de concertation locale avec les élus, les usagers, les associations et les transporteurs, ils ont vocation à instaurer une relation de proximité permettant d'adapter le service rendu au plus près des besoins.

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

En effet, l'amélioration de la fluidité de la chaîne des déplacements pour les usagers est une condition importante du succès des transports collectifs.

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

> Actions

I. Développer le transport ferroviaire de voyageurs en favorisant un accès pour tous, en maîtrisant le coût global pour la collectivité

a. Adapter la desserte TER pour répondre aux besoins des voyageurs

Après d'importantes refontes de desserte sur l'axe Rennes- St Malo et l'intervalle (projet de service ZTER), l'année 2006 sera une année de transition en matière de desserte. Il s'agira notamment de préparer une nouvelle étape intégrant la mise en service du matériel AGC livrable à partir de 2007.

Les éléments majeurs en 2006 en matière d'offre de transport ferroviaire concernent :

- ⇒ la refonte de la desserte sur l'axe Nord Sud St Brieu-Loudéac-Pontivy – Vannes / Lorient en septembre 2006 ;
- ⇒ des aménagements de l'offre de maillage régional, notamment sur l'axe St Brieu- Dinan.

b. Refondre la gamme tarifaire régionale pour l'adapter aux exigences nouvelles

La nouvelle gamme tarifaire régionale sera opérationnelle en septembre 2006 ; cette refonte tarifaire vise à faciliter l'accès au transport collectif en privilégiant notamment les publics jeunes ou en situation de précarité et en simplifiant l'intermodalité. Les négociations financières seront finalisées avec la SNCF sur les compensations financières et avec les autorités organisatrices urbaines sur les modalités concrètes de mise en œuvre de l'intermodalité. En outre, une prestation de recherche de noms sera engagée afin d'améliorer la lisibilité des tarifs et de renforcer l'impact et la cohérence régionale de cette nouvelle gamme.

c. Rajeunir le parc de matériel roulant pour améliorer le confort et l'image du réseau TER Bretagne et développer ainsi la fréquentation

Une nouvelle commande d'autorails grande capacité (AGC) va être engagée pour poursuivre le remplacement des autorails X 2100 et de leur remorque. Ainsi, 4 nouvelles rames seront commandées ce qui portera le nombre total des commandes d'AGC en cours à 18 rames (72.5 M€). L'acquisition de rames bicourant dites « bibi » d'une nouvelle génération est envisagée, afin de permettre d'emprunter indifféremment des lignes électrifiées et non électrifiées, afin de développer les circulations sans rupture de charges sur des parcours tels que Brest- Quimper-Nantes, Rennes- Auray- Quiberon ou encore St Malo- Pontorson- Granville. Avec cette commande complémentaire le montant total d'investissement sur le matériel depuis 1998 sera de près de 200M€.

A ce stade de l'analyse des besoins engagée avec la SNCF, un besoin minimal de 23 AGC a été identifié pour permettre le renouvellement en quasi-totalité du parc des X2100 en circulation sur le territoire breton à horizon 2009. L'acquisition de ces 5 rames complémentaires permettra, lorsqu'elle aura été décidée par la Région, d'atteindre un taux de près de 80% de matériel neuf ou rénové. Cette analyse de besoin doit être confirmée par une étude complémentaire des besoins en parc à horizon 2015.

d. Identifier les marges de progrès sur le réseau TER

Plusieurs études vont être engagées afin d'identifier les marges de progrès sur le réseau TER. Pour les études relevant de la compétence de la SNCF, le programme 2006 permettra de finaliser les études prospectives amorcées en 2005 (schéma de distribution des titres de transport en Bretagne, évolution du parc de matériel), en amorcera de nouvelles (enquêtes interrégionales sur les besoins touristiques dans la Baie du Mont St Michel et enquête auprès des voyageurs sur le thème « quel TER pour demain ») et engagera des études opérationnelles (étude d'adaptation de la desserte sur le périurbain de Lorient, schéma de mise en service des matériels AGC).

Pour les études relevant du domaine de compétence de la Région, le programme sera centré sur la poursuite des études engagées (étude inscrite au Contrat d'agglomération sur les besoins de déplacement de l'agglomération rennaise) et sur le lancement de nouvelles études (expertise des propositions de la SNCF sur les investissements en matériel).

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

a. Mise en œuvre de la billettique

La mise en service de la billettique interviendra à la rentrée 2006 sur les 5 axes ferroviaires du périurbain de Rennes. Elle facilitera l'intermodalité en hébergeant, sur une carte unique, Korrigo, des titres de transport TER, bus et métro STAR et à moyen terme les cars départementaux Illenoo. Il s'agit là de la première étape du déploiement, la billettique ayant vocation à s'étendre sur l'ensemble du territoire breton.

b. Développement des tarifications intermodales entre TER et les autres réseaux de transport collectif

Un travail de coopération avec les autres autorités organisatrices sera poursuivi pour la mise en œuvre de produits tarifaires intermodaux attractifs et simplifiant l'accès aux transports collectifs, notamment dans le cadre du « GART Breizh ».

c. Lancement du chantier sur l'information multimodale

Le travail de préparation d'un système d'information multimodal va être engagé en 2006 avec l'ensemble des collectivités bretonnes en charge des transports collectifs. Vecteur essentiel dans la promotion des transports publics, ce chantier sera engagé dans le cadre du schéma régional multimodal des déplacements et des transports et en constituera une des premières réalisations partenariales.

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

a. Lancement d'une réflexion sur la stratégie et les outils de communication institutionnelle

En lien avec le changement de logo de la Région, la remise à plat du dispositif de communication TER, engagée en 2005, aboutira en 2006 à une refonte intégrale de la communication. Il s'agira notamment de la mise en place d'une signature régionale, d'une nouvelle charte graphique TER. Le programme précis de communication TER sera défini conformément à ce nouveau dispositif et sera fonction des perspectives d'aboutissement des dossiers en cours notamment sur la desserte et la tarification.

L'assistance à maîtrise d'ouvrage missionnée sur la communication régionale contribuera à la définition d'une stratégie et d'outils de communication sur les transports régionaux afin d'améliorer encore l'attractivité de ce mode de transport.

b. Poursuite du programme de communication TER Bretagne

Les opérations à caractère transversal seront poursuivies et développées afin que les volets « culture » et « transport » puissent se faire écho et renforcer ainsi la lisibilité de l'action régionale sur les grands événements en Bretagne.

La recherche de lisibilité et de cohérence se traduira par le lancement d'un marché pluriannuel de communication TER sous maîtrise d'ouvrage régionale.

> **Modalités générales d'intervention**

Les actions relatives au réseau TER relèvent en quasi-totalité de l'application de la convention d'exploitation conclue avec la SNCF pour la période 2002- 2006.

L'enjeu majeur pour la Bretagne est de réussir à concilier l'amélioration du service rendu aux voyageurs sur le réseau TER tout en maîtrisant la contribution financière de la Région dans un contexte de raréfaction de l'argent public.

Cette convention d'exploitation TER sera poursuivie en 2006 dans les conditions actuelles avec comme principale évolution l'impact de la nouvelle gamme tarifaire ainsi que les effets, en année pleine, des refontes de desserte sur l'axe Rennes- St Malo et sur les liaisons interville (projet de service ZTER).

La contribution prévisionnelle d'équilibre due par la Région au titre de l'exercice 2006 est de l'ordre de 71 M€ TTC. Le montant de la contribution d'exploitation 2006 faisant l'objet, au moment de la rédaction du présent rapport, de négociations avec la SNCF notamment sur les aspects Taxe professionnelle sur le matériel et sur la dotation aux amortissements matériels, je vous propose que les modalités de calcul détaillées soient soumises à la prochaine session du Conseil régional dans le cadre de l'avenant n° 11 à la convention.

Afin de préparer la négociation de la future convention avec la SNCF, un audit financier du compte TER Bretagne va être engagé début 2006. Par ailleurs, un dispositif d'enquêtes sur la qualité perçue par les voyageurs et sur la fréquentation du réseau TER Bretagne sera mis au point en 2006 pour une mise en œuvre au 1^{er} janvier 2007.

En conclusion, le Conseil régional décide au titre du programme 511 « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser l'intermodalité » :

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 18 000 000 € au titre de l'exercice 2006 ;
- > d'abonder de 1 513 000 € l'autorisation d'engagement de 146 817 000 € ouverte en 2005 au titre des engagements antérieurs et des exercices 2005 et 2006 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement de 17 717 000 € ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement de 74 700 000 €.

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 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 ferroviaire ;
 - 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 ;
 - décider, après avis du comité technique, du montant des subventions attribuées aux transporteurs routiers pour l'acquisition de matériels spécifiques en transport combiné ;
 - 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 la convention d'acquisition des rames AGC 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

I. « Bretagne à grande vitesse » : raccorder la Bretagne aux grands courants d'échange européens

L'électrification de la ligne Rennes- St Malo et l'arrivée du TGV en décembre 2005 ont été l'occasion d'une forte mobilisation de la Région et de ses partenaires sur le projet « Bretagne à grande vitesse ». La prochaine étape est maintenant de relier Quimper et Brest à Paris en 3 heures en 2012. Cet objectif n'est possible qu'avec la réalisation de la Ligne à grande vitesse entre Paris et Rennes, la modernisation des axes Rennes- Brest et Rennes- Quimper et la mise en service de TGV pendulaires.

Si l'ensemble des partenaires soutient ce projet global et majeur pour la Bretagne à l'horizon 2012, la Région doit rester mobilisée afin de faire respecter ces engagements. Elle soumettra lors de la présentation des orientations budgétaires 2007 une prospective financière intégrant les enjeux du projet global de la « Bretagne à grande vitesse ».

II. Améliorer les conditions d'accès au transport ferroviaire en Bretagne

III. Encourager le développement du fret ferroviaire en Bretagne

La problématique du fret ferroviaire constituera un volet important du schéma régional multimodal des déplacements et des transports, en tant que levier essentiel pour le développement durable des territoires et de l'économie en Bretagne.

> Actions

I. « Bretagne à grande vitesse » : raccorder la Bretagne aux grands courants d'échange européens

a. Obtenir la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse à l'horizon 2012 et respecter le calendrier prévisionnel

Les différentes étapes de réalisation de la LGV entre Rennes et Paris se poursuivent pour permettre un démarrage des travaux en 2009 et une mise en service en 2012, conformément au calendrier du CIADT de décembre 2003.

L'année 2006, sera marquée par le démarrage de l'enquête publique en mai 2006 en vue d'une déclaration d'utilité publique de la LGV Bretagne – Pays de la Loire avant la fin de l'année. Dans le prolongement de la communication présentée lors de la dernière session de décembre, une démarche particulière sera poursuivie avec l'ensemble de nos partenaires, afin de finaliser d'ici la fin de l'année le plan de financement de cette nouvelle infrastructure.

En outre, toutes les mesures nécessaires seront prises pour accélérer l'ensemble des procédures et des études. C'est en ce sens, par exemple, que le dispositif d'acquisition foncière sera maintenu. Près de 300 hectares ont déjà été

acquis et d'ici la fin 2007 près de 500 hectares pourraient être acquis par le fond mis en place pour un montant total de 6M€.

b. Respecter les engagements du Contrat de Plan Etat-Région sur les 3 opérations suivantes :

- la modernisation des axes Rennes- Brest et Rennes- Quimper dans le contexte de la LGV et dans la perspective de mettre ces 2 villes à 3 heures de Paris,
- l'engagement des travaux prévus dans le cadre de la désaturation du nœud ferroviaire de Rennes,
- la réalisation des études complémentaires de l'électrification de l'axe ferroviaire Quimper- Landerneau.

Les travaux d'électrification de la ligne Rennes- St Malo ont été achevés en 2005. Le solde des paiements sur cette opération interviendra en 2007 sur présentation du décompte général définitif de l'opération.

L'ensemble des opérations de modernisation (études projet et travaux) engagés en 2005 sur les axes **Rennes-Quimper et Rennes- Brest** seront poursuivis, avec notamment le démarrage des travaux de suppression des passages à niveau dans le Morbihan (PN de Malansac et de Limerzel) et les Côtes d'Armor (PN d'Yffiniac et de St Agathon). Afin de ne pas perdre de temps, les phases suivantes du projet devront être lancées rapidement.

L'objectif est, d'une part, de réaliser au plus vite des phases de travaux cohérentes sur chacune des sections de voies prioritaires, afin de capitaliser les gains de temps possibles. Il s'agit, d'autre part, de réaliser ces travaux en lien avec les opérations lourdes de renouvellement de voies engagées par RFF, afin d'optimiser les coûts et les délais de réalisation. Ces contraintes techniques et les incertitudes sur les moyens financiers de l'Etat nécessitent une très forte mobilisation régionale sur ce projet majeur.

Dans le cadre de l'opération globale de **désaturation de la gare de Rennes** et en cohérence avec le schéma directeur de la gare, une première opération consistant en la construction de garages est programmée en 2006. Il s'agira, en premier lieu, d'engager les études de fonctionnalité qui seront rendues au 1^{er} semestre 2006 et seront suivies des études d'avant projet.

S'agissant de l'amélioration de l'**axe Quimper Brest**, les études de besoins et de définition du projet seront poursuivies en 2006.

II. Améliorer les conditions d'accès au transport ferroviaire en Bretagne

a. Rénover les gares et les points d'arrêt régionaux

Améliorer l'accueil, le confort et l'information des voyageurs

A travers une intervention globale sur les aires de stationnement, les bâtiments et les quais et leur mobilier, il s'agit d'améliorer le service apporté en privilégiant l'accueil, le confort, l'accessibilité, l'échange entre modes de transports et l'information.

Homogénéiser les équipements pour améliorer l'image globale du réseau TER Bretagne

L'intervention globale sur les sites vise à renforcer la qualité et l'unité du réseau TER en affirmant l'identité de la Région Bretagne, à travers une harmonisation des aménagements sur l'ensemble des gares et points d'arrêts et une signature régionale spécifique sur les équipements.

En 2006, les premiers travaux seront engagés sur les axes Quimper- Brest, Rennes- Saint Malo et les études seront engagées ou poursuivies sur les sections Brest- Chatelaudren et Quimper- Quimperlé. D'ici la fin de l'année 2006 la mise en service de plus de dix gares rénovées devrait être réalisée et l'engagement de plus de quinze opérations nouvelles est prévu.

b. Moderniser les lignes ferroviaires assurant le maillage régional

Veiller au maintien de l'entretien des infrastructures ferroviaires

Faute d'entretien régulier et suffisant, les infrastructures ferroviaires secondaires se retrouvent parfois dans des états critiques et subissent même des ralentissements de vitesse pénalisant à la fois le transport de voyageurs et le fret. Un état des lieux complet a été réalisé en 2005 par RFF au plan national. Il sera demandé à RFF en 2006 un éclairage spécifique sur l'état des infrastructures en Bretagne et sur les actions préventives ou curatives envisagées. La Région veillera à ce que RFF évite toute mise en place de ralentissements de vitesse sur les voies du fait d'un manque d'entretien ou faute d'investissements suffisants en équipements de sécurité par le gestionnaire de l'infrastructure. S'agissant d'investissements liés à la sécurité et à l'entretien du réseau, le financement de ces opérations reste à la charge des opérateurs ferroviaires.

Adapter l'infrastructure pour améliorer les conditions d'exploitation

Les caractéristiques des infrastructures ferroviaires sur les axes secondaires limitent souvent les conditions d'exploitation par des systèmes de signalisation et des possibilités de croisement limités. A partir des besoins identifiés, les possibilités d'adaptation des infrastructures seront recherchées pour répondre aux exigences nouvelles de déplacement. Dans le cadre du schéma régional des transports, la Région examinera les projets de remise à niveau des infrastructures ferroviaires.

III. Encourager le développement du fret ferroviaire en Bretagne

L'engagement des études, en vue de la mise en oeuvre du schéma régional de déplacement, d'intermodalité et de transports, intégrera la spécificité du transport ferroviaire des marchandises et définira un certain nombre de préconisations, prenant en compte les particularités que revêt cette question en Bretagne, notamment en termes de volumes transportés et en termes de dimensionnements d'un certain nombre d'installations terminales dites d'extrémités (telles que les installations portuaires par exemple).

L'intervention de la Région en 2005 sur l'axe Carhaix Guingamp a permis le maintien de la desserte fret sur cet axe favorisant ainsi la pérennisation globale de la desserte ferroviaire du Centre Bretagne.

En 2006, le projet de réouverture de la ligne La Brohinière-Mauron pour le trafic fret sera étudié sur la base d'engagements fermes des chargeurs et exploitants. Il reste qu'en toute hypothèse, l'engagement pour la réalisation des travaux sera conditionnée à la concrétisation d'un protocole d'accord qui sera présenté à l'ensemble des parties concernées (Départements, Pays et entreprises demanderesse).

Dans le cadre de son engagement au sein des instances du syndicat mixte d'études de la plateforme logistique de Chateaubourg, le Conseil Régional de Bretagne entend tout mettre en oeuvre pour obtenir une consolidation des études et évaluations afin de déterminer l'engagement qui pourrait être le sien afin de contribuer à la réalisation d'une desserte ferroviaire de cette plateforme.

Sur l'axe Auray- Pontivy- Loudéac- St Brieuc, les résultats de l'étude en cours de finalisation devraient confirmer la pertinence de cette infrastructure pour le fret. Une étude complémentaire sera engagée, courant 2006, afin d'identifier et d'évaluer les adaptations à apporter sur l'infrastructure ferroviaire pour répondre aux besoins identifiés en matière de fret.

> Modalités générales d'intervention

Ces objectifs seront poursuivis à travers :

- la poursuite des procédures et des études et la mise en place d'un plan de financement sur le projet de ligne à grande vitesse ;
- le contrat de plan Etat-Région pour les projets majeurs d'amélioration des infrastructures ferroviaires ;

- la convention-cadre relative à l'exécution du programme régional de modernisation des gares et points d'arrêt TER signée le 7 janvier 2004 par la Région, l'Etat, RFF et la SNCF et les conventions particulières d'applications qui définissent les modalités précises d'intervention de chacun des partenaires, le niveau d'intervention de la Région étant variable en fonction des programmes et des plans de financement négociés site par site ;

- la passation de convention de financement avec les différents partenaires pour les actions relatives au fret, notamment la réouverture de lignes.

En conclusion, le Conseil régional décide au titre du programme 512 « Moderniser le réseau ferré et les gares » :

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 18 341 220 € au titre de l'exercice 2006 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement de 12 943 000 €.

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

Dans le cadre de l'élaboration du schéma régional multimodal de déplacements et de transports, l'année 2006 doit être mise à profit pour rechercher des articulations et des synergies avec les Départements afin de constituer un plan des lignes routières d'intérêt régional.

> Objectifs

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

II. Garantir la pérennité de la desserte routière du Centre Bretagne

> Actions

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

a. Amélioration de l'intermodalité car/train

La mise en cohérence des réseaux de transport passe par une nécessaire concertation avec les autorités organisatrices départementales et par une recherche de coordination avec le mode ferroviaire, tant en termes de desserte, de tarifs que d'information. En lien avec le programme 511, des concertations sont poursuivies dans ce sens en 2006, notamment sur les axes Quimper - Brest et Dinan - Rennes. La mise en place du « GART Breizh » et la réalisation du schéma régional permettront d'améliorer la coordination de ces offres de transport.

b. Adaptation du service sur les lignes à vocation régionale

Pour apporter une réponse satisfaisante aux besoins de déplacement, la desserte routière nécessite des aménagements d'offre réguliers.

Ainsi, un nouveau service régional à destination du Mont St Michel sera proposé, en complément de la ligne régionale Rennes- Mont St Michel, pour tenir compte de l'arrivée du TGV à Dol et à St Malo.

Dans le cadre du renouvellement du marché sur la ligne TER St Briec- Vannes, une nouvelle offre de service sera proposée pour septembre 2006 sur la relation St Briec- Loudéac- Pontivy- Vannes et Lorient. L'objectif est d'améliorer le service rendu aux voyageurs sur cet axe majeur que constitue le Triskell (en lien avec la question plus particulière de la desserte du centre Bretagne examiné au point II).

c. Poursuite du travail de clarification du périmètre routier régional en lien avec les Départements

Le réseau routier d'intérêt régional est composé de lignes routières gérées directement par la Région par le biais de contrats avec les transporteurs (délégation de service public ou marché) et de lignes routières TER intégrées à la convention d'exploitation et gérées par la SNCF. Le cadre réglementaire permet à la Région de gérer directement les services routiers TER, au même titre que les lignes routières régionales.

Afin d'identifier le réseau routier d'intérêt régional, un travail de clarification sera poursuivi en lien avec les Départements, notamment sur les lignes routières Morlaix- Roscoff et Carhaix- Rosporden.

II. Garantir la pérennité de la desserte routière du Centre Bretagne

La desserte routière du Centre Bretagne présente un véritable enjeu en termes d'aménagement du territoire et de service public. En effet, lorsque le mode ferroviaire n'est pas présent, la seule alternative réside dans le transport routier de voyageurs.

En 2006, la Région maintiendra son implication sur les lignes routières Rennes- Loudéac et Rennes- Pontivy. Un renforcement de l'offre sur la ligne Pontivy- Rennes sera mis en oeuvre au printemps 2006.

> Modalités générales d'intervention

- Les lignes routières TER sont intégrées à la convention d'exploitation avec la SNCF pour un montant de 1 866 255 € HT en 2006. En fonction des modalités de gestion qui seront déterminées à terme pour ces lignes, ce budget pourrait être intégré au programme 513.
- La convention tripartite (Région, Départements d'Ille et Vilaine et Côtes d'Armor) sur la ligne Rennes- Loudéac fera l'objet d'un suivi particulier en 2006.
- Les modalités de la convention conclue avec la société CTM sur la ligne régionale Rennes- Pontivy, pour la période 2003- 2008, seront reconduites en 2006.
- Les modalités de la convention conclue avec la société Courriers Bretons sur la ligne régionale Rennes- Mont St Michel, pour la période 2004-2009, seront reconduites en 2006.

En conclusion, le Conseil régional décide au titre du programme 513 « Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant » :

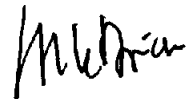
- > d'abonder de 700 000 € l'autorisation d'engagement de 3 041 815 € ouverte en 2005 au titre des engagements antérieur et des exercices 2005 et 2006 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement de 878 000 €.

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 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

Cette orientation stratégique correspond à un programme unique.

521 Moderniser le réseau routier structurant

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

Les objectifs principaux de la Région en matière de soutien à l'aménagement du réseau routier sont d'une part d'améliorer l'accessibilité du territoire régional notamment de la Bretagne centrale par le soutien important apporté à la réalisation de la mise à deux fois deux voies de la RN 164 et de l'axe Triskell, et d'autre part d'améliorer la sécurité du réseau routier régional structurant.

La politique régionale en faveur de la modernisation du réseau routier breton structurant porte à la fois sur le réseau national dans le cadre du plan routier breton (PRB) inscrit au Contrat de plan Etat Région et sur le réseau départemental d'intérêt régional dans le cadre du programme routier régional (PRR) défini conjointement avec les Départements.

Une réflexion plus globale sur les évolutions de la politique routière régionale notamment en perspective d'une meilleure coordination des politiques de soutien aux différents types d'infrastructure de transport sera engagée dans le cadre du schéma régional multimodal des transports et des déplacements.

> Actions

I. La modernisation du réseau routier national

L'ajustement du CPER routier en 2006 amènera la Région, conformément aux engagements pris, à renforcer son soutien à l'opération de mise à deux fois deux voies de l'axe central (RN 164). Grâce à l'intégration des financements complémentaires annoncés lors du CIADT de décembre 2003 (15M€ de la part de l'Etat soit 30M€ au total) et à la réinjection de la TVA récupérée par les collectivités sur les opérations routières, plus de 50M€ supplémentaires seront apportés au financement de la RN 164 dans le cadre de ce Contrat de plan (dont plus de 25M€ par la Région). Cet apport permettra la mise à deux fois deux voies de plus de 22 km supplémentaires à l'issue du Contrat de plan.

La réalisation de l'A84 étant achevée depuis 2004, le programme 2006 en cours de discussion portera notamment sur la réalisation de différentes sections sur la RN 164, l'achèvement des travaux de contournement de Lorient, et la réalisation de différentes opérations urbaines autour de Rennes et de Vannes. Ces financements seront mis en place après approbation du programme annuel des autorisations de programme de l'Etat.

II. La modernisation du réseau routier départemental structurant

S'agissant du programme routier régional, la Région a fait le choix de concentrer ses interventions sur les axes les plus structurants du réseau routier départemental afin d'anticiper les lourdes charges liées au financement d'infrastructures ferroviaires importantes (notamment la LGV). Ce programme doit principalement permettre la réalisation de la mise à deux fois de voie de l'axe St Briec - Lorient/Vannes dit Triskell, indispensable à l'amélioration des liaisons entre le nord et le sud du territoire régional et au désenclavement de la Bretagne centrale.

> Modalités générales d'intervention

Plan routier breton : le CPER 2000-2006 prévoit la réalisation de six programmes (A84, RN 176, RN 164, opérations en milieu urbain, opérations de sécurité et opérations diverses).

Programme routier régional : le niveau d'interventions régional est maintenu à 8 750 000 € pour l'année 2006. Après retour des propositions de chacun des Départements, le choix des opérations sera proposé à la prochaine session du Conseil régional.

En conclusion, le Conseil régional décide au titre du programme 521 « Moderniser le réseau routier structurant » :

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 23 750 000 € au titre de l'exercice 2006 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement de 28 000 000 €.

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 ;

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

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

Orientation stratégique V-3

> Moderniser les plateformes à vocation régionale

Cette orientation stratégique porte sur deux programmes.

531 Moderniser les ports à vocation régionale

532 Moderniser les aéroports à vocation régionale

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

Orientation stratégique V-3 > Moderniser les plateformes à vocation régionale.

Programme n° 531

> Moderniser les ports à vocation régionale

> Objectifs

Dans le domaine portuaire, l'objectif de la Région est d'assurer le développement équilibré des plateformes bretonnes, outils stratégiques de développement économique et d'aménagement du territoire. Pour cela nous nous inscrivons pleinement dans l'effort d'élaboration d'une politique maritime intégrée.

Dans un contexte marqué en 2006 par la mise en place de la décentralisation qui interviendra le 1^{er} janvier 2007, cet objectif se décline en trois actions prioritaires.

> Actions

I. Mener à bien la régionalisation des ports et engager la définition de nouvelles stratégies régionales

Dans le cadre de la loi du 13 août 2004, la Région s'est portée candidate, lors de la session des 15 et 16 décembre 2005, au transfert de compétences pour l'ensemble des périmètres et des activités sur les ports de Saint-Malo, Brest et Lorient. La décision préfectorale désignant la ou les collectivités attributaires interviendra au plus tard le 1^{er} juillet 2006.

Anticipant sur cette décision, des discussions se sont engagées avec les services de l'Etat pour préparer, sur la base des audits réalisés, les conventions de transfert qui ont pour finalité de définir avec précision les modalités de la remise des biens et les limites des périmètres portuaires ainsi que les conditions de transfert des personnels et de fonctionnements des ports, en particulier l'organisation de la police portuaire.

Les conditions du transfert seront négociées avec l'Etat afin d'assurer à la Région les moyens, humains, matériels et financiers, indispensables à la mise en œuvre des projets et des stratégies qu'elle sera amenée à définir en matière portuaire dans le cadre du schéma régional des transports.

Parallèlement aux négociations de transferts, la Région entame l'élaboration de sa nouvelle stratégie maritime intégrée. Dans ce contexte, la future stratégie portuaire prendra en compte conjointement les travaux du schéma de développement économique et du schéma multimodal des transports et des déplacements.

Les propositions du Conseil économique et social « pour une stratégie portuaire dans une Région maritime » constituera une importante base de travail.

II. Poursuivre en 2006 le soutien au développement des plates-formes portuaires à vocation régionale en tant que pôles majeurs d'entrée/sortie sur le territoire régional

a. Accompagner le développement des ports d'intérêt national (Brest, Lorient, Saint-Malo et Concarneau,) en participant au programme d'investissement de l'Etat sur les infrastructures.

La Région sera attentive au respect par l'Etat des engagements pris au titre du Contrat de plan Etat-Région aujourd'hui très faiblement réalisé (27%) et tout particulièrement sur les opérations d'adaptation de la forme de

radoub n°1 à Brest, d'allongement du quai de Kergroise à Lorient. Par ailleurs, elle insistera auprès de l'Etat pour l'amener à participer à la réalisation du quai Charcot à Saint-Malo, dont l'intérêt économique est incontesté. Ces trois opérations doivent être engagées avant la fin de l'année 2006.

b. Soutenir à l'investissement des gestionnaires des ports de commerce bretons

La Région participe aux projets de modernisation des principaux ports de commerce bretons (Brest, Saint-Malo, Lorient, Roscoff et Le Légué, ainsi que les ports de desserte des îles du Ponant) portés par les gestionnaires de ces plateformes, dès lors que la pertinence économique et l'intérêt en terme d'aménagement du territoire de ces opérations est démontrée.

III. Soutenir à la filière économique de la réparation navale

a. Soutien à l'activité de réparation navale à Brest

Le maintien en état des infrastructures de carénage vise à assurer leur utilisation optimale et, grâce au savoir faire des industries navales du bassin brestois, à maintenir les emplois de ce secteur. Le programme de modernisation de l'outil de réparation navale se traduit ainsi par la réalisation de travaux sur les trois formes de radoub.

En outre, la Région participe à l'aménagement de la zone industrialo portuaire, et notamment au financement de la forme de radoub n° 3 par une contribution au Syndicat Mixte Brest Iroise (SMBI).

b. Nouveaux programmes d'investissement

Parallèlement à sa participation à l'industrie brestoise de réparation navale, la Région soutiendra le développement des autres sites en vue de leur permettre de se doter des outils nécessaires au développement de nouvelles activités, notamment sur le port de Saint Malo.

> Modalités générales d'intervention

- Pour la période 2000-2006, le montant total des travaux prévu dans le contrat de plan Etat-Région s'élève à 70 M€, financés à hauteur de 25 % par le FEDER, le solde étant apporté pour 27,5 % par l'Etat, 22,5 % par la Région, 22,5 % par les autres collectivités et 27,5 % par les concessionnaires.

Pour 2006, seront mis en place les financements prévus au Contrat de Plan, en fonction du programme annuel des autorisations de programme de l'Etat.

- Dans l'attente des mesures relatives à la décentralisation et des orientations stratégiques définies dans le cadre du schéma régional multimodal des déplacements et des transports, qui entraîneront une évolution importante des conditions d'intervention de la Région, les dispositifs d'aide aux investissements portuaires suivants seront maintenus en 2006 : soutien à hauteur de 20 % pour les investissements d'infrastructure ; soutien à hauteur de 15 % pour les investissements de superstructures et d'équipements.

- Le plan de pérennité de la réparation navale n'a pu être intégré au Contrat de Plan, et a donc fait l'objet d'une convention de financement pluriannuelle signée par l'Etat, la Chambre de commerce et d'industrie de Brest, la Région, le Département du Finistère et la Communauté urbaine de Brest. Les termes de la convention seront honorés.

- La contribution régionale au SMBI concerne le remboursement des emprunts du SMBI et une participation annuelle aux frais de gestion du syndicat.

- Les études nécessaires à la définition d'une stratégie portuaire régionale seront engagées dans le cadre du schéma régional multimodal des déplacements et des transports.

En conclusion, le Conseil régional décide au titre du programme 531 «Moderniser les ports à vocation régionale » :

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 5 000 000 € au titre de l'exercice 2006 ;
- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 250 000 € au titre de l'exercice 2006 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement de 4 166 600 € ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement de 250 000 €.

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 ;
 - 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.

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

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

Orientation stratégique V-3 > Moderniser les plateformes à vocation régionale.

Programme n° 532

> Moderniser les aéroports à vocation régionale

> Objectifs

Dans le domaine aéroportuaire, l'objectif de la Région est d'assurer la modernisation des plateformes régionales déterminantes pour l'accessibilité à son territoire. Le contenu et les modalités de mise en œuvre de la politique régionale vont évoluer de façon très significative dans les prochains mois en raison, d'une part, du transfert de compétence qui doit entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2007 et, d'autre part, de la définition de nouvelles orientations stratégiques régionales dans le cadre du schéma régional des transports.

> Actions

I. Mener à bien la régionalisation des aéroports et engager la définition de nouvelles stratégies régionales

Comme les ports, les aéroports seront transférés aux collectivités territoriales au plus tard au 1^{er} janvier 2007 en application de l'article 28 de la loi du 13 août 2004. Celles-ci doivent faire acte de candidature avant le 1 juillet 2006.

La Région a l'intention de se porter candidate au transfert de compétences sur les cinq aéroports bretons accueillant un trafic voyageur supérieur à 100 000 passagers par an (Brest, Rennes, Lorient, Quimper et Dinard). A l'issue de l'audit en cours, la Région précisera officiellement le contenu de sa candidature et mènera avec l'Etat les négociations nécessaires sur les conditions techniques, sociales et financières du transfert de compétence.

Ces conditions doivent être négociées au mieux afin d'assurer à la Région les moyens, humains, matériels et financiers, indispensables à la mise en œuvre des projets et des stratégies qu'elle sera amenée à définir en matière aéroportuaire dans le cadre du schéma régional des transports.

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

Le soutien aux projets présentés par les gestionnaires des plates-formes aéroportuaires à vocation régionale est apporté par la Région, dès lors que l'intérêt régional de ces projets est démontré. En 2006, la Région poursuivra notamment son soutien au projet de construction de la nouvelle aérogare de Brest et ainsi qu'au projet de rallongement de la piste de l'aéroport de Lannion.

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

La Région contribuera, au sein du Syndicat mixte d'études mis en place avec la Région des Pays de la Loire, aux études préalables à la réalisation de l'aéroport de Notre Dame des Landes, qui participe à l'amélioration de l'accès aérien de la Bretagne.

La mise à l'enquête publique du projet est prévue à la fin de l'année 2006 pour une déclaration d'utilité publique avant 2008. Durant l'année 2006, un certain nombre d'études et de concertation préalables à la mise à l'enquête seront engagées ou poursuivies notamment sur les questions liées à la desserte routière et ferroviaire de l'aéroport, sur les aspects fonciers et sur les impacts socio-économiques du projet.

> Modalités générales d'intervention

- Soutien à l'investissement des gestionnaires de plateformes aéroportuaires : les investissements aéroportuaires, qu'il s'agisse d'infrastructures ou de superstructures, sont proposés par les concessionnaires au cofinancement de la Région. Pour être éligibles, ces investissements doivent concourir notamment à l'accroissement de capacité des aéroports, à la qualité de l'accueil des passagers, au dimensionnement du fret et au renforcement de la sécurité. L'intervention de la Région est plafonnée à 20% de la dépense subventionnable HT.
- Participation aux travaux du Syndicat mixte d'étude de l'aéroport Notre Dame des Landes.
- Engagement des études nécessaires à la définition d'une stratégie aéroportuaire régionale, dans le cadre du schéma régional multimodal des déplacements et des transports.

En conclusion, le Conseil régional décide au titre du programme 532 « Moderniser les aéroports à vocation régionale » :

- > d'ouvrir une autorisation de programme de 2 000 000 € au titre de l'exercice 2006 ;
- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 200 000 € au titre de l'exercice 2006 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement d'investissement de 2 216 400 € ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement de 40 000 €.

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 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

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

Orientation stratégique V-4

> *Encourager le transport maritime*

Cette orientation stratégique correspond à un programme unique.

541 Encourager le transport maritime

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

Orientation stratégique V-4 > Encourager le transport maritime.

Programme n° 541

> Encourager le transport maritime

> Objectifs

Développer les transports maritimes en intégrant la Bretagne dans le réseau du cabotage européen, notamment en soutenant le développement des liaisons Trans-Manche qui est un objectif majeur.

Afin de mieux mesurer les perspectives de ce développement, il convient de l'insérer dans la démarche d'élaboration d'une politique maritime intégrée et d'inclure cette réflexion dans le cadre plus général des schémas régionaux en cours, en liaison directe avec les acteurs économiques et institutionnels.

Par le biais de la Société Anonyme Bretonne d'Economie Mixte d'Equipement Naval, la Région poursuivra sa politique en faveur du développement du transport maritime de voyageurs et de fret dans un contexte fortement concurrentiel.

Afin de participer au projet de modernisation de la flotte que Brittany Ferries exploite sur les lignes bretonnes, la Sabemen a accepté lors de son assemblée générale du 22 décembre 2005, de prendre une participation de 40 % (sans augmentation de capital) au sein de la SAS SOMAROP, appelée à financer la construction d'un nouveau navire, Bretagne II. Cette participation de la Sabemen s'inscrit à la suite de la vente du navire Val de Loire et permettra à horizon 2008 de mettre en service un navire adapté au marché comme aux attentes de la clientèle de la ligne Roscoff - Plymouth.

> Modalités générales d'intervention

- Lancement des études nécessaires en vue de la définition d'une stratégie régionale en faveur du développement du transport maritime et du cabotage dans le cadre du schéma régional multimodal des déplacements et des transports.
- Participation, avec les Départements bretons, au capital de la Société Anonyme Bretonne d'Economie Mixte d'Equipement Naval (SABEMEN).

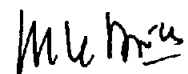
En conclusion, le Conseil régional décide au titre du programme 541 « Encourager le transport maritime » :

- > d'ouvrir une autorisation d'engagement de 50 000 € au titre de l'exercice 2006 ;
- > d'inscrire un crédit de paiement de fonctionnement de 50 000 €.

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 pour :
 - affecter l'autorisation de programme et l'autorisation d'engagement ouvertes au budget.

Le Président,



Jean-Yves LE DRIAN

Projet de Budget primitif pour 2006

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 l'intermodalité	18 000 000	1 513 000	19 513 000
P00512 Moderniser le réseau ferré et les gares	18 341 220		18 341 220
P00513 Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant		700 000	700 000
Total	36 341 220	2 213 000	38 554 220

Moderniser le réseau routier structurant

	AP 908	Total
P00521 Moderniser le réseau routier structurant	23 750 000	23 750 000
Total	23 750 000	23 750 000

Moderniser les plate-formes à vocation régionale

	AP 908	AE 938	Total
P00531 Moderniser les ports à vocation régionale	5 000 000	250 000	5 250 000
P00532 Moderniser les aéroports à vocation régionale	2 000 000	200 000	2 200 000
Total	7 000 000	450 000	7 450 000

Encourager le transport maritime

	AE 938	Total
P00541 Encourager le transport maritime	50 000	50 000
Total	50 000	50 000

	AP	AE	Total
Total	67 091 220	2 713 000	69 804 220

Projet de Budget primitif pour 2006

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	17 717 000	74 700 000	92 417 000
P00512 Moderniser le réseau ferré et les gares	12 943 000		12 943 000
P00513 Adapter le transport routier de voyageurs régional structur.		878 000	878 000
Total	30 660 000	75 578 000	106 238 000

Moderniser le réseau routier structurant

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

Moderniser les plate-formes à vocation régionale

	Inv. 908	Fonct. 938	Total
P00531 Moderniser les ports à vocation régionale	4 166 600	250 000	4 416 600
P00532 Moderniser les aéroports à vocation régionale	2 216 400	40 000	2 256 400
Total	6 383 000	290 000	6 673 000

Encourager le transport maritime

	Fonct. 938	Total
P00541 Encourager le transport maritime	50 000	50 000
Total	50 000	50 000

	Investissement	Fonctionnement	Total
Total	65 043 000	75 918 000	140 961 000