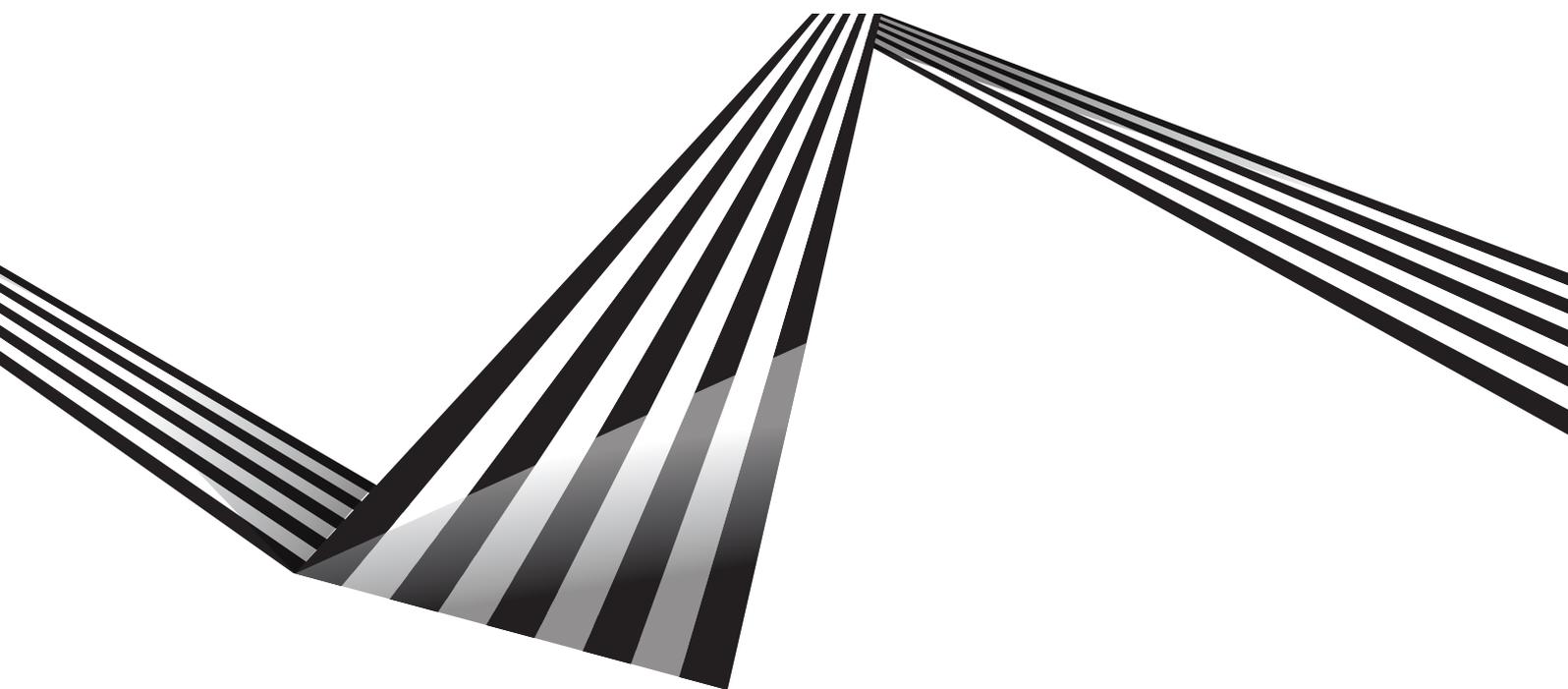
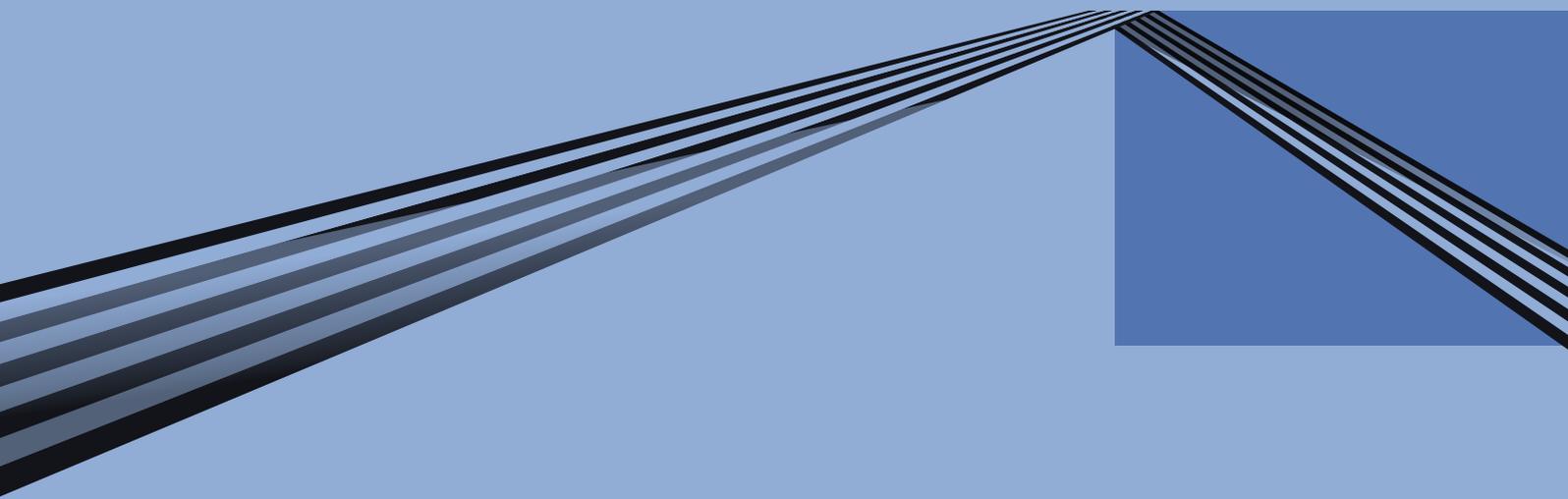


# PACTE D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ POUR LA BRETAGNE

Février 2019





# **PACTE D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ POUR LA BRETAGNE**

## *entre l'État et le Conseil régional de Bretagne*

**- Février 2019 -**

Les déplacements sont au cœur des défis de la Bretagne : défi de son raccordement au reste du monde et de son inscription dans les dynamiques européennes, défi de l'équilibre des territoires entre eux, défi des mobilités du quotidien, défi de l'équité sociale et du dérèglement climatique, compte-tenu de la contribution des transports aux émissions de gaz à effet de serre.

Les déplacements constituent l'un des premiers sujets de préoccupation de nos concitoyens. Pour y répondre, il est nécessaire de disposer d'infrastructures de transports performantes finement articulées à des offres et des services de mobilité adaptés aux besoins des usagers. Infrastructures et services de mobilité sont indissociables, tant pour les déplacements du quotidien que pour l'accessibilité à plus grande échelle de la Bretagne.

Le présent document traduit l'ambition partagée par l'État et les collectivités de Bretagne pour le développement de son accessibilité et l'amélioration des mobilités quotidiennes. Il s'inscrit dans les deux principes d'unité et de solidarité territoriale. Ces objectifs ont été approuvés par les membres de la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) bretonne.

Le pacte repose sur une vision ferme et ambitieuse des objectifs à atteindre, et sur une volonté pragmatique de faire progresser les chantiers par étapes pour obtenir des améliorations rapides et mesurables.

# 1. Prolonger les engagements pris pour l'accessibilité ferroviaire de la Bretagne

## 1.1 Conforter le service apporté par le TGV

Les acteurs du territoire reconnaissent la qualité de la nouvelle desserte ferroviaire de la Bretagne depuis juillet 2017. Les résultats obtenus (+18% de fréquentation en TGV) depuis la mise en service de la LGV accréditent les choix déterminants qui ont été mis en place. C'est un acquis majeur qu'il convient de garantir notamment pour la desserte de la pointe bretonne et de toutes les gares desservies par TGV.

La nouvelle LGV Bretagne est le support d'un service qui doit se pérenniser pour la desserte de toute la Bretagne jusqu'à Brest et Quimper.

La convention qui lie SNCF avec la Région Bretagne garantit la desserte TGV de la Bretagne jusqu'à 2022 (durée de 5 ans). C'est grâce à ce cadre contractuel financé par la Région à hauteur de 10M€ par an qu'une desserte à 3h30 pour Brest/Quimper est sécurisée tout en continuant à desservir des gares intermédiaires comme Redon, Quimperlé, Rosporden, Plouaret, Lamballe et Landerneau.

Considérant son caractère essentiel pour l'ensemble du territoire, il est proposé d'allonger la durée de cette garantie de desserte. L'État soutient cette initiative.

*Engagement n°1 : L'État soutient la poursuite de la contractualisation entre la Région Bretagne et la SNCF d'une garantie de la desserte TGV de la Bretagne jusqu'à 2027.*

L'amélioration de la desserte ferroviaire de la Bretagne passe également par la qualité de la couverture en téléphonie mobile des axes principaux. À l'échelle nationale, l'État est garant d'un engagement des opérateurs à déployer dans les meilleurs délais la 4G sur les axes structurant de transport : infrastructures routières principales et réseaux ferrés régionaux.

*Engagement n°2 : Localement, l'État et la Région dialogueront avec les opérateurs de téléphonie mobile pour suivre leurs déploiements et les faciliter, en particulier le long du réseau ferroviaire breton.*

## 1.2 Confirmer l'objectif d'amélioration de la desserte ferroviaire avec Paris et en Bretagne

L'objectif de relier la pointe bretonne à Rennes en 1h30 et à Paris en 3h est important pour tous les bretons. C'est un objectif que l'État continue de partager.

La fiabilisation des trains bolides jusqu'à Brest y contribue. À l'heure actuelle, 3h30 est le temps de parcours quotidien entre Brest/Quimper et Paris. 3h13 est le temps obtenu pour un TGV bolide entre Paris et Brest le vendredi soir. Au regard des données disponibles et des succès enregistrés pour la fréquentation des trains à destination de la Bretagne, il est décidé de mener un travail commun pour évaluer la possibilité d'augmenter le nombre de TGV bolides tout en ne remettant pas en cause les fondements de la desserte TGV et TER du territoire breton mis en place en juillet 2017.

*Engagement n°3 : L'État, la SNCF et la Région Bretagne engagent une étude sur l'examen d'une nouvelle desserte ferroviaire, intégrant les évolutions de trafic depuis la mise en service de la LGV BPL. Cette étude, confiée à SNCF, portera sur les conditions d'une augmentation des TGV bolides vers Brest, en visant une offre quotidienne, et en préservant la desserte actuelle.*

Si l'amélioration de la desserte par les trains bolides constituera une étape dans la poursuite de l'objectif des 3 heures, elle n'efface pas les enjeux d'une amélioration des infrastructures, étudiées dans le cadre du projet de

Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL).

Au regard des conclusions à l'étape complémentaire du débat public organisée en 2017 sur le projet, l'État et la Région reconnaissent qu'une section nouvelle Rennes-Redon présente le double intérêt de rapprocher Quimper de Rennes/Paris et Rennes de Nantes. Cette section commune identifiée au sein du scénario bleu présenté au débat public permet d'apporter des gains de temps de parcours à tout le sud de la Bretagne jusqu'à Quimper.

Le comité de pilotage du projet LNOBPL examinera également les impacts et conditions de réalisation des différents chantiers envisageables sur les sections Nord.

*Engagement n°4 : Afin d'améliorer les dessertes de la pointe finistérienne et les liaisons entre Rennes et Nantes, Brest et Quimper, l'État et la Région confirment le lancement des études sur la section nouvelle Rennes-Redon et d'expertises complémentaires sur l'axe Nord. L'État et la Région réuniront le comité de pilotage du projet LNOBPL.*

Enfin, la bonne accessibilité de l'ouest breton dépend de la fluidité dans les gares les plus importantes. La gare de Rennes est aujourd'hui quasiment à saturation avec la nouvelle offre TGV et TER mise en place en 2017. Il convient donc de définir les évolutions nécessaires pour garantir les meilleures conditions de performance pour l'ouest tout en préservant les capacités de développement de l'offre périurbaine. Un schéma directeur de la gare de Rennes soutenu par l'État, la Région, la Métropole et SNCF est en cours de définition.

Par ailleurs, Brest Métropole lance les études préalables de la 2ème ligne de tramway qui sera interconnectée à la gare de Brest. L'État et la Région apporteront un soutien aux études de définition du futur pôle d'échanges de Brest.

*Engagement n°5 : En lien avec l'ensemble des parties prenantes, l'État confirme sa volonté de faire du nœud rennais une priorité nationale pour garantir la fluidité du trafic vers l'ouest, préserver un potentiel de développement pour augmenter le trafic et améliorer la performance de la liaison vers Brest.*

*Engagement n°6 : L'État apportera son soutien à la réalisation d'un schéma directeur et des études préalables du PEM de Brest, visant à articuler desserte ferroviaire et future ligne de tramway.*

### **1.3 Conforter les conditions d'une desserte fine de l'ensemble du territoire de la Bretagne**

Le contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020 se déroule dans des conditions globalement satisfaisantes dans les trois objectifs stratégiques de son volet ferroviaire : fluidifier la porte d'entrée de la Bretagne, améliorer les liaisons vers la pointe bretonne et les nœuds structurants du réseau et assurer une desserte fine du territoire.

Plusieurs actions ont été réalisées ou sont en cours, tant pour la désaturation de nœuds ferroviaires que pour la mise en service des pôles d'échanges multimodaux (PEM de Guingamp, Morlaix, Redon, Lorient, Saint Briec, Rennes, Auray et Quimper) et la rénovation de lignes en antenne (Plouaret-Lannion, Guingamp-Paimpol, Brest-Quimper et Auray-Pontivy).

Dans la continuité des travaux déjà réalisés, tous les engagements du CPER 2015-2020 sont confirmés par l'État et la Région, notamment la partie bretonne de la ligne ferroviaire Rennes-Châteaubriant et la ligne Dol-Dinan-Lamballe.

De même, les pôles d'échanges multimodaux non encore contractualisés de Vannes et Quimper feront l'objet d'une signature d'un contrat de pôle avec une participation de l'État dans les conditions proches de ce qui a été mis en œuvre dans les PEM déjà réalisés ou en cours.

*Engagement n°7 : Dans la continuité des travaux déjà réalisés, l'État et la Région confirment les engagements du CPER 2015-2020, concernant notamment les lignes de desserte fine du territoire en Bretagne.*

## 2. Améliorer la desserte routière du centre Bretagne et de la pointe bretonne

La mise à 2x2 voies de la RN164 est un chantier historique du désenclavement du Centre Bretagne. Le délai de réalisation de l'achèvement de ce chantier ne doit pas souffrir de retards. L'État et la Région Bretagne interviennent à parité sur le financement, ce qui en fait une exception pour une route nationale.

À ce jour, 106 km de l'axe, sur les 162 sont à 2x2 voies. Les projets dont le financement des travaux est inscrit au CPER 2015-2020 (Rostrenen sections 1 et 2, Châteauneuf-du-Faou, Plémet, Merdrignac Est) représentent un linéaire de 36 km supplémentaires ; l'objectif partagé par l'État et la Région est de démarrer l'ensemble des chantiers de ces sections avant la fin de l'année 2020. Il restera ensuite 20 km à mettre à 2x2 voies (Rostrenen phase 3, Merdrignac Ouest et Mûr-de-Bretagne). Sur ces sections, les études, procédures et acquisitions foncières seront intégralement conduites d'ici 2022.

L'État en tant que maître d'ouvrage fera le nécessaire pour garantir le bon achèvement dans les meilleurs délais en mobilisant toutes les ressources humaines et financières pour atteindre l'objectif. Le calendrier prévu dans le Pacte d'Avenir est confirmé.

*Engagement n°8 : L'État et la Région confirment les engagements du Pacte d'Avenir pour la Bretagne pour réaliser les travaux de mise à 2x2 voies de la RN 164 et l'inscription d'un volume de crédits moyen annuel d'environ 40M€/an partagé à parité entre l'État et la Région. L'État, maître d'ouvrage, assure la mobilisation des moyens nécessaires.*

## 3. Renforcer l'attractivité aéroportuaire de la Bretagne

Le retrait du projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes impose de réexaminer les conditions du développement du trafic des plateformes existantes en Bretagne.

### 3.1 Aéroports de Brest et Quimper

L'aéroport de Brest joue un rôle fondamental dans l'accessibilité du Finistère nord et au-delà vers la Cornouaille et le Trégor. Il devient progressivement un équipement très structurant de tout l'ouest Bretagne en matière d'accessibilité. Cette fonction doit être confortée.

L'offre disponible à l'aéroport de Brest est déjà importante vers la France et l'Europe. La liaison avec Roissy - Charles-de-Gaulle permet une offre très large de destinations en correspondance. L'accès aux autres hubs internationaux est une priorité. Une nouvelle liaison renforcée vers le hub d'Amsterdam est un objectif stratégique pour l'ouest breton.

*Engagement n°9 : L'État apportera son soutien au développement de nouvelles liaisons commerciales vers des hubs internationaux et plus particulièrement entre Brest et Amsterdam.*

L'aéroport de Quimper est un outil important d'aménagement du territoire. La ligne vers Paris-Orly représente environ 90 % du trafic de l'aéroport. Depuis 2012, cette liaison aérienne a été fortement impactée par de nombreux incidents et déroutements.

Face à ce constat, et parce que la liaison vers Paris-Orly est indispensable au territoire de Cornouaille, l'État et la Région proposent, en lien avec les autres collectivités, d'expérimenter l'engagement d'une ligne dotée d'obligations de service public (OSP) permettant de contractualiser un niveau de service nécessaire à l'atteinte des objectifs d'aménagement du territoire de cette liaison. Cette expérimentation sera mise en place en cohérence avec le projet aéroportuaire porté à l'échelle régionale, en particulier en prenant en compte l'articulation entre les plateformes de Quimper et Lorient.

*Engagement n°10 : L'État et la Région valident le principe d'une OSP pour la liaison Quimper-Paris Orly. L'État apportera son concours pour faciliter l'acceptation par la Commission européenne de cette initiative et la soutiendra financièrement, en appui des collectivités.*

### **3.2 Aéroports de Rennes et Dinard**

L'aéroport de Rennes connaît une forte évolution de son trafic et devra probablement accueillir une partie significative du trafic initialement envisagé pour l'aéroport du Grand Ouest.

Optimiser et accompagner le développement de l'aéroport de Rennes dans un cadre contractuel révisé est donc un enjeu d'intérêt national, qui justifie l'engagement d'un schéma d'aménagement stratégique de la plateforme, permettant de porter celle-ci à un potentiel de 2 000 000 de passagers à l'horizon 2035.

Ces perspectives de croissance nécessiteront rapidement des investissements tant au niveau des infrastructures que des superstructures. Elles imposeront également la mobilisation du foncier disponible autour de l'aéroport.

L'État affirme pleinement son soutien à l'opération d'extension portée par la Région. En particulier, de nouvelles dispositions législatives permettront un transfert en pleine propriété de parcelles appartenant aujourd'hui à l'État. Dans l'attente de ces dispositions, des procédures de transfert de gestion seront mises en œuvre. Ces transferts feront l'objet de conventions précisant les engagements réciproques pris par l'État et les collectivités bénéficiaires.

*Engagement n°11 : L'État mobilise l'ensemble de ses moyens pour aboutir à un transfert en pleine propriété du foncier nécessaire au projet d'extension de l'aéroport de Rennes Saint-Jacques porté par la Région avant le 1er janvier 2021. Le transfert des parcelles fera l'objet, au préalable, de conventions entre l'État et la région fixant les obligations à la charge de la collectivité bénéficiaire.*

Les moyens nécessaires à la poursuite de l'activité industrielle associée à l'aéroport de Dinard seront confortés par le Conseil régional.

### **3.3 Aéroport de Lorient**

La direction du transport aérien (DTA / DGAC), dans son rôle de concédant de l'aéroport de Lorient- Lann Bihoué, et la Région Bretagne, dans le cadre de ses compétences en matière de transport, ont lancé conjointement une expertise prospective stratégique et financière de l'aéroport de Lorient ainsi qu'une étude de son positionnement dans l'espace aéroportuaire régional.

L'analyse des résultats de cette étude permettra à la Région et à l'État de fixer ensemble les modalités de pérennisation de l'activité civile de l'aéroport de Lorient-Lann Bihoué.

*Engagement n°12 : L'État et la Région Bretagne s'engagent à poursuivre leurs échanges afin d'intégrer la pérennisation de l'activité civile de l'aéroport de Lorient – Lann Bihoué dans une stratégie partagée des plateformes aéroportuaires à l'échelle régionale.*

## **4. Renforcer la place des ports bretons dans le réseau européen de transports**

Le gouvernement a choisi de tenir son premier CIMER à Brest, en 2017, témoignant de son attention à l'intégration des ports décentralisés dans la stratégie portuaire nationale, et exprimant sa volonté d'utiliser l'ensemble des ports de la façade maritime au service de son développement. En Bretagne, les ports offrent

une opportunité particulière face aux enjeux de l'accessibilité du territoire et à la performance logistique de son économie.

Au regard des enjeux des ports décentralisés en Bretagne, il convient que leur développement s'appuie sur une démarche partagée avec l'État à l'échelle de la façade. Celle-ci s'inscrira dans la stratégie nationale logistique et portuaire annoncée lors du CIMER 2018 et dans un schéma régional signé entre l'État et le Conseil régional.

*Engagement n°13 : Un schéma régional portuaire contractualisera entre État et Conseil régional les ambitions et moyens sur plusieurs années, autour d'un diagnostic partagé des perspectives de trafic maritime.*

Par ailleurs, donnant suite aux engagements du Pacte d'avenir pour la Bretagne de 2013, le Gouvernement témoigne de sa détermination à porter, au niveau communautaire, une révision du programme RTE-T et MIE pour favoriser le financement des projets des ports bretons et permettre l'extension du corridor Atlantique jusqu'à la pointe bretonne pour une meilleure connexion européenne jusqu'à l'Irlande.

Dans le contexte spécifique du Brexit, l'État confirme le déploiement, dans un cadre coordonné avec les autorités portuaires et les chambres de commerce et d'industrie, des moyens humains nécessaires à la prise en compte des besoins issus du Brexit, dans ses différents scénarios. En particulier, l'État étudiera avec les acteurs concernés les mesures à mettre en œuvre pour permettre une fluidité des échanges transmanches.

*Engagement n°14 : Le Gouvernement soutiendra l'évolution des programmes RTE-T et MIE pour favoriser le financement des projets de ports bretons.*

## 5. Accompagner la mobilité du quotidien et la transition écologique et solidaire

L'articulation entre les différents modes de déplacement, la cohérence des services de transport ainsi que la coordination des politiques de transport et de mobilité sont des objectifs prioritaires. À cet égard, la future loi d'orientation des mobilités va engendrer des évolutions dans la gouvernance des transports afin de lutter contre les "zones blanches de la mobilité". La démarche BreizhCop portée la Région avec une grande concertation des territoires et des citoyens a aussi mis en lumière les nombreuses attentes pour une mobilité améliorée et des usages sans couture.

De nombreuses collectivités se sont déjà pleinement emparées du sujet de l'avenir des mobilités et des solutions sont d'ores et déjà disponibles sur l'ensemble des territoires. Il importe maintenant d'identifier et de mettre en commun les réponses apportées par chacun, de les valoriser et les mutualiser et de pouvoir ainsi répondre au besoin de connaissance partagée dans ce domaine.

Le GART Breizh est une instance informelle des autorités compétentes en matière de mobilité à l'échelle de la Bretagne. Les projets de billettique KorriGo, de système d'informations multimodales Mobibreizh et de plateforme de covoiturage OuestGo ont été portés par le GART Breizh. Ces projets, notamment KorriGo, font référence à l'échelle nationale tant par les services rendus que par la qualité de la démarche collective. L'une des ambitions de cette instance est ainsi de faciliter une mobilité sans couture pour tous les usagers et tous les territoires.

Cet objectif correspond au concept de « Mobility as a service » (MAAS) que l'État promeut dans la loi d'orientation des mobilités. L'État à travers le Programme d'Investissements d'Avenir ou la démarche French Mobility peut soutenir des projets locaux émergents correspondant à ces enjeux.

*Engagement n°15 : L'État sera associé aux travaux du GART Breizh, pour collaborer aux démarches innovantes portées par ses membres, relayer des appels à projets ou valoriser des opportunités d'expérimentation.*

Se déplacer est un enjeu primordial pour chacun. Si les bretons sont de plus en plus conscients des limites du modèle traditionnel qui repose largement sur l'usage de la voiture individuelle, la consommation de gazole ou d'essence, les changements de pratiques imposent un accompagnement public.

La réduction de la dépendance aux énergies fossiles pour les déplacements quotidiens doit être accompagnée pour tous ceux qui n'ont pas la chance de disposer de transports en commun aussi aisément utilisables qu'en ville ou dont les conditions de travail empêchent de se passer de véhicules individuels.

*Engagement n°16 : Les collectivités bretonnes s'engagent à apporter des réponses à ces ménages en associant les transports en commun (car, bus, métro, tramway, TER), mais aussi l'autopartage ou le covoiturage. Un soutien à l'achat ou à la location d'un véhicule électrique, enrichissant l'aide de l'État, pourra être mis en place par certaines collectivités volontaires.*

*Engagement n°17 : Grâce aux dispositifs déjà en place ou via de nouvelles expérimentations, l'État soutiendra la démarche portée par les collectivités locales bretonnes volontaires visant à augmenter les incitations à la conversion des véhicules individuels électriques dans les territoires ruraux ou péri-urbains pour les ménages modestes. Les entreprises y seront associées.*

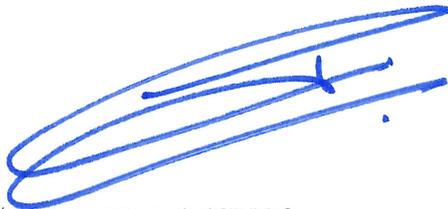
Que ce soit dans le réseau régional BreizhGo ou dans les réseaux de transports opérés par les agglomérations et les métropoles, un parc de plusieurs milliers d'autocars sillonne les routes de Bretagne en étant pour l'essentiel motorisé au diesel. La transition vers des énergies propres est une ambition partagée entre l'État et la Région pour répondre aux enjeux environnementaux et aux enjeux de santé publique. La technologie du gaz naturel est la plus mature pour assurer cette transition, dès maintenant, pour les véhicules assurant des liaisons interurbaines.

Les constructeurs proposent à leur catalogue des offres pertinentes. Les difficultés dans la mutation vers la technologie du GNV repose sur l'absence d'un maillage important des stations d'avitaillement pour permettre aux entreprises de transports de voyageurs mais aussi de marchandises de basculer massivement vers cette technologie.

*Engagement n°18 : Dans le cadre d'un plan régional coordonné de développement des usages du GNV, l'État soutiendra le renforcement des stations d'avitaillement au GNV sur le territoire breton. L'ADEME et les syndicats d'énergie seront mobilisés pour être les porteurs de ce projet de densification.*

Fait à Rennes, le 8 février 2019

**Le Président du Conseil régional de Bretagne,**



**Loïg CHESNAIS-GIRARD**

**La Préfète de la région Bretagne,**



**Michèle KIRRY**

**En présence du Premier ministre,**



**Édouard PHILIPPE**

