



# Mobilités en Bretagne Nord Armor : ambitions et perspectives

PROTOCOLE DE COOPERATION ENTRE

La Région Bretagne ET Lannion-Trégor Communauté,  
Guingamp-Paimpol Agglomération, Leff Armor Communauté,  
Saint-Brieuc Armor Agglomération, Lamballe Terre & Mer

Novembre 2024

**VU** la délibération n°X du Conseil régional en date du X approuvant les termes du présent protocole et autorisant le Président du Conseil régional à le signer ;

**VU** délibérations...

**ENTRE :**

**La Région Bretagne,**

283 avenue du Général Patton / CS 21101 / 35711 Rennes CEDEX 7

Représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, agissant en sa qualité de Président du Conseil régional de Bretagne

D'une part,

**ET :**

**L'EPCI Lannion-Trégor Communauté,**

1 rue Monge / CS 10761 / 22307 Lannion Cedex

Représenté par Monsieur Gervais EGAULT, agissant en sa qualité de Président de Lannion-Trégor Communauté

**ET :**

**L'EPCI Guingamp-Paimpol Agglomération,**

11 rue de la Trinité / 22200 Guingamp

Représenté par Monsieur Vincent LE MEAUX, agissant en sa qualité de Président de Guingamp-Paimpol Agglomération

**ET :**

**L'EPCI Leff Armor Communauté,**

Moulin de Blanchardeau / CS 60036 / 22290 Lanvollon

Représenté par Monsieur Jean-Michel GEFFROY, agissant en sa qualité de Président de Leff Armor Communauté

**ET :**

**L'EPCI Saint-Brieuc Armor Agglomération,**

5 rue du 71<sup>e</sup> R.I / 22000 Saint-Brieuc

Représenté par Monsieur Ronan KERDRAON, agissant en sa qualité de Président de Saint-Brieuc Armor Agglomération

**ET :**

**L'EPCI Lamballe Terre & Mer,**

Espace Lamballe Terre & Mer / 41 rue Saint-Martin / 22404 Lamballe-Armor

Représenté par Monsieur Thierry ANDRIEUX, agissant en sa qualité de Président de Lamballe Terre & Mer

D'autre part.

# PROTOCOLE DE COOPERATION

Les collectivités partagent la nécessité de travailler à une coopération renforcée dans le domaine des mobilités et à un accroissement de l'offre de mobilité du quotidien, à la fois au niveau du périmètre régional et d'un périmètre couvrant tout le nord des Côtes d'Armor.

L'infrastructure ferroviaire qui relie les pôles de centralité de ce territoire constitue une colonne vertébrale des déplacements collectifs et décarbonés à l'échelle du bassin de mobilités. Les investissements passés sur les lignes de desserte fine, concernant Dinan-Lamballe, ou à venir concernant Carhaix-Guingamp, répondent également à un besoin exprimé localement.

Avec une importante part modale de la voiture, et une croissance démographique réelle, il appartient aux Autorités Organisatrices de la Mobilité de proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle pour faciliter les déplacements domicile/travail et domicile/études sur le territoire. Les différents modes (train, car, bus, vélo... ainsi que le covoiturage) doivent ainsi être pensés en complémentarité pour permettre une bonne diffusion des flux et offrir des parcours de porte à porte facilités. Les premiers partenariats mobilités conclus entre la Région et les EPCI visent cette approche mutualisée et coordonnée. Le présent protocole la renforce.

Malgré une progression constante de la fréquentation des TER bretons (+46% entre 2019 et 2023), la part modale du ferroviaire demeure trop faible. Le potentiel du ferroviaire en Bretagne Nord Armor est pourtant important.

Un saut d'offre est nécessaire pour augmenter la place du TER à l'avenir. Sans action forte, la fréquentation n'augmentera pas suffisamment pour atteindre les objectifs ambitieux de décarbonation qui ont été fixés dans le secteur des transports (Stratégie Nationale Bas Carbone : - 28 % à l'horizon 2030 par rapport à 2015, 2050 : décarbonation complète) et de contenir la congestion automobile. Pour réaliser ce saut d'offre, les freins financiers au développement capacitaire de l'axe nord doivent être levés.

Cependant, pour développer un service express en Bretagne Nord Armor, les investissements à réaliser ne se limitent pas aux infrastructures ferroviaires et au matériel roulant. Les développements d'offre ne concernent pas non plus que le ferroviaire et devront s'étendre à court-terme au car, au bus, au covoiturage et aux mobilités actives. Face aux enjeux majeurs à soutenir, une nouvelle forme de solidarité entre collectivités doit se construire pour espérer améliorer les conditions de déplacement de tous les habitant.e.s.

## 1 - Préparer une nouvelle gouvernance des mobilités en Bretagne

---

### Création d'un syndicat mixte SRU appelé Bretagne Mobilités

Les enjeux actuels renvoient à la nécessité de faire « encore plus » ensemble avec une approche globale et coordonnée des mobilités durables, pour que les actions portées par chaque collectivité rencontrent les usages d'aujourd'hui et de demain. Dans un contexte financier contraint pour les collectivités et face aux défis écologiques et sociaux à relever, il appartient aux autorités organisatrices de la mobilité de définir de nouvelles coopérations qui formalisent un nouveau pacte de responsabilité, de financement et de

solidarités, sans toutefois fragiliser le socle commun préexistant. Cette approche intégrée conduit au projet politique de création de Bretagne Mobilités comme nouvelle structure de gouvernance à l'échelle de la Bretagne.

Quatre axes en particulier se distinguent, pour lesquels l'enjeu de coopération au quotidien entre les territoires de Bretagne est majeur, afin de développer et faire vivre nos biens communs :

- La tarification et les services aux voyageurs, dans une perspective MaaS (Mobility as a Service – mobilité servicielle intégrant les systèmes numériques qui offrent à l'utilisateur une mobilité comme un service), et en s'appuyant prioritairement sur *KorriGo*.
- Le développement de solutions de mobilités durables pour tous les territoires tel que le covoiturage, l'autopartage, les modes actifs.
- La coordination des offres de transport collectifs avec notamment les offres *BreizhGo* comme épine dorsale entre les territoires.
- La capacité à décider et financer des nouvelles offres de transports pour répondre aux enjeux de décarbonation et de saturation des réseaux de transport à proximité des villes.

Nos coopérations autour de l'élément serviciel se sont étoffées ces dernières années, particulièrement entre la Région et les Agglomérations, mais ne sont pas suffisantes. Ce nouveau cadre mutualisé, intégrant ces quatre axes, offrira l'accélération nécessaire à une Bretagne des mobilités sans coutures.

Bretagne Mobilités devra également faciliter l'accompagnement de projets à l'échelle des bassins de vie et de mobilités, et donc permettre des approches différenciées en fonction des territoires. C'est ce qui est proposé dans le cadre de ce protocole de coopération.

***Engagement N°1*** : Lamballe Terre & Mer, Saint-Brieuc Armor Agglomération, Leff Armor Communauté, Guingamp-Paimpol Agglomération, Lannion-Trégor Communauté et la Région Bretagne s'engagent à participer à la création de Bretagne Mobilités comme nouvelle structure de gouvernance des mobilités à l'échelle régionale et à l'échelle des bassins de mobilités.

***Engagement N°2*** : Sans attendre la mise en place du Comité Local de Mobilités au sein de Bretagne Mobilités – pour lequel les parties s'accordent sur le fait qu'il correspondra a minima au présent territoire de projet – , les parties s'engagent à mettre en place dès à présent un Comité Technique ad hoc, préfigurateur de travaux ultérieurs et lieu de partage de données, pour la mise en œuvre opérationnelle du présent protocole.

## Convergence pour consolider le financement des mobilités

La place des transports collectifs doit être renforcée, dans une perspective de performance, de sécurité et de transition notamment. Les collectivités qui organisent ces services doivent pouvoir bénéficier de moyens adaptés à la hauteur de ces enjeux. La question de ressources supplémentaires pour répondre à ces défis est donc posée : qu'il s'agisse d'une nouvelle ressource permettant aux Régions d'exercer pleinement leur compétence mobilité ou d'une ressource tournée vers le collectif.

C'est le sens de la proposition portée par les *Collectivités de Bretagne* de refonte du Versement Mobilité Additionnel pour en faire une ressource territorialisée levée à l'échelle d'un bassin de mobilités. D'autres

ressources financières potentielles faisant partie du débat public seront également travaillées dans le courant de l'année 2024.

L'instauration d'un VMA reconfiguré ou d'une autre ressource fiscale étant incertaine, il faudra assurer la mobilisation de fonds pour financer les projets de développement souhaités par les collectivités. Bretagne Mobilités sera le support de gouvernance de ces décisions.

Dès que le VMA ou une autre ressource fiscale sera en mesure de produire une nouvelle ressource consistante et pérenne, la part de fonds propres mobilisée par les collectivités pourra décroître.

***Engagement N°3*** : la Région et les EPCI, en tant que Collectivités de Bretagne, s'engagent à soutenir les évolutions législatives permettant de créer des ressources pérennes pour financer les mobilités et doter les syndicats mixtes SRU de moyens pour agir, y compris sur les offres de transport.

## 2 – Coopérer pour une offre de mobilités durables renforcée

### L'intermodalité pour mieux décarboner les déplacements du territoire

Il s'agit pour les parties d'intégrer les mobilités du territoire en système et de travailler à fournir, ensemble, les conditions de son amélioration, tant qualitativement que quantitativement.

Si *BreizhGo Express Nord Armor* et la nouvelle offre à venir suite à la rénovation de la ligne <Dinan-Lamballe-Saint-Brieuc> constituent un premier jalon volontariste de renfort conséquent, il convient de commencer à poser les fondations d'une intermodalité et d'une multimodalité renforcées.

Il s'agit, pour la Région, de mettre en œuvre à court-terme une nouvelle offre de transport interurbain par car *BreizhGo* sur le territoire, qui intègre ces éléments et permette de renforcer les déplacements pendulaires commerciaux par un réseau rénové, plus efficace et plus ambitieux. Ce déploiement sera réalisé en concertation avec les collectivités.

Il s'agit, pour les collectivités, de travailler en complémentarité avec les autres parties pour favoriser l'intermodalité à partir de leurs propres réseaux et du développement ferroviaire programmé, afin de créer un effet levier optimal. Cela concerne l'offre mais également l'aspect serviciel.

Il s'agit ainsi, pour tous et à partir d'un travail commun, de faciliter les déplacements quotidiens des usager·ère·s. Le vélo, à partir des schémas cyclables existants ou en cours de préparation – à l'instar du plan régional vélo qui sera finalisé fin 2024 –, en est une illustration supplémentaire et permettra de résoudre la problématique du dernier kilomètre, amplifiant par là-même l'appétence pour les services de transports en commun.

Ces items, additionnés d'une stratégie potentielle liée au covoiturage dans le cadre de Bretagne Mobilités, constitueront un second jalon visant à réduire le taux d'autosolisme sur le territoire et accélérateur de report modal.

***Engagement N°4*** : la Région Bretagne et les EPCI entendent porter collectivement, chacun dans leurs prérogatives, les actions qui permettent le développement de services de mobilités décarbonés

*complémentaires à l'échelle du territoire. Les parties s'engagent ainsi à fournir les conditions d'un développement de type Service Express Régional Métropolitain, dans les années à venir.*

## Mettre en œuvre un BreizhGo Express Nord Armor pour mieux desservir les territoires

Les parties partagent une ambition commune de développement du TER. La Région Bretagne travaille à un projet de développement des services TER sur l'infrastructure ferroviaire nord, à court terme, qui se traduira par une mise en œuvre dès septembre 2026.

Par un cumul entre offre longue distance, offre de proximité et symétrisation des liaisons, un développement équilibré sur les horaires est attendu pour favoriser la diversité des déplacements. 17 circulations supplémentaires journalières sont ainsi prévues, permettant de qualifier le futur service de *BreizhGo Express Nord Armor*.

Ce projet volontariste propose des évolutions d'offre visant une augmentation significative de la part de marché du TER en Bretagne, en premier lieu pour les déplacements pendulaires. Il est un puissant vecteur de décarbonation des mobilités sur le territoire, avec un objectif de 3 000 véhicules/jour en moins sur la RN12, considérant par ailleurs le gain induit en matière d'intermodalité par rapport aux autres services de mobilités produits.

Ce développement d'un *BreizhGo Express Nord Armor*, porté par la Région en tant qu'Autorité sur le TER mais porté collectivement par l'ensemble des collectivités concernées, constitue un acte fondateur des mobilités sur le territoire de Bretagne Nord Armor. Il court, dans le cadre de ce protocole de coopération, jusque 2034. Une clause de revoyure sera proposée à mi-parcours pour analyser la fréquentation des usagers sur le renfort d'offre.

***Engagement N°5*** : la Région Bretagne et les EPCI entendent porter collectivement le développement de BreizhGo Express Nord Armor, sur la portion <Lamballe-Plouaret-Trégor-Lannion>, les EPCI prenant à leur charge 30% du financement du développement de l'offre selon des modalités précises qui restent à définir. Dès l'instauration d'un VMA reconfiguré ou d'une autre ressource fiscale, sera appliquée une dégressivité de la part de fonds propres mobilisée par les collectivités.

Pour réaliser cette offre cible, il est nécessaire d'acquérir de nouveaux matériels roulants. La Région a commandé de nouvelles rames Regio2N à cet effet.

L'acquisition des matériels intègre le projet *BreizhGo Express Nord Armor* porté collectivement par les parties. La durée d'amortissement de ces matériels est de 35 ans.

***Engagement N°6*** : la Région Bretagne et les EPCI s'engagent à financer l'acquisition de matériels Regio2N pour une contribution annuelle globale estimée à 2,4 M€ (valeur 2024), les EPCI prenant à leur charge 14% du coût d'acquisition selon des modalités précises qui restent à définir. En cas d'instauration d'un VMA reconfiguré ou autre ressource fiscale, la part de fonds propres mobilisée par les collectivités pourra être revue à la baisse.

Le présent protocole est établi en 6 exemplaires originaux, dont 1 pour chaque signataire.

**Pour la Région,**

**Pour Lannion-Trégor Communauté,**

**Le Président,**

**Le Président,**

**Loïg CHESNAIS-GIRARD**

**Gervais EGAULT**

**Pour Guingamp-Paimpol Agglomération,**

**Pour Leff Armor Communauté,**

**Le Président,**

**Le Président,**

**Vincent LE MEAUX**

**Jean-Michel GEFFROY**

**Pour Saint-Brieuc Armor Agglomération,**

**Pour Lamballe Terre & Mer,**

**Le Président,**

**Le Président,**

**Ronan KERDRAON**

**Thierry ANDRIEUX**