



Direction Générale des Services

Session du Conseil régional
Février 2019

Etat et Région : une ambition publique partagée pour la Bretagne

L'action publique en Bretagne est depuis toujours marquée par une relation particulière entre l'Etat et les territoires qui la composent. Un Etat fortement présent et des collectivités volontaristes, soucieuses de leur autonomie d'action et s'appuyant sur une gouvernance spécifique.

Ce partenariat est ancien. Il est ponctué d'épisodes historiques forts, dont le dernier est celui du « pacte d'avenir », signé en décembre 2013 et qui, depuis plus de 5 ans, est un cadre de référence pour l'ambition publique partagée.

Plusieurs éléments récents ont perturbé ce partenariat Etat/collectivités en Bretagne : les incompréhensions liées à la contrainte budgétaire, le sentiment d'une recentralisation de la décision, et enfin, les répercussions de la décision nationale de mettre un terme au projet d'aéroport de Notre Dame des landes.

L'Etat et la Région ont souhaité répondre à ces interrogations par une relance résolue d'un partenariat fort, dans un esprit de confiance qui a toujours marqué, au plan local, leurs relations de travail et de projets.

S'appuyant sur les déclarations du Président de la République qui a proposé la mise en œuvre de pactes girondins entre Etat et territoires, s'appuyant également sur les engagements pris par le Gouvernement de garantir aux territoires de l'ouest des contreparties à la fin du projet de Notre Dame de Landes, le Conseil régional, en étroite association avec les collectivités de Bretagne, a ouvert deux chantiers pour de nouveaux conventionnements avec l'Etat.

Le premier chantier a porté sur les enjeux majeurs de l'accessibilité

Il est né en réponse au retrait du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes. Il s'est très vite structuré autour de la proposition faite, dès janvier 2018, d'un pacte d'accessibilité composé de 4 axes majeurs. Les discussions, depuis un an, ont été marquées par plusieurs épisodes importants dont une lettre ouverte commune signée par les président.e.s de départements et région et les 59 président.e.s d'EPCI de Bretagne, deux réunions dédiées de la CTAP (Conférence Territoriale de l'Action Publique) et le discours de Quimper prononcé par le Président de la République, apportant des réponses fortes aux attentes de la Bretagne.

Ces discussions ont permis d'enrichir les propositions originelles du début 2018 en y introduisant un volet portuaire et un volet sur les mobilités du quotidien. Au terme de ces travaux, on doit mesurer les avancées que permet cet accord, au regard de la doctrine affirmée par l'Etat en juillet 2017 d'arrêt des grands investissements d'infrastructures et de la réalité de la contrainte budgétaire de la Nation :

- Il confirme que relier Brest et Quimper en 3 heures depuis Paris, et en 1h30 depuis Rennes, demeure un objectif partagé par l'Etat,
- Il prend des engagements concrets pour enclencher les premières études et expertises allant en ce sens, par exemple avec l'évaluation des « trains bolides »,
- Il valide définitivement le choix que nous avons porté ensemble : celui d'envisager l'amélioration de la desserte Rennes - Nantes par Redon, permettant ainsi de servir l'ensemble de la Bretagne Sud, jusqu'à Quimper,
- Il permet un engagement de l'Etat sur le maintien du niveau de service TGV vers la pointe Bretagne, engagement essentiel face aux incertitudes liées à l'ouverture à la concurrence qui ne favorisera pas les territoires périphériques,
- Il confirme les engagements financiers de l'Etat sur la mise en œuvre du CPER (Contrat de Plan Etat-Région),
- Il confirme les engagements sur la RN 164 qui, du coup, va connaître un rythme de mises en chantiers sans précédent depuis des décennies,
- Il ouvre, pour la première fois dans un contrat Etat - Région un volet portuaire particulièrement sensible à l'heure du Brexit,
- Il positionne l'avenir de l'aéroport de Quimper comme un enjeu d'intérêt national, en actant le principe d'un cofinancement par l'Etat d'une ligne vers Orly,
- Il ouvre un chapitre lié aux mobilités. Il est appelé à se développer tant le sujet est majeur et fait l'objet de la première préoccupation de nos concitoyens. Il est plus complexe aussi car il ne se résume pas à de l'investissement d'infrastructure, il demande gouvernance, concertation, innovation, mutualisation et intelligence territoriale.

Le second chantier a porté sur les enjeux de modernisation de l'action publique régionale

Dans un contexte de fortes contraintes budgétaires d'une part et alors que ne sont pas encore absorbés tous les effets des dernières réformes territoriales, il s'agissait de travailler à de nouvelles modalités de mise en œuvre de l'action publique en Bretagne, pouvant s'appuyer sur des pratiques d'expérimentation, de mutualisation de moyens, de différenciation.

A cet égard, ces propositions se sont fortement inspirées de celles élaborées dans le cadre du groupe de travail mobilisé au sein du Conseil régional. Ces propositions ont ensuite été partagées en CTAP, laquelle contribuera également à leur mise en œuvre.

Dans l'attente de la révision constitutionnelle, le Conseil régional a fait le choix résolu de propositions à législation constante. Pour l'essentiel, il s'agissait de proposer des modalités nouvelles de mise en œuvre des politiques publiques à l'échelle régionale avec plus de déconcentration, plus de concertation et plus de subsidiarité.

Les discussions se sont appuyées sur les déclarations du Président de la République proposant de faire de la Bretagne un « laboratoire d'une action publique » renouvelée et « une région pilote du nouveau rôle de l'État ».

Le document ainsi élaboré est une première étape marquant une volonté partagée de renforcer l'efficacité de l'action publique en Bretagne, d'abord entre l'Etat et la Région, mais ouvrant la porte à l'association d'autres niveaux de collectivités locales. L'essentiel des propositions porte sur des expérimentations, sur des exercices de déconcentration de l'action de l'Etat ou sur des possibilités de délégations de compétences. Il s'agit parfois de « petits pas », mais en réalité de l'ouverture d'un important chantier de modernisation, inscrit dans la durée et dont il s'agit également de mesurer les impacts sur le fonctionnement de l'Etat en région.

Les engagements réciproques portent sur de nombreuses thématiques (logement, questions environnementales, politiques d'aménagement, développement économique, enjeux maritimes, tourisme, culture, langues de Bretagne). Ils permettent d'améliorer des modalités de partenariat et parfois d'ouvrir l'agenda de travaux nouveaux.

On peut souligner l'exemple du logement. Par l'expérimentation d'une déconcentration du zonage des aides fiscales dites « Pinel », le dispositif proposé permettra une meilleure adaptation aux réalités et la concrétisation des solidarités territoriales assumées par les métropoles.

De même, la reconnaissance de la pleine responsabilité du Conseil régional pour installer, selon les caractéristiques de notre économie, un dispositif comme « territoires d'industrie » permettra une meilleure articulation avec les actions déjà entreprises et une prise en compte plus affirmée des réalités industrielles de tous les territoires.

En matière maritime, ou sur les questions environnementales, de même, c'est une nouvelle étape dans la reconnaissance de la particularité du territoire breton et dans sa légitimité à développer une stratégie spécifique en ce domaine.

Enfin, ce contrat offre une opportunité majeure pour consolider, par l'école, la pratique des langues de Bretagne. Par un pacte de confiance pleinement girondin, le Gouvernement s'appuiera sur l'avis formulé par la CTAP de notre région pour instaurer, par la loi, un nouveau mode de soutien à l'enseignement bilingue.

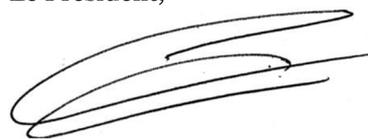
Cette convention est donc une étape nouvelle pour la Bretagne. Son processus de mise en œuvre doit rester souple et évolutif pour permettre d'y intégrer d'autres projets ou expérimentations, intéressant d'autres niveaux de collectivités.

La différenciation n'est pas réservée au conseil régional. C'est la proposition qui a été portée en CTAP auprès des autres collectivités, qui ont marqué un intérêt pour la démarche et leur volonté d'y prendre part. La CTAP pourra ainsi être le lieu de suivi et de pilotage de cette « nouvelle action publique régionalisée » en Bretagne, légitimant alors le terme ambitieux de « pacte girondin ».

Je vous demande d'approuver et de m'autoriser à signer avec l'Etat :

- **Le Pacte d'accessibilité pour la Bretagne**
- **La Convention régionale pour l'action publique.**

Le Président,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, fluid strokes that form a cursive name.

Loïc CHESNAIS-GIRARD

PACTE D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ POUR LA BRETAGNE

Entre l'Etat 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 accèdent 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 2^{ème} ligne de tramway qui sera interconnectée à la gare de Brest. L'Etat 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'Etat 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.

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.

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 Les 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 plate-forme, 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.

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.

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 plate-forme 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.

Contrat pour l'action publique pour la Bretagne

Février 2019

La Bretagne est forte de son identité géographique, historique et culturelle. Elle se distingue par une culture de la cohésion sociale et territoriale, qui se traduit par une capacité à s'engager collectivement, à privilégier l'action concrète et à expérimenter de nouvelles modalités d'intervention pour répondre aux grands défis du quotidien et de l'avenir pour l'ensemble des bretons.

Aussi les collectivités bretonnes ont-elles entendu avec intérêt la proposition d'expérimenter en Bretagne un « Pacte girondin » exprimée par le Président de la République pour conforter la relation de confiance et de responsabilité entre l'État et les territoires.

Avec la montée en puissance des collectivités territoriales et l'émergence d'établissements publics de coopération intercommunale renforcés, l'État en Bretagne travaille à un partenariat renouvelé pour l'élaboration de politiques publiques mieux adaptées et plus efficaces et leur mise en œuvre opérationnelle.

La gouvernance régionale partagée État – collectivités, développée depuis de nombreuses années en Bretagne, fait référence. L'ambition du « contrat pour l'action publique » entre l'État et la Bretagne est de prendre appui sur cette gouvernance pour renouveler et différencier l'action publique territoriale.

Signé par l'État et le Conseil régional, le contrat a vocation à s'élargir à toutes les autres collectivités territoriales qui seraient volontaires pour développer des expérimentations, proposer de nouvelles manières de faire, participer à cette dynamique d'innovation. L'ambition commune est de mieux articuler politiques nationales et locales par un mouvement coordonné de mutualisation, de déconcentration, de délégation de compétence et de différenciation au service des territoires et des citoyens.

Il s'agit, selon les termes utilisés par le Président de la République, de « *faire de la Bretagne un laboratoire de l'action publique* », « *une région pilote du nouveau rôle de l'État* ».

L'engagement partagé de l'État et du Conseil régional vise à renforcer l'efficacité de l'action publique au service d'un développement du territoire durable et solidaire répondant aux grands enjeux régionaux partagés, au service desquels les collectivités bretonnes ont démontré leur investissement :

- améliorer l'accessibilité de la Bretagne et la mobilité du quotidien ;
- accélérer les transitions énergétiques et écologiques en prenant appui sur la gouvernance bretonne ;
- conforter l'équilibre social et territorial, fondement de son modèle de cohésion et d'aménagement du territoire ;
- valoriser le caractère maritime de la Bretagne, réalité majeure de la spécificité bretonne ;
- renforcer la compétitivité bretonne en prenant appui sur les compétences humaines, avec un fort ciblage sur les productions agricoles et agro-alimentaires ;
- renforcer le rayonnement breton par la valorisation de son identité, de ses cultures et de ses langues.

Ces grands enjeux s'inscrivent dans la démarche collective de la Breizh COP, pour un projet régional de développement durable.

Au service de ces enjeux, l'État et les collectivités territoriales de Bretagne participent résolument à l'effort de modernisation générale de l'action publique, condition de la maîtrise des finances publiques et de la poursuite d'un niveau élevé de service public, sur l'ensemble du territoire.

Ils s'engagent dans l'expérimentation de toutes modalités nouvelles d'organisation innovante ou de nouvelles actions permettant, à moyens équivalents, d'offrir une action publique plus efficace, et plus lisible pour les usagers. L'invention et l'expérimentation de ces nouvelles modalités d'actions s'appuient sur les travaux réalisés dans le cadre du laboratoire régional d'innovation publique, financé à son amorçage par le biais du PIA.

Pour l'État, ces expérimentations peuvent reposer sur une plus grande déconcentration des décisions et de la gestion des moyens, afin de mieux adapter les réponses aux réalités locales. Dans cet esprit, l'État propose d'étendre à la Bretagne l'expérimentation rendue possible par le décret du 29 décembre 2017 qui autorise les préfets à déroger à des normes arrêtées par l'administration de l'État.

Enfin, l'État et le Conseil régional de Bretagne, en y associant les autres niveaux de collectivités, proposent et étudient toutes les formes de délégations de compétence, de moyens ou de gestion, dès lors qu'elles permettraient de déployer localement une action publique plus efficace et plus efficiente. Cet exercice différencié des compétences portant sur la mise en œuvre opérationnelle de certaines politiques publiques est piloté au sein de la Conférence territoriale de l'action publique. Pour toute compétence déléguée, l'État territorial recentre son intervention sur le suivi et l'évaluation pour lesquels il conserve des moyens d'expertise et de connaissance (études-données). Chaque délégation fait l'objet d'une convention mentionnant la durée, les modalités de participation aux instances de gouvernance de la politique publique, afin de garantir la visibilité des moyens de l'État, les conditions de suivi, d'évaluation.

Le pacte d'accessibilité et de mobilité étant un pilier essentiel de la relation de confiance renouvelée entre l'État et la Bretagne, il fait l'objet d'un volet spécifique du « contrat pour l'action publique » dans un document dédié. Le second volet est dédié à la différenciation de l'action publique pour en améliorer l'efficacité globale. Il préfigure ce que pourrait être une action publique renouvelée par une meilleure articulation entre le rôle de l'État et celui des collectivités.

1. Le pacte d'accessibilité

Ce volet du « contrat pour l'action publique » fait l'objet d'un document dédié.

2. L'accélération des transitions écologique et énergétique prenant appui sur la gouvernance bretonne

En matière d'environnement et de transitions écologique et énergétique en Bretagne, l'État et le Conseil régional conduisent de concert, en association avec les autres niveaux de collectivités et sur l'ensemble des domaines thématiques qui composent ces axes stratégiques – eau, biodiversité, énergie, ressources – des politiques publiques particulièrement coordonnées s'appuyant sur des organisations similaires :

- des gouvernances partagées, au sein de conférences régionales co-présidées qui associent collectivités et acteurs économiques et associatifs ;
- des cadres d'intervention et exercices de planification de l'action publique élaborés et validés de façon partenariale pour optimiser l'action opérationnelle des acteurs publics ;
- des dispositifs d'observation partagés ;
- des dispositifs d'intervention financière complémentaires.

Cette gouvernance partagée tire parti des compétences de chacun - État, Conseil régional, conseils départementaux et communautés de communes ou d'agglomération volontaires – et de leurs récentes évolutions :

- L'élaboration du SRADDET par le Conseil régional s'inscrit dans une démarche plus ambitieuse nommée *Breizh Cop*, qui met les transitions au cœur du projet pour la Bretagne en 2040 ;
- La collectivité régionale investit pleinement ses récentes compétences de plein exercice en matière de prévention et de gestion des déchets, d'animation et de coordination des politiques de l'eau, et de mise en œuvre d'une agence bretonne de la biodiversité ;
- Les EPCI souhaitent se saisir pleinement de leurs nouvelles compétences sur le sujet.

Tenant compte de cette gouvernance bretonne et de la dynamique de transition portée par la *Breizh COP*, l'État étudiera les modalités d'une complémentarité accrue avec le Conseil régional pour chacune des politiques publiques concernées, dans un souci d'efficacité de l'action publique et en cohérence avec le plan de transformation du Ministère de la transition écologique et solidaire.

L'eau, enjeu transversal et partagé de tout le territoire

L'engagement de la Région Bretagne dans la politique de l'eau est concomitant de la prise de conscience collective de la société bretonne, dès les années 1980, des impacts des pollutions diffuses sur la qualité de l'eau. La qualité des eaux en Bretagne s'est aujourd'hui considérablement améliorée, grâce à la mobilisation conjointe des milieux professionnels et associatifs, de l'État et des collectivités locales, notamment dans le cadre de la conférence bretonne de l'eau et des milieux aquatiques (CBEMA). Le Conseil régional s'est vu confier par décret, en 2017, les missions d'animation et de concertation dans le domaine de la gestion et de la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques.

Dans ce cadre, il est proposé de faire évoluer la conférence bretonne des milieux aquatiques en « parlement régional de l'eau », instance d'animation et de concertation élargie aux établissements publics intercommunaux désormais pleinement compétents en matière de gestion de l'eau.

Dans le cadre d'interventions partenariales prévues par le plan breton pour l'eau et étant donné la redondance des comitologies bretonne et de bassin Loire-Bretagne, l'État et la Région s'engagent à rapprocher les instances techniques de gouvernance locale dans le domaine de l'eau (secrétariat technique Vilaine et côtiers bretons et comité de direction de l'eau). Ces instances garantissent le cadre d'intervention partenarial et permettent au Conseil régional d'avoir toute l'information sur la politique de l'eau à l'échelle du bassin.

La CBEMA est transformée en « parlement de l'eau » présidé par le Conseil régional. La Préfète de région est consultée sur les modalités de son organisation. L'État s'engage à intervenir en tant qu'expert devant le « parlement de l'eau » pour éclairer les décisions de cette instance. Le « parlement de l'eau » sera consulté par les instances de bassin, notamment dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et des programmes de mesures (PDM).

Une ambition commune dans le domaine de la biodiversité

La Bretagne se caractérise par une biodiversité et des milieux naturels particulièrement riches et remarquables, y compris marins, auxquels les Bretons sont attachés. L'État et le Conseil régional partagent, notamment depuis l'élaboration du schéma régional de continuité écologique, une ambition forte sur le sujet.

L'État, l'Agence française pour la biodiversité (AFB) et la Région se sont engagés, avec les autres collectivités, à construire une Agence régionale de la biodiversité. À cette fin, ils veillent à ce que les compétences de cette future agence bretonne de la biodiversité soient prioritairement mobilisées en faveur de la biodiversité terrestre, aquatique et marine sur des missions d'appui et d'expertise, de communication, de sensibilisation d'éducation et d'ingénierie financière, avec une attention particulière sur l'articulation entre les objectifs des politiques de l'eau et ceux de la biodiversité.

Cette réflexion conduira nécessairement à une adaptation de la gouvernance régionale actuelle pour tenir compte de la gouvernance opérationnelle de la future Agence bretonne pour la biodiversité (ABB), en intégrant plus fortement les établissements publics intercommunaux au pilotage des actions à mettre en œuvre dans les territoires.

Les subventions aux actions en faveur de la biodiversité ne pouvant plus être le seul vecteur d'action, ainsi que le propose le Comité national pour la biodiversité, des expérimentations seront conduites en Bretagne pour proposer des modalités favorisant le développement d'outils, y compris financiers, pour l'intégration d'objectifs de biodiversité dans les stratégies d'investissement privées, des réductions fiscales pour la protection des milieux naturels et les travaux de génie écologique, l'exclusion des espaces protégés de l'impôt sur la fortune immobilière (IFI), ou la taxation d'activités impactantes sur les milieux naturels (artificialisation des sols, apports d'azote, ...).

L'échelle régionale comme échelle de construction des politiques énergétiques

Dans le domaine de la transition énergétique, l'État et le Conseil régional partagent, depuis l'élaboration du Pacte électrique breton en 2010, l'ambition d'engager la Bretagne dans la transition énergétique. Les deux acteurs co-pilotent un ensemble de dispositifs structurants en faveur de la rénovation énergétique de l'habitat, du bâtiment durable et des éco-matériaux, du déploiement de l'éolien terrestre, des énergies marines, de la biomasse et de ses ressources, du biogaz... Ils sont conduits en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés (collectivités, opérateurs publics, acteurs socio-économiques, associations).

L'État engage une expérimentation de forte déconcentration des crédits ADEME à la direction régionale, permettant au Préfet de région, dans le respect des grandes priorités définies par le Conseil d'administration de l'ADEME, d'orienter les actions de l'ADEME sur les priorités régionales partagées en conférences bretonnes de la transition énergétique et des ressources.

3. Le confortement du modèle breton de cohésion et d'aménagement solidaire du territoire

Déléguer au Conseil régional une partie des compétences de cohésion sociale, dans les domaines de la jeunesse, de la vie associative et du sport

La cohésion sociale est un atout essentiel pour le développement de la Bretagne. Les politiques publiques conduites en faveur de la jeunesse, de l'action associative ou de soutien au sport contribuent à la conforter. Il s'agit de domaines d'intervention partagés entre l'ensemble des acteurs publics, chacun y apportant sa part, selon ses responsabilités, ses moyens et ses choix. Cet engagement collectif, pour gagner en efficacité, doit gagner en coordination et favoriser les synergies.

Des initiatives ont d'ores et déjà été prises en ce sens en Bretagne, à l'échelle régionale.

Dans le domaine des associations, dont le rôle dans la cohésion sociale bretonne est particulièrement structurant, la réunion des premières assises de la vie associative, en 2018, s'appuyant sur les préconisations du rapport du CESER intitulé « Les défis de la vie associative » a permis de partager une vision des enjeux et des priorités d'action, en lien avec le mouvement associatif.

Dans le domaine de la jeunesse, le Conseil régional s'est vu attribué par la loi NOTRe une responsabilité nouvelle de chef de file pour la coordination des actions publiques conduites sur le territoire. Cette dernière est également étendue par sa nouvelle compétence en matière d'orientation et d'information sur les métiers.

En matière de sport, domaine de compétences partagée, fort de son investissement spécifique dans le cadre du Campus de l'excellence sportive, et dans le souci de gagner en cohérence de l'action, le Conseil régional a proposé la constitution d'une commission thématique dédiée de la CTAP.

L'Etat appuie l'ensemble de ces initiatives et s'engage à les favoriser, par le déploiement d'expérimentations ou de délégations de compétences au Conseil régional ou à d'autres niveaux de collectivité, selon le principe de subsidiarité et dans le cadre des instances de gouvernances ad hoc.

Ainsi, dans le prolongement du travail mené en faveur de la vie associative entre les services de l'État et le Conseil régional, ce dernier pilotera, par délégation de compétence de l'État, le développement de la vie associative bretonne, incluant la gestion du FDVA régional. Il contribuera ainsi au renouvellement du dialogue politique avec les EPCI, aux relations de confiance avec le monde associatif en cohérence avec les politiques de développement et d'aménagement des territoires.

Expérimenter une convergence des contractualisations

L'État, le Conseil régional et les Départements ont mis en place des contractualisations selon des cibles territoriales, des thématiques et des temporalités différentes. Du fait de la montée en puissance des intercommunalités, et de la réussite des politiques contractuelles d'ores et déjà conduites à cet échelon en Bretagne, l'État et le Conseil régional s'engagent sur le principe d'une convergence des différents outils contractuels existants, permettant de donner plus de lisibilité, d'efficacité et de simplicité aux différentes interventions financières. Elles doivent assurer une plus forte complémentarité entre les dispositifs nationaux et les politiques contractuelles régionales et une meilleure adaptation des modalités d'intervention des politiques nationales aux spécificités locales. De nouvelles modalités contractuelles seront expérimentées dès 2019 dans certains territoires pilotes, en associant le cas échéant le Département concerné.

Ces expérimentations pourront être utiles dans la mise en place de l'agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) pour la définition des contrats de cohésion territoriale.

En lien avec la création de l'ANCT, l'État en Bretagne, la Région et les acteurs locaux construiront une offre de services aux territoires dans un esprit de cohésion, de solidarité et d'équité territoriale. Les partenaires pourront ainsi s'appuyer sur les différents outils existants et à venir de l'agence, en particulier ceux d'observation et d'aide à l'ingénierie, ainsi qu'expérimenter de nouvelles formes de coopération en réunissant notamment :

- l'Établissement public foncier de Bretagne ;
- les agences d'urbanisme ;
- les OPH et les SEM et tous autres acteurs locaux qui pourraient avoir un intérêt à participer.

Le compte-rendu d'activité de la future agence nationale de la cohésion des territoires sera présenté en CTAP.

Expérimenter un dispositif permettant une meilleure adéquation du dispositif d'aide à l'investissement locatif aux enjeux d'aménagement du territoire breton

La Bretagne se caractérise par une forte mobilisation des collectivités en faveur du logement. Cette mobilisation se traduit concrètement par le plus faible nombre de DALO de France, le plus important engagement financier des collectivités en termes d'aides directes complémentaires au logement social, une régulation des marchés immobiliers et un taux de couverture par les PLH de 90 % de la population régionale et des acteurs.

Dans ce contexte où les politiques locales de l'habitat font l'objet d'un pilotage efficace et partenarial s'appuyant notamment sur les instances du Comité régional de l'habitat et de l'hébergement (CRHH), présidé par le préfet de région, l'État mettra en œuvre en région Bretagne une expérimentation permettant une meilleure adéquation du dispositif d'aide à l'investissement locatif « Pinel » aux enjeux d'aménagement du territoire.

L'application de ce dispositif relèvera d'un zonage selon des critères en partie définis en concertation au sein du CRHH et arrêté par le préfet de région. Il reposera sur une approche infracommunale tenant compte de l'armature urbaine de la Bretagne et devra respecter les objectifs gouvernementaux de lutte contre l'étalement urbain. Cette expérimentation sera autorisée et encadrée dans le projet de loi de finances rectificative présenté au premier semestre 2019.

Soutenir la mise en œuvre de Bretagne Très haut débit, au service de l'accessibilité numérique du territoire

Le déploiement de la fibre optique pour tout le territoire est un projet structurant pour la Bretagne, réunissant solidairement toutes les collectivités bretonnes. Précurseur dans le déploiement de ce nouveau réseau public, la Bretagne a identifié plusieurs difficultés freinant techniquement le déploiement de la fibre optique, et proposé des évolutions législatives permettant de faciliter les conditions d'établissement d'un réseau de fibre optique.

Dans le cadre du Plan France Très Haut Débit, l'État a déjà contribué, à hauteur de 103 millions d'euros, au financement de la première phase de ce projet évaluée à 300 millions d'euros.

Le recours aux marchés de conception-réalisation pour l'établissement de réseau de fibre optique, et pour donner aux maîtres d'ouvrage de construction de ces réseaux des prérogatives de puissance publique leur permettant d'assurer un processus continu de déploiement a été rendu possible par la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN).

Pour les prochaines phases de travaux qui permettront le raccordement complémentaire d'environ un million de prises, l'État continuera d'accompagner les collectivités pour la poursuite du déploiement numérique dans toute la Bretagne et s'engage à la meilleure mobilisation possible de l'ensemble des outils disponibles.

4. Le caractère maritime de la Bretagne, réalité majeure de la spécificité bretonne

L'économie maritime bretonne est l'une des premières de France (75 500 emplois directement liés au maritime soit 6 % de l'emploi régional). La sensibilité des acteurs bretons aux sujets maritimes et littoraux tient à la fois au poids économique du secteur mais également à l'importance des communes littorales (270) et des EPCI (31 sur les 59) qui concentrent près de 40 % de la population de la région.

Cette ambition maritime bretonne s'adosse à une gouvernance spécifique au sein de la Conférence régionale de la Mer et du Littoral (CRML), co-présidée par l'État (Préfet de région, Préfet maritime) et le Conseil régional.

Dans le cadre du contrat pour l'action publique en Bretagne, cette ambition maritime de la Bretagne est affirmée et reconnue par la différenciation de l'action publique dans ce domaine. Selon un principe de subsidiarité avec l'échelon national et la façade maritime, le niveau régional sera renforcé en matière de planification et d'animation des enjeux maritimes.

La CRML doit jouer un rôle central dans cette différenciation des politiques maritimes et son décret constitutif sera modifié en conséquence. Ainsi, la CRML sera consultée lors de l'élaboration des documents stratégiques de façade (DSF) et se verra confier une mission d'animation et de déclinaison territoriale de ces documents.

La différenciation de l'action publique servira prioritairement trois politiques fortes : les énergies marines renouvelables (EMR), le portuaire et la pêche. Pour chacun de ces champs, un schéma régional sera porté par la CRML et traduira les objectifs contractualisés par l'État et la région dans le respect à la fois du DSF et des politiques nationales.

Un engagement réaffirmé pour le développement des énergies marines renouvelables

L'État et la région Bretagne s'engagent à faciliter l'implantation d'EMR dans le cadre d'une programmation pluriannuelle de l'énergie qui s'attachera à contribuer au plus tôt au développement d'une filière industrielle française compétitive (coût et fiabilité technique) au service de la transition énergétique. L'éolien flottant constituera une priorité partagée.

La région co-animera les débats publics portant sur les projets d'énergies marines et sera associé à l'élaboration des cahiers des charges des appels d'offres pour les énergies renouvelables.

Une articulation entre l'action des services de l'État et la politique portuaire de la Région

Un schéma régional portuaire sera élaboré, comme déclinaison du DSF, permettant une contractualisation pluriannuelle entre État et Région sur les ambitions et les moyens notamment humains des services de l'État, pour le développement portuaire. Cette contractualisation devra, à court terme, prendre en compte les impacts du Brexit.

Le développement d'une filière pêche compétitive

Tout en respectant le cadre réglementaire européen qui interdit les aides publiques au renouvellement de la flotte de pêche, un plan partenarial État - Région sera élaboré pour un accompagnement global des filières pêche et aquaculture. Il s'agira de soutenir la compétitivité des infrastructures portuaires et le renouvellement de la flotte de pêche, en s'appuyant sur le groupement interportuaire « Pêche de Bretagne » et le fonds d'investissement dédié au renouvellement qui sera consolidé.

Le FEAMP sera mobilisé à cet effet dans le cadre de la programmation post 2020 et la région Bretagne sera associée à cet effet à la définition des axes et priorités du programme en France.

La stratégie de renouvellement de la flotte de pêche sera partagée entre l'État et le Conseil régional notamment à travers :

- une plus grande association du conseil régional à la prise de décision au sein de la commission régionale de gestion de la flotte de pêche (article D 914-1 et suivants du code rural et de la pêche),
- une plus grande lisibilité dans la gestion des allocations de permis de mise en exploitations (PME) des nouveaux navires
- un partage d'information sur la gestion des quotas et licences de pêche.

Ce plan proposera des mesures pour favoriser l'attractivité de ces métiers sous tension.

5. Le recherche de compétitivité en appui sur les compétences humaines et avec un fort ciblage sur les productions agricoles et agro-alimentaires bretonnes

Mettre en œuvre un Plan ambitieux d'investissement dans les compétences

Un PRIC ambitieux a été élaboré et voté en Bretagne en lien avec les services de l'État. Il répond à une logique de financement additionnel aux efforts que consacrent chaque année la Région et Pôle emploi à la formation professionnelle. Sa mise en œuvre et son cadre financier prennent en compte les spécificités de la Bretagne.

Par ailleurs, l'Etat et la Région s'engagent conjointement à mettre en œuvre les différents volets de la réforme de l'orientation et de la formation professionnelles, dans le souci d'une meilleure adaptation des dispositifs aux réalités locales. Des modalités, y compris expérimentales, pourront être développées en Bretagne pour assurer la meilleure déclinaison régionale des travaux de France compétence dans le but d'assurer une bonne régulation des décisions dans un objectif d'aménagement du territoire et de prise en compte des enjeux locaux.

Pour cela, sera développée, dans le cadre du quadripartisme et en application du CPRDFOP, une nouvelle ambition autour de contrats d'objectifs avec les branches et les futurs opérateurs de compétence comme outils majeurs de partage, d'identification des priorités, de diagnostics partagés et de complémentarité des actions.

À cette fin, l'État et la Région pourront favoriser des expérimentations visant à renforcer les outils de gouvernance, de régulation ou de mise en œuvre des politiques relatives à l'orientation, la formation professionnelle et l'apprentissage. En particulier, les enjeux d'observation des besoins de compétences, des modalités et des pratiques d'achat de formation et de leur capacité à répondre aux besoins de compétences, les enjeux de qualité de la formation dans une optique d'amélioration continue, de dialogue social et de démarches partenariales sur l'orientation et la formation constitueront des terrains d'expérimentation possibles.

Garantir une parfaite coordination régionale des politiques d'aide aux entreprises et à l'industrie

La Bretagne est forte d'une collaboration active de l'ensemble des acteurs publics en matière de soutien au développement économique. La mise en œuvre de la stratégie régionale de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) a ainsi permis de mobiliser l'ensemble des acteurs, publics et privés dans une démarche de mise en cohérence de leurs interventions.

La loi du 7 août 2015 portant sur une nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe, a conforté les responsabilités de la Région, responsable, sur son territoire, de la définition des orientations de développement économique et de la complémentarité des actions des collectivités territoriales et leurs groupements en matière d'aides aux entreprises.

La Région et les EPCI, en lien avec les acteurs du développement économique sur leurs territoires, ont construit une organisation solide, matérialisée par la signature de conventions 2017-2021 (59 conventions sont ainsi mises en œuvre) pour le développement économique et l'organisation d'un service public de l'accompagnement des entreprises en Bretagne.

Considérant comme central l'enjeu du développement industriel, et s'appuyant sur les acquis de ces nouvelles formes d'organisation collective, les acteurs bretons ont développé l'initiative *Breizh Fab*, une nouvelle action mobilisant 4 M€ de financements spécifiques pour soutenir l'industrie bretonne et le développement de ses entreprises de 2018 à 2020.

Cette action associe les crédits du FEDER à ceux du conseil régional, de la CCI régionale, de l'Etat, de l'UIMM et d'autres acteurs économiques.

Dans ce contexte renouvelé, également marqué par la volonté de l'Etat de recentrer ses services de développement économique sur les filières stratégiques, l'innovation et les restructurations, conformément à la circulaire du 24 juillet, l'Etat et le Conseil régional s'engagent à renforcer la complémentarité de leurs actions :

- L'Etat et la Région engagent une expérimentation pour le déploiement d'une politique industrielle coordonnée et adaptée aux réalités bretonnes. Pilotée par le Conseil régional, cette politique s'articule autour des principes et de l'expérience du dispositif *Breizh FAB*, elle assure aussi la mise en œuvre des grands objectifs et orientations du dispositif national « Territoires d'Industrie », dont les modalités de mise en œuvre sont à cette fin adaptées aux réalités locales.

Ainsi, la dynamique bretonne permettra au comité de pilotage régional, présidé par le président du Conseil régional, qui réunit les financeurs de la démarche, de faire évoluer la carte des territoires d'industrie en Bretagne à l'aune de l'intérêt des EPCI pour cette démarche et en cohérence avec leurs projets de territoire, et avec les projets des entreprises.

Ce dispositif sera conforté par le soutien du PIA « 10 000 accompagnements de PME vers l'industrie du futur ».

- L'Etat et la Région organisent, par la voie conventionnelle, les conditions de coopération de leurs services et de mutualisation de leurs informations sur la situation économique des entreprises et le suivi de leurs projets.

Une convention, signée par la Préfète de Région et le Président du conseil régional, organise le cadre et le suivi de ces deux expérimentations.

Accompagner la mutation agricole de la Bretagne

L'ambition du Pacte d'Avenir pour l'Agriculture et l'Agroalimentaire en Bretagne (P3AB), dans la construction de ses politiques agricoles et agro-alimentaires est confirmée et relancée, au service de l'ambition de la *Breizh COP* pour faire de la Bretagne la région par excellence du bien manger.

Elle poursuivra la montée en gamme des productions bretonnes, le renforcement de leur valeur ajoutée, leur repositionnement sur les marchés domestiques de la haute qualité, la meilleure prise en compte et anticipation des profondes évolutions des attentes des consommateurs pour plus de qualité, de sens, et d'éthique.

L'Etat s'engage à associer la Bretagne à la déclinaison de l'ambition formulée dans les États Généraux de l'Alimentation. Il en fera un territoire de déclinaison volontariste des plans de filières, de mise en œuvre des outils contribuant à la mutation des systèmes agricoles, en particulier via le Grand Plan d'Investissement.

L'État respectera ses engagements, tels que notifiés dans les maquettes budgétaires, dans un contexte contraint qui doit amener chacun à optimiser l'efficacité des dépenses publiques.

Les États généraux de l'alimentation ont souligné la nécessité de diversifier les financements des investissements, et l'intérêt des instruments financiers par rapport aux subventions. La Région Bretagne a d'ailleurs pris des initiatives en ce sens. L'État s'inscrit complètement dans cette approche.

Dans le cadre de la programmation actuelle, des pistes de déconcentration et de fongibilité distinguant le financement des mesures de portée nationale, liées aux aides à l'hectare, et des mesures liées aux priorités régionales (fongibles entre elles) seront étudiées.

L'évolution de l'élevage notamment de volaille vers une production à plus forte valeur ajoutée nécessite de transformer les bâtiments, nombre d'entre eux étant amiantés. A partir d'un panel de bâtiments tests dans le département du Finistère, l'État et la Région financeront une étude pour mesurer les enjeux, analyser les difficultés techniques, réglementaires et économiques et évaluer les coûts associés au désamiantage des bâtiments d'élevage en exploitation à reconverter. Le travail sera mené avec les organisations professionnelles agricoles.

L'expérimentation pour l'accompagnement des agriculteurs en reconversion dans le Finistère sera étendue à la région entière. Elle vise à renforcer les actions de formation continue et faciliter les changements de statuts entre les régimes général, indépendant et agricole et à permettre la prise en charge au-delà des statuts initiaux.

Le programme national d'alimentation est une politique incitative visant à favoriser la justice sociale, l'ancrage territorial, à lutter contre le gaspillage alimentaire et à améliorer l'éducation alimentaire. Le volet régional de ce programme sera intégralement délégué au Conseil régional.

6. Soutenir un modèle socio-économique touristique breton performant

Dans le cadre de sa stratégie touristique régionale adoptée le 15 février 2018, la Région Bretagne a affirmé son ambition en faveur d'un modèle socio-économique touristique breton performant. La Région est fortement engagée en matière d'appui au développement touristique auprès des territoires et de ses partenaires.

En partenariat avec le Ministère de l'Europe et des affaires étrangères, la Région pilote également le contrat de destination « Bretagne » et est partenaire du contrat de destination « Le Mont Saint-Michel et sa Baie », reconnus parmi les 22 marques promues à l'international par Atout France. Ces contrats visent tous deux à optimiser les retombées économiques et à accélérer l'adaptation de l'offre aux attentes des clientèles nationales et internationales.

Pour renforcer l'investissement touristique et accélérer la concrétisation des projets, le gouvernement a annoncé lors du Comité interministériel du tourisme du 19 janvier 2018, la création de « France Tourisme ingénierie ». Ce dispositif national d'ingénierie placé au sein d'Atout France vise à accompagner les territoires et les porteurs de projets en interface avec les plateformes d'ingénierie régionales. Le déploiement de capacités d'ingénierie renforcées a pour objectifs d'apporter un appui opérationnel aux porteurs de projets d'investissement sur tous les territoires et de stimuler l'internationalisation des flux touristiques en toutes saisons grâce au développement d'une offre touristique renforcée et plus attractive.

L'État et la Région, associant les autres collectivités concernées, retiennent un travail conjoint autour des thématiques suivantes :

- « **Croisières** » : l'objectif est d'analyser les dépenses et recettes liées aux escales des paquebots de croisière dans les ports de Saint-Malo, Brest, Lorient et Belle-île en mer (Le Palais) et étudier les perspectives possibles d'optimisation des retombées économiques afin de dimensionner les nouveaux investissements et services à développer sur les quatre ports à horizon 2020 ; cette étude est identifiée dans la feuille de route régionale dédiée à l'accueil des paquebots de croisière en Bretagne.

- « **Itinérance à Vélo** » : la mise en œuvre des véloroutes a toujours été faite selon un modèle d'investissement purement public. Afin de finaliser la mise en œuvre du schéma régional véloroute voie verte, et dans l'optique d'une transposition du modèle à d'autres itinéraires, la Région, aux côtés des territoires de Destination touristique qui la composent, souhaite innover en réinterrogeant ces modèles traditionnels au profit de la création de valeur.

- « **Gîtes patrimoniaux du littoral breton** » : depuis 2012, la délégation bretonne du Conservatoire du littoral et la Région Bretagne travaillent en étroite collaboration sur un projet de création de « gîtes du patrimoine » au sein de bâtiments d'intérêt patrimonial propriétés du Conservatoire. L'objectif de ce projet est de donner une seconde vie à des biens patrimoniaux d'exception en créant et développant une offre innovante et de qualité en matière d'hébergements et d'expériences visiteurs au sein des sites.

7. Le soutien au rayonnement culturel de la Bretagne

Optimiser la délégation de compétence de l'État de 2015

A la suite de la signature du « pacte d'avenir » pour la Bretagne, l'État a délégué, au 1^{er} janvier 2016, au Conseil régional ses compétences dans le domaine de l'économie du livre, des manifestations littéraires, du cinéma et du patrimoine culturel immatériel.

La délégation de compétence de l'État au Conseil régional de Bretagne dans les domaines du livre et du cinéma sera élargie pour intégrer les actions d'éducation artistique, adossées aux manifestations littéraires et cinématographiques et apporter ainsi une cohérence dans les interventions publiques de ces deux secteurs.

Le développement des langues de Bretagne

L'État et la région ont pris l'engagement de soutenir l'enseignement des langues de Bretagne dans le cadre du Pacte d'Avenir de 2013.

Conformément aux annonces du Président de la République à Quimper, le contrat régional pour l'action publique en Bretagne prolongera la dynamique initiée par le Pacte d'Avenir pour conforter les conventions et dispositifs existants, en les dotant d'un cadre juridique adapté et de moyens.

En accord avec le Gouvernement, le président du conseil régional de Bretagne saisit la Conférence territoriale de l'action publique, au sein de laquelle sont représentées les communes de Bretagne, afin qu'elle donne son avis sur la possibilité de faire bénéficier les écoles bilingues en français et en langue régionale du forfait scolaire communal.

Le Gouvernement s'engage à tenir compte de l'avis de la CTAP pour proposer, en cas d'avis favorable, les modifications législatives nécessaires au développement des écoles bilingues en français et en langue régionale de Bretagne.

Par ailleurs, l'État et la Région évalueront, au premier semestre 2019, les moyens mobilisés et résultats obtenus dans le cadre de la convention additionnelle de 2015-2020, afin de préparer la signature d'une convention 2020-2025.

Une convention spécifique État – Région – Diwan, associant les autres collectivités, fixera le cadre d'intervention et les moyens mobilisés par chacune des parties pour conforter le fonctionnement du réseau d'enseignement bilingue. En complément des soutiens de droit commun au réseau associatif Diwan, une dotation annuelle complémentaire de 300 000 € sera mobilisée par l'Etat sur les crédits gérés par les services centraux du Ministère de l'Éducation nationale.

Enfin, l'État engage une réflexion avec les institutions et instances ad hoc sur les conditions d'intégration des signes diacritiques dans l'état civil afin de permettre d'orthographier certains prénoms de langue bretonne.