



CPER BRETAGNE

AVENANT MOBILITE 2023-2027

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATEGIQUE

PROJET DE REPONSE A L'AVIS DE L'IGEDD

Dans le cadre de la procédure d'élaboration de l'avenant mobilité du Contrat de plan Etat-Région de Bretagne 2023-2027, l'autorité décisionnaire a sollicité l'avis de l'Autorité Environnementale, comme le prévoit l'article R122-3 du code de l'environnement. L'autorité environnementale (Ae) de l'IGEDD a fait connaître son avis adopté lors de la séance du 25 janvier 2024.*

Par la présente, l'Etat et la Région souhaitent ainsi apporter des éclaircissements et des réponses aux remarques et recommandations émises dans l'avis sur l'avenant mobilité et son rapport d'évaluation environnementale stratégique.

- Précisions générales sur le projet et son évaluation environnementale
- Actions prévues par la préfecture de région afin de tenir compte des recommandations de l'autorité environnementale
- Rappels sur les champs d'intervention de l'évaluation environnementale au regard des recommandations ne pouvant trouver de réponse
- les choix arrêtés en amont et ne pouvant satisfaire les remarques ou recommandations de l'autorité environnementale

1 Précisions générales sur le projet et son évaluation environnementale

Certaines remarques ou recommandations émises dans l'avis trouvent d'ores et déjà réponse dans les documents transmis dans le dossier de consultation. Nous précisons par la présente les pièces et les pages dans lesquelles l'Ae et les parties consultées retrouveront ces informations.

- *Sur le volet portuaire*

Aucun projet précis n'est identifié à ce stade sur le volet portuaire. Les opérations qui seront financées devront contribuer à la décarbonation des installations portuaires et au verdissement des flottes. Cela pourra inclure des projets d'électrification des quais, de fourniture d'hydrogène, d'amélioration de la logistique et de l'intermodalité pour le transport de marchandises, d'isolation énergétique de bâtiments portuaires ainsi que la résorption de friches sur des ports industriels. A ce jour, les discussions sont ouvertes avec la Région et les autres collectivités gestionnaires de ports pour définir les projets effectivement financés.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique initiale, les incidences de l'enveloppe dédiée au volet portuaire ont bien été analysées, elles seront complétées si nécessaire. L'avenant mobilités ne fait qu'amplifier le volume d'actions.

- *Précisions sur l'analyse de l'articulation*

Comme le souligne l'avis, une analyse de cohérence des opérations et des objectifs des documents de cadrage régionaux ou de bassin a été réalisée en accord avec les conseils formulés par l'autorité environnementale de l'ancien CGEDD lors de précédents avis sur des contrats de plan. L'analyse a bien porté sur tous les documents mentionnés et ne s'est pas restreinte à l'analyse du SRADDET comme le laisse entendre l'avis (cf. matrice d'analyse de l'articulation en annexe du rapport d'EES).

Concernant la cible en matière de réduction de moitié de l'artificialisation d'ici 2030 qui s'impose à la région Bretagne, celle-ci est inscrite dans la révision du SRADDET. Dans le cadre du décret d'application du ZAN, la réalisation potentielle des sections de ligne nouvelle du grand projet LNOBPL n'entre pas dans le calcul de la consommation d'espace régionale autorisée étant donné sa déclaration d'utilité publique établie en conseil d'Etat. Elle entrera dans la consommation foncière nationale des projets d'envergure nationale et européenne, dont une liste pour la période 2021-2031 est en cours de constitution dans le cadre de la préparation d'un arrêté ministériel : les hypothèses de lignes nouvelles sont d'un horizon de réalisation néanmoins postérieur, pour lequel le cadre de comptabilisation n'est pas encore posé. Pour autant, l'avenant mobilité soutient majoritairement des opérations d'entretien, régénération, aménagement et modernisation d'infrastructures existantes, ce qui contribue à réduire l'impact foncier global. Dans la partie analyse des incidences une estimation chiffrée est proposée à partir de tampons traduisant les typologies des diverses opérations.

- *Sur l'état initial de l'environnement*

Comme le remarque l'avis, l'état initial de l'environnement représente une part importante du rapport de l'évaluation environnementale. Il a été en effet décidé de procéder à une mise à jour de l'EIE du CPER 2021-2027 étant donné que ce dernier avait été visé par l'Ae et qu'il propose une vision holistique de l'environnement régional. Pour autant, des éléments spécifiques aux mobilités ont été ajoutés dans les chapitres présentant une interaction notable avec les mobilités.

- *Précisions sur le cadrage national des volets mobilités des CPER 2023-2027*

Les avenants mobilité des CPER 2023-2027 relèvent d'une procédure établie et d'un cadrage national qui s'est appuyé sur le choix national du scénario dit de « planification écologique » proposé par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Ce cadrage national a déterminé autant les enveloppes que les typologies de projet financés pour chaque région. L'établissement de la programmation 2023-2027 répond donc aux préoccupations et au contexte de l'exercice actuel tout en veillant à mener à terme des opérations déjà en cours.

- *Précisions sur l'analyse des incidences des projets et la justification du projet*

Comme précisé dans la méthode d'analyse des incidences les impacts des financements d'études de faisabilité ou autres ne sont pas analysés dans la matrice multicritère. Lorsque les projets étaient localisables, ils ont alors été analysés au titre des SSEI de manière à intégrer une vision régionale des incidences à moyen et long terme.

En dehors de quelques évaluations ponctuelles (ex. RN164, esquisse de la LNOBPL), l'évaluation des émissions de GES se heurte à un manque de précision et d'outil de modélisation. Les dernières études d'impact commencent à intégrer le sujet. Des développements méthodologiques sont à réaliser afin que des estimations chiffrées soient réalisables à l'échelle régionale.

Dans le chapitre 1.3 de la partie justification, le rapport présente l'évolution des incidences entre les opérations initiales et celles finalement retenues.

2 Les actions prévues par la préfecture de région afin de tenir compte de l'avis de l'Ae

- *Amendements du rapport environnemental à la suite des recommandations de l'Ae*

Plutôt que de compléter le rapport d'évaluation environnementale il a été proposé d'y apporter les annexes suivantes :

- Au niveau de l'analyse des effets, une prise en compte des apports du volet portuaire dans la matrice des incidences
- Au niveau de l'état initial de l'environnement, le diagnostic des mobilités réalisé par la Région dans le cadre de la révision du SRADDET sera ajouté
- La carte des projets présentée dans l'EES sera reprise afin de s'assurer de la bonne cohérence dans les dénominations avec l'avenant mobilité (voir annexe 2). Soulignons que les opérations financées sont toutefois bien les mêmes que celles analysées par l'EES.
- Le propos du scénario au fil de l'eau n'est pas d'établir une prospective à partir du bilan passé, mais de donner la tendance générale de la trajectoire environnementale du territoire en l'absence de mise en œuvre du projet afin de pouvoir qualifier l'importance des enjeux et les incidences à l'horizon du document évalué et non à l'instant initial. Le scénario au fil de l'eau sera repris à partir des éléments suivants :

« sans les financements apportés par le CPER :

En termes routier, les congestions actuelles perdureront sur les secteurs actuels. Les investissements seront insuffisants pour aménager les infrastructures existantes et réaffecter des voies aux modes de transport en commun. Sur plusieurs secteurs, on assistera à une aggravation des congestions actuelles dans un contexte d'augmentation de la population. Les opérations concernant le développement du vélo demeurent quant à elles réalisables en l'absence de financements CPER, qui jouent un rôle levier d'accélérateur.

Concernant le ferroviaire, l'absence de financements entraînera une fermeture des petites lignes secondaires restant à réhabiliter, le potentiel d'augmentation de l'offre TER globale restera limité et contraint à la nature des infrastructures existantes, réduisant fortement la capacité à développer le ferroviaire au-delà de l'offre actuelle. Le fret ferroviaire périlitera sans investissements car les infrastructures existantes (CTC) ne seront pas développées et les lignes de fret existantes seront progressivement fermées. »

3 Rappels sur les champs d'intervention de l'évaluation environnementale au regard des recommandations ne pouvant trouver de réponse

Du fait de sa nature et du cadre de son élaboration, l'avenant mobilité du CPER et son évaluation environnementale doivent respecter un certain formalisme et une temporalité. Ainsi, certaines remarques ou recommandations formulées dans l'avis ne peuvent être intégrées.

Il en est ainsi de la demande de précision de l'autorité environnementale de l'analyse des projets ferroviaires au niveau des d'habitats, d'espèces, de trames verte, bleue et noire et d'artificialisation. Précisons cependant que les projets de modernisation, régénération de lignes existantes ne changeront ni l'artificialisation ni les habitats ni les fragmentations actuelles.

Concernant le projet LNOBPL, qui est dans une phase très amont et dont on ignore à l'heure actuelle le fuseau de passage des hypothèses de ligne nouvelle, il n'est pas du ressort de cette évaluation de se substituer aux études d'impact réglementaires qui devront être effectuées.

4 Les choix arrêtés en amont par l'Etat et la Région ne pouvant satisfaire les recommandations de l'Autorité environnementale

- *Précisions sur le traitement à part des études afférentes au projet de LNOBPL*

Après une première phase d'études préalables, le projet Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays-de-la-Loire (LNOBPL), a été soumis en 2015 à débat public, selon les dispositions du Code de l'Environnement qui prévoient que l'opportunité du projet et ses principales caractéristiques soient débattues avec l'ensemble de la population concernée. A ce jour, les conclusions des études et concertations menées en 2021/2022 n'ont pas encore permis d'établir un tracé précis sur lequel s'appuyer pour documenter les incidences du projet. L'Etat et la Région ont donc souhaité traiter de manière séparée ce projet, dont l'évaluation réaliste des incidences n'est pas à ce stade possible dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique.

- *Précisions sur les mesures environnementales d'évitement, réduction ou compensation et les critères d'éco-conditionnalité*

Le cadre réglementaire s'imposant aux projets soumis à autorisation environnementale définit la procédure globale que doit suivre tout aménageur. Selon les dossier loi sur l'eau , de dérogation aux espèces protégées, d'incidence Natura 2000, et les résultats de l'étude d'impact, les mesures d'évitement de réduction et de compensation spécifiques à chaque projet sont ainsi définies et doivent être mises en application en amont ou en accompagnement de la réalisation de l'aménagement. Les mesures citées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique sont pour la plupart issues des études d'impact des projets consultées. Elles sont issues de l'expérience acquise par la DREAL, les bureaux d'études et les maîtres d'ouvrage. et des mesures issues et proviennent des dossiers ayant reçu un avis de l'autorité environnementale.

Dans le cadre du CPER 2021-2027 des critères d'éco conditionnalité avaient été proposés de manière générique à l'ensemble des régions pour l'ensemble des volets. Les projets d'infrastructures font l'objet d'études d'impact et de procédures détaillées plus drastiques sur la prise en compte de l'environnement.

- *Précisions sur les véloroutes et les lignes de car*

La mobilisation de fonds contractualisés Etat-Région poursuit l'objectif de financer des projets concernant les infrastructures de déplacement. Le financement de matériel roulant n'est pas inscrit dans le cadre de la programmation 2023-2027. Des aménagements de voirie pouvant faciliter les déplacements en bus sont quant à eux financés. La stratégie de soutien aux véloroutes est encore en cours de définition entre l'Etat et Région Bretagne. Les financements seront alloués de manière à s'inscrire en cohérence avec les autres actions menées au titre de la stratégie nationale et de la stratégie régionale de soutien au vélo.

- *Précisions sur les opérations routières et les travaux prévus sur la RN164*

Les montants (enveloppe par mode) et niveaux (clefs-types et clefs-plafonds par type d'opérations) de participation de l'Etat ont été définis par le mandat de négociation transmis aux Régions. Il n'est pas dans la capacité de la préfecture de région de s'extraire notablement de ce cadre, au-delà des marges de manœuvre données par le mandat. Les clefs de financement obéissent également à des logiques historiques ou des capacités financières des collectivités intéressées par tel ou tel projet, routier comme ferroviaire.

Comme précisé dans le CPER, l'État et la Région co-financent et entendent poursuivre selon le calendrier prévu durant les exercices précédents les opérations de mise à 2x2 voies pour atteindre 95 % fin 2027. Les différentes opérations ont été reconnues d'utilité publique, notamment par rapport à des enjeux de sécurité routière (axe routier très fréquenté en 1x1 voie par des poids lourds et des tracteurs) et d'accessibilité du centre Bretagne. Une ligne de financement est également prévue pour financer des études sur cet axe afin de l'adapter aux enjeux des modes alternatifs à l'autosolisme

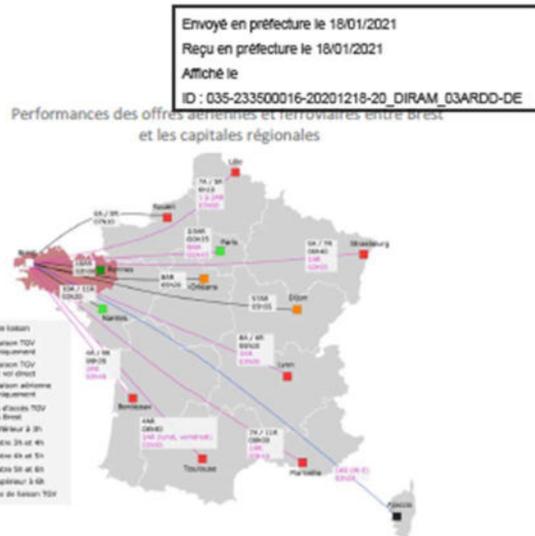
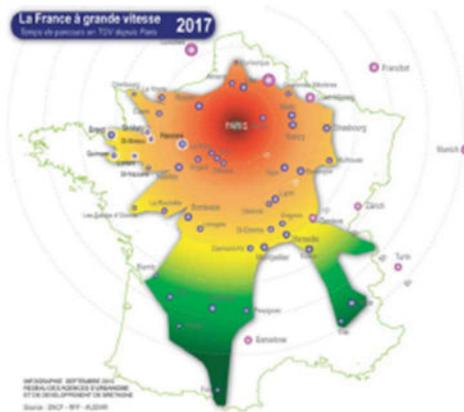
- *Précisions sur le suivi et la gouvernance du volet mobilité*

Les projets sur les infrastructures de déplacement s'inscrivent dans des temporalités longues, couvrant parfois plusieurs CPER. La plupart des opérations financées sur la période 2023-2027 ne devraient pas être concrétisées avant 2025 et 2027. Cette temporalité rend difficile l'établissement d'objectifs à très court terme qui soient à la fois réalistes et mesurables. Néanmoins, l'implémentation d'un observatoire des mobilités breton est en cours. Parallèlement, la démarche de planification écologique initiée par le gouvernement en 2024 vise à fournir au niveau régional les outils nécessaires pour améliorer la mesure et le suivi d'indicateurs environnementaux globaux, particulièrement en ce qui concerne la décarbonation.

1 Modification de l'EIE : diagnostic des mobilités du SRADDET

Ces éléments viendront compléter l'état initial de l'environnement.

4 – Mobilités

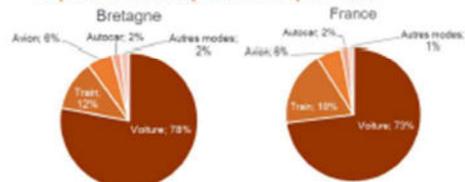


La nouvelle LGV améliore l'accessibilité de la Bretagne et en dessine une nouvelle géographie, puisqu'il est désormais presque aussi rapide d'aller à Paris qu'à Nantes et plus rapide d'aller à Paris qu'à Brest. Toutefois, le TGV reste largement concurrencé par l'avion, en particulier depuis Brest pour les liaisons vers les grandes villes de France.

Les « voyages à longue distance »

- 1% des déplacements des bretons qui représentent 40% de la distance parcourue.
- 6,6 déplacements par personne et par an (France : 6,4)
- Une large prépondérance de la voiture ...

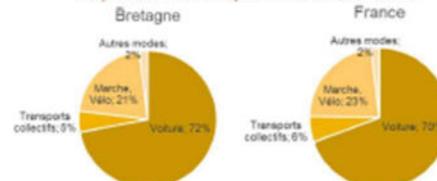
Répartition des déplacements par mode



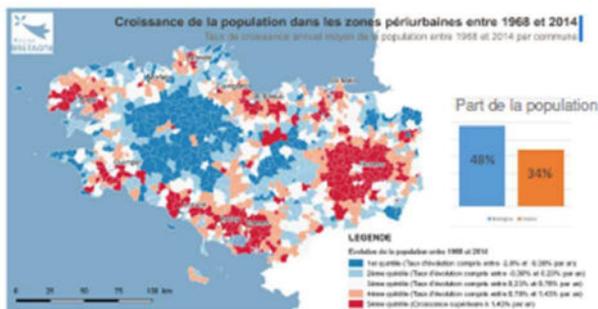
Les déplacements courts (<80 km) :

- 99% des déplacements des bretons qui représentent 60% de la distance parcourue
- 3,5 déplacements par personne et par jour (France : 3,2)
- Une large prépondérance de la voiture ...

Répartition des déplacements par mode



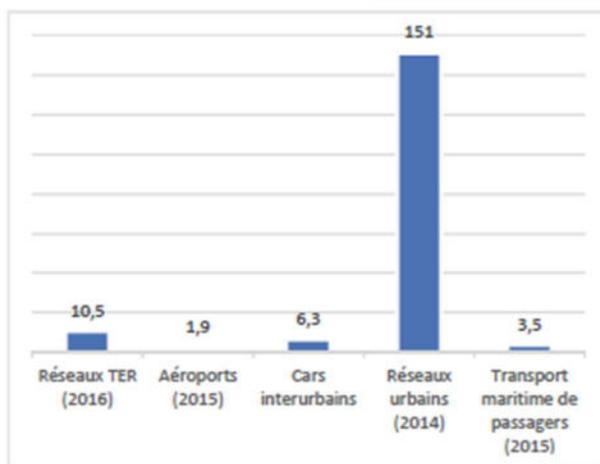
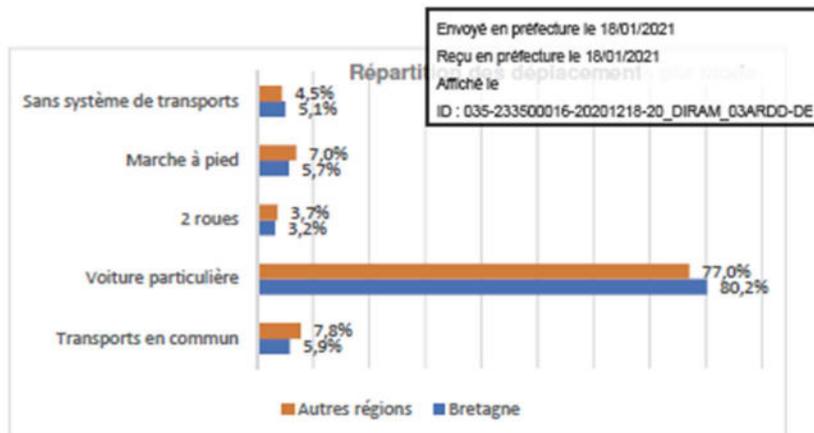
Source : CGDD, Enquête Nationale Transport et Déplacements, 2008



S'agissant des déplacements domicile-travail, si la Bretagne est dans la moyenne des Régions en nombre d'actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence (navetteurs), elle est la région où cette part a le plus augmenté entre 1999 et 2013, en passant de 54,4% à 63,6%. Cette forte augmentation est à corréler avec le phénomène de périurbanisation, puisque sur la période 1999-2014, la croissance de la population périurbaine a été presque 2 fois plus rapide en Bretagne que dans le reste de la France

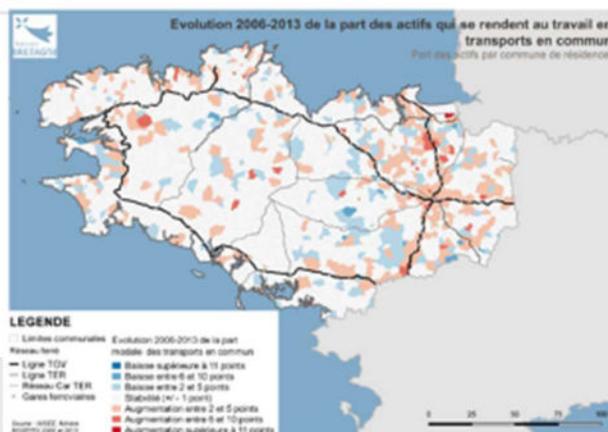
La distance médiane parcourue par les navetteurs bretons a augmenté de **1,7 km entre 1999 et 2013, passant de 13,5 km à 15,2 km.**

La répartition modale de ces déplacements montre la place prédominante de la voiture.

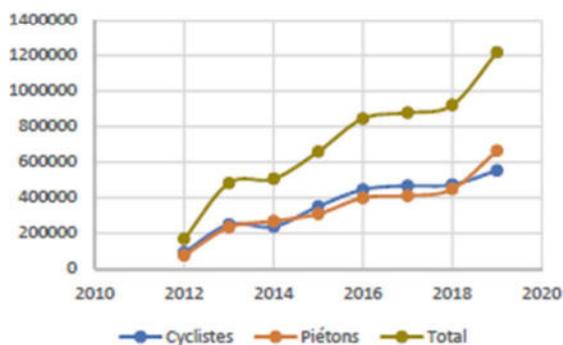


Les réseaux urbains de Bretagne assurent l'essentiel de la mobilité en transport collectif dans la Région. Leur fréquentation est en croissance continue depuis près de 10 ans. Il est important de souligner que ce sont les **modes lourds** qui sont les plus appréciés, et qui portent l'essentiel de cette croissance (métro rennais, tramway de Brest).

Entre 2006 et 2013, l'augmentation de l'utilisation des transports en commun en Bretagne a principalement été portée par la métropole rennaise. En particulier, le long des axes de l'étoile ferroviaire rennaise, les évolutions ont été importantes (supérieures à 2 points de part de marché). Mais les transports en commun peinent à desservir efficacement et dans des conditions économiques acceptables, certaines zones rurales ou périurbaines



Evolution de la fréquentation des voies vertes et navigables



Le schéma régional et interdépartemental des véloroutes et voies vertes de Bretagne comprend 9 itinéraires, dont 2 sont intégrés au schéma national et 2 au schéma européen. 80% du maillage est aujourd'hui ouvert et opérationnel. Sur les 2 000 km de voies aménagées, 54% sont en site propre et 46% en site partagé. En Bretagne, les véloroutes et voies vertes sont particulièrement fréquentées par les bretons vivant à proximité des itinéraires. Ils représentent 77% des usagers. Les touristes quant à eux représentent 23% de la fréquentation, une part qui a doublé en 5 ans. Les cyclistes représentent 27% des usagers des véloroutes et voies vertes. En 5 ans, cette clientèle a augmenté de 40%. Une progression importante qui témoigne de l'engouement croissant pour cette pratique et de l'attractivité des itinéraires bretons.

2 Modification dans le rapport de l'EES : carte des projets



Légende

- 1 – Désaturation du nœud ferroviaire rennais et développement des capacités d'entretien du matériel Breizhgo (SERM)
- 2 – Modernisation de la ligne Rennes-Chateaubriant
- 3 – Modernisation de l'axe Redon-Quimper
- 4 – Projet LNOBPL : modernisation de la ligne Nantes-Rennes (études)
- 5 – Projet LNOBPL : modernisation de la ligne Rennes-Brest (études)
- 6 – Projet LNOBPL : création d'une nouvelle ligne Rennes-Lamballe (études)
- 7 – Projet LNOBPL : création d'une nouvelle ligne Rennes-Redon (études)
- 8 – RN 164 Merdrignac Ouest (Fin de la mise à 2x2 voies)
- 9 – RN 164 Mur de Bretagne (Fin de la mise à 2x2 voies)
- 3 – Modernisation de l'axe Redon-Quimper
- 4 – Projet LNOBPL : modernisation de la ligne Nantes-Rennes (études)
- 5 – Projet LNOBPL : modernisation de la ligne Rennes-Brest (études)
- 6 – Projet LNOBPL : création d'une nouvelle ligne Rennes-Lamballe (études)
- 7 – Projet LNOBPL : création d'une nouvelle ligne Rennes-Redon (études)
- 8 – RN 164 Merdrignac Ouest (Fin de la mise à 2x2 voies)
- 10 – Renouvellement de la ligne Auray Quiberon
- 11 – Renouvellement de la ligne Guingamp Carhaix
- 12 – Remise en service de la ligne Morlaix Roscoff (études d'opportunité)
- 13 – Aménagement de Pôles d'échanges multimodaux à Vannes, Brest, Vitre
- 13 – Développement de l'axe Brest-Quimper (études)
- 14 – Etude de mobilité de l'aire urbaine de Lorient
- 15 – Etude de mobilité de l'aire urbaine de Saint-Brieuc
- 16 – Poursuite des études de mobilité – Desserte de l'ouest Rennais
- 17 – Aménagement de l'échangeur du Liziec (RN165 & RN166)
- 18 – RN 176 (Mise à 2x2 voies au niveau de la Rance)
- 19 – Déviation de Fougères-Beaucé-Fleurigné et rocade sud-ouest de Fougères (RN12) (études)
- 20 – Opérations de modernisation des échangeurs de Brest : Kervao, Prat Pip, Quelarnou et Kergleuz
- 21 – Remise en service de voies de port (Brest, Lorient)
- 22 – Pérennisation d'un chantier de transport combiné (CTC) dans l'agglomération rennais
- 23 – Renouvellement de la ligne Vitre Gérard
- 24 – Renouvellement de la ligne Auray Pontivy Saint-Gérard

