

Sur proposition de la Commission « Dynamiques territoriales et mobilités »

Rapporteur : Michel BELLIER

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Volet "Mobilités" du Contrat de Plan Etat-Région 2021-2027 »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Le Conseil régional de Bretagne soumet au vote lors de cette session de juin 2024, la signature du volet « Mobilités » du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2021-2027. Ce document d'ampleur et attendu concernant les mobilités, entend déployer un plan de financement des investissements en soumettant au vote le projet finalisé de l'avenant. Ce dernier pose des grandes orientations et priorités en matière d'infrastructures et de transports, déclinées comme suit :

- La réaffirmation de l'enjeu d'accessibilité de la Bretagne, en lien avec sa géographie périphérique ;
- Une place centrale donnée à l'amélioration des mobilités du quotidien, en permettant l'accès facilité à des mobilités durables sur tous les territoires ;
- La nécessité de relever le défi du fret ferroviaire ;
- Le besoin de poursuivre la modernisation du réseau routier national.

Le montant des besoins atteint un total de 682 M€ pour une participation de l'Etat et de la Région à part égale de 233 M€, les autres collectivités abondant à hauteur de 136 M€ et SNCF Réseau à près de 80 M€.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Le CESER a été particulièrement attentif à l'examen de cette version définitive du projet d'avenant au CPER 21-27 concernant son volet « Mobilités » 23-27, en vue de sa validation finale, notamment au regard de l'historique du (non) passage du dossier au sein de l'institution, et il renvoie à ce sujet à son [avis émis par le bureau du CESER \(2023\)](#). Cette validation est proposée au terme de la phase réglementaire d'évaluation environnementale et de consultation du public. Ce dossier comporte donc notamment le bilan de cette concertation du public, l'avis 2023-110 émis par l'Autorité environnementale (AE) ainsi que le projet de réponses émis par l'Etat et la Région Bretagne suite à cet avis.

En guise de remarque liminaire, le CESER aurait apprécié, afin de mieux appréhender les apports de cette version définitive par rapport à la précédente, que soit fourni un éclairage précis et synthétique sur les évolutions de son contenu. Ainsi, il apparaît très difficile, voire impossible, de saisir dans le détail les évolutions qui ont amené par exemple à une réduction de l'enveloppe globale de 4 M€, à une augmentation des montants liés à la première orientation de 13 M€, à la baisse de la participation des autres collectivités de plus de 11 M€ et à l'augmentation de la part de SNCF Réseau de plus de 8 M€. Cette situation aura-t-elle des conséquences sur la réalisation des opérations prévues à ce CPER ou tout au moins, sur l'échéance de celui-ci ? Le CESER prend acte néanmoins de la stabilité des participations globales de l'Etat et du Conseil régional, et à parité à hauteur de 233 M€.

Le CESER constate également que les grands équilibres entre les différents programmes correspondant aux différentes orientations stratégiques restent globalement stables. Le CESER renvoie donc tout particulièrement à [son avis rendu a posteriori lors de la session des 4 et 5 décembre 2023](#), concernant la version initiale de ce projet d'avenant. A cet égard, le CESER rappelle que s'il se félicitait de la priorité donnée aux différents modes de mobilités, qu'ils soient de voyageurs ou de marchandises, les moins impactant écologiquement, il s'interrogeait tout de même sur la présence encore importante de projets routiers sans que leurs intérêts dans le cadre des transitions écologiques souhaitées soient établis. Il est à noter également que ce sujet est aussi relevé par l'AE dans des termes assez similaires, puisqu'elle s'étonne aussi d'une participation proportionnellement plus importante de l'Etat à ces projets qu'aux autres.

Le CESER ne peut une nouvelle fois qu'approuver l'impulsion majeure donnée aux investissements en faveur du fret ferroviaire avec un budget prévisionnel qui passe d'à peine 1 M€ dans le précédent CPER à près de 64 M€ dans celui-ci. Dans ce domaine, le CESER apprécierait que lui soient exposées formellement les conclusions de l'étude prospective menée sous son égide, celle de l'Etat et de SNCF Réseau, notamment au regard de l'élaboration d'une prochaine feuille de route.

En termes de mobilité douce, même si le CESER note avec satisfaction l'inscription d'une enveloppe de 50 M€ au profit des aménagements des vélo-routes, il regrette à nouveau que ce CPER n'ait pas été l'occasion de constituer le vecteur contractuel entre l'Etat et la Région, d'une ambition encore bien plus forte pour un vrai changement de braquet dans ce domaine. Il appelle à viser la mise en place et la montée en charge d'une vision systémique complète d'un écosystème vélo qui s'appuie sur toutes ambitions, moyens et énergies à même de se mobiliser en Bretagne dans ce domaine. A ce titre, le CESER pense qu'une expérimentation avec les collectivités territoriales visant à établir une stratégie d'ensemble pourrait avoir un effet de levier très intéressant alors même que l'utilisation du vélo, hormis dans les métropoles, demeure discrétionnaire.

Enfin, dans les domaines de la gouvernance et du suivi, le CESER réitère son souhait de pouvoir être convié à ces démarches essentielles pour le suivi de l'effectivité de l'action politique, mais aussi pour la mise en œuvre des principes de transparence vis-à-vis de la société civile et plus globalement de la cité.

En ce qui concerne la consultation du public, le CESER a pris connaissance avec attention de toutes les contributions qui ont pu être faites ainsi que les réponses apportées par l'Etat et le Conseil régional. Il constate qu'une partie importante de ces contributions concerne des projets précis et des problématiques amenant à des débats très territorialisés. Le CESER ne peut qu'encourager le Conseil régional, l'Etat et les différents maîtres d'ouvrages (MOA) concernés à mener les concertations spécifiques aux projets en question avec toute l'attention et la transparence souhaitable pour que l'action publique puisse être mieux comprise mais aussi toujours au plus près de l'intérêt général.

Sur le projet de réponse apporté à la suite de l'avis de l'AE, le CESER constate l'écart résiduel entre les deux conceptions dépeintes. D'une part, il distingue une conception plus aboutie et plus exigeante d'un point de vue environnemental, embrassant la question de l'écologie dans son ensemble (conséquences sur la biodiversité, l'épuisement des ressources, l'exploitation des sols...) et venant questionner le bien fondé de certains projets. D'autre part, il observe une vision plus pragmatique et opérationnelle, celle des promoteurs de projets, s'agissant en l'occurrence du Conseil régional et de l'Etat, visant à porter une attention scrupuleuse aux sujets relevés par l'AE, tout en évitant l'écueil de céder à l'inaction, faute d'une vision exhaustive des sujets, variantes et références. Le CESER appelle de ses vœux qu'autant que possible ces deux visions, aussi estimables et légitimes soient-elles, puissent se rejoindre pour que la transition écologique puisse se mettre en place efficacement et le plus rapidement possible. Dans la logique de l'avis de l'AE, l'absence de définition des critères d'éco-conditionnalité normalement prévus au mandat de négociation, conduit le CESER à s'interroger sur l'effectivité de la prise en compte de l'impact environnemental des projets.

Compte-tenu de ces observations et s'agissant d'un sujet majeur pour la Bretagne, le CESER sera particulièrement attentif à la mise en œuvre effective du programme d'investissement inscrit au CPER 21-27 en matière de mobilités.

**Vote du Bureau
Adopté à l'unanimité**