

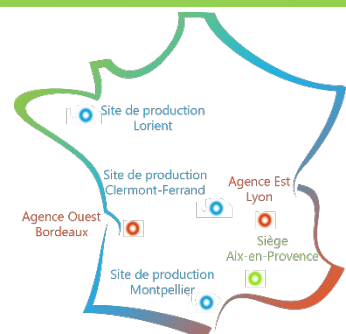
CONTRAT DE PLAN ETAT REGION
DE BRETAGNE
2021-2027

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

23 MARS 2022



EcoVia SCOP SARL
Europôle de l'Arbois – Bât Marconi – Avenue Louis Philibert
13100 AIX EN PROVENCE
04 42 12 53 31 – contact@ecovia.fr – www.ecovia.fr
SIRET : 483 216 792 00026 – APE : 7112B



SYNTHÈSE DE LA CONSULTATION

1. Introduction

Le Contrat de Plan Etat Région (CPER) de Bretagne ayant une influence sur l'environnement, il a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale (ESE) en application de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 transcrit dans le droit français par les articles L122-6 et suivants et R122-20 et suivants du Code de l'environnement.

La démarche de l'évaluation environnementale poursuit un triple objectif :

- Aider à l'élaboration du programme en prenant en compte l'ensemble des champs de l'environnement et en identifiant ses effets sur l'environnement,
- Contribuer à la bonne information du public et faciliter sa participation au processus décisionnel de l'élaboration du programme,
- Éclairer l'autorité administrative qui arrête le programme sur la décision à prendre.

Il est important de signaler que l'évaluation porte sur les objectifs spécifiques d'intervention (et non sur des projets individuels), ce qui lui donne un caractère assez global. L'exercice d'évaluation des incidences potentielles sur l'environnement du projet du CPER de Bretagne se veut d'abord et avant tout une « démarche programmatique selon des orientations à un stade où la localisation ou la nature des travaux ne sont pas systématiquement connues avec précision ».

A ce stade, on mesure donc les « incidences potentielles de la mise en œuvre du CPER ». Ultérieurement et de manière plus précise chacun des projets devra s'inscrire dans le cadre réglementaire qui les concerne : études d'impact, incidence sur l'eau, étude de risques, documents d'urbanisme etc.

Conformément à l'article R122-21 du Code de l'Environnement, l'ESE et le projet de CPER doivent être transmis à l'Autorité environnementale pour avis. En second temps, le rapport environnemental, le projet et l'avis de l'Autorité environnementale doivent être mis à disposition du public (R122-22 et L122-8 du Code de l'environnement).

Le présent document constitue le rapport de consultation de l'Autorité environnementale et du public.



2. Processus de consultation de l'Autorité environnementale et du public

Processus de consultation de l'Autorité environnementale

Avis de l'Autorité environnementale

Conformément à l'article R122-21 du Code de l'Environnement, l'Autorité environnementale formule un avis sur le rapport environnemental et le CPER dans les trois mois suivant la date de réception du dossier comprenant le dit document, le rapport d'évaluation environnementale stratégique (ESE), ainsi que les autres pièces et avis éventuellement exigés par la réglementation. L'avis est, dès sa signature, mis en ligne sur son site internet et transmis à l'autorité responsable de l'élaboration du contrat de plan. A défaut de s'être prononcée dans le délai indiqué par la réglementation, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement est réputée n'avoir aucune observation à formuler. Une information sur cette absence d'avis figure sur son site internet.

L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, représentée par le du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a donc été saisie le 12 février 2021 en tant qu'autorité environnementale, pour émettre un avis sur l'accord d'orientation stratégique Etat-Région signé le 18 février 2021 pour la mise en œuvre du plan de relance et du futur contrat de plan et sur le contenu du rapport d'évaluation environnementale.

Une audition réunissant les représentants de l'autorité environnementale du CGEDD, un représentant de la DREAL, du SGAR, les directeurs régionaux de l'ADEME, de l'AELB et de l'OFB ainsi que ceux du Conseil Régional et du SGAR s'est tenue le 7 mai 2021 au cours de laquelle des précisions ont été apportées à l'autorité environnementale.

L'autorité environnementale a fait connaître son avis adopté lors de la séance du 19 mai 2021 (voir l'annexe 1).

L'autorité environnementale tendait à considérer que l'ajout de dispositions plus précises, notamment en termes d'opérations et actions localisées devrait entraîner une nouvelle saisine. Au cours de son communiqué du 4 novembre 2021, celle-ci a annoncé son incapacité à rendre un avis sur les différents CPER. Une nouvelle saisine n'a donc pas été réalisée. Pour autant son avis initial a été pris en compte dans le processus d'élaboration du CPER final.

Processus de consultation du public

Publicité préalable

Conformément à l'article L122-8 du Code de l'Environnement, l'information du public a été initiée 15 jours avant le début de la consultation publique, conformément à la réglementation, mentionnant la date à laquelle débutait la consultation, la durée de celle-ci (la durée minimale étant fixée à un mois par l'article R122-22 du Code de l'Environnement), les lieux, jours et heures où le public pouvait prendre connaissance des éléments du dossier. Elle a été communiquée par voie de presse dans Le Télégramme et dans Ouest France des départements bretons publiés le 28 décembre 2021.

Consultation des dossiers

Une consultation électronique a été mise en place eu égard à la situation liée à la gestion sanitaire de la Covid 19. Les documents ont été mis à disposition pour une durée de 30 jours du 12 janvier 2022 au 12 février 2022 inclus, via le site internet de la préfecture de la région de Bretagne et le site internet du Conseil régional de Bretagne.

Contenu du dossier

Conformément à l'article L.122-8 du Code de l'Environnement, le dossier mis à la disposition du public était constitué :

- Le projet de contrat de plan Etat-Région 2021-2027 pour la Bretagne
- Le rapport d'évaluation environnementale du CPER 2021-2027
- L'avis de l'autorité environnementale sur l'accord d'orientation stratégique Etat / Région pour la mise en œuvre du plan de relance en Bretagne et le futur contrat de plan 2021-2027
- Les éléments de réponse à cet avis.



Recueil des avis exprimés

La consultation et le recueil des avis exprimés ont été organisés entre le 12 janvier 2022 et le 12 février 2022 inclus. Les observations pouvaient être formulées sur la plateforme électronique dédiée :

<https://app.klaxoon.com/participate/survey/QHARECT>. Elles pouvaient également si besoin être envoyées à l'adresse : concertation-cper-2021-27@bretagne.gouv.fr

3. Bilan de la consultation de l'autorité environnementale et du public

Bilan de la consultation de l'autorité environnementale

L'avis portait sur l'accord d'orientation stratégique Etat-Région signé le 18 février 2021 et sur la version du rapport d'évaluation environnementale associée. Cet avis s'inscrit dans le droit fil de ceux adressés aux régions Centre Val de Loire et Grand Est. Pour l'essentiel, il souligne :

- L'absence d'éco-conditionnalité dans le projet du CPER, ceci dès le mandat de négociation ;
- L'absence de suivi et d'évaluation du CPER 2015-2020 alors que cette dimension était bien présente dans le mandat de négociation d'alors.

L'avis souligne un défaut de pertinence et de crédibilité de l'accord stratégique au regard des principaux enjeux environnementaux. Les autres recommandations formulées concernent (voir document 1 en annexe) :

- La prise en compte par les maîtres d'ouvrage des principales mesures ERC proposées par le rapport environnemental ;
- La territorialisation au moins approchée de chacune des actions financées ;
- Un dispositif de suivi pérenne des incidences environnementales au moins jusqu'en 2027

Celles-ci et l'ensemble des observations de l'autorité environnementale ont donné lieu à la rédaction d'un mémoire en réponse (voir en Annexes) et, pour certaines, de compléments dans le rapport d'évaluation environnementale. Ces observations ont également nourri le processus d'élaboration du CPER, dont le chapitre environnement a été nettement remanié et enrichi.

Bilan de la consultation du public

383 connections sur le site de la Préfecture de région et 215 sur celui du Conseil Régional où étaient mis en ligne les documents ont été enregistrées. Au final, **9 contributions ont été reçues** émanant d'associations et de citoyens bretons par l'adresse mail ou l'application Klaxoon. Certaines contributions ont été déposées en double sur ces deux médias. Les principales observations et remarques formulées ont porté sur les éléments suivants (voir tableau page suivante).

Dans l'ensemble, ces contributions :

- Déplorent que le financement du volet mobilité fasse l'objet d'une programmation future 2023-2025,
- Appellent à inscrire différentes opérations touchant principalement aux mobilités ferroviaires, mais aussi eu fret,
- Critiquent les choix effectués qui ne répondraient pas aux enjeux bretons actuels et aux objectifs de neutralité carbone,
- Demandent d'inscrire dans le contrat des précisions afin de favoriser la mise en œuvre d'un projet,
- Regrettent l'absence d'un volet agricole et de la faiblesse du volet maritime au regard du contexte breton
- Témoignent d'insatisfactions au regard de la manière dont les négociations ont été menées, la répartition Etat-Région des montants financiers engagés et les montants contractualisés réellement disponibles pour engager des aménagements structurants.

Ces contributions portant sur le processus global du CPER (et non sur ses termes) ou sur des précisions sur des opérations ferroviaires (qui feront l'objet d'un avenant ultérieur qui est d'ores et déjà acté), il a été décidé de ne pas apporter de modifications substantielles au projet de contrat de plan.



Les réponses apportées sont synthétisées dans le tableau susmentionné.



Auteur de l'observation	Thème	Observations de l'avis (copier_coller de l'observation) (1 ligne de tableau par observation)	Amendements à intégrer /Justification de non prise en compte
Association ACCRET	Mobilité	Regrette que l'opportunité du plan de relance n'ait pas été saisie pour réaliser les études permettant d'aller rapidement vers les travaux pour le relèvement de la vitesse entre Châteaubriant et Retiers	Cf. ci-dessous
		S'inquiète de ne trouver référence de la ligne ferroviaire Châteaubriant-Rennes qu'avec ce qui concerne le nœud ferroviaire rennais	L'inquiétude serait justifiée si la ligne n'était pas mentionnée du tout, ce qui n'est pas le cas
		Demande que, compte-tenu de l'objectif stratégique 3 du CPER 2015/2020 où il est fait mention de la ligne ferroviaire Châteaubriant-Rennes soit inscrit dans l'avenant Mobilités et complété par "La ligne Châteaubriant-Rennes est la plus fréquentée en périphérie de Rennes. Pour faire face à la demande soutenue de trafic et aux besoins identifiés, il est nécessaire de moderniser la signalisation de la voie pour augmenter les fréquences et installer un cadencement. Il s'agira d'engager toutes les études et démarches nécessaires pour mettre en œuvre les conditions de cette modernisation pour le développement de l'offre sur l'intégralité de l'axe péri-urbain Chateaubriant-Rennes. Il parait, par ailleurs, nécessaire de conduire sans attendre 2023/2027 les études et travaux pour le relèvement de la vitesse entre Châteaubriant et Retiers, relèvement qui est désormais possible consécutivement aux travaux de régénération réalisés sur cette section en 2021."	Le devenir de la ligne Rennes-Chateaubriant est pleinement appréhendé dans le cadre du projet de CPER (§ 1.1, 1.2 et 1.3). On ne peut aller au-delà de ce qui est écrit en citant trop précisément l'opération dans le § 1.3 sans certitude sur le financement futur ni en s'engageant plus précisément sur le relèvement de vitesse même si c'est à l'étude.
Association Drones et Océans	Mer	propose d'expérimenter sur le territoire d'AQTA, plus particulièrement en Ria d'Etel, grâce au projet ACCOST, dans l'esprit de la Feuille de route Mer & Littoral de la Région Bretagne pour la période 2018-2022, une démarche expérimentale interdisciplinaire à l'interface terre-mer et demande de l'inscrire dans le cadre du CPER et d'anticiper son financement : (page 17, juste avant le début du paragraphe 5.1 Le défi climatique) : <i>Il autorise et soutient les expérimentations innovantes, notamment transverses ou interdisciplinaires, en s'appuyant sur les collectivités locales et, le cas échéant, des ouvertures législatives et réglementaires.</i>	Inscription de la phrase "Il [le CPER] autorise et soutient les expérimentations innovantes, notamment transverses ou interdisciplinaires, en s'appuyant sur les collectivités locales et, le cas échéant, des ouvertures législatives et réglementaires."



CGT Cheminots Léon-Trégor	ferroviaire	déplore une nouvelle fois la non prise en compte du projet de réhabilitation de la ligne Morlaix Roscoff. Rappelle les différents intérêts de cette ligne par rapport à l'importance du port de Roscoff. Déclare inacceptable le manque d'engagements de délai et de budget (cf 1.2) rappelle que les études de potentialité ont été menées, que la ligne n'a pas été entretenue depuis 3 ans et se dégrade	→ Les cartes publiées par la commission européenne sont sans ambiguïté, c'est le seul port (physique) de Brest qui est intégré au réseau central du RTE-T, ayant des conséquences importantes sur la ligne ferroviaire Rennes-Brest, également cartographiée dans les annexes du projet de règlement. Le port de Roscoff reste, comme dans la version actuelle du règlement RTE-T, dans le réseau global.
		Le Projet de CPER ne donne aucune information sur l'avancement des concertations promises par le Secrétaire d'Etat aux Transports concernant l'avenir des petites lignes. Où en sont ces concertations ? Quelles sont les propositions de la Région ?	→ L'État et la Région ont investi plus de 200 M€ sur le CPER 2015-2020 pour rénover les lignes de desserte fine du territoire. Le prochain volet Mobilités 2023-2027 du CPER, en dehors donc du CPER 2021-2027 dans sa globalité, devra poursuivre et terminer cet effort.
		demande donc que le projet de CPER permette d'avancer sur le projet de réhabilitation de la ligne qui coche toutes les cases des défis proposés ou que les signataires expliquent au public et à ses représentants la motivation du renoncement.	La ligne Morlaix Roscoff est citée parmi les 3 lignes de voyageurs pouvant encore nécessiter des investissements. Un comité de pilotage, sous égide de l'État, a été installé en octobre 2021 et un processus d'études a été proposée aux collectivités locales, en cohérence avec l'avenant au volet Mobilités du CPER 2015-2020 signé en avril 2021 et évoqué au § 1,1 du projet de CPER, qui réservait des sommes nouvelles pour ce faire.
Dell	général	Dans le cadre du contrat de plan Etat-Région, 3 questions devraient être centrales : l'environnement, la langue bretonne, le rattachement de la Loire-Atlantique à la Bretagne	Les deux premiers sujets sont bien traités dans le CPER. Le dernier ne relève pas d'un CPER
Marcel	neutralité carbone	Le CPER s'inscrit dans la perspective SRADDET de division par 3 des émissions de GES... c'est consternant. Il incomberait aux autres régions de France de faire l'effort que la Bretagne ne veut pas faire pour respecter les engagements nationaux et internationaux de réduction des émissions de GES qui conduisent à une division par 6.5 pour atteindre la neutralité carbone.	Il est logique que le CPER se cale sur les termes du SRADDET. C'est le contraire qui aurait été critiquable
Breton	ferroviaire	Pas assez de train en semaine ni entre 10h/14h et après 20h et le weekend on en parle pas c est catastrophique.	Il s'agit d'un sujet d'exploitation et non d'infrastructures. Il ne relève donc pas d'un CPER
Collectif d'usagers TER Bretagne Sud	mobilités	déplorons que le volet mobilités au niveau financier ne soit pas dans ce contrat et soit reporté à une date ultérieure Se questionne sur le projet LNOBPL (coût pharamineux pour 10 min de gain de trajet)	→ Le projet LNOBPL est poursuivi, avec un dialogue territorial en cours depuis le 2 décembre 2022. Le gain de temps vers la pointe bretonne n'est que l'un des objectifs du projet, qui vise aussi à répondre aux enjeux de mobilités du quotidien en redonnant plus de capacité ferroviaire au profit de tous les types de liaisons (TGV vers le reste de la France mais aussi inter-villes en Bretagne ou péri-urbains) ou en améliorant la liaison entre les deux



		métropoles régionales Rennes et Nantes
ferroviaire	Note le problème du noeud ferroviaire rennais, la baisse de desserte ferroviaires des nouveaux PEM construits sur la ligne Sud. Propose des solutions (réorganisation horaire, logique de terminus, maintien des services en gare)	Le projet de CPER va bien au-delà de la seule mise en œuvre à court terme du projet 2TMV, prévoyant « la poursuite des réflexions sur le devenir du nœud ferroviaire de Rennes et des axes structurants Rennes-Brest et Rennes-Quimper, avec l'objectif de définir puis entamer les études des aménagements prioritaires de moyen/long terme »
	Veut que soit acté la modernisation complète, avec électrification, de la ligne Quimper-Brest Souhaite voir une étude sur la réouverture d'une ligne Saint-Brieuc – Pontivy – Auray	→ La ligne Quimper Brest a été rénovée en 2017 pour un investissement de 70 M€. → La priorité sur Auray-Pontivy est de maintenir un outil industriel existant au service du fret. L'enjeu d'une remise en état de la ligne Auray-Saint-Brieuc doit s'apprécier au regard du potentiel de voyageurs face aux investissements induits. L'État et la Région restent à l'écoute des territoires sur ce sujet.
	Regrette de ne rien voir pour désenclaver la Bretagne du Sud vers la façade Atlantique, le centre et sud de la France (via Nantes). Déploire l'absence de projets pour relier par rail les aéroports bretons entre eux Souhaite le rétablissement des lignes Quimper-Nantes-Bordeaux, Quimper-Nantes-Lyon-Genève	→ Le projet LNOBPL, en visant un saut qualitatif dans la liaison ferroviaire Rennes-Nantes, concourt d'une amélioration avec la région Pays-de-la-Loire tout comme l'examen de la modernisation de la ligne Rennes-Chateaubriant. Les réflexions sur la gare de Rennes comme dans le cadre de LNOBPL visent aussi à libérer des capacités ferroviaires pour tout type d'offres, ouvrant des possibilités à des opérateurs ferroviaires de créer ou développer de nouvelles dessertes en fonction des besoins des usagers. → L'État et ses partenaires ont massivement investi sur la ligne Nantes-Bordeaux pour proposer un service ferroviaire plus rapide et plus fréquent
mobilités	Déplore l'absence d'une réflexion sur la réorganisation de la grille-horaires, sur la question du matériel ferroviaire	→ Le CPER porte sur les investissements d'infrastructure, pas directement des services associés. La Région, partenaire essentiel de tous les projets ferroviaires, participe évidemment à la conduite des projets en intégrant en tant qu'autorité organisatrice du TER l'ensemble des enjeux de renouvellement ou extension du parc de matériel roulant
fret	Espère que les études prendront en compte le potentiel et les demandes des entreprises et établissements publics se trouvant à quelques kilomètres de la voie ferrée et que les délais entre études et travaux se raccourcissent	→ L'avenant au CPER 2015-2020 intègre bien comme indiqué au CPER une étude générale sur le fret à l'échelle régionale permettant de réinterroger les besoins et le potentiel
mobilités	Déplore qu'il n'y ait pas d'investissement de matériel ferroviaire pour	Ces sujets ne relèvent pas du CPER. Les réponses à ces questions



		le vélo, Souhaite que les petites gares ne soient pas oubliées	seront apportées, par la Région comme AOM et la SNCF comme opérateur, dans le cadre des échanges que ceux-ci organisent avec les usagers et leurs représentants
Coordination ferroviaire bretonne (COFERBZH)	mobilités	déplorons que le volet mobilités au niveau financier ne soit pas dans ce contrat et soit reporté à une date ultérieure Se questionne sur le projet LNOBPL (vu l'abandon de l'aéroport ND des Landes)	→ Le projet LNOBPL est poursuivi, avec un dialogue territorial en cours depuis le 2 décembre 2022. Le gain de temps vers la pointe bretonne n'est que l'un des objectifs du projet, qui vise aussi à répondre aux enjeux de mobilités du quotidien en redonnant plus de capacité ferroviaire au profit de tous les types de liaisons (TGV vers le reste de la France mais aussi inter-villes en Bretagne ou péri-urbains) ou en améliorant la liaison entre les deux métropoles régionales Rennes et Nantes
		Note le problème du noeud ferroviaire rennais, la baisse de desserte ferroviaires des nouveaux PEM construits sur la ligne Sud. Propose des solutions (réorganisation horaire, logique de terminus, maintien des services en gare)	→ Les projets consistaient à remettre les lignes en état à iso-performances initiales et chacun d'eux a mobilité plusieurs dizaines de millions d'euros → Le projet de CPER va bien au-delà de la seule mise en œuvre à court terme du projet 2TMV, prévoyant « la poursuite des réflexions sur le devenir du nœud ferroviaire de Rennes et des axes structurants Rennes-Brest et Rennes-Quimper, avec l'objectif de définir puis entamer les études des aménagements prioritaires de moyen/long terme »
	ferroviaire	Veut que soit acté la modernisation complète, avec électrification, des lignes Rennes-Châteaubriant et Quimper-Brest Souhaite que l'étude sur la section Pontivy – Saint Gérard soit élargie à Saint-Brieuc - Saint-Gérand	→ L'objectif des démarches sur Guingamp-Carhaix et Morlaix-Roscoff est de construire des projets dans un calendrier écartant tout risque de fermeture des lignes en raison de leur progressive dégradation ; sur Morlaix-Roscoff, déjà fermée, il s'agit de définir les conditions du futur service possible. → Le CPER mentionne bien l'ambition de « l'étude des conditions de développement de l'offre sur l'axe péri-urbain Rennes-Retiers-Chateaubriant » → La ligne Quimper Brest a été rénovée en 2017 pour un investissement de 70 M€. → La priorité est de maintenir un outil industriel existant au service du fret. L'enjeu d'une remise en état de la ligne Auray-Saint-Brieuc doit s'apprécier au regard du potentiel de voyageurs face aux investissements induits. L'État et la Région restent à l'écoute des territoires sur ce sujet.
		Regrette de ne rien voir pour désenclaver la Bretagne du Sud vers la façade Atlantique, le centre et sud de la France (via Nantes). Déploire l'absence de projets pour relier par rail les aéroports bretons	→ Le projet LNOBPL, en visant un saut qualitatif dans la liaison ferroviaire Rennes-Nantes, concourt d'une amélioration avec la région Pays-de-la-Loire tout comme l'examen de la



		entre eux Souhaite le rétablissement des lignes Quimper-Nantes-Bordeaux, Quimper-Nantes-Lyon-Genève	modernisation de la ligne Rennes-Chateaubriant. Les réflexions sur la gare de Rennes comme dans le cadre de LNOBPL visent aussi à libérer des capacités ferroviaires pour tout type d'offres, ouvrant des possibilités à des opérateurs ferroviaires de créer ou développer de nouvelles dessertes en fonction des besoins des usagers. → L'État et ses partenaires ont massivement investi sur la ligne Nantes-Bordeaux pour proposer un service ferroviaire plus rapide et plus fréquent
Coordination ferroviaire bretonne (COFERBZH)	mobilités	demande à étudier toutes les pistes pour désengorger la gare de Rennes et à travailler sur un RER rennais Déplore l'absence d'une réflexion sur la réorganisation de la grille-horaires, sur la question du matériel ferroviaire et la desserte ferroviaire du centre Bretagne	→ le CPER prévoit bien de poursuivre la désaturation du nœud rennais avec notamment ce type d'aménagements → Le CPER porte sur les investissements d'infrastructure, pas directement des services associés. La Région, partenaire essentiel de tous les projets ferroviaires, participe évidemment à la conduite des projets en intégrant en tant qu'autorité organisatrice du TER l'ensemble des enjeux de renouvellement ou extension du parc de matériel roulant → L'ambition de renouveler la ligne Guingamp-Carhaix contribue à la desserte ferroviaire du Centre Bretagne
Coordination ferroviaire bretonne (COFERBZH)	fret	Espère que les études prendront en compte le potentiel et les demandes des entreprises et établissements publics se trouvant à quelques kilomètres de la voie ferrée et que les délais entre études et travaux se raccourcissent	Cela sera abordé projet par projet, opération par opération
Coordination ferroviaire bretonne (COFERBZH)	mobilités	Déplore qu'il n'y ait pas d'investissement de matériel ferroviaire pour le vélo, Souhaite que les petites gares ne soient pas oubliées	es sujets ne relèvent pas du CPER. Les réponses à ces questions seront apportées, par la Région comme AOM et la SNCF comme opérateur, dans le cadre des échanges que ceux-ci organisent avec les usagers et leurs représentants
Groupe « Breizh a gleiz Autonomie, écologie & territoires »	Général	- n'est pas favorable à la signature en l'état du CPER par le Conseil régional de Bretagne. - Souligne l'incapacité du document à traduire en quelques phrases les principaux enjeux qui concernent la société bretonne (les grandes transformations en cours écologique, numérique, démographique, défi de l'accueil de nouvelles populations et cohésion territoriale, santé, logement, langues	Le tempo d'élaboration du CPER a été largement bouleversé par la crise COVID et ses conséquences. Le reste du propos relève d'une prise de position politique au regard de l'assemblée régional dont les auteurs sont membres et non d'une contribution à la rédaction du CPER



		bretonnes, transformation du modèle agricole. ' Critique le tempo des négociations chaotique.	
Groupe « Breizh a gleiz Autonomie, écologie & territoires »	Agriculture	S'offusque de l'absence du volet agricole "aujourd'hui le sujet le plus clivant du débat politique régional, la source des tensions les plus vives dans la société bretonne".	Le propos relève d'une prise de position politique au regard de l'assemblée régional dont les auteurs sont membres et non d'une contribution à la rédaction du CPER
Groupe « Breizh a gleiz Autonomie, écologie & territoires »	Volet mer	Aperçus sur le volet mer sont insuffisants. Une bonne part des crédits affichés consistent en fléchage d'enveloppes sur des subventions destinées aux collectivités locales (DETR, DSIL).	Le propos relève d'une prise de position politique au regard de l'assemblée régional dont les auteurs sont membres et non d'une contribution à la rédaction du CPER A noter que le volet mer, alors qu'il n'était pas prévu initialement, a fait l'objet d'arbitrages conduisant à des moyens substantiels
Groupe « Breizh a gleiz Autonomie, écologie & territoires »	mobilités	il est demandé aux élus bretons de donner leur blanc seing au nouveau CPER alors même que la négociation en matière de transport et de mobilités est repoussée à fin 2022 ou début 2023.	Le CPER ne saurait se résumer au seuls sujets de mobilités.
Groupe « Breizh a gleiz Autonomie, écologie & territoires »	langues bretonnes	les enjeux de la transmission des langues de Bretagne et du développement de leur usage dans la vie quotidienne auraient mérités d'être intégrés au CPER en tant qu'éléments intrinsèques du tissu culturel et social de la B retagne.	Le CPER renvoie , explicitement, à la convention sur les langues de Bretagne. C'est un véritable engagement.
Groupe « Breizh a gleiz Autonomie, écologie & territoires »	budget (écologie)	la simple stabilité des crédits de la transition écologique nous interpelle. Cite l'avis de l'Ae : "Un défaut de pertinence et de crédibilité de l'accord stratégique au regard des principaux enjeux environnementaux"	L'accord stratégique CPER signé en février 2021 à Callac était il est vrai moins abouti sur les sujets environnementaux, ce qui a justifié l'avis de l'AE. Il en a été tenu compte et le CPER comporte un chapitre dédié aux transitions écologiques qui a été fortement remanié et enrichi
Groupe « Breizh a gleiz Autonomie, écologie & territoires »	volet territorial	critique la répartition de l'enveloppe et la méthode qui préside à sa mise en oeuvre.	Le propos relève d'une prise de position politique au regard de l'assemblée régional dont les auteurs sont membres et non d'une contribution à la rédaction du CPER



<p>Groupe « Breizh a gleiz Autonomie, écologie & territoires »</p>	<p>déséquilibre</p>	<p>Déplore la logique descendante ayant primé à l'élaboration du CPER et vis de l'État et le manque d'une logique de co construction d'objectifs partagés au service d'une vision à long terme du développement régional.</p> <p>Souligne que les élus et services des communes rurales et des petites intercommunalités frôlent le « burn out », perdus dans la jungle des appels à projets et sans cesse pris de court par des temporalités imposées d'en haut.</p>	<p>Le propos relève d'une prise de position politique au regard de l'assemblée régional dont les auteurs sont membres et non d'une contribution à la rédaction du CPER</p>
<p>Groupe « Breizh a gleiz Autonomie, écologie & territoires »</p>	<p>Crédits contractualisés Etat -Région</p>	<p>601 M€ relèvent d'un plan de relance unilatéral (sans travail commun avec la Région). 427M€ sont des crédits « recyclés » émanant soit du CPER 2015 2020, soit de financements acquis de diverses agences de l'État (ADEME, ANAH, etc) ce qui équivaut à une baisse de 15% des crédits d'État « nouveaux » procédant réellement d'une logique de contractualisation, de 618 à 525 M€. En parallèle, les crédits nouveaux apportés par la Région sont passés de 622 à 934 M€.</p> <p>Le déséquilibre est patent (525 contre 934).</p> <p>Le plus gros des crédits affichés dans le CPER étant déjà affectés, il devient très difficile de libérer des enveloppes conséquentes pour des actions non encore financées.</p>	<p>L'analyse paraît inexacte (ainsi le montant contractualisé par le conseil régional est de 502M et non 934)</p> <p>Regretter que soient pris en compte les montants dits « valorisés » est injustifié, car il s'agit bien de mesures et crédits qui interviendront dans les territoires et selon les orientations du CPER. La notion de crédits « valorisés » renvoie au fait que soit ils ont déjà fait l'objet d'une contractualisation (avenant mobilité ou BTHD) soit le gestionnaire des crédits ne peut pas être co-signataire du CPER. Il ne faut pas assimiler une appellation administrative à un moindre engagement</p>
<p>Groupe « Breizh a gleiz Autonomie, écologie & territoires »</p>		<p>réouverture de la discussion sur la relation contractuelle entre l'Etat et la Région et sur la répartition de leurs compétences</p> <p>refonte complète du dialogue territorial et de la méthode de mobilisation de la société bretonne autour des enjeux de bien commun</p>	<p>Le propos relève d'une prise de position politique au regard de l'assemblée régional dont les auteurs sont membres et non d'une contribution à la rédaction du CPER</p>



Conformément à l'article L122-10 du Code de l'Environnement, le bilan de la consultation sera présenté dès l'approbation du CPER 2021-2027 dans la déclaration environnementale figurant dans l'information du public et de l'autorité environnementale, et expliquera comment il a été tenu compte de ces avis.

Mise à disposition du bilan des consultations

Ce bilan des consultations sera mis à la disposition du public conformément à l'article R122-22 du Code de l'Environnement : *3° La personne publique responsable dresse le bilan de la mise à disposition du public et le tient à la disposition du public selon des procédés qu'elle détermine.*

A l'issue de cette consultation, un bilan de la consultation sera mis à disposition du public en version électronique sur les sites internet de la Préfecture de la région et du Conseil régional de Bretagne.

Information du public après l'adoption du CPER

Conformément aux articles L122-9, L123-19-1 et R122-24 du Code de l'Environnement, dès l'adoption du CPER 2021-2027, la préfecture de région informera le public et l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, des lieux, jours et heures où ils peuvent en prendre connaissance, ainsi que des modalités par lesquelles toute personne peut obtenir, à ses frais, une copie des documents mis à disposition.

Cette information fera l'objet d'une mention dans les mêmes journaux d'annonces légales que ceux mobilisés en phase de publicité préalable à la consultation du public et sera publiée sur les sites internet de la Préfecture de région et du Conseil régional de Bretagne pendant une durée minimale de trois mois.

Seront mises à disposition les informations suivantes :

- Le CPER approuvé,
- Une déclaration environnementale résumant :
 - La manière dont il a été tenu compte du rapport des consultations auxquelles il a été procédé,
 - Les motifs qui ont fondé les choix opérés par le CPER 2021-2027, compte tenu des diverses solutions envisagées,
 - Les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du CPER 2021-2027.

Conformément à l'article L122-9 du code de l'environnement, les résultats du suivi de la mise en œuvre du CPER 2021-2027 donneront lieu à une actualisation de la déclaration environnementale sur les sites internet de la préfecture de la région et du Conseil régional de Bretagne permettant ainsi d'informer le public du suivi de sa mise en œuvre.



4. Annexes