



Région Bretagne  
Direction de l'Aménagement et de l'Égalité

**Objet :** Révision du SRADDET Bretagne – consultation préalable

À l'occasion de la révision du Schéma Régional de l'Aménagement du Développement Durable et de l'Égalité des Territoires (SRADDET), Alternatiba Rennes partage avec la Région Bretagne ses constats et propositions pour faire du SRADDET l'outil de planification d'une **Bretagne respectueuse du vivant et des conditions d'habitabilité de la planète**. Notre contribution concerne les domaines suivants couverts par le SRADDET :

1. les objectifs énergétiques et climatiques ;
2. la lutte contre l'artificialisation des sols ;
3. la gestion du trait de côte ;
4. la logistique ;
5. la stratégie aéroportuaire régionale ;
6. la prévention et la gestion des déchets.

Cette contribution constitue une première présentation de nos constats, de nos propositions et de nos attentes. A l'occasion de la consultation du public annoncée au second semestre, nous analyserons avec attention les mesures proposées dans le projet de SRADDET révisé. Nous sommes également disponibles pour une rencontre avec les élu-es du Conseil Régional à ce sujet.

## 1) Objectifs énergétiques et climatiques

### Constats :

Le dérèglement climatique menace nos conditions de vie sur Terre. Les scientifiques sont unanimes : le dérèglement climatique est un fait et les activités humaines en sont la cause. Le danger, ce sont des canicules, des inondations, des feux de forêt plus fréquents et plus intenses. C'est l'élévation du niveau de la mer, l'effondrement de la biodiversité, de la fertilité des sols et des réserves en eau potable, l'apparition de nouvelles maladies. Le dérèglement climatique est le plus grand défi auquel l'humanité ait été confrontée. Nous avons le devoir d'être à la hauteur, nous devons agir collectivement pour réduire autant que possible l'ampleur de la catastrophe environnementale, sociale et sociétale.

Trois secteurs concentrent en Bretagne la quasi-totalité des émissions de gaz à effet de serre (GES) : l'agriculture (44% des émissions totales), les transports (26%) et les bâtiments (18%) selon les chiffres 2018. Les travaux menés à l'occasion de la BreizhCop et la prospective énergie-climat à l'horizon 2040 ont montré qu'un scénario sans rupture majeure ne suffirait pas à atteindre une division par quatre des émissions. Il y a donc besoin d'un **changement radical de modèle agricole et d'alimentation, ainsi que d'un report modal massif vers les transports publics et les modes doux – couplé à un changement profond du modèle d'aménagement du territoire – et d'une généralisation de la rénovation énergétique**.

Deux options sont fréquemment citées pour opérer ces changements : la décarbonation et la sobriété. La décarbonation repose essentiellement sur des technologies coûteuses (financièrement, énergétiquement et écologiquement), disponibles pour partie à des échéances trop longues et au potentiel de réduction des émissions incertain. En outre, elle produit

**Alternatiba** est un mouvement citoyen de **mobilisation pour la justice sociale et climatique**, qui promeut des initiatives concrètes qui construisent une société durable, tout en s'opposant aux projets climaticides. Il réunit des milliers de citoyennes et citoyens au travers de groupes locaux partout en France mais aussi à l'étranger (Dakar, Haïti,...).

Alternatiba Rennes  
Maison de la Consommation et de l'Environnement  
48 Bd Magenta - 35000 RENNES  
rennes@alternatiba.eu

alternatiba.eu/rennes

d'importants effets rebonds et ne fait *in fine* que substituer une dépendance à une autre (des énergies fossiles aux terres rares, par exemple).

**Là où la décarbonation, si elle est vue comme unique solution, fait figure de fuite en avant, la sobriété constitue la voie à suivre en premier lieu.** En effet, pour réduire suffisamment nos émissions et notre consommation de ressources, et s'adapter au changement climatique, il est nécessaire de questionner nos besoins, refonder nos modes de production et de consommation, nos façons d'aménager le territoire et de faire société. La sobriété nous offre un horizon de santé, d'émancipation, d'épanouissement.

### **Propositions et attentes vis-à-vis du SRADET et de la Région :**

Le SRADET doit fixer des objectifs précis par secteur, progressifs et contraignants en matière de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, tant sur les émissions sur le territoire que les émissions importées (empreinte carbone) .

La Région se doit de rendre compte régulièrement aux citoyen·nes du suivi sectoriel des consommations d'énergie et des émissions de GES (au regard des objectifs de neutralité carbone en 2050), ainsi de l'efficacité des actions menées en matière d'atténuation du changement climatique.

Pour atteindre ces objectifs, des actions concrètes visant la réduction de la consommation d'énergie et de l'empreinte carbone des différents secteurs sont à mener, que ce soit dans l'exercice des compétences de la Région ou par l'accompagnement des autres collectivités et des acteur·ices socio-économiques du territoire. Les premiers secteurs émetteurs (agriculture, transport, bâtiment) doivent faire prioritairement l'objet de politiques publiques déterminées.

- Pour ce qui concerne **l'agriculture et la filière agro-alimentaire**, la Région, par sa compétence de développement économique, par le fléchage et le conditionnement des aides financières européennes (FEADER et LEADER) et de ses fonds propres, ainsi que par orientation politique globale, doit conduire un changement profond du modèle agricole breton :
  - généralisation de l'agro-écologie et de l'agriculture biologique,
  - multiplication des petites structures,
  - réduction des cheptels d'élevage,
  - facilitation des installations et de l'accès au foncier.

Ces mesures permettront plus de résilience face au changement climatique, un moindre impact sur la ressource en eau (en quantité comme au regard de la pollution chronique), une plus grande intensité en emploi, plus d'autonomie des agriculteur·ices, ainsi qu'une alimentation saine et de qualité.

Par ailleurs, même si cela peut sembler plus marginal, proposer une alimentation biologique, moins carnée, locale et équitable dans la restauration collective des lycées peut contribuer à la structuration de filières durables sur le territoire.

- En matière de **transports**, la Région étant autorité organisatrice des mobilités, elle dispose de moyens d'actions importants pour diminuer drastiquement l'impact environnemental global du secteur, mais aussi pour réduire la dépendance des Breton·nes à la voiture, leur vulnérabilité économique dans un contexte de poursuite de l'augmentation des prix des énergies fossiles, et leur relégation territoriale. En ce sens, voici les mesures qui devraient être prises par la Région :
  - arrêter l'investissement financier de la Région dans le développement routier (réseau national et réseaux départementaux) ;
  - garantir que chaque Breton·ne, quelles que soient ses ressources, puisse se déplacer sur l'ensemble du territoire régional par les transports collectifs dans de bonnes conditions (temps de parcours et fluidité des itinéraires) ;
  - améliorer la qualité de service du réseau de transport collectif régional : fréquence de desserte, coordination des réseaux (fluidité des parcours) ;
  - remettre en service les lignes ferroviaires qui ne sont plus exploitées à ce jour ;
  - faciliter l'intermodalité, en particulier en permettant l'usage combiné du vélo et du train (stationnement en gare sécurisé, embarquement gratuit et sans réservation des vélos avec un nombre de places suffisant) ;
  - généraliser les mesures tarifaires attractives et accessibles sur l'ensemble du réseau régional ;
  - améliorer l'accessibilité des gares et du matériel roulant ;
  - soutenir les collectivités dans le déploiement de réseaux de transports collectifs urbains de qualité.
- Sur le secteur du **bâtiment**, la Région peut soutenir et aiguiller une politique volontariste en matière de rénovation énergétique, que ce soit par la formation, la structuration des filières économiques (diagnostics, ingénierie, éco-matériaux, travaux) ou une contribution à l'accompagnement et au financement des travaux, en particulier pour les ménages en situation de précarité énergétique.

## 2) Lutte contre l'artificialisation des sols

### Constats :

La Bretagne est la 3<sup>e</sup> région française ayant le plus fort taux d'artificialisation, alors même que l'artificialisation au niveau national est en progression constante et supérieure à la moyenne européenne (ou, proportionnellement à la population, à celle de l'Allemagne ou du Royaume-Uni par exemple). Dans la région, ce sont 2000ha qui sont artificialisés chaque année, soit plus de 1100m<sup>2</sup> consommés pour chaque habitant supplémentaire entre 2013 et 2018.

La perte en surface de terres vivantes, et la destruction des fonctions écosystémiques des sols (production alimentaire et de biomasse, habitats et biodiversité, tampon au regard du cycle de l'eau, séquestration de carbone, régulation thermique) entraînent des pertes irréversibles. Un sol vivant est le fruit de milliers d'années de processus physico-chimiques, et aucun effort - même honnête - de compensation ne peut prétendre reconstituer assez vite les nombreux services écosystémiques perdus par l'artificialisation des sols.

**Le modèle actuel d'aménagement de nos territoires, considérant les terres agricoles et les espaces naturels simplement comme des réserves d'urbanisation, est obsolète.** Il est fondé sur le mythe d'une croissance infinie, sur davantage d'étalement, d'exploitation de ressources vues comme inépuisables et nous a été imposé pendant des décennies, sans que nous soit jamais démontrée sa pertinence :

- les rythmes d'artificialisation sont décorrélés de la croissance démographique ;
- en parallèle d'une artificialisation galopante, le nombre de logements vacants, de résidences secondaires et de locations saisonnières continue d'augmenter (sur certains territoires, les résidences secondaires et saisonnières vont même jusqu'à représenter la moitié de la construction neuve) ;
- le développement de la construction est sans influence sur les prix de sortie des logements, qui continuent d'augmenter, et les ménages sont de plus en plus relégués en périphérie des zones d'emploi (métropoles et zones littorales) ;
- les coûts d'extension et d'entretien des divers réseaux ne sont pas portés par les promoteurs qui profitent des ouvertures à l'urbanisation.

L'application d'un principe de « zéro artificialisation nette » à échéance 2050 est totalement insuffisant. Il nous faut en fait arriver à du « zéro artificialisation brute », comme le disent notamment les auteur·ices de *La ville stationnaire*, et ce dès maintenant. Nous sommes convaincu·es que l'on peut **faire mieux avec moins, en restant dans les enveloppes artificialisées actuelles**, notamment en optimisant le tissu existant, à toutes les échelles.

### Propositions et attentes vis-à-vis du SRADDET et de la Région :

Le SRADDET doit **poser un cadre strict en matière d'artificialisation des sols**, en fixant une trajectoire globale de sobriété foncière et des plafonds d'artificialisation à respecter aux différentes échelles de territoire.

- Ce cadre doit être plus ambitieux qu'une simple perspective de zéro artificialisation nette, dans la mesure où la compensation ne permet pas de reconstituer les fonctions écosystémiques des sols.
- La Bretagne se doit d'être d'autant plus exemplaire en la matière qu'on a surconsommé des terres agricoles et des espaces naturels par le passé. Il serait inacceptable de profiter d'une prime aux mauvais élèves.
- Au-delà de la fixation d'objectifs correspondant aux échéances légales, le SRADDET doit fixer des points d'étapes et donner des repères réguliers aux collectivités.

La Région, par le SRADDET, mais aussi par son action quotidienne et sa capacité d'accompagner les autres collectivités, doit plus globalement donner un cap aux territoires bretons et **faire infléchir rapidement le modèle d'aménagement du territoire :**

- En freinant la métropolisation, qui est loin d'être un phénomène naturel. Nous croyons en un modèle polycentrique plus maillé et un réinvestissement des territoires ruraux, qui offrent un terreau fertile pour une rupture écologique indispensable. Ils présentent un fort potentiel de logements disponibles, de production alimentaire soutenable (convergent avec le besoin de changement de modèle agricole, cf supra), de densité d'emploi et de qualité de vie, à condition d'y maintenir ou apporter les services publics et équipements nécessaires ;
- En arrêtant de considérer que tout projet, notamment économique ou d'infrastructure, est nécessairement bénéfique pour le territoire et pour la population (logique globale de sobriété – cf supra, et cas spécifiques des infrastructures et du e-commerce par exemple - cf partie logistique) ;
- En limitant les résidences secondaires et les locations saisonnières (représentant respectivement 260 000 et 50 000 logements en Bretagne, soit presque 16% du parc), qui contribuent très fortement à la tension sur le logement, en nombre et en prix ;
- En intensifiant la réhabilitation et la requalification des logements vacants (130 000 logements

étaient vacants à l'échelle de la région en 2020, dont 50 000 depuis plus de deux ans) ;

- En rapprochant équipements publics, services et emplois des bassins de vie, dans une logique de « ville du quart d'heure », dans les territoires urbains comme ruraux.

Cela permettrait de mieux répondre au défi du vieillissement massif de la région (par la population endogène et entrante), la population vieillissante requérant une certaine densité urbaine, la proximité des services, ainsi que des logements de taille et de conception adaptées.

Dans les zones urbaines, cela doit notamment se traduire par une approche de l'aménagement dépassant le zonage et la mono-fonctionnalité pour donner de la densité et de l'urbanité aux espaces périphériques (entrées de ville, zones commerciales et d'activité).

### 3) Gestion du trait de côte

#### Constats :

Parmi ses nombreux impacts, le changement climatique généré par nos modes de production provoque une élévation des niveaux marins partout sur le globe. La Bretagne, avec son grand linéaire côtier, est évidemment fortement concernée. L'élévation du niveau marin est déjà une réalité puisque selon le GIEC, elle a atteint 20 cm sur la période 1901-2018, avec une accélération très notable sur les dernières décennies (3,69 mm/an sur 2006–2018 contre 1,35 mm/an sur 1901-1990). Si, comme le ministre de l'écologie, on renonce au scénario à +2°C et qu'on se prépare se préparer à un réchauffement de +4°C, il faut s'attendre à une élévation du niveau marin de l'ordre de 80cm voire 1m.

Or l'élévation du niveau de la mer, combinée à une plus grande fréquence des événements météorologiques extrêmes, entraînera des submersions marines plus importantes et récurrentes et une accélération de l'érosion côtière. De plus en plus d'habitations et d'activités seront concernées par ces phénomènes dévastateurs. Certains secteurs seront même gagnés ou regagnés par la mer.

**L'élévation du niveau de la mer et la vulnérabilité des territoires littoraux, très densément occupés, constituent donc un énorme défi pour la Bretagne**, et un sujet majeur de son adaptation au changement climatique.

#### Propositions et attentes vis-à-vis du SRADET et de la Région :

Au regard de l'enjeu pour la région, le SRADET doit inciter à des **mesures résolues d'adaptation** au recul du trait de côte :

- Restaurer les milieux naturels côtiers (marais, dunes, etc) qui contribuent à atténuer les impacts de la submersion marine (solutions fondées sur la nature, prônées par l'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique - ONERC) ;
- Aller vers la relocalisation des logements et activités exposées, plutôt que de miser sur la multiplication des ouvrages de protection, qui relèvent plutôt de la mal-adaptation, notamment en créant un sentiment de fausse sécurité, et en encourageant la densification des usages dans les zones qui semblent protégées ;
- Anticiper l'action publique par rapport à l'échéance de 2100, pour améliorer l'appropriation des enjeux de l'adaptation par les habitant-es concerné-es, et éviter les traumatismes d'une gestion de l'urgence ;
- Dans un souci de justice sociale, prendre en compte les niveaux de revenus dans les mesures d'accompagnement (en particulier des relocalisations) des ménages, et concentrer les financements publics sur les besoins premiers du territoire, notamment en priorisant les résidences principales par rapport aux résidences secondaires.

### 4) Logistique

#### Constats :

Le secteur de **la logistique a de multiples impacts environnementaux**, tant au niveau des émissions de gaz à effets de serre que de l'artificialisation des sols ou de la pollution de l'air qui ne sont aucunement pris en charge par les entreprises responsables.

- 86% des transports nationaux se faisant par route, les poids lourds sont responsables de près d'un quart des émissions de GES du secteur mobilité.
- L'artificialisation des sols par les immenses constructions ou par les infrastructures de transport est significative.

- Le secteur logistique a également un impact humain, sanitaire et économique conséquent par la pollution de l'air qu'il engendre : selon l'ADEME, les seules particules fines PM10 sont à l'origine de 6% des décès prématurés en France, dont la moitié est attribuée aux émissions du trafic routier. Un [rapport parlementaire de 2018](#) estime le coût social annuel de la pollution induite par les poids lourds et véhicules utilitaires légers à 6,9 milliards d'euros en France. On pourrait y ajouter les coûts sociaux du bruit, de la congestion et de l'accidentologie.
- Plus spécifiquement, le e-commerce est globalement défavorable à l'emploi, comme le montre une [étude de deux économistes du cabinet Kavala Capital](#) : chaque emploi créé dans le e-commerce en détruit deux dans le commerce de proximité. Les entreprises taisent cependant cette information au lancement des projets, préférant user du chantage à l'emploi.

Alors que, pour s'aligner sur la trajectoire de +1,5°C, il est **nécessaire de diviser par 3 le nombre de tonnes.km de biens et marchandises transportées par la route**, la dynamique est pour l'instant inverse. En effet, le système économique actuel construit sur la surproduction, la publicité et la surconsommation entraîne des besoins logistiques croissants. Par exemple la surface totale des bâtiments logistiques autorisés (plus de 1000 m<sup>2</sup>, stockage non agricole) croît fortement en Bretagne : sur la seule période 2013-2015, elle est passée de 109 000 à 238 000 m<sup>2</sup>.

### **Propositions et attentes vis-à-vis du SRADET et de la Région :**

En matière de logistique (transport et stockage), le rôle de l'action publique doit être réaffirmé :

- Il faut en revenir aux vrais besoins du territoire, là encore :
  - Analyser en détail les avantages et inconvénients des entreprises voulant s'installer sur le territoire ainsi que les emplois proposés (nombre, niveau de qualification, adéquation avec la main d'œuvre locale, qualité de vie au travail, etc.) ;
  - Planifier et encadrer les projets privés, que ce soit réglementairement via les documents d'urbanisme, ou par l'investissement public au service de ces projets (infrastructures et réseaux, viabilisation, équipements publics) ;
  - Mettre fin au développement des entrepôts logistiques liés au e-commerce.
- Obtenir un report modal massif du routier vers le rail ou le fluvial (ou maritime et cabotage) grâce à des projets d'équipements en faveur de l'optimisation du transport de marchandises à l'échelle de la région.

Par ailleurs, les acteurs du territoire peuvent être soutenus et incités à l'évitement et la réduction de leurs impacts, le tout dans un cadre formalisé :

- Engager une démarche environnementale de type charte « Objectif CO2 » de l'ADEME pour inciter les transporteurs à optimiser leur activité en termes d'émissions de GES
- Inciter les transporteurs à s'engager dans une démarche volontaire « FRET 21 » pour leur permettre de réduire l'impact environnemental de leurs transports, sachant que les émissions de gaz à effet de serre du secteur de la mobilité sont issues pour 23% des véhicules lourds (poids lourds et bus) soit environ 30Mt CO2.

## **5) Stratégie aéroportuaire régionale**

### **Constats :**

L'aviation est le mode de transport le plus socialement injuste, et le plus rapide pour réchauffer la planète et n'est donc pas compatible avec nos engagements climatiques. Dans une perspective de neutralité carbone, le cabinet de conseil en transition écologique [BL évolution montre](#), chiffres à l'appui, que **seule une décroissance du trafic aérien est possible**. Par ailleurs, seuls 11% des Français disent prendre régulièrement l'avion, principalement les cadres et les dirigeants d'entreprises. Nous demandons à la Région des actions rapides pour guider l'aviation vers un atterrissage en toute sécurité et poser les jalons d'une planète juste avec une mobilité et des systèmes économiques durables.

### **Propositions et attentes vis-à-vis du SRADET et de la Région :**

- Mettre en place des quotas et des couver-feux sur les 9 aéroports bretons ;
- Mettre un terme définitif à toute perspective d'extension des aéroports, et notamment de l'aéroport de Rennes St-Jacques et s'engager à investir le montant équivalent épargné dans et pour des activités favorables à la transition juste et écologique ;
- Ne pas renouveler l'obligation de service public ni le financement régional de la liaison Quimper-Orly, pour laquelle une alternative décente en train existe en moins de 4h ;
- Réduire le soutien financier de la Région au fonctionnement des aéroports bretons et réorienter les

financements régionaux aux aéroports (investissement et fonctionnement) vers le transport ferroviaire (passager et fret).

## **6) Prévention et la gestion des déchets**

### **Constats :**

La quantité de déchets résultant de nos modes de production et de consommation n'est plus à démontrer. Dans une stratégie cohérente de lutte contre le changement climatique, il est plus que nécessaire d'**éviter la création de déchets** et de gérer ceux qui subsistent.

En France, le secteur des déchets est à l'origine de 4% des émissions de GES et ce, sans prise en compte des émissions liées à leur traitement ainsi qu'à leur transport. La mise en décharge représente par exemple 16% des émissions nationales de méthane. De ce fait, la Région se doit d'impulser une dynamique de réduction des déchets et orienter les moyens financiers pour accompagner des initiatives locales déterminantes dans la stratégie de réduction et de gestion des déchets.

### **Propositions et attentes vis-à-vis du SRADET et de la Région :**

En reprenant notamment des préconisations du réseau Zero Waste France, des orientations doivent être prises par la Région :

- Encourager la réduction à la source des déchets notamment par la lutte contre le suremballage, le gaspillage et la surproduction ;
- Orienter des budgets et des moyens humains spécifiques dans la prévention et la gestion des déchets ;
- Soutenir la constitution d'une filière régionale pour le traitement des biodéchets triés à la source ;
- Soutenir le développement d'une filière régionale de consigne pour réemploi.