



MARCHE PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES
(C.C.T.P.)

**ETUDE SUR LA DECARBONATION DE LA MOBILITE
DES PERSONNES EN BRETAGNE**

La procédure est la suivante : marché à procédure adaptée

Contexte de la mission

1. Le transport, 2ème poste d'émission de GES en Bretagne
2. Les ambitions de la BreizhCop et du SRADDET
3. Les engagements de l'AOM Région Bretagne

Objet du marché

1. Tranche ferme
2. Tranche optionnelle

Planning de la mission et réunions de validation

Exigences méthodologiques

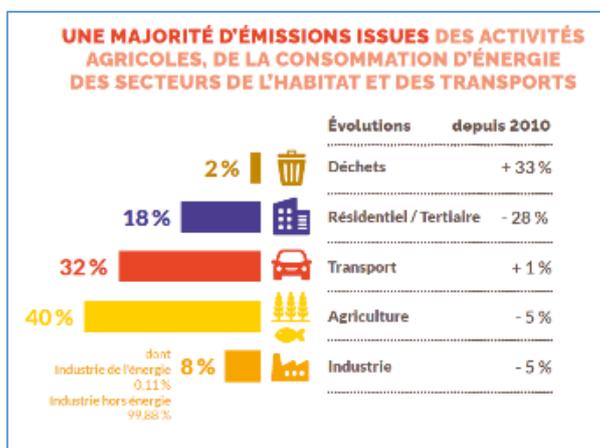
Les livrables attendus et la communication des rendus et des résultats

Annexes

Contexte de la mission

1. Le transport, 2ème poste de GES en Bretagne

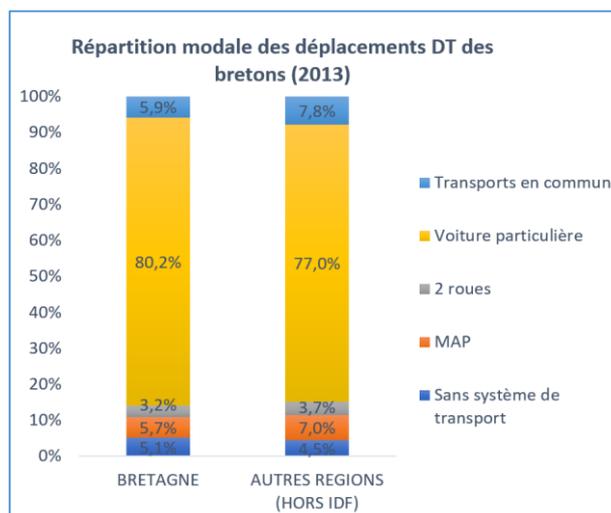
En Bretagne, le secteur des transports représente 32% des émissions totales de gaz à effet de serre (GES), deuxième poste d'émission après l'agriculture.



Observatoire de l'environnement en Bretagne – Données 2018

En matière de transport de personnes, la mobilité des bretons correspond à 60,2 milliards de déplacements par an dont 98,7% liés à la mobilité quotidienne et 1,3% liés à la mobilité longue distance. Cette mobilité longue distance représente cependant 40% des kilomètres réalisés chaque année (335 milliards de voy.km).

Enfin, les déplacements du quotidien et a fortiori les déplacements domicile-travail (distance médiane ≈15,2 km) se caractérisent par une forte dépendance à la voiture particulière (80,2%). L'utilisation des transports en commun ne représente que 5,9% des déplacements, essentiellement tirée par les modes lourds (métro et tram).

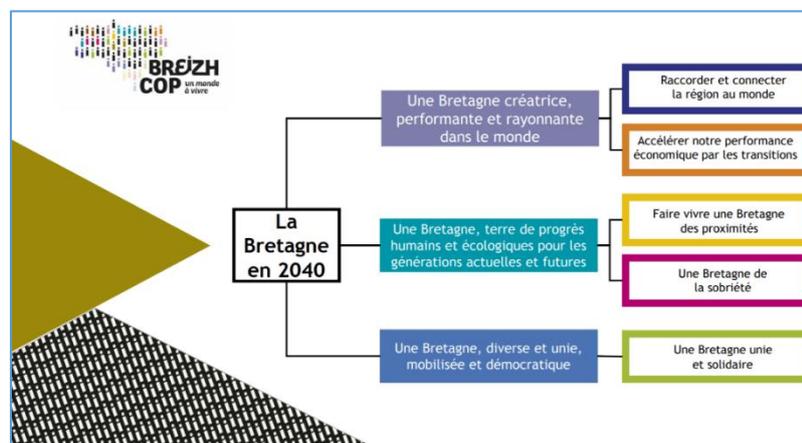


A l'échelle nationale, la loi d'orientation des mobilités, votée en 2019, interdit la vente de véhicules thermiques à l'horizon 2040. En juin 2022, la Commission européenne a voté cette interdiction dès 2035 ; en ligne de mire, une électrification massive du parc automobile français (environ 40 millions de voitures) et européen comme levier de la baisse des émissions de GES. Néanmoins, une conversion si massive pose plusieurs questions : la disponibilité des matières premières, notamment pour la construction des batteries, l'accessibilité financière de ces véhicules aux ménages français, le coût environnemental du véhicule électrique et notamment de l'extraction minière. D'autre part, si le tout électrique peut améliorer significativement les rejets locaux de polluants, il ne résout pas les problèmes d'émission de particules fines résultant du roulement des pneumatiques et du frottement des plaquettes de frein et d'occupation d'espace notamment dans les centres urbains. Enfin, cela pose la question de l'approvisionnement électrique, la Région étant déjà très importatrice d'électricité depuis les régions voisines (d'après RTE, en 2021 seulement 19 % des besoins étaient couverts par le parc régional). Ces interrogations soulèvent plus largement la question sous-jacente de maintenir notre organisation actuelle des mobilités centrée sur l'utilisation massive de la voiture, y compris sur de courtes distances, la plupart du temps en mode solo et avec des véhicules de plus en plus lourds. De plus en plus, le passage à l'électromobilité s'avère n'être qu'une partie de la solution aux côtés d'une mobilité probablement plus diversifiée (TC, modes actifs, covoiturage...) et plus réfléchie.



2. Les ambitions de la BreizhCop et du SRADDET

En 2017, la BreizhCop a permis de fédérer l'ensemble des acteurs bretons autour du sujet de la maîtrise et de l'accélération de toutes les transitions : écologique, climatique, économique, sociétale. Les contributions apportées à travers de larges concertations ont conduit à la définition d'orientations, déclinées en 38 objectifs ; puis à l'adoption du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) en 2020.



En matière de mobilité durable, le SRADDET fixe l'objectif de -48% de GES en 2030, -66% en 2040 et -83% en 2050 par rapport aux émissions de 2015. La modification du SRADDET, dont les travaux seront lancés en 2023, devra intégrer les objectifs nationaux de la nouvelle stratégie française énergie climat (SFEC).

Pour atteindre cet objectif, le scénario de transition énergétique et climatique breton vise:

- Une réduction de la mobilité par personne de 18% à horizon 2040
- Une augmentation du taux de remplissage des voitures à 1,5 (contre 1,05) à horizon 2040
- Un doublement de la part des déplacements effectués en transport en commun (5% > 10%)
- Une multiplication par 4 des déplacements effectués à vélo (3% > 12%)
- Un développement des motorisations alternatives

Ces indications théoriques qui ne sont pas des engagements, n'ont pas été soumis à étude de faisabilité technique et financière.

3. Les engagements de l'AOM Région Bretagne

a) *Quelques chiffres clés*

La Région Bretagne est l'autorité organisatrice du Transport Express Régional (TER) depuis 2002, du transport routier de voyageurs par car (interurbain et scolaire) et des liaisons maritimes vers les îles depuis 2017.

La fréquentation annuelle du réseau BreizhGo est d'environ 56 millions de voyages (données 2019) : 12 millions pour le TER, 5 millions pour le transport interurbain, 36 millions pour le transport scolaire et 3 millions pour les liaisons maritimes. En matière d'offre, le réseau TER offre 8 millions de trains-kilomètres/an, le réseau routier (scolaire et interurbain) 46 millions de car-kilomètres/an et entre 70 et 120 trajets quotidiens en bateau.

Le portail internet korrigo.bzh informe l'utilisateur sur l'offre de transport régionale (train, car, bateau). Il permet également l'accompagnement de celui-ci pour la préparation de son trajet et l'informer sur l'état du trafic.

Sur le volet du covoiturage de proximité, la Région est partenaire et cheffe de file du projet OuestGo (ouestgo.fr), qui propose aux collectivités des outils métiers pour promouvoir le covoiturage du quotidien et aux administré-e-s une plateforme de covoiturage visant à mettre en relation conducteurs et passagers pour les trajets du quotidien, ponctuels (événement, festival) ou solidaires dans le cadre de l'insertion professionnelle.

b) *La feuille de route pour les mobilités solidaires et décarbonées*

En décembre 2020 et en écho à l'adoption du SRADDET, la Région Bretagne en tant qu'autorité organisatrice des mobilités a adopté une feuille de route pour les *Mobilités solidaires et décarbonées* visant à traduire les actions que la collectivité entend mener pour contribuer à l'objectif global de réduction des GES du secteur des transports de la Bretagne.

Celle-ci s'organise autour des axes suivants :

- Le développement ambitieux et volontariste du réseau BreizhGo
- L'amélioration de la qualité de service
- La mise en place d'une politique tarifaire inclusive et équilibrée
- La simplification de l'accès à l'information et de l'achat de titre
- La poursuite de la mise en accessibilité PMR/PH du réseau
- Un accroissement de la coopération EPCI/Région pour une offre au plus près des besoins des territoires
- La recherche d'une utilisation de la route de façon plus partagée

c) *Les actions engagées*

Depuis 2005 et afin de préparer l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse en 2017, la Région s'est fortement impliquée pour le développement de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) dans les grandes villes bretonnes desservies par la LGV. Le redimensionnement des gares, leur montée en qualité et leur accessibilité par les différents modes ont été considérés comme des facteurs d'attractivité essentiel à l'usage du train en Bretagne. A date, 8 PEM ont été inaugurés : Guingamp, Vitré, Morlaix, Lorient, Redon, St Brieuc, Rennes et Auray. Les travaux sont en cours pour les gares de Quimper et Vannes, les études sont en cours à Brest, et un volet complémentaire de travaux est à l'étude pour Vitré.

Depuis 2013, la Région poursuit également une politique ambitieuse de remise à niveau des lignes de desserte fine du territoire : Plouaret-Lannion, Guingamp-Paimpol, Quimper-Landerneau, Rennes-Châteaubriant, Dol-Dinan-Lamballe. Ces investissements, d'un montant total de 236 M€ ont été supportés par l'Etat, la Région, les collectivités et SNCF Réseau. La part Région s'élève à environ 40%. Des investissements sont par ailleurs programmés sur les lignes Carhaix-Guingamp et Auray-Quiberon ; sur Morlaix-Roscoff des études sont en cours. Ces lignes de maillage, selon leur profil, drainent entre 90 et 500 voyageurs/jour.

Si la fréquentation du TER a doublé depuis 2002, son usage reste très modéré en comparaison avec la voiture. Aussi, la Région a conduit en 2020-2022 l'étude *Prospective d'évolution de l'offre TER en Bretagne*. Cette étude dessine la stratégie à long terme de la Région Bretagne pour augmenter significativement la fréquentation du TER dans les 20 prochaines années. Pour y répondre, les élus ont validé le développement volontariste de l'offre TER à partir de 2024 pour atteindre un doublement de celle-ci à l'horizon 2040. En terme de carburant, les quelques rames diesel en circulation arriveront en fin de vie entre 2030 et 2035 et seront remplacées par des mobiles bas carbone.

Pour le transport interurbain, la transition des motorisations diesel notamment vers le bioGNV à horizon 2030 est engagée, notamment au travers de la régie régionale des transports. Le renouvellement des DSP en 2025 et 2028 doit permettre l'évolution vers un parc de véhicules bas carbone. La question des stations d'avitaillement bioGNV sera notamment une donnée d'entrée pour la préparation des cahiers des charges. L'introduction des agrocarburants tels que le B100 est également à l'étude. La transition bas carbone du transport scolaire s'avère en revanche plus délicate en raison des coûts qu'elle engendre et les orientations quant à la carburant ne sont à ce stade pas prises (bioGNV, B100, rétrofit...).

En terme d'offre, il est recherché la meilleure attractivité possible des lignes interurbaines notamment lors du renouvellement des contrats de service public¹. Ces réflexions sont par ailleurs menées en cohérence avec les politiques menées par les autres AOM bretonnes dans l'objectif d'améliorer l'intermodalité et le parcours usager. Des actions d'optimisation avec des lignes des réseaux urbains sont également menées afin d'augmenter l'offre faite aux usagers. En terme de tarification, plus de 80 lignes interurbaines ont une tarification unique et 11 lignes ont une tarification par tranche kilométrique. Enfin, une tarification sociale au travers de la « carte solidaire BreizhGo » existe depuis 2020.

La Région intervient également aux côtés de ses partenaires (Etat, collectivités), pour un meilleur partage des voiries. C'est notamment le cas au travers de son implication financière dans l'aménagement de Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC) sur les pénétrantes urbaines. Une première VRTC de 4 km sur la RN137 en entrée de Rennes est en service depuis janvier 2023 ; elle est également ouverte aux covoitureurs depuis octobre 2023.

En matière de mobilité partagée, la Région est cheffe de file du projet OuestGo mutualisé entre les collectivités du Grand Ouest. Le nombre d'inscrits de la plateforme de covoiturage gratuite et solidaire OuestGo, créée en 2018, est en augmentation constante et le réseau associé compte aujourd'hui 77 collectivités bretonnes et ligériennes adhérentes. Cet outil de mise en relation des covoitureurs vient en appui des actions menées par les collectivités (implantation d'aires de covoiturage, animation territoriale) et les entreprises, en particulier grâce aux outils métiers qu'il met à disposition.

Quant aux mobilités actives, la Région mène depuis plusieurs années une politique de développement du vélo, notamment à visée touristique au travers du Schéma Régional des vélo-routes et voies vertes. Avec la nomination d'un élu régional délégué au développement du vélo lors des dernières élections régionales, la Région Bretagne souhaite investir encore plus massivement ce sujet dans la continuité des actions déjà menées mais également dans une optique de développement du vélo du quotidien. Cette ambition s'est concrétisée, en décembre 2022, par l'adoption du 1^{er} volet du Schéma Régional Vélo articulé autour des compétences régionales (transport, lycée, tourisme), qui sera consolidé et élargi d'ici 2024.

Enfin, à la croisée de ces différentes compétences, on peut citer certaines pistes d'actions amenées à être exploitées, notamment en lien avec la compétence aéroportuaire, telles que les trajets de rabattement sur les aéroports régionaux ou encore la complémentarité rail-air pour les trajets longue distance.

¹ Les DSP interurbaines de l'Ille-et-Vilaine et du Finistère ont été renouvelées en 2020 pour 8 ans. Les DSP des Côtes d'Armor et du Morbihan seront renouvelées en 2025.

Objet du marché

Le présent marché a pour objectif de confier à un prestataire la mission de déterminer la part que la Région Bretagne peut prendre dans l'objectif de réduction des GES du secteur du transport de personnes en Bretagne et d'élaborer un plan d'actions au regard de sa compétence obligatoire transport/mobilité d'une part, et des autres champs de la mobilité alternative d'autre part. Les résultats de cette étude auront notamment vocation à alimenter la mise à jour du volet mobilité du SRADDET en 2024-2025.

1. Tranche ferme

Les prestations doivent comprendre :

– **Phase 1 :**

Un état des lieux des objectifs de réduction des GES du secteur de la mobilité des personnes en Bretagne et du positionnement de la Région au regard de ses actions en la matière. Cette phase s'appuiera sur une compilation des études/données existantes (SRADDET, feuille de route pour les Mobilités solidaires et décarbonées, BEGES, Observatoire de l'Environnement en Bretagne, INSEE...).

Ces objectifs seront mis en perspective avec les actions en cours ou programmées par la Région (décarbonation du réseau BreizhGo, Prospective TER 2040, Plan régional vélo, nouvelle stratégie gares, Stratégie aéroportuaire régionale, OuestGo...) qui devront être traduites en impact carbone et GES évités. Les actions indirectes de la Région telles que la participation financière à des projets partenariaux inscrits dans le CPER 23-27 ou hors CPER (TCSP urbains, voies réservées...) feront également partie du périmètre. La conclusion de cette phase précisera la trajectoire actuelle de la collectivité en matière de décarbonation des mobilités par rapport aux objectifs régionaux. Il devra être proposé une lecture à plusieurs niveaux de cette trajectoire :

- macro : intégrant l'ensemble des actions de mobilité (obligatoires et facultatives) dans lesquelles la Région est investie : développement de l'offre BreizhGo et matériel roulant associé, plan vélo, covoiturage, voies réservées...
- micro (1) : intégrant seulement les actions de mobilité obligatoires conduites par la Région : développement de l'offre BreizhGo TER, transport routier interurbain/scolaire, desserte des îles et matériel roulant associé
- micro (2) : intégrant seulement les consommations des matériels roulants BreizhGo (périmètre BEGES)

– **Phase 2 :**

La définition des leviers complémentaires à actionner pour atteindre les objectifs de décarbonation dans une optique d'efficacité économique et climatique.

Sur la base de retours d'expérience et d'ateliers de co-construction avec les équipes de la Région, le prestataire apportera une analyse critique des actions menées ou financées par la Région (inflexions conseillées, renforcements d'actions à privilégier) et dressera une liste d'actions complémentaires à conduire pour décarboner les mobilités en Bretagne. Une analyse critique du développement du véhicule particulier électrique au regard de ses externalités positives et négatives (pollution,

ACV...) versus les modes partagés apportera un éclairage supplémentaire sur l'impact des actions proposées. In fine, le prestataire proposera aux élus plusieurs combinaisons d'actions possibles en précisant pour chaque scénario : les parts modales et les économies de carbone attendues, une fourchette de coûts et les délais de mise en œuvre ainsi que d'autres éléments « d'opportunités ou menaces » (conséquences sur l'exploitation, la concurrence, etc.). Ces propositions seront remises en perspective au regard du contexte national de la Stratégie Nationale Bas Carbone et de son évolution.

– **Phase 3 :**

Approfondissement de 2 ou 3 scénarios

A cette étape, le prestataire analysera finement les parts modales, les économies de carbone attendues et les coûts associés des scénarios retenus. Un phasage technique et financier des scénarios sera proposé. Il sera recherché, dans la mesure du possible, une programmation pluriannuelle à coût constant. Les plans d'actions des scénarios devront en outre être assortis des conditions de leur réussite. Enfin, il devra être proposé une politique d'évaluation permettant de suivre périodiquement, par mode, la mise en œuvre des plans d'actions et l'atteinte des objectifs de réduction des GES.

Il est à noter que ce cahier des charges ne doit pas être lu comme un cadre limitatif pour l'exercice de la mission du bureau d'études. Toutes propositions visant à approfondir voire à élargir et rendre plus pertinents certains points de la mission pourront être prises en compte après avis du maître d'ouvrage.

2. Tranche optionnelle

Le prestataire réalisera un état des lieux « zéro » des parts modales relevant directement de la compétence régionale (TER et transport routier par autocar) et des autres champs de la mobilité alternative dont se saisit ou pourrait se saisir la Région (covoiturage, vélo...).

Planning de la mission et réunions de validation

La durée indicative de l'étude est de 1 an, délais de validation compris, avec l'objectif de finaliser l'étude pour le 2^{ème} semestre 2024.

Le candidat proposera un calendrier d'étude, intégrant au minimum 2 comités de pilotage, 2 comités techniques de préparation des comités de pilotage, et des points réguliers d'avancement. Les participants à ces comités seront à préciser ; à minima les Directions Transport/Mobilité et Environnement seront représentées. Les comités techniques devront être organisés au moins 15 jours avant les comités de pilotage. Les supports des comités techniques et des comités de pilotage devront être transmis au moins 1 semaine avant la tenue des comités.

Le calendrier et le phasage de la mission seront actés au cours de la réunion de lancement de l'étude.

Exigences méthodologiques

Le titulaire devra mettre en place une équipe de travail expérimentée et assurer la Personne Publique de sa disponibilité durant tout le déroulement de l'étude.

Il est attendu du prestataire une forte compétence en matière de mobilité et d'impacts carbone associés, et une expertise poussée en matière de politique de réduction des gaz à effet de serre du secteur de la mobilité des personnes.

Il est précisé que le candidat devra assurer la présentation de l'avancée des travaux en comité technique et en comité de pilotage.

Dans son offre, le candidat devra apporter des précisions sur la manière dont il construira sa méthodologie.

Les livrables attendus et la communication des rendus et des résultats

Les livrables attendus devront correspondre aux objectifs techniques de cette étude.

Lors des points d'avancement, le titulaire rendra compte de l'état d'avancement de sa mission, sur la base de présentations écrites, qui seront transmises à la Région sous format numérique exploitable au plus tard 2 jours ouvrables avant la réunion.

Plus précisément, il est attendu du candidat retenu :

- une présentation écrite synthétique et pédagogique de l'état des lieux des objectifs de réduction des GES du secteur du transport de personnes en Bretagne et du positionnement de la Région au regard de ses actions en la matière
- une présentation écrite synthétique et pédagogique présentant les leviers complémentaires à actionner pour atteindre les objectifs de décarbonation des mobilités en Bretagne dans une optique d'efficacité économique et climatique.
- une présentation écrite synthétique et pédagogique présentant l'approfondissement des 2 ou 3 scénarios retenus
- un rapport d'étude complet restituant l'intégralité des travaux

Dans un délai d'un mois après la fin de la prestation, le titulaire s'engage à fournir toutes les données brutes et agrégées cartographiques et statistiques recueillis, les analyses, rapports, compte-rendu et synthèses qu'il a élaborés.

Annexes

A minima, les documents, études et données suivants seront remis au candidat retenu :

- Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoire – 2020
- Feuille de route S'engager pour les mobilités solidaires et décarbonées – 2020
- La Région renforce son engagement face au dérèglement climatique – Rapport 2021
- Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre de la Région Bretagne – 2019, 2020, 2021
- Etude prospective d'évolution de l'offre TER en Bretagne – 2021
- Plan régional vélo, volet 1 – 2022
- Avenant au CPER 2021/2027 de la région Bretagne en matière de Mobilités pour la période 2023-2027
- Présentation du projet Bretagne Mobilités – 2023
- Dossier de présentation de la plateforme OuestGo 2023
- Rapport d'activité de la plateforme OuestGo 2022/2023