



BAROMÈTRE DES INFRASTRUCTURES DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

BRETAGNE

AVRIL 2026

veia
UNE MARQUE DE LA CELLULE
ÉCONOMIQUE DE BRETAGNE

**LES TRAVAUX
PUBLICS** FÉDÉRATION
BRETAGNE

**ACTEURS
POUR LA PLANÈTE**
LES TRAVAUX PUBLICS

Sommaire

Décarboner les mobilités en Bretagne

- 1 **AMÉNAGEMENTS CYCLABLES**
P.5
- 2 **TRANSPORTS COLLECTIFS**
P.6
- 3 **INFRASTRUCTURES DE RECHARGE**
P.7
- 4 **RÉSEAU ROUTIER**
P.8

Développer un mix énergétique régional bas carbone

- 5 **GAZ RENOUVELABLE**
P.9
- 6 **ÉLECTRICITÉ RENOUVELABLE**
P.10
- 7 **HYDROGÈNE**
P.11
- 8 **ÉCLAIRAGE PUBLIC**
P.12

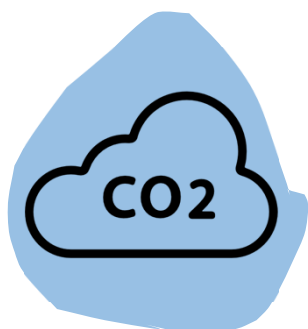
Préserver la ressource en eau et faire face au stress hydrique à l'échelle locale

- 9 **RÉSEAUX D'EAU POTABLE**
P.13
- 10 **RÉSEAUX D'ASSAINISSEMENT
ET STATIONS DE TRAITEMENT
DES EAUX USÉES**
P.14
- 11 **RENATURATION
DES COURS D'EAU**
P.15

Protéger le territoire face aux aléas climatiques

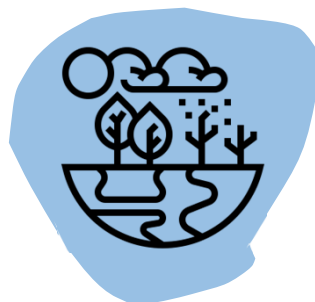
- 12 **LUTTE CONTRE
LES INONDATIONS**
P.16
- 13 **PROTECTION
DU LITTORAL**
P.17
- 14 **LEXIQUE**
P.18

Stratégie bas-carbone



Réduire de 40 %

les émissions GES à
horizon 2030,
par rapport à 1990



Développer une approche transversale

pour lutter contre les effets
du changement climatique



Préserver la trame verte et bleue

et intégrer ses enjeux dans
l'urbanisme, les projets
d'aménagement, les pratiques
agricoles et forestières



Rechercher l'équilibre

entre les espaces artificialisés
et les espaces naturels,
agricoles et forestiers

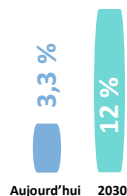
Quelle trajectoire à horizon 2030 ?

Décarboner les mobilités en Bretagne



Aménagements cyclables

Part modale du vélo



Aujourd'hui 2030



Transports collectifs

Part modale des transports collectifs en France



Aujourd'hui 2030



Infrastructures de recharge

Nombre de points de recharge pour 10 000 habitants en France (chiffres Bretagne)



Aujourd'hui 2030



Réseau routier

Remettre à niveau les routes de la région qui se trouvent en moyen et mauvais état

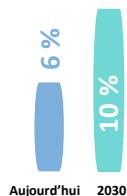
36 %
à remettre en état

Développer un mix énergétique régional bas de carbone sur le territoire



Gaz renouvelable

Part de gaz renouvelable injecté dans les réseaux

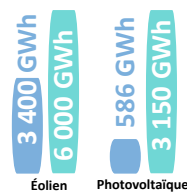


Aujourd'hui 2030



Électricité renouvelable

Production photovoltaïque à horizon 2040 et production pour l'éolien à horizon 2030 en Bretagne



Éolien Photovoltaïque



Hydrogène

Nombre de stations de recharge en France



Aujourd'hui Demain



Éclairage public

Réduire la consommation nationale totale d'électricité liée à l'éclairage (56 TWh) au moins de moitié.

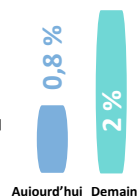
÷ 2
la consommation d'électricité

Préserver la ressource en eau et faire face au stress hydrique à l'échelle locale



Réseaux d'eau potable

Taux de renouvellement annuel du réseau



Aujourd'hui Demain



Stations de traitement des eaux

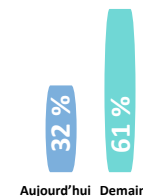
Taux moyen de réutilisation des eaux usées traitées (REUT) en France

25 %
des stations à mettre en conformité



Renaturation des cours d'eau

Augmenter la part des masses et cours d'eau en bon état écologique sur le bassin Loire-Bretagne



Aujourd'hui Demain

Protéger le territoire face aux aléas climatiques



Lutte contre les inondations

Protéger le territoire régional qui se situe en zone inondable : 91 communes et 73 000 habitants

2,2 %
de la population à protéger aujourd'hui



Protection du littoral

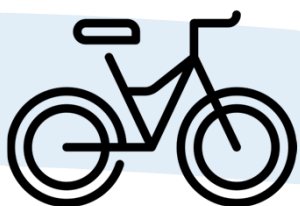
Protéger le littoral régional contre l'érosion et le recul du trait de côte : 93 communes

7,7 %
des communes à protéger aujourd'hui

Chiffres régionaux
sauf indication contraire

Aménagements cyclables

UN RÉSEAU À DÉVELOPPER



Le vélo constitue un levier potentiel pour décarboner la mobilité, mais seulement 3,3 % des actifs utilisent le vélo pour se rendre à leur travail. L'usage du vélo étant fortement corrélé à la densité des aménagements cyclables, il est indispensable de développer un réseau d'infrastructures adaptées pour encourager sa pratique. Et dans ce domaine, la Bretagne est le meilleur élève en termes de proportion de pistes cyclables par habitant (1,5 mètre linéaire par habitant), loin devant la moyenne nationale (0,98). Cependant, la progression est pour l'instant trop lente pour pouvoir envisager d'atteindre l'objectif de 2030 (2 ML/hab et 12 % de part modale).

Objectif

Atteindre un ratio de 2 mètres linéaire par habitant d'aménagements et porter la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien à 12 % en 2030.

Situation

700 kgCO₂e

Émissions évitées annuellement sur un trajet domicile-travail effectué à vélo plutôt qu'en voiture.

Un chiffre à atteindre pour 2030 :

12 % de part modale

PART MODALE DU VÉLO

3,3 %

des actifs utilisent le vélo pour se rendre au travail en Bretagne (14,8 % à Rennes et 5,9 % à Brest)

5 131 KM

linéaire cyclable en Bretagne

7,9 %

du linéaire cyclable national

1,50

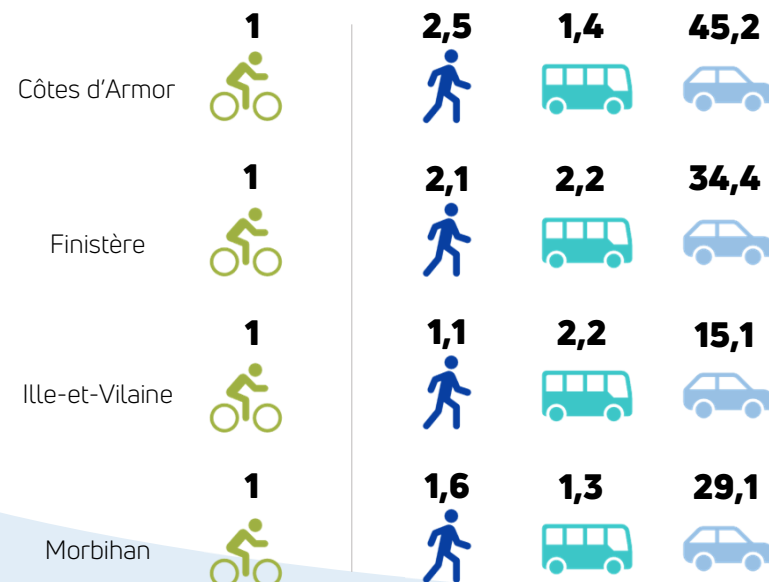
mètre linéaire / habitant en Bretagne

0,98

mètre linéaire / habitant en France métropolitaine

NOMBRE D'USAGERS PAR MODE DE TRANSPORT

Ratios établis à partir d'un usager à vélo dans les déplacements domicile-travail



Exemple de lecture : Dans le Morbihan, pour 1 personne qui utilise le vélo dans ses déplacements domicile-travail, 1,6 marche, 1,3 emprunte les transports en commun et 29,1 utilisent une voiture.

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES BRETONS EN 2025

Ci-dessous, nous prenons en compte tous les aménagements cyclables et non uniquement le linéaire cyclable qui correspond aux pistes cyclables et aux voies vertes. Voir lexique pour les définitions

Département	Pistes cyclables	Voies vertes	Bandes cyclables	Double-sens cyclables	Voies de bus partagées	Aménagements mixtes	Total
Côtes-d'Armor	158 km	820 km	127 km	62 km	2 km	67 km	1 236 km
Finistère	491 km	522 km	409 km	63 km	12 km	173 km	1 670 km
Ille-et-Vilaine	939 km	595 km	345 km	127 km	18 km	121 km	2 146 km
Morbihan	807 km	799 km	252 km	73 km	8 km	148 km	2 088 km
Bretagne	2 395 km	2 736 km	1 134 km	326 km	41 km	509 km	7 140 km
France	36 664 km	27 875 km	15 006 km	6 571 km	936 km	5 393 km	92 445 km

Sources : Mode de transport, part modale – recensement population INSEE 2022, linéaire cyclable – Contributeurs OpenStreetMap décembre 2025

Transports collectifs

UN RÉSEAU À DÉVELOPPER

Alors que plus de 90 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports proviennent de l'usage du véhicule particulier, le recours aux transports collectifs apparaît comme une des solutions à privilégier pour décarboner les déplacements du quotidien. Les infrastructures sont un vecteur de transformation des mobilités. À travers l'aménagement de voies réservées aux bus, l'extension de lignes de tramways, la modernisation et la création de liaisons ferroviaires, elles contribuent à réduire l'empreinte carbone du secteur. L'objectif français de 20 % de part modale est proche mais reste porté par l'Île-de-France. En Bretagne, la part modale des transports collectifs est à seulement 6,3 %.



Objectif
Atteindre une part modale des transports collectifs de 20% en 2030 (13 % transports ferrés et 7 % transports routiers) et de 24 % en 2050.

Situation
Entre 7 et 15kg de CO₂ évités

Un trajet de 80 km réalisé en voiture thermique émet 15,4 kgCO₂e contre 0,42 kgCO₂e en train (Intercités) ou 8,32 kgCO₂e en bus thermique.

Un chiffre à atteindre pour 2030 : 20 %
de part modale en France

TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

Actifs qui utilisent les transports en commun pour aller travailler :

15,3 % en France

6,3 % en Bretagne

28,0 % à Rennes

17,0 % à Brest

LE RÉSEAU DE TRANSPORT BREIZHGO



LE LINÉAIRE FERROVIAIRE BRETON EN 2024

*Voie ferrée : infrastructure physique (rails).

Ligne ferroviaire : itinéraire reliant des points, pouvant comporter une ou plusieurs voies.

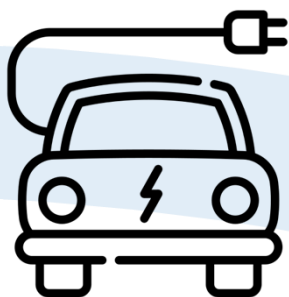
Longueur du réseau - en km de voies*	1 785 km	48 137 km
Dont électrifié	77,3 %	72,4 %
Âge moyen des voies	23 ans	28 ans
Indice de Consistance des Voies (ICV) moyen	61/100	52/100

Sources : Part modale – recensement population INSEE 2022, Carte BreizhGo – BreizhGo.bzh, Linéaire ferroviaire – Autorité de régulation des transports 2024

L'indice de consistance des voies (ICV), propre à SNCF Réseau, note l'état des infrastructures de 0 (fin de vie) à 100 (neuf). Selon un rapport de Cour des comptes (déc. 2018), un ICV de 55 est l'objectif pour assurer la pérennité du réseau.

Infrastructures de recharge

AUGMENTER LE MAILLAGE TERRITORIAL



Pour favoriser l'essor de la mobilité électrique, il est essentiel de déployer un réseau d'infrastructures de recharge adapté aux futurs besoins. L'augmentation du nombre de véhicules électriques en circulation doit être accompagnée d'une hausse du nombre de points de recharge mis à disposition sur l'espace public. Or, la Bretagne souffre aujourd'hui d'un retard dans le déploiement de ce réseau par rapport aux objectifs fixés pour 2030 (22 points de recharge pour 10 000 habitants contre 60 visés). Malgré tout, la hausse est visible avec +20,5 % de nombre de points de recharge sur les 12 derniers mois (au mois de janvier 2026).

Objectif

Développer un réseau d'infrastructures de recharge adapté pour accompagner l'évolution du parc de véhicules électriques en France : 1 point de recharge pour 10 véhicules.

Situation

13,82 kgCO₂e évités
Un trajet de 80 km réalisé en voiture électrique émet 1,58 kgCO₂e contre 15,4 kgCO₂e en voiture thermique.

Un chiffre à atteindre pour 2030 :

60

points de recharge pour 10 000 habitants en France

POINTS DE RECHARGE

7 783

points de recharge accessibles au public en Bretagne (4,1 % du total national)

22

points de recharge pour 10 000 habitants en Bretagne

2,6 Millions

voitures électriques ou hybrides rechargeables en France (+24,5 % en 1 an)

13,7

voitures électriques ou hybrides rechargeables pour un point de recharge en France (ratio)

PARC AUTOMOBILE ÉLECTRIQUE EN FRANCE

857 861

34 %

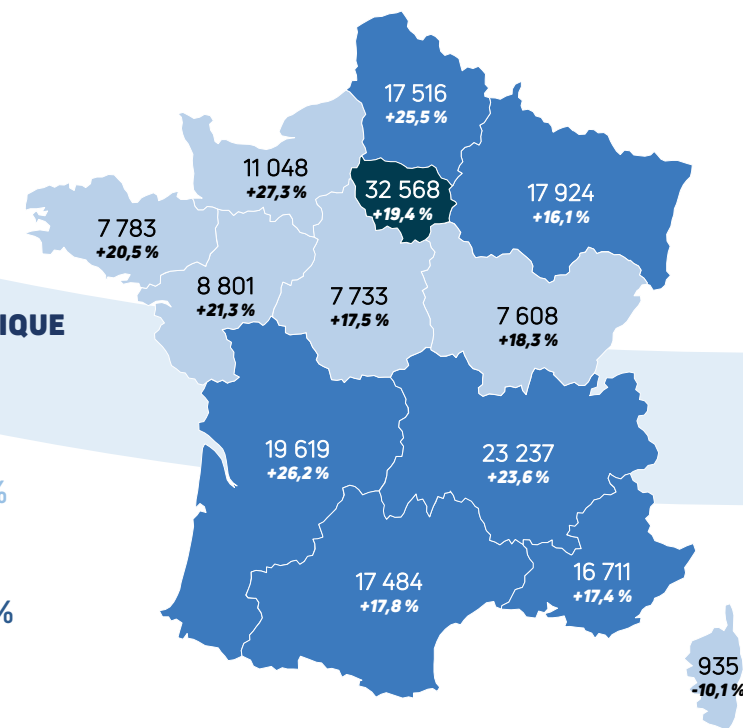
1 696 667

76 %

	Nombre de stations de recharge	Nombre de points de recharge	Puissance totale installée
Bretagne	2 715 (+13,7 % en 1 an)	7 783 (+20,5 % en 1 an)	408 899 kW (+36,0 % en 1 an)
France	54 324 (+11,9 % en 1 an)	188 982 (+20,7 % en 1 an)	9 309 296 kW (+30,5 % en 1 an)

RÉPARTITION DES POINTS DE RECHARGE EN FRANCE

Évolution janvier 2026 vs. janvier 2025



Source : Baromètre AVERE-France Janvier 2026

BRETAGNE

Réseau routier

ENTREtenir LE PATRIMOINE ROUTIER POUR GARANTIR LA QUALITÉ DU SERVICE



Situation
+4 % à +6 %
émissions de GES
supplémentaires
émises par un poids
lourd qui circule sur
une chaussée
dégradée.

Objectif
Remettre à niveau les
routes nationales et
autoroutes de la
région qui se trouvent
en moyen et mauvais
état, soit 36 % du
réseau routier breton

**Un chiffre
à atteindre
pour 2030 :**
36 %
du réseau des routes nationales
et autoroutes bretonnes
à remettre à niveau

L'entretien du réseau routier est indispensable à la fois pour optimiser les coûts de gestion de l'infrastructure, mais aussi pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Un véhicule qui circule sur une chaussée bien entretenue consomme moins d'énergie et émet moins de GES qu'un véhicule circulant sur une chaussée dégradée. Or, **36 %** des routes nationales traversant la Bretagne sont dans un état moyen ou mauvais.

74 814 KM

1,4 %

Routes nationales et autoroutes
concédées et non concédées

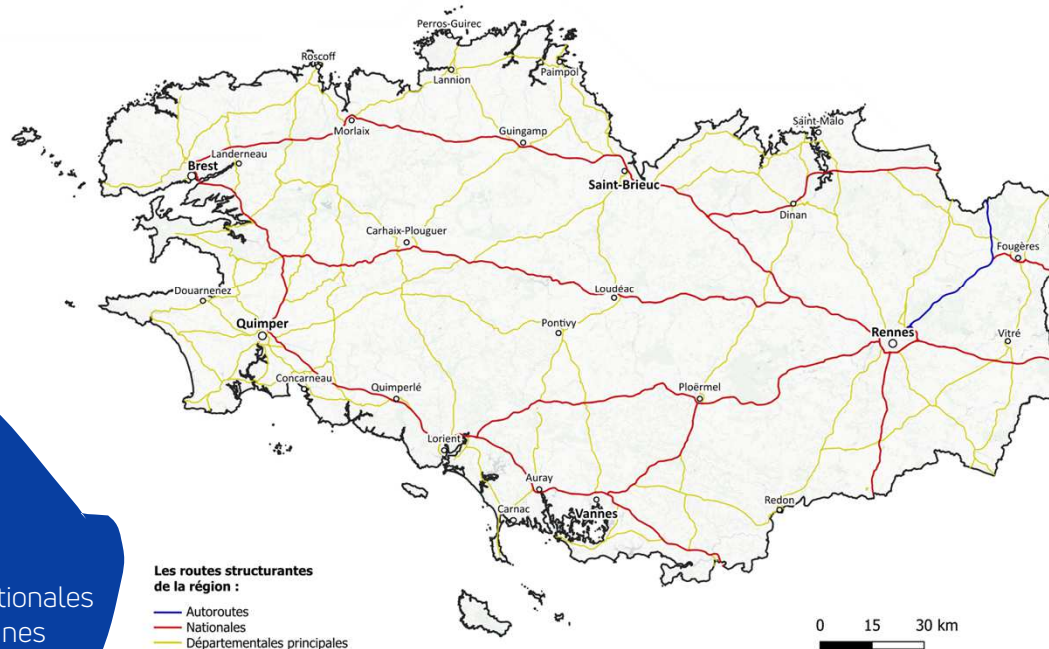
22,6 %

Routes départementales

76,0 %

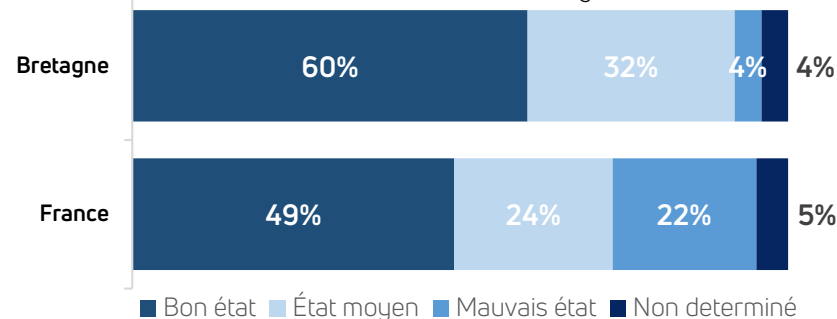
Voiries communales

LES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN BRETAGNE



ÉTAT DES ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES NON-CONCÉDÉES EN BRETAGNE

2 119 km de linéaire de chaussées analysées (double sens)



Sources : Etat réseau routier - DIR 2020, linéaire routier - SDES 2023, Carte - DREAL Bretagne 2013

Gaz renouvelable

ATTEINDRE LES 10 % EN 2030



La consommation de gaz en Bretagne s'établit à 15,8 TWh PCS en 2024.

La production de gaz renouvelable, notamment à travers la méthanisation, permet de concilier les enjeux de transition énergétique avec ceux de l'économie circulaire.

Le développement et redimensionnement des réseaux et des infrastructures gazières, ainsi que l'équipement des stations d'épuration en méthaniseurs sont indispensables pour atteindre la cible de 10 % de gaz renouvelable dans les réseaux en 2030, contre environ 6 % en 2024. En Bretagne, cette part connaît une augmentation plus forte qu'au niveau national, la Bretagne figurant parmi les meilleurs élèves en termes de production de biométhane parmi les régions françaises.

Situation

23,4 gCO₂/kWh
c'est l'empreinte carbone du biométhane, contre 227 gCO₂/kWh pour le gaz naturel.

Objectif

Atteindre 44 TWh de biométhane injectés dans les réseaux en 2030, contre 13,6 en 2025, soit 1 400 sites d'injection à l'échelle nationale, contre 803 en 2025.

Un chiffre à atteindre pour 2030 :

44 TWh

en France

QUANTITÉ ANNUELLE DE BIOMÉTHANE INJECTÉ DANS LES RÉSEAUX DE GAZ :

1 092 GWh

en Bretagne

13 559 GWh

en France

8,1 %

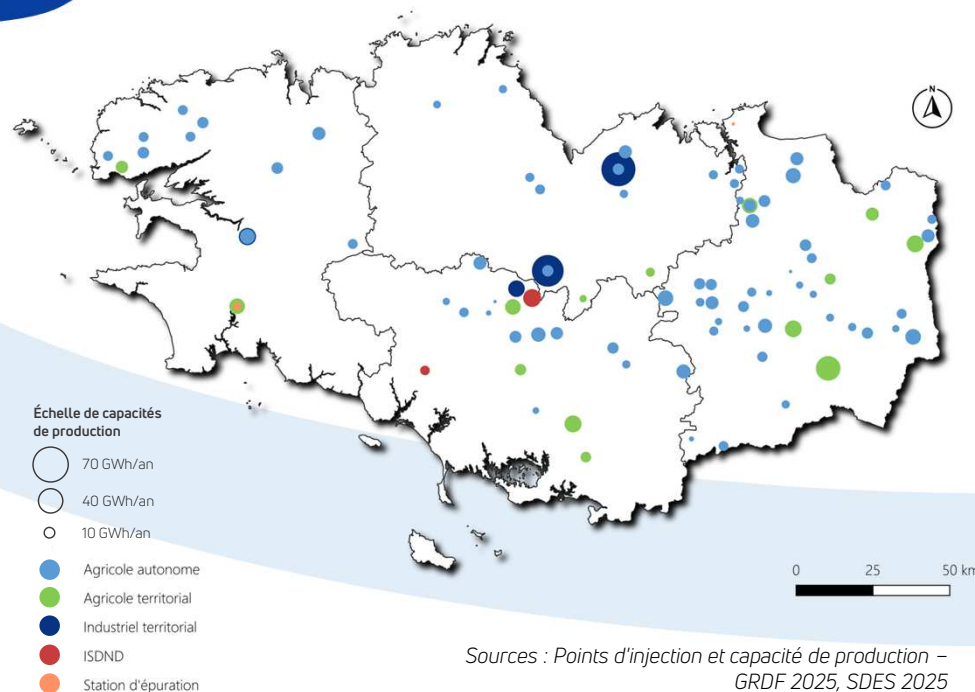
de la production totale en France

43 %

des sites prévoient une augmentation de leur capacité de production en Bretagne

Département	Quantité annuelle de biométhane injecté en GWh	Capacité annuelle de production de biométhane en GWh	Nombre de sites de méthanisation en injection
Côtes-d'Armor	193 (+50)	260 (+52)	17 (+5)
Finistère	156 (+16)	178 (+8)	16 (+1)
Ille-et-Vilaine	534 (+91)	541 (+60)	53 (+3)
Morbihan	209 (+19)	225 (+32)	19 (+2)
Bretagne	1 092 (+173)	1 204 (+152)	105 (+11)
France	13 559 (+2 751)	15 545 (+1 369)	803 (+55)

CARTOGRAPHIE DES SITES D'INJECTION DE BIOMÉTHANE PAR TYPE DE SITES

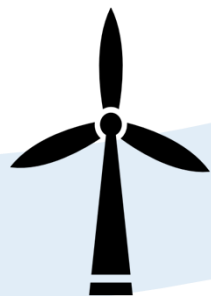


Sources : Points d'injection et capacité de production – GRDF 2025, SDES 2025

Électricité renouvelable

ATTEINDRE LES 40 % EN 2030

La France s'est donnée comme objectif d'atteindre 40 % de production électrique d'origine renouvelable en 2030, contre 28 % en 2024. En ce sens, la Bretagne est en avance avec une faible part de production d'électricité thermique fossile (24 %). Cependant, les objectifs de production éolienne et photovoltaïque sont encore éloignés. Et, sachant que 45 % des éoliennes actuellement en service arriveront en fin de vie d'ici 2030, il faudra donc axer le développement du parc éolien sur un renouvellement de ce dernier. Aussi, il est important de noter que 69 % l'électricité consommée en Bretagne est importée d'une autre région.

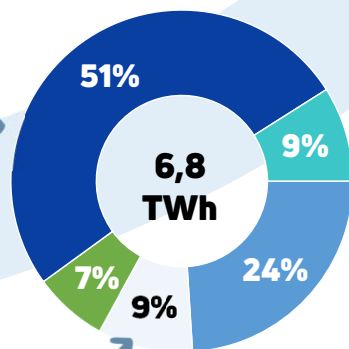


3 400 GWh

586 GWh

RÉPARTITION DE LA PRODUCTION ÉLECTRIQUE EN BRETAGNE EN 2024

(ÉVOL VS 2023)



Éolien (+28,1 %)



Hydraulique (+7,4 %)



Thermique fossile (-36,8 %)



Photovoltaïque (+27,4 %)



Thermique renouvelable et déchets (+2,1 %)

PUISSANCE INSTALLÉE* DU PARC ÉOLIEN ET PHOTOVOLTAÏQUE BRETON

Évolution 2024/2025

*Puissance maximale instantanée délivrable à plein régime.



Côtes d'Armor	543 MW (+7 %)	496 MW (+0 %)	203 MW (+34 %)
Finistère	239 MW (-1 %)	0 MW (+0 %)	222 MW (+31 %)
Ille-et-Vilaine	235 MW (+21 %)	0 MW (+0 %)	352 MW (+31 %)
Morbihan	494 MW (+4 %)	0 MW (+0 %)	275 MW (+28 %)
Bretagne	1 511 MW (+7 %)	496 MW (+0 %)	1 053 MW (+31 %)
France	23 979 MW (+3 %)	2 008 MW (+33 %)	30 692 MW (+24 %)

LE BARRAGE DE LA RANCE



240 MW

puissance installée de l'usine marémotrice de la Rance

514 GWh

de production électrique de l'usine marémotrice de la Rance en 2024 (7,6 % de la production bretonne)

3,4 TWh soit 7,3 % de la production nationale

0,7 TWh soit 2,7 % de la production nationale

0,6 TWh soit 0,8 % de la production nationale

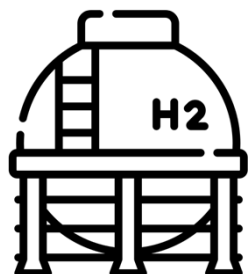
1,6 TWh soit 8,0 % de la production nationale

0,5 TWh soit 4,4 % de la production nationale

BRETAGNE

Hydrogène

AUGMENTER LA PART D'HYDROGÈNE DÉCARBONÉ



Le développement de l'hydrogène, et en particulier l'hydrogène décarboné, fait partie des objectifs ambitieux de la stratégie énergétique de la France. Aujourd'hui peu déployée, cette technologie devra permettre à terme la décarbonation de l'industrie, de la mobilité, ainsi que l'émergence des nouveaux usages. La part d'hydrogène décarboné, dans la production totale, devra passer de 5 % en 2020 à 52 % à horizon 2030. La Bretagne se positionne comme un territoire d'expérimentation, avec une priorité donnée à la décarbonation des mobilités et du secteur maritime, même si la filière reste encore en phase de développement.

Situation
6 MtCO₂e
émissions annuelles évitées grâce au développement de l'hydrogène.

Objectif
1 000 stations de recharge en 2030 pour 300 000 véhicules légers et 5 000 véhicules lourds.

Un chiffre à atteindre pour 2030 :
52 %
d'hydrogène décarbonés en France

EN FRANCE EN 2020, LA PRODUCTION D'HYDROGÈNE ATTEINT :

880 000 tonnes

5 % part de décarboné

ET EN 2023, CELA REPRÉSENTE :

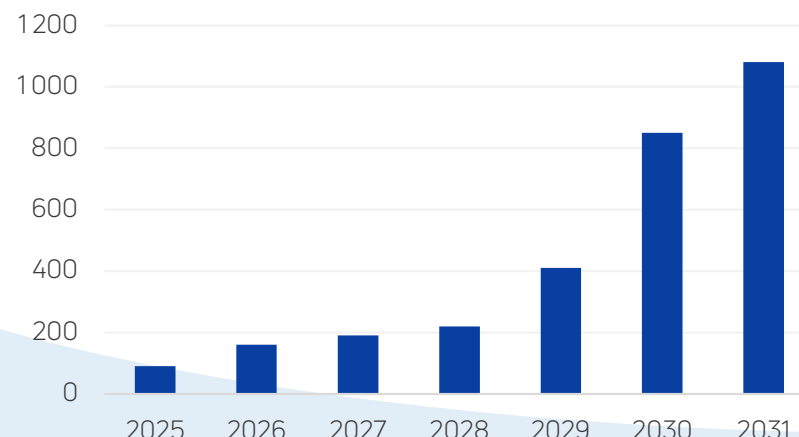
1 070 véhicules légers

65 bus

335 vélos

3 bateaux

ÉVOLUTION PRÉVISIONNELLE DE LA CAPACITÉ DE PRODUCTION D'HYDROGÈNE DÉCARBONÉ EN FRANCE



CARTOGRAPHIE DES STATIONS D'HYDROGÈNE OUVERTES EN BRETAGNE EN 2025



Source : Vig'hy – production 2020, véhicules 2023, nombre de stations 2025, France hydrogène – Évolution prévisionnelle de l'hydrogène décarboné

BRETAGNE

Éclairage public

FAIRE ÉVOLUER LES PRATIQUES



L'éclairage public répond à un double enjeu écologique : économiser l'énergie et limiter les émissions de GES mais aussi préserver la « trame noire » pour la biodiversité. Ainsi, les installations les plus vétustes sont à remplacer par des équipements plus performants, et l'éclairage nocturne est amené à diminuer. En ce sens, la baisse de la puissance moyenne de l'éclairage public en France s'est accentuée à partir de la fin 2022 avec 80 % des maires de France ayant mis en place l'extinction de l'éclairage public après 22h. En 2024, la consommation d'énergie liée à l'éclairage public se réduit légèrement (-5 %), mais de manière moins marquée qu'en 2023 (-25 %).

Situation

Réduire les émissions de GES et protéger la biodiversité.

Objectif

Réduire la consommation nationale totale d'électricité liée à l'éclairage (56 TWh) au moins de moitié (source : Ademe - 2017).

Une action à poursuivre pour 2030 :

Continuer de réduire l'éclairage public

EN FRANCE, LE PARC D'ÉCLAIRAGE PUBLIC REPRÉSENTE EN 2023 :

≈ 12

millions de points lumineux

39 %

de sources LED (30 % en 2022)

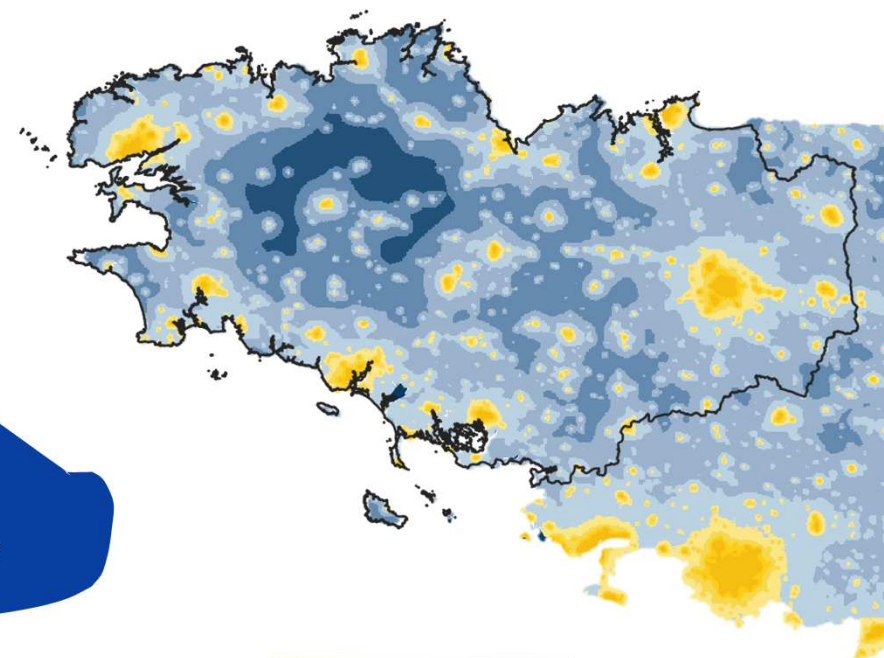
2,42 TWh

de consommation moyenne du parc d'éclairage public (-29 % sur 1 an)

72 %

du territoire subit des pressions dues à la pollution lumineuse (contre 91 % en 2014)

NIVEAU DE POLLUTION LUMINEUSE EN BRETAGNE



Très brillant  Très sombre

PALMARÈS DÉPARTEMENTAL

Département	Évolution 2019/2024 de la conso. d'éclairage public	Évolution 2021/2024 de la conso. d'éclairage public	Évolution 2023/2024 de la conso. d'éclairage public
Côtes-d'Armor	-36 %	-29 %	-1 %
Finistère	-44 %	-37 %	-5 %
Ille-et-Vilaine	-38 %	-31 %	-3 %
Morbihan	-48 %	-41 %	-9 %
Bretagne	-42 %	-35 %	-5 %
France métro.	-41 %	-22 %	-9 %

Sources : Carte pollution lumineuse – Olivier Debuf / OFB 2021, Évolution conso - ENEDIS 2024, Puissance moyenne éclairage publique – ENEDIS 2026, Parc éclairage public – CEREMA 2023, Pollution lumineuse – ONB 2023

Réseaux d'eau potable

ENTREtenir LES RÉSEAUX



L'accès à l'eau est de plus en plus menacé par le changement climatique, entraînant des périodes de sécheresse plus fréquentes et intenses. À l'été 2025, plus de 63 départements français ont dû faire face à des restrictions limitant l'usage de l'eau, une situation qui risque de devenir la norme d'ici le milieu du siècle. Cette évolution climatique impose un défi majeur : préserver et gérer durablement cette ressource essentielle.

Pour y parvenir, il est crucial de moderniser et de renouveler les réseaux d'eau potable existants. Aujourd'hui, une part significative de l'eau acheminée est perdue en raison des fuites dans des infrastructures vieillissantes. En investissant dans des technologies plus efficaces et en améliorant la gestion des réseaux, ces pertes peuvent être réduites, limitant ainsi la pression sur les réserves en eau et garantissant un accès plus durable à cette ressource vitale.

Situation
Préservation
de la ressource
en eau

Objectif
Atteindre un taux de
renouvellement annuel de 2 %,
pour une durée de vie des
canalisations de 50 ans, soit une
hausse de 1,24 point en Bretagne

**Un chiffre
à atteindre
pour 2030 :**

Atteindre **2 %** de taux de
renouvellement annuel en Bretagne

RENDEMENT DU RÉSEAU DE DISTRIBUTION

91,4 %

en Bretagne
1,3 m³/km/j de pertes
en réseau

83,3 %

en France
1,7 litre sur 10 est
perdu par fuites sur le
réseau de distribution

TAUX DE RENOUVELLEMENT

0,76 %

pour le réseau
d'eau potable

≈ 61 120 km

de canalisations d'eau potable
vérifiées* en Bretagne en 2023

*En 2024, la base SISPEA recense environ 90 000 km de linéaire de réseau d'eau potable sans que ces données n'aient été vérifiées. Nous privilégions, ici, la fiabilité des données.

PALMARÈS DÉPARTEMENTAL 2023

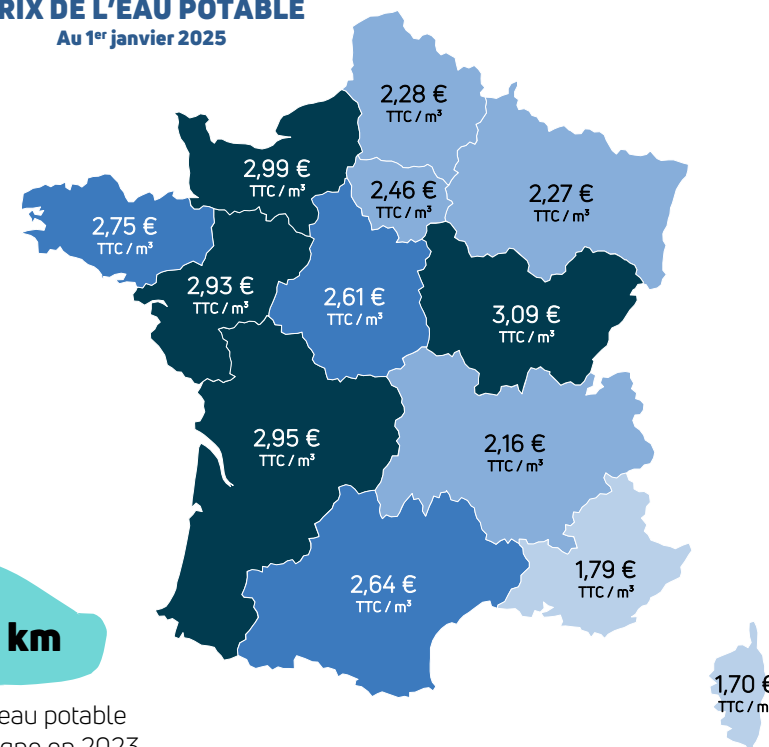
Département	Taux de rendement	Taux de renouvellement	Pertes en réseau*
Côtes-d'Armor	90,3 %	0,77 %	1,1 m ³ /km/j
Finistère	88,6 %	0,60 %	1,8 m ³ /km/j
Ille-et-Vilaine	93,5 %	1,03 %	1,3 m ³ /km/j
Morbihan	87,9 %	0,57 %	1,2 m ³ /km/j
Bretagne	91,4 %	0,76 %	1,3 m³/km/j
France métro.	83,3 %	0,67 %	3,2 m³/km/j

*L'indice linéaire des pertes en réseau évalue, en les rapportant à la longueur des canalisations (hors branchements), les pertes par fuites sur le réseau de distribution.



Soit 30,3 millions de m³,
l'équivalent de 12 177
piscines olympiques par an

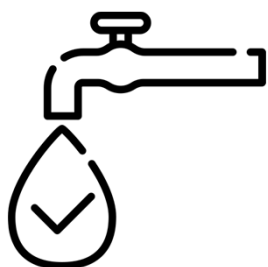
PRIX DE L'EAU POTABLE Au 1^{er} janvier 2025



Sources : SISPEA 2023, Prix de l'eau
potable – SISPEA 2025

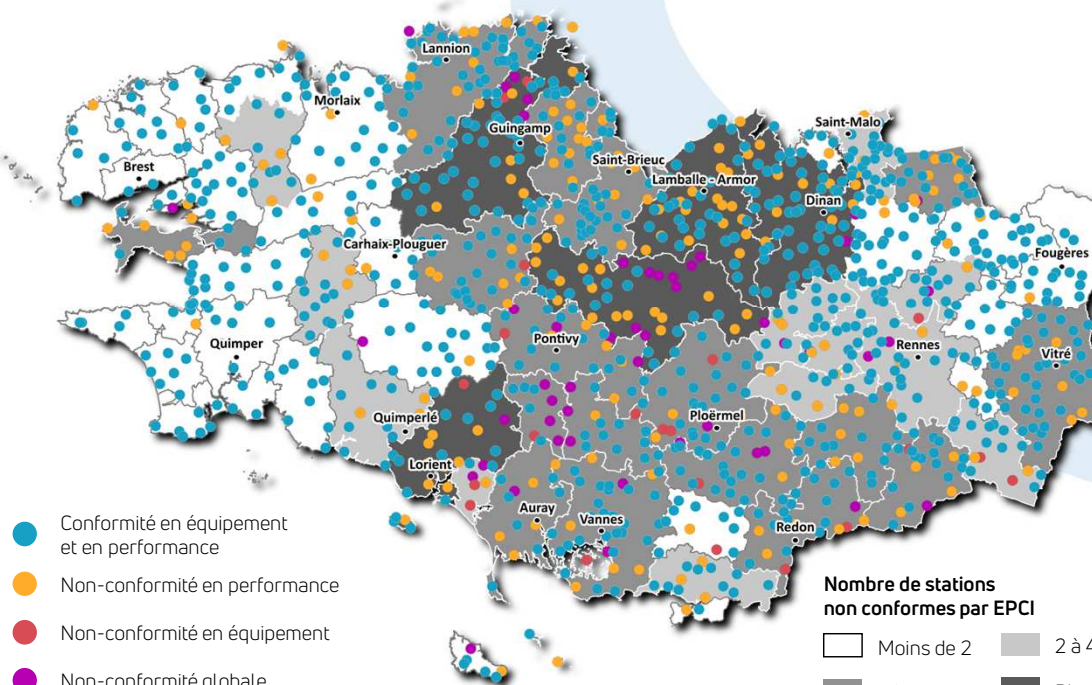
Réseaux d'assainissement et stations de traitement des eaux usées

RENOUVELER LE PARC EN SITUATION DE VÉTUSTÉ



Les réseaux d'assainissement et les stations de traitement d'eau ont aussi un rôle à jouer dans la préservation de la ressource en eau. Ils permettent d'améliorer la qualité des eaux usées traitées qui sont rejetées dans le milieu naturel, d'en limiter la contamination et peuvent aussi être à l'origine des solutions innovantes telles que la réutilisation des eaux usées traitées (seulement 1% en France contre 14 % en Espagne par exemple). Il est indispensable d'entretenir ce réseau et de garantir une mise en conformité des stations d'épuration qui sont pour une bonne partie, vieillissantes (25 % sont non conformes).

CONFORMITÉ DES STATIONS DE TRAITEMENT DES EAUX USÉES EN 2024



Situation Amélioration

de la qualité de la ressource en eau et réduction de la pression exercée sur celle-ci.

Objectif

Atteindre un taux moyen de 10 % dans la réutilisation des eaux usées traitées (REUT) en France.

Un chiffre à atteindre pour 2030 :

25 %

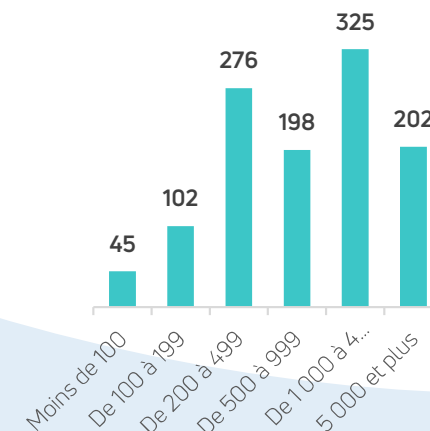
des STEU à mettre en conformité en Bretagne

PALMARÈS DÉPARTEMENTAL 2023

Département	Linéaire (km) de réseau d'assainissement	Taux de renouvellement annuel des réseaux de collecte	Taux STEU non conformes
Côtes-d'Armor	5 423 km	0,60 %	31 %
Finistère	8 285 km	0,43 %	15 %
Ille-et-Vilaine	8 643 km	0,41 %	20 %
Morbihan	5 908 km	0,85 %	31 %
Bretagne	28 359 km	0,61 %	25 %

NOMBRE DE STATIONS DE TRAITEMENT DES EAUX USÉES EN FONCTION DE LEUR CAPACITÉ NOMINALE (EN ÉQUIVALENT HABITANT) EN 2023 EN BRETAGNE

Notes : la capacité des stations de traitement est exprimée en équivalent-habitant (EH), unité d'évaluation de la pollution organique des eaux. Elle représente la quantité de matière organique rejetée par habitant.



Sources – Indicateurs - SISPEA 2023, Linéaire réseau - SISPEA 2020 et Enquête Cellule Économique de Bretagne 2019, stations de traitement - Sandre 2023 & SDES 2024

Renaturation des cours d'eau

RESTAURER LA CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE

On constate une nette distinction entre l'est et l'ouest de la Bretagne, où les zones humides les plus dégradées se situent principalement à l'est. L'altération de ces zones est majoritairement due à leur conversion en terres agricoles, avec une proportion variant de 40 % en Ille-et-Vilaine à 24 % dans le Finistère.

Dans ce contexte, la renaturation des cours d'eau s'impose. Elle permet de rétablir le fonctionnement naturel de ces milieux et elle est essentielle pour que les cours d'eau puissent continuer de fournir à la population une eau de qualité, une meilleure régulation des débits, ainsi que des activités de loisir et de pêche. Malheureusement, les projets de restauration des zones humides en Bretagne restent relativement rares, et la plupart sont menés dans le cadre de mesures de compensation écologique. Autrement dit, ces restaurations sont principalement effectuées pour compenser l'impact environnemental négatif d'autres projets.



Objectif

Le SDAGE fixe les orientations de la politique de l'eau afin d'atteindre le bon état de chaque masse d'eau. Le bassin Loire-Bretagne s'est fixé comme cap l'atteinte du bon état écologique en 2027 pour 62 % de ses cours d'eau, 38 % de ses plans d'eau, 64 % pour ses eaux côtières et de transition.

Situation

Protection de la biodiversité
Amélioration de la résilience face aux inondations

Un chiffre à atteindre pour 2030 : **61%**

des milieux aquatiques du bassin Loire-Bretagne en bon état écologique d'ici 2027

30 000 km

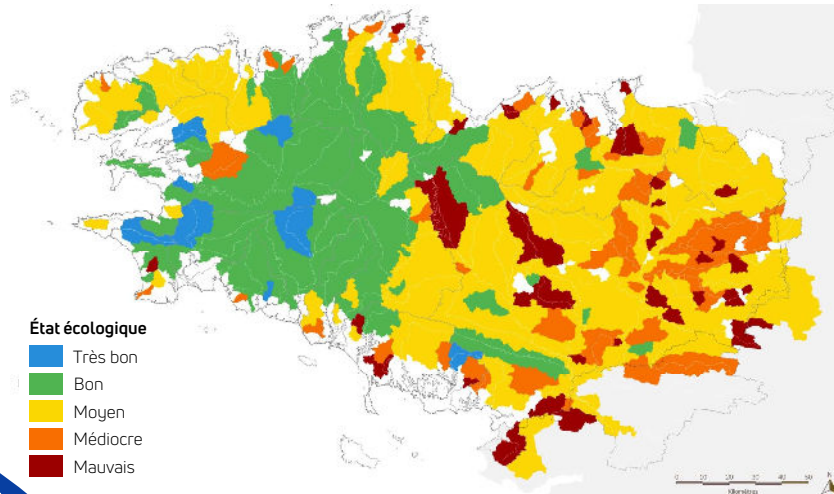
de cours d'eau en Bretagne (7 % du linéaire national)

670 000

hectares de zones humides dans le bassin Loire-Bretagne

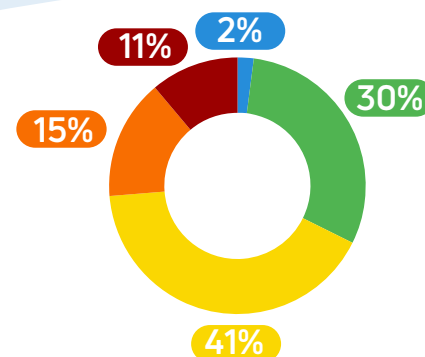
211

Ouvrages artificiels à mettre en conformité d'ici 2027 en Bretagne selon le programme SDAGE 2022-2027



Carte réalisée par l'Observatoire de l'Environnement de Bretagne

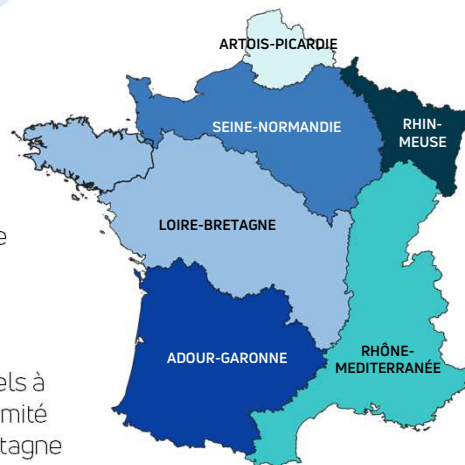
ÉTAT ÉCOLOGIQUE DES COURS D'EAU EN BRETAGNE EN 2017



État écologique

Très bon Bon Moyen Médiocre Mauvais

CARTE DES 7 BASSINS HYDROGRAPHIQUES



Sources : EnImmersion - Agences de l'eau Loire Bretagne, OEB

Lutte contre les inondations

DÉVELOPPER DES OUVRAGES DE CONSTRUCTION

Le risque d'inondation est l'aléa naturel le plus fréquent en Bretagne (66 % des arrêtés de catastrophe naturelle), touchant aussi bien les zones côtières que les vallées fluviales. Avec le réchauffement climatique, ce phénomène pourrait s'intensifier en raison de la montée du niveau de la mer, de l'augmentation des épisodes de pluies intenses et des tempêtes plus fréquentes. Ces événements exacerbent l'érosion du littoral, fragilisent les digues et augmentent le risque de submersion marine. Par ailleurs, l'urbanisation croissante et l'artificialisation des sols réduisent l'infiltration de l'eau, amplifiant les crues et aggravant les inondations dans les secteurs urbains et agricoles. Il est donc indispensable de préparer les territoires et renforcer leur résilience en construisant des ouvrages de protection.



Communes déclarées à risque par les services de l'État



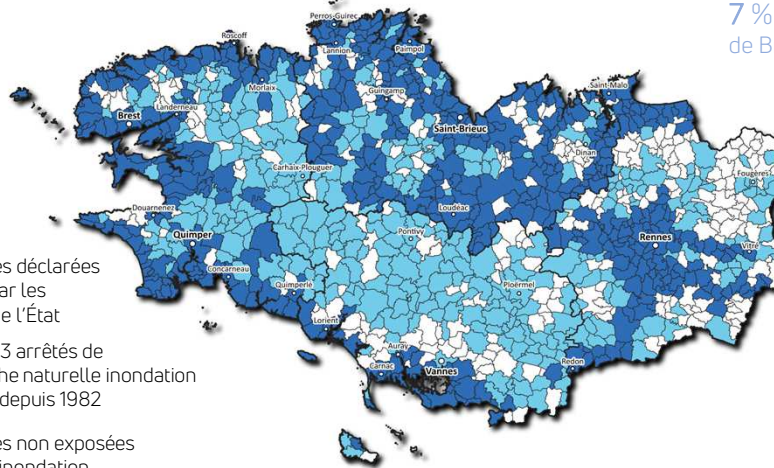
Au moins 3 arrêtés de catastrophe naturelle inondation recensés depuis 1982



Communes non exposées au risque inondation

EXPOSITION DES COMMUNES BRETONNES AUX RISQUES D'INONDATIONS

Cette carte recense les communes à risques, et pas uniquement celles classées comme à risque « important » par un arrêté TRI



Situation

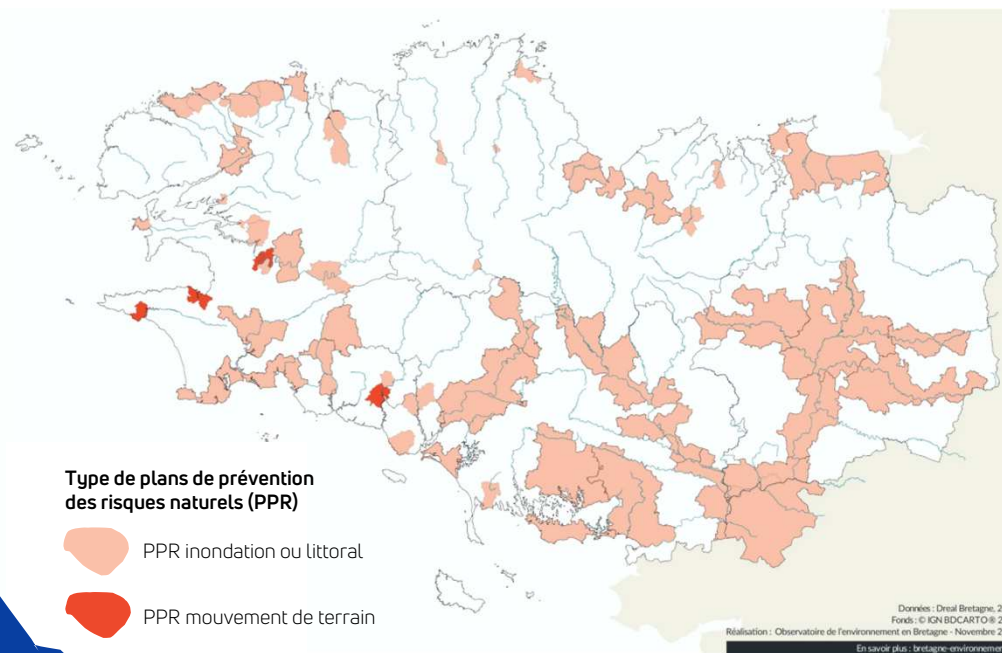
Amélioration de la résilience des territoires face au changement climatique

Objectif

Protéger le territoire régional qui se situe en zone inondable

Un chiffre à atteindre pour 2030 :

7 % des communes bretonnes à protéger contre les risques inondations



Carte réalisée par l'Observatoire de l'Environnement de Bretagne

91

communes de Bretagne concernées par un arrêté TRI (Territoire à Risque d'Inondation Important)
7 % des communes de Bretagne

73 000

habitants exposés aux risques d'inondation en Bretagne
2,2 % des habitants de Bretagne

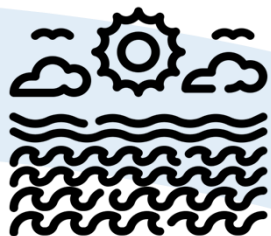
69 000

emplois exposés aux risques d'inondation
5,3 % des emplois de Bretagne

Sources : Medde/DGPR (Evaluation préliminaire des risques d'inondations), Dreal Bretagne, Observatoire de l'environnement de Bretagne 2019
Base GASPARE - Ministère de la transition écologique, 2023, Plans de préventions - OEB 2018

Protection du littoral

DÉVELOPPER DES OUVRAGES DE PROTECTION



La Bretagne est confrontée à une double dynamique opposée : d'un côté, la population côtière ne cesse de croître, séduite par la qualité de vie qu'offre le littoral ; de l'autre, la mer grignote progressivement les terres. En Bretagne, 6,2 % du trait de côte recule, un chiffre bien inférieur à celui d'autres régions en raison du relief côtier breton. En effet, la côte bretonne est principalement composée de falaises rocheuses, où l'érosion reste presque imperceptible. À l'inverse, les régions dotées d'un littoral sableux étendu, comme l'Aquitaine, sont bien plus vulnérables à ce phénomène. Malgré tout, pour les communes concernées, face aux risques accrus d'inondation par submersion marine il devient essentiel de suivre l'évolution du trait de côte et de repenser la gestion du littoral pour mieux s'y adapter.

Situation
Amélioration de la résilience des territoires face au changement climatique

Objectif
Protéger le littoral régional contre l'érosion et le recul du trait de côte

Un chiffre à atteindre pour 2030 :
7,7 % des communes bretonnes à protéger

5 032 KM de littoral en Bretagne

93

communes exposées au recul du trait de côte en Bretagne
7,7 % des communes de Bretagne

242

communes exposées au recul du trait de côte en France
0,7 % des communes de France

38 %

des communes exposées au recul du trait de côte sont situées en Bretagne

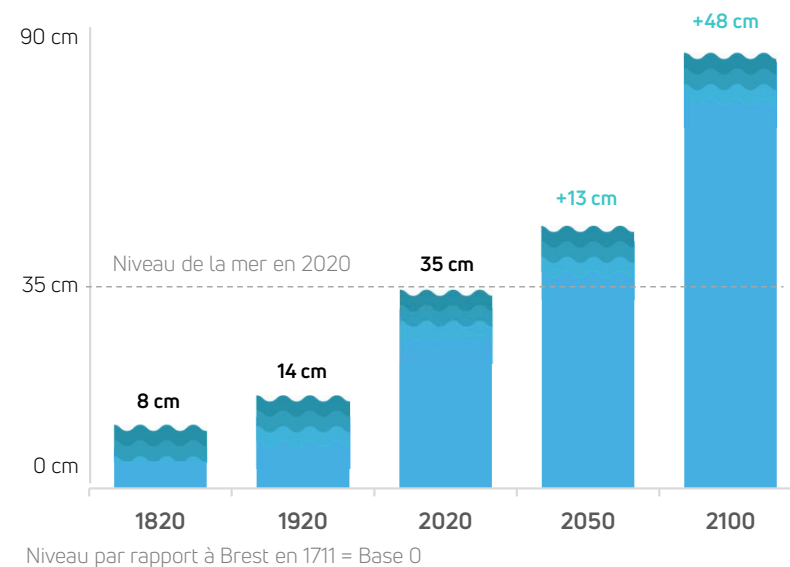
42 000

logements menacés dans le cas d'une élévation du niveau marin de 1m à l'horizon 2100

127 000

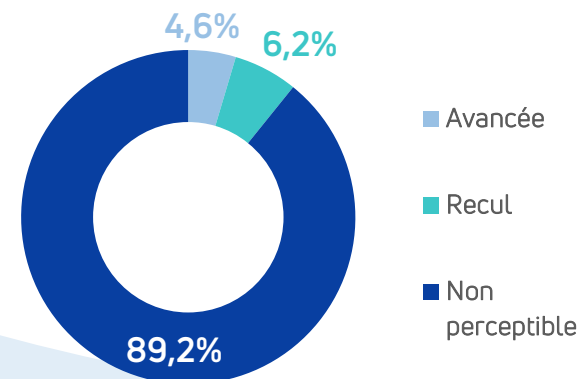
personnes habitent en zones submersibles littorales

L'ÉLEVATION DU NIVEAU DE LA MER EN BRETAGNE



ÉVOLUTION DU TRAIT DE CÔTE EN BRETAGNE

On parle d'évolution à partir de 10cm



Sources : Littoral - IGN, Évolution du trait de côte 2020 & Élévation du niveau de la mer 2024 - OEB, Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires (communes exposées au recul du trait de côte 2023), Menaces - Ouest France 2023

Lexique

1 PART MODALE

Une part modale est le pourcentage de voyageurs utilisant un type de transport particulier (dans cette étude, nous parlons du trajet domicile-travail).

2 DÉCARBONER

Réduire les émissions de CO2 relatives à une activité.

3 POINT DE RECHARGE

C'est une interface associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois. Plusieurs points de recharges peuvent être regroupés dans une station de recharge.

4 AUTOROUTE NON-CONCÉDÉE

Il s'agit d'une autoroute sans péage. Elle appartient à l'État.

5 BASSIN HYDROGRAPHIQUE

Toute zone dans laquelle toutes les eaux de ruissellement convergent à travers un réseau de rivières, de fleuves et éventuellement de lacs vers la mer, dans laquelle elles se déversent par une seule embouchure, estuaire ou delta.

6 PISTE CYCLABLE

Une piste cyclable est une voie cyclable séparée de la circulation motorisée et dédiée au vélo ou partagée avec des piétons ou d'autres usagers non motorisés.

7 DOUBLE-SENS CYCLABLE

Un double-sens cyclable ou sens unique limité est une voie de circulation à double sens dont l'un est réservé aux cyclistes.

8 VOIE VERTE

Une voie verte est une voie de communication autonome réservée aux déplacements non motorisés, tels que les piétons et les vélos. Les voies vertes sont développées dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement, le patrimoine, la qualité de vie et la convivialité.

PL1

9 BANDE CYCLABLE

Une bande cyclable est un aménagement cyclable, au niveau de la chaussée réservé au cycliste. Elle est généralement séparée des autres voies par une ligne longitudinale ou un marquage spécifique.

10 BIOMÉTHANE

Le biométhane est un gaz 100% renouvelable produit à partir de déchets issus de l'industrie agro-alimentaire, de la restauration collective, de déchets agricoles et ménagers, ou encore de boues de stations d'épuration. Ce biogaz épuré a les mêmes propriétés que le gaz naturel, et donc les mêmes usages.

11 HYDROGÈNE DÉCARBONÉ

L'hydrogène décarboné correspond à un hydrogène qui émet peu de CO2 lorsqu'il est produit, puis lors de son utilisation.

12 POLLUTION LUMINEUSE

La pollution lumineuse est à la fois la présence nocturne anormale ou gênante de lumière et les conséquences de l'éclairage artificiel nocturne sur la faune, la flore, la fonge, les écosystèmes ainsi que les effets suspectés ou avérés sur la santé humaine.

13 TRAME NOIRE

La trame noire est le réseau de corridors écologiques caractérisés par une certaine obscurité et empruntés par les espèces nocturnes.

14 RENDEMENT DU RÉSEAU DE DISTRIBUTION D'EAU POTABLE

C'est le rapport entre le volume d'eau consommé par les usagers (particuliers, industriels) et le service public (pour la gestion du dispositif d'eau potable) et le volume d'eau potable d'eau introduit dans le réseau de distribution.

15 RENOUVELLEMENT DES RÉSEAUX D'EAU POTABLE

Cet indicateur donne le pourcentage de renouvellement moyen annuel (calculé sur les 5 dernières années) du réseau d'eau potable par rapport à la longueur totale du réseau, hors branchements.

16 PERTES EN RÉSEAU

L'indice linéaire des pertes en réseau évalue, en les rapportant à la longueur des canalisations (hors branchements), les pertes par fuites sur le réseau de distribution.

17 MASSE D'EAU DE SURFACE

Une masse d'eau de surface est une partie distincte et significative des eaux de surface, telles qu'un lac, un réservoir, une rivière, un fleuve ou un canal, une partie de rivière, de fleuve ou de canal, une eau de transition ou une portion d'eaux côtières.

18 ZONE HUMIDE

Une zone humide, ou milieu humide, est une région où le principal facteur d'influence du biotope et de sa biocénose est l'eau.

19 TRAIT DE CÔTE

Le trait de côte est défini comme la limite entre la terre et la mer. Cette limite fluctue au cours du temps : il peut reculer lorsque le littoral est soumis à des effets d'érosion, ou avancer dans le cas d'accumulation de sédiments.

Diapositive 18

PL1

J'ai mis ça au lieu de carbone

Per Yann LE FLOC'H; 2026-04-27T15:39:37.964



FÉDÉRATION RÉGIONALE DES TRAVAUX PUBLICS DE BRETAGNE

2 rue des Maréchaux - 35132 Vezin le Coquet

Tél : 02 99 63 66 33

breta@fntp.fr

frtp-bretagne.bzh

@frtpbretagne



CELLULE ÉCONOMIQUE DE BRETAGNE

7 bd Solferino - 35000 RENNES

Tél : 02 99 30 23 51

contact@institut-veia.fr

www.institut-veia.fr

AVEC LA PARTICIPATION DE



**ACTEURS
POUR LA PLANÈTE**
LES TRAVAUX PUBLICS

