



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur l’avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027
du contrat de plan 2021-2027 entre l’État et la
Région Centre Val de Loire**

n°Ae : 2024-058

Avis délibéré n° 2024-058 adopté lors de la séance du 12 septembre 2024

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 90 32 – www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 12 septembre 2024 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le contrat de plan État – Région (CPER) de la région Centre – Val de Loire, volet Mobilités 2023 – 2027.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Christine Jean, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Serge Muller, Éric Vindimian.

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae : Karine Brulé.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète et le président de la Région Centre- Val de Loire, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 11 juin 2024.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 12 juin 2024 :

- la directrice générale de l'Agence régionale de santé (ARS) Centre – Val de Loire,
- la préfète de la région Centre-Val de Loire,
- les préfets des départements du Cher, qui a transmis une contribution en date du 9 juillet 2024, d'Eure-et-Loir, de l'Indre, d'Indre-et-Loire, du Loir-et-Cher, qui a transmis une contribution en date du 5 août 2024, du Loiret.

Sur le rapport de Virginie Dumoulin et Laurent Michel, qui ont échangé avec les pétitionnaires le 30 juillet 2024, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan ou programme soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne publique responsable et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne responsable, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Aux termes de l'article L. 122-9 du code de l'environnement, l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

1 Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

Après l'adoption du contrat de plan État-Région (CPER) Centre Val de Loire 2021-2027, signé le 7 mars 2022, le Conseil régional de Centre - Val de Loire et l'État présentent un avenant 2023-2027 concernant la mobilité. Le montant contractualisé de cet avenant s'élève à 514,1 M€, dont 189 M€ pour l'État, 193 M€ pour la Région, et 132,1 M€ à apporter par d'autres financeurs.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre liées aux transports ;
- la sobriété dans l'usage des ressources : énergie, eau, minéraux ;
- la préservation de la biodiversité, dont les continuités écologiques, et la qualité de l'eau ;
- l'adaptation des infrastructures et services de transport au changement climatique et aux risques naturels ;
- la réduction des nuisances sonores ;
- la non artificialisation des sols.

Les orientations du volet mobilités du CPER sont clairement tournées vers la décarbonation des transports avec un accent mis particulièrement sur le ferroviaire (amélioration des réseaux structurants et désengorgement des étoiles ferroviaires, renforcement des lignes de desserte fine du territoire, fret, accessibilité des gares). Le réseau routier ne bénéficie que de travaux de sécurité et deux projets d'infrastructures nouvelles du CPER précédent sont abandonnés. Pour l'un de ces deux projets, l'Ae recommande de poursuivre la recherche de solutions alternatives permettant d'améliorer la situation de la commune de Mauboué traversée par la RN10.

Le volet mobilités fait l'objet de sa propre évaluation environnementale. D'un caractère itératif, cette dernière est de qualité, et est notamment dotée d'une analyse pertinente des secteurs géographiques susceptibles d'être impactés par les projets et d'un dispositif de suivi.

L'Ae recommande néanmoins de compléter l'état initial avec une synthèse spécifique des données et enjeux relatifs aux transports et aux mobilités. Par ailleurs, il apparaît que le niveau d'enjeu relatif à la biodiversité et aux milieux naturels devrait être reconsidéré et que les enjeux relatifs à la qualité de l'eau pourraient être mieux pris en compte. L'Ae recommande en parallèle de compléter la partie relative aux nuisances sonores. Le rapport environnemental devrait être complété par des éléments sur les incidences des politiques de transports sur les émissions de gaz à effet de serre, y compris en analyse de cycle de vie et en incluant les émissions liées aux chantiers, et sur l'adaptation au changement climatique.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

Le présent avis de l'Ae porte sur la qualité du rapport d'évaluation environnementale et la prise en compte des enjeux environnementaux par « l'avenant Mobilités » 2023–2027 du contrat de plan État–Région (CPER) 2021–2027 de la région Centre – Val de Loire.

1 Contexte, présentation de l'avenant Mobilités du CPER et enjeux environnementaux

1.1 Contexte régional

La région Centre–Val de Loire, principalement recouverte d'espaces agricoles (72 %) et naturels (22 %)² et disposant d'une faible densité de population (66 habitants au km² contre 118 à l'échelle nationale), s'articule autour de deux métropoles de plus de 290 000 habitants (Tours et Orléans) et des pôles urbains au sein de ses 6 départements. Elle est pourvue d'un réseau d'infrastructures de transport dense qui structure les mobilités régionales et interrégionales (transit).

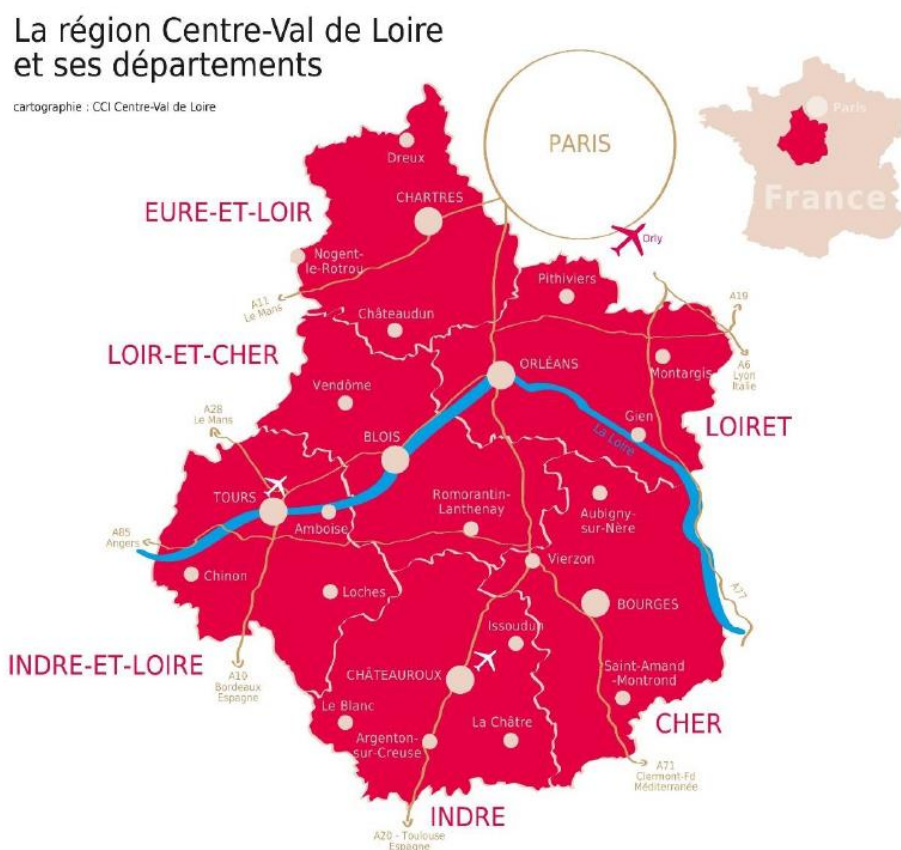


Figure 1 : localisation et découpage départemental de la Région Centre–Val de Loire (source : CCI)

2 Dont la Sologne

Elle est traversée par le fleuve Loire d'est en ouest, ce qui s'accompagne de risques d'inondation dans la majorité des agglomérations. La qualité des eaux est dégradée, principalement en raison des pollutions agricoles. Le Val de Loire est classé patrimoine mondial de l'UNESCO.

1.2 Contexte du CPER et de son avenant Mobilités

Créés par la loi du 29 juillet 1982, les CPER engagent l'État et les régions sur la programmation et le financement pluriannuel de projets structurants autour de priorités d'aménagement et de développement. L'actuelle génération de CPER couvre une période de sept ans (2021–2027). L'intégration des mobilités avait été reportée à 2023.

Les CPER 2021–2027 devaient répondre à trois enjeux :

- apporter des solutions à la crise sanitaire économique et environnementale en s'appuyant sur l'investissement public ;
- transformer le modèle de développement, sur une durée plus longue, dans une optique de transition écologique, numérique et productive ;
- illustrer l'approche différenciée de la décentralisation, via des volets territoriaux.

Le CPER 2021–2027 entre l'État et la région Centre–Val de Loire a été signé le 7 mars 2022. Les crédits contractualisés hors volet Mobilités s'élèvent à 890 M€ de crédits « contractualisés » et 520 M€ de crédits « valorisés »³. Il vise le renforcement de l'attractivité du territoire, de la cohésion territoriale et sociale, l'accélération de la transition écologique et énergétique, en sus d'un volet infrastructures et mobilités et d'un volet territorial.

Afin d'assurer la continuité des travaux en cours dans le domaine de la mobilité, l'État et la Région sont convenus, par avenant signé en 2021, de proroger les engagements du CPER 2015–2020 jusqu'au 31 décembre 2022.

Un projet d'avenant Mobilités pour la période 2023–2027 a été élaboré selon les termes d'un mandat de négociation adressé à la Préfète de région le 5 juin 2023, encourageant au respect des orientations nationales en faveur de la décarbonation des mobilités des personnes et des marchandises et à la prise en compte des différents usages. Dans ce cadre, les financements devaient se concentrer sur les axes ferroviaires structurants, la poursuite de la mise en sécurité du réseau routier national, les étoiles ferroviaires de Tours et Orléans, le développement des véloroutes, le renforcement des lignes de desserte fine ferroviaire, la mise en accessibilité des gares, le fret ferroviaire et des opérations sur le domaine public fluvial.

Le projet d'avenant Mobilités s'appuie sur un protocole de préfiguration signé le 20 novembre 2023 par le la Préfète et le Président de la Région en présence du ministre délégué chargé des transports.

³ Crédits qui contribuent directement à la réalisation des objectifs du CPER mais sans forcément faire l'objet d'un engagement réciproque de l'Etat et de la Région ou qui ne sont pas inscrits au CPER, ayant déjà été contractualisés dans un autre cadre.

Le montant contractualisé s'élève à 514,1 M€, dont 189 M€ pour l'État, 193 M€ pour la Région, et 132,1 M€ à apporter par d'autres financeurs.

Au sein du CPER incluant l'avenant, le volet mobilités, avec 514 millions d'euros, représente 36 % des crédits contractualisés.

1.3 Présentation de l'avenant Mobilités du CPER

L'avenant Mobilités compte 19 pages. La mobilité durable se veut en être le fil directeur. Présenté comme un outil de la planification écologique, il comprend 9 mesures et un plan de financement résumés dans le tableau suivant :

Thématiques	Montant total	Etat (M€)		Conseil régional (M€)		Autres (M€)
	Contractualisés	Contractualisés	Valorisés	Contractualisés	Valorisés	Contractualisés
Axes ferroviaires structurants	50,2	25,1	135 (POLT)	25,1	-	-
Routes	31,4	28,6	-	-	-	2,8
Etoiles ferroviaires	44	18	-	18	-	8
Transports collectifs en site propre et PEM	-	-	53	-	45	-
Lignes de desserte fine du territoire	91,2	5,52	5,3	84,2	10,8	1,49
Véloroutes	95,5	18,17	-	18,17	-	59,2
Mise en accessibilité des gares	96	51,31	-	13,43	-	31,23
Fret ferroviaire	92	34,28	2,9	33,5	2,09	24,18
Fluvial	13,3	7,8	-	0,25	-	5,28
Autres (études complémentaires)	0,5	0,25	-	0,25	-	-
TOTAL	514,1 M€	189 M€	196,2 M€	193 M€	57,9 M€	132,1 M€

Figure 2 : tableau des mesures du volet mobilités du CPER Centre-Val de Loire (source : dossier)

Concernant les axes ferroviaires structurants, l'objectif du CPER est d'améliorer la fiabilité des circulations, d'accélérer les temps de parcours et d'augmenter les capacités, notamment en modernisant les lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont et Paris-Chartres-Le Mans, et les nœuds ferroviaires de Tours-Saint-Pierre-des-Corps.

Concernant le réseau routier national, les actions porteront sur des aménagements de sécurité (RN10 en Eure-et-Loir, rocade de Bourges, carrefours sur la RN 151 et la RN12).

Concernant les mobilités du quotidien, des études seront réalisées sur les huit branches de l'étoile ferroviaire de Tours et les six de celle d'Orléans. Dans le cadre des crédits valorisés, sont concernés des transports collectifs en site propre à Tours, Blois, Chartres et Bourges.

Concernant les lignes de desserte ferroviaire fine du territoire, les opérations programmées visent la poursuite des travaux réalisés ou en cours sur six lignes (Bourges-Montluçon, Dourdan-La

Membrolle, Chartres–Courtalain, Tours–Loches, Tours–Chinon et Salbris–Valençay), qui sont pour certaines d’entre elles inscrites également dans le périmètre des étoiles d’Orléans et de Tours.

Les véloroutes inscrites dans le volet mobilités du CPER relevant du schéma national des véloroutes, répondent aux objectifs de développement touristique de la Région comme aux enjeux de mobilité du quotidien et poursuivent les investissements réalisés précédemment (+55 % de voies cyclables depuis 2017).

Le volet mobilités du CPER prévoit de lourds investissements en matière d’accessibilité dans les gares ferroviaires régionales et nationales, pour répondre aux obligations légales en la matière.

Enfin, la décarbonation du transport de marchandises conduit à la programmation d’investissements dans le fret ferroviaire (transport combiné, installations terminales embranchées, régénération de lignes ferroviaires) et la navigation fluviale (barrage réservoir de Grand–Rue, port de Marseilles–lès–Aubigny).

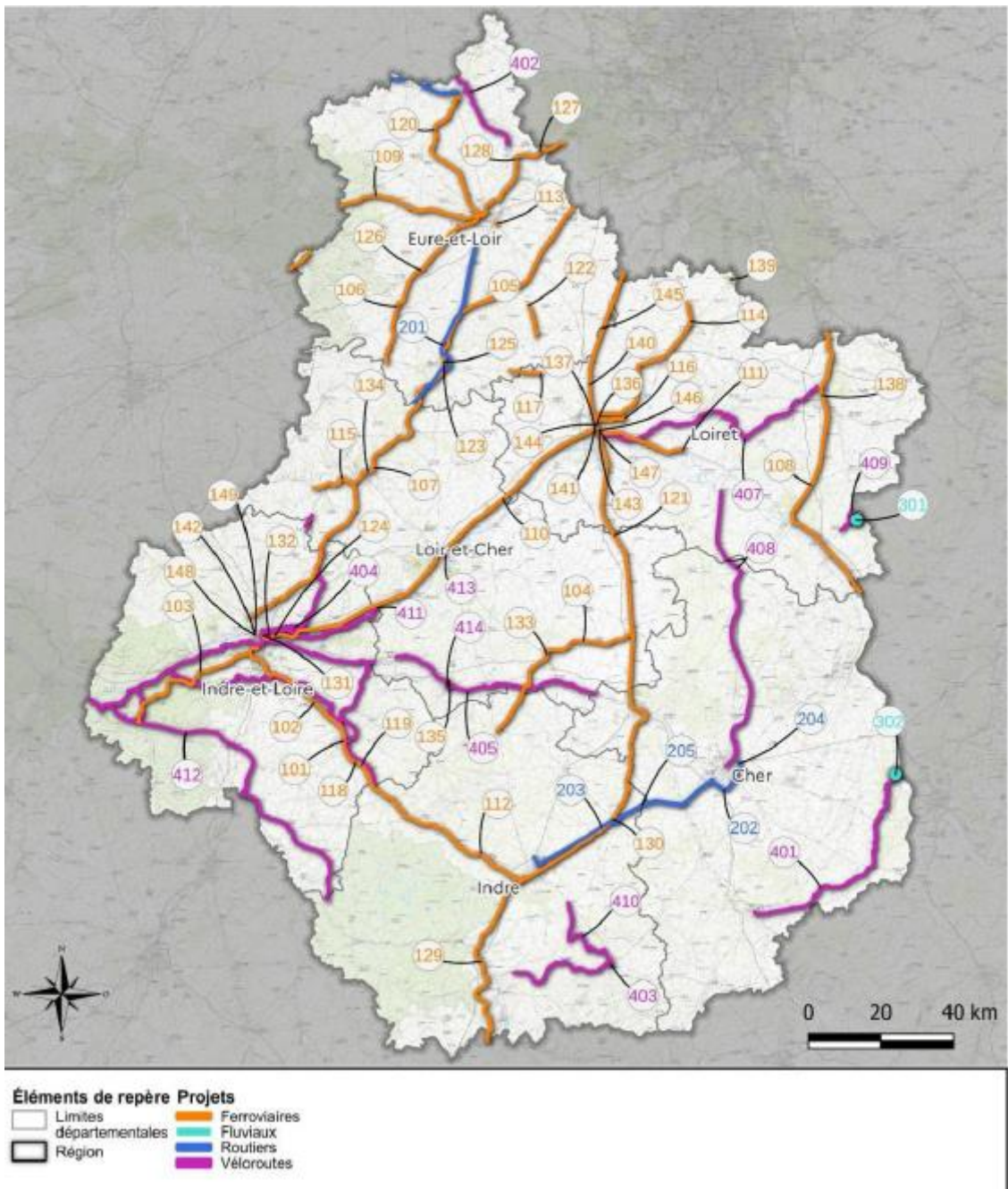


Figure 3 : Carte de l'ensemble des projets (source : dossier)

Projets ferroviaires		Gare nationale d'Orléans (obligatoirement à engager d'ici 2027) : Etudes et travaux	137
Tours – Loches - Régénération de la voie entre Reignac et Loches	101	Gare nationale de Montargis (obligatoirement à engager d'ici 2027) : Etudes et travaux	138
Tours – Loches - Amélioration de la performance de la ligne	102	Gare régionale de Malesherbes : Etudes et travaux	139
Tours – Chinon - Régénération de la voie entre Tours et Chinon et ouvrages d'art	103	Gare régionale de Chevilly : Etudes	140
Régénération de la voie entre Le Blanc - Argent et ouvrages d'art	104	Chantier de Transport Combiné des Aubrais - Travaux de reconstitution, étude d'extension	141
Amélioration de la ligne Paris - Châteaudun (section Dourdan – Châteaudun) – étude et travaux de modernisation du système d'exploitation et du relèvement de vitesse à 160km/h sur Dourdan-Châteaudun	105	Etoile de Tours : étude de prospective technico-économique	142
Chartres – Courtalain - Remplacement câble signalisation, études de modernisation du système d'exploitation et relèvement de vitesse	106	Etoile d'Orléans : Etudes de prospective technico-économique	143
Châteaudun – La Membrolle - Régénération des ouvrages d'art	107	Chantier de Transport Combiné des Aubrais - Travaux d'extension	144
TET Paris-Clermont - Renforcement des installations fixes de traction entre Melun et Moret, en lien avec la modernisation de la ligne TET Paris-Clermont	108	Plateforme fret nord Centre- Val de Loire – Etudes et Travaux de création d'une plateforme multimodale	145
Paris-Chartres-Le Mans - Renforcement électrique de la ligne	109	Etoile d'Orléans : études PRO et travaux préconisés par l'étude prospective	146
Orléans-Tours - Amélioration de la ligne, adaptation de la signalisation, pour relever la vitesse de contre-sens de 120 à 160km/h pour améliorer la qualité de service	110	Etoile d'Orléans : études préliminaires et jusqu'à AVP des projets préconisés par l'étude prospective	147
Orléans – Châteauneuf - Travaux de maintenance renforcée	111	Etoile de Tours : études PRO et travaux préconisés par l'étude prospective	148
Capillaire Châteauroux – Buzançais - Régénération	112	Etoile de Tours : études préliminaires et jusqu'à AVP des projets préconisés par l'étude prospective	149
Chartres - Beaulieu Le Coudray - Régénération	113	Projets routiers	
Les Aubrais – Pithiviers – Engenville - Régénération	114	RN10 - Finalisation des aménagements de sécurité	201
Vendôme - Montoire - Régénération	115	RN142 - Aménagement de la rocade de Bourges : création d'une voie de désenclavement pour les véhicules agricoles	202
		Etudes générales et travaux sur le RRN qui pourront notamment porter sur les RN151 et RN12 :	
Les Aubrais – Marigny : Régénération	116	- Aménagements de sécurité sur la RN151 entre Bourges et Chateauroux	203
		- Aménagements de sécurité sur la RN12	
Patay – Péronville - Etudes réouverture	117	RN142 : Aménagement de la rocade de Bourges : dénivellation et/ou aménagements des carrefours avec la RD 976 et la RN 151	204
Loches – Buzançais - Etudes réouverture au fret (Tours - Chateauroux)	118	Etudes et aménagements de carrefours de la RN 151 en particulier les carrefours RD9a, et études d'opportunité carrefour RD 96, carrefour RD 80 et entrée de Chârost	205
Etudes de la réouverture de la section Loches – Chateauroux	119	Projets fluviaux	
Etudes de la réouverture de la section Dreux – Chartres aux voyageurs	120	Loiret - Barrage réservoir de GrandRue	301
Etudes complémentaires temps de parcours Paris-Orléans-Limoges-Toulouse	121	Rénovation du port de Marseilles-Lès-Aubigny	302
Etude de desserte du port du Havre par des trains origine région CVL, réouverture Orgères – Fains-la-Folie - Etudes	122	Projets véloroutes	
Ligne Dourdan – La Membrolle - renouvellement de voie et ballast en gare à Châteaudun	123	V46 : Section Saint-Amand-Montrond - Cuffy	401
Tours-St Pierre des Corps - Modernisation des nœuds ferroviaires	124	V41 : Maintenon - Dreux et Dreux - Saint-Georges	402
Gare régionale de Châteaudun : Etudes et travaux	125	V56 : La Châtre - Chavin	403
Gare régionale d'Illiers-Combray : Etudes et travaux	126	EV6-V41 : l'EV6 à la V41 via le pont de Vouvray	404
Gare régionale d'Epemon : Etudes et travaux	127	V46 : Coeur de France à vélo (Cher à vélo)	405
Gare régionale de Maintenon : Etudes	128	EV3 : Canal d'Orléans	407
Gare POLT d'Argenton-sur-Creuse : Etudes et travaux	129	V48 : Section Sully-sur-Loire - Bourges	408
Gare POLT d'Issoudun : Etudes et travaux	130	V48 : Section Sully-sur-Loire - Bourges	408
Gare nationale de Tours (obligatoirement à engager d'ici 2027) : Etudes et travaux	131	EV3 Véloroute Scandibérique section Ouzouer et Rogny	409
Gare nationale de Saint-Pierre-des-Corps (obligatoirement à engager d'ici 2027) : Etudes et travaux	132	V49 Ardentes – La Châtre	410
Gare régionale de Romorantin-Lanthenay : Etudes et travaux	133	Mise à niveau Loire à Vélo	411
Gare régionale de Vendôme : Etudes	134	Mise à niveau de Coeur de France à vélo – Cher à vélo – Indre à Vélo – Touraine Berry à vélo – Saint Jacques à Vélo	412
Gare régionale de Noyers-Saint-Aignan : Etudes et travaux	135	Passerelle de Blois	413
Gare nationale des Aubrais (obligatoirement à engager d'ici 2027) : Etudes et travaux	136	Passerelle du Cher à St-Aignan	414

1.4 Procédures relatives au volet Mobilités du CPER

Relevant de la rubrique 1° de l'article R. 122-17 du code de l'environnement, le CPER est soumis à évaluation environnementale. L'Ae est l'autorité environnementale compétente pour rendre un avis.

Le CPER 2021–2027 a fait l’objet d’une évaluation environnementale stratégique et d’une saisine de l’Ae qui a rendu lors de sa séance du 7 avril 2021 l’avis n° 2020–118.

L’avenant Mobilités du contrat, objet du présent avis, a fait l’objet d’un long processus d’élaboration et de consultation dans les territoires de juin à octobre 2023. Il a été présenté au conseil économique, social et environnemental régional (CESER) qui a rendu un avis le 18 décembre 2023 et dans chacun des départements par la préfète de région et le président du conseil régional lors du premier trimestre 2024.

Il fera l’objet d’une consultation du public prévue, selon les informations recueillies par les rapporteurs, en octobre 2024, en vue d’une adoption d’ici la fin de l’année.

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l’Ae

Les principaux enjeux environnementaux de l’avenant Mobilités du contrat sont, pour l’Ae :

- la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre (GES) liées aux transports ;
- la sobriété dans l’usage des ressources : énergie, eau, minéraux ;
- la préservation de la biodiversité, notamment des continuités écologiques, et la qualité de l’eau ;
- l’adaptation des infrastructures et services de transport au changement climatique et aux risques naturels ;
- la réduction des nuisances sonores.
- la non artificialisation des sols.

2 Analyse de l’évaluation environnementale

Les maîtres d’ouvrage ont fait le choix, non pas de compléter l’évaluation environnementale initiale du CPER, mais de réaliser une évaluation environnementale spécifique au volet mobilités. Il a été indiqué aux rapporteurs que ce choix s’est fondé sur le guide ministériel en la matière, en considérant aussi le fait que le rapport environnemental du CPER avait déjà fait l’objet d’un avis de l’Ae⁴ ce qui ne rendait pas nécessaire de le soumettre à nouveau à l’Ae. Par ailleurs un développement spécifique est consacré aux effets cumulés du CPER initial et du volet mobilités.

Assez synthétique, l’évaluation environnementale est de qualité, avec en particulier une analyse précise des secteurs susceptibles d’être impactés par les projets, et des enjeux afférents, même si la présentation générale des mesures d’évitement et réduction pourrait être plus détaillée. Elle a fait l’objet d’un processus itératif entre mai 2023 et avril 2024.

4 En raison de moyens insuffisants de l’Ae, ceci n’a pas été le cas pour toutes les régions.

2.1 Articulation de l'avenant Mobilités avec d'autres plans ou programmes

Le volet mobilités s'inscrit dans le cadre du CPER à la fois en étant son axe 4, mais également en répondant aux objectifs de renforcement de l'attractivité du territoire et de cohésion territoriale et sociale en son sein. Son articulation avec le programme opérationnel PO FEDER-FSE⁵ est également examinée mais les arbitrages n'étant pas rendus au moment de la rédaction de l'évaluation environnementale, l'Ae recommande que le volet mobilités soit revu pour tenir compte des possibilités de co-financement européen si cela s'avérait nécessaire.

Le rapport environnemental analyse les articulations de l'avenant Mobilités avec les objectifs législatifs (tels que la neutralité carbone), et un ensemble de documents d'orientation, plans, programmes, tant de niveau national (stratégie nationale bas carbone, programmation pluri-annuelle de l'énergie, plan national d'adaptation au changement climatique, stratégie nationale de la biodiversité, etc.) que régional, en particulier:

- le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) approuvé par le préfet de région le 4 février 2020,
- le PRSE 3 2015-2021 (Plan Régional Santé-Environnement). L'élaboration du PRSE 4 est en cours ;
- les schémas directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) 2021-2027 et les Plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) des bassins Loire-Bretagne et Seine-Normandie ;
- le schéma régional des carrières (SRC),
- le Plan Loire Grandeur Nature.

Cohérence avec le Sraddet et certaines planifications territorialisées

La compatibilité du volet mobilités avec le Sraddet est examinée en détails et figure dans un tableau. Cette analyse va au-delà des règles du Sraddet visant directement les transports et les mobilités. Ces dernières sont orientées sur le report modal afin de diminuer la part du véhicule individuel et ainsi réduire les émissions de GES liées aux déplacements. Sont également examinées les conformités du volet mobilités sur l'accessibilité, la biodiversité, les déchets. Tous ces éléments remplissent également les objectifs du PRSE 4 sur la réduction de la pollution atmosphérique. Néanmoins, alors que l'absence de création de nouvelles infrastructures routières répond aux objectifs portés par le Sraddet de préservation des espaces naturels et de limitation de leur fragmentation, le lien n'est pas fait dans le tableau.

Concernant les objectifs d'économie des ressources, le volet mobilités est en phase avec les objectifs du SRC en prévoyant l'embranchement ferroviaire des carrières tout en imposant des critères d'éco-conditionnalité sur les matériaux pour la réalisation des travaux d'infrastructure.

⁵ Programme de financement de l'Union européenne dans le cadre de sa politique de cohésion à destination des entités sub-étatiques.

Cohérence avec les Sdage et les Pgr

Concernant la ressource en eau et la gestion des risques inondations, le rapport environnemental considère que le volet mobilités ne peut répondre directement aux objectifs qu'ils portent, même s'il reconnaît que des enjeux se retrouveront dans la mise en œuvre des projets pour notamment éviter les risques de ruissellement polluants et liés à l'imperméabilisation des infrastructures, ou la prise en compte du risque inondation.

Bien que le volet mobilités du CPER ne poursuive pas directement d'objectifs similaires à ceux des Sdage ou des PGRI, il est certain que les projets découlant du volet mobilité du CPER peuvent avoir des impacts, dans leur phase travaux comme pendant leur future exploitation, sur la qualité de l'eau ou sur le risque inondation. Une formulation plus adéquate pourrait donc le laisser entendre dans l'évaluation.

Cohérence avec le Plan Loire grandeur nature

Le principal projet du volet mobilités servant les objectifs du plan Loire grandeur nature est le financement des véloroutes.

2.2 État initial de l'environnement, perspective d'évolution en l'absence du volet Mobilités du CPER

L'état initial de l'environnement est très détaillé (plus de 80 pages sur les 170 pages du rapport environnemental). L'ensemble des thématiques et enjeux environnementaux a été revu au regard des spécificités du volet mobilités.

Pour une description détaillée de l'état de l'environnement en région Centre Val de Loire, on se référera à l'[avis n° 2020-118](#) relatif au CPER 2021-2027.

L'analyse présente, pour chacun des 16 compartiments et thématiques étudiés, l'état des lieux, les pressions sur l'environnement, les tendances d'évolution, les enjeux pour le volet mobilités. Le rapport environnemental en déduit une hiérarchisation des priorités déterminée en fonction de deux critères : la sensibilité de la thématique concernée, la capacité d'action du volet mobilités sur ces enjeux, notés sur 3 chacun (de 1 faible à 3 important), avec une note globale égale à la multiplication de chaque note, divisée par deux.

Les enjeux prioritaires retenus sont sur la résilience au changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre (note de 4,5), puis la consommation d'énergie et la production d'énergies à partir de ressources renouvelables (EnR), et la santé publique (notes de 3), enfin la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et celle de ressources minérales (notes de 2).

Le risque d'atteinte aux milieux naturels et à la biodiversité n'est pas considéré comme prioritaire, la grande majorité des projets se faisant par évolution d'infrastructures existantes et sans consommation d'espace et des mesures adaptées étant prévues pour les quelques projets d'infrastructures nouvelles. Si le rapport environnemental et des informations complémentaires

données aux rapporteurs (voir parties 2.4 à 2.6 de cet avis) tendent bien à confirmer la mise en œuvre d'une approche tendant à minimiser les impacts sur la biodiversité, la cotation intrinsèque des enjeux pourrait être revue à la hausse, étant établie avant la définition fine des projets et des mesures d'évitement, réduction et compensation des incidences.

L'Ae recommande de reconsidérer le niveau d'enjeu relatif à la biodiversité et aux milieux naturels.

La structure choisie pour l'état initial implique que les données de contexte et d'impact concernant les transports se trouvent présentées dans plusieurs chapitres : occupation des sols (description générale des infrastructures et des flux), émissions de gaz à effet de serre, consommation d'énergie, santé publique (part dans les émissions atmosphériques), nuisances sonores. Ces dernières sont abordées via la présentation des infrastructures pouvant en générer, dont une carte des infrastructures classées selon leur niveau sonore, avec l'indication que les points noirs de bruit (PNB) sont identifiés dans le cadre des plans de prévention du bruit dans l'environnement et que des actions de résorption de ces PNB sont en cours. Eu égard au niveau important de détail de l'état initial, la partie relative aux nuisances sonores devrait être plus détaillée.

Enfin des données sur certains indicateurs de flux de transport sont fournies dans la partie relative au suivi du volet mobilités.

Quelques données de contexte et impact relatives aux transports en région Centre – Val de Loire

Infrastructures de transport, mobilité

Réseau routier : 980 km d'autoroutes, 342 km de routes nationales, 27 707 km de routes départementales et 39 910 km de voiries communales

Réseau ferroviaire voyageur : lignes à grande vitesse (LGV) Atlantique et Sud-Europe Atlantique (261 km) et 1 993 km de voies classiques. Les lignes structurantes desservent plusieurs gares parisiennes, Bordeaux, Toulouse, Clermont-Ferrand, Nantes et Lyon comme destinations extérieures principales. Au réseau des lignes structurantes s'ajoutent les lignes du quotidien. L'état de vétusté de ce réseau ferré est dans un certain nombre de cas préoccupant.

Réseau ferroviaire fret : réseau structurant dense complété par 289 km de lignes capillaires (au nombre de 15) et environ 112 installations terminales embranchées et conventionnées, deux projets de fret ferroviaire longue distance (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique et autoroute ferroviaire nord-sud).

Réseaux de transport public urbain des 26 Autorités Organisatrices de la Mobilité en région : 1 métropole, 2 syndicats mixtes, 6 communautés d'agglomération, 16 communautés de communes, accueillant plus de 330 000 voyages par jour

70 000 personnes rejoignent la région parisienne chaque jour, soit près de 7 % des actifs occupés.

8 trajets sur 10 sont effectués en voiture⁶.

Incidences

Les transports représentent 31 % de la consommation finale d'énergie en 2022 et 35 % des émissions de gaz à effet de serre de la région.

Qualité de l'air : les transports représentent en 2018 66 % des émissions de dioxyde d'azote.

Les valeurs limites réglementaires sont actuellement respectées, ce qui n'est pas le cas pour les seuils fixés dans la révision la directive qualité de l'air ambiant pour l'horizon 2030 : ainsi le seuil fixé à 20 µg/m³ envisagé par l'UE à 2030 pour le NO₂ n'est pas atteint sur les deux agglomérations de Tours et Orléans.

L'Ae recommande de compléter l'état initial avec une synthèse spécifique des données et enjeux relatifs aux transports et aux mobilités (infrastructures, trafics, parts modales, évolutions récentes et objectifs visés dans les planifications régionales, principaux impacts, notamment sanitaires, etc.), pour les différentes thématiques abordées.

L'Ae recommande par ailleurs de compléter la partie relative aux nuisances sonores avec une quantification et localisation des points noirs de bruit et une description des actions de résorption en cours ou envisagées.

2.3 Solutions de substitution raisonnables, exposé des motifs pour lesquels le projet de CPER a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement

Le volet mobilités du CPER a fait l'objet d'un long processus de consultation et acte la non réalisation de deux projets routiers : la déviation de Marboué (RN10 en Eure-et-Loire) et le créneau de dépassement entre Issoudun et Chârost (RN51, Indre et Cher). Ces prises de décisions s'appuient sur le scénario privilégié par le Conseil d'orientation des infrastructures, limitant le développement de capacités routières nouvelles, et s'inscrivent dans la continuité du précédent CPER : poursuite sur le développement des véloroutes et de la restauration des lignes de desserte fine du territoire. L'affichage d'orientations politiques claires en matière de transition écologique des mobilités soutient le volet mobilités du CPER.

2.4 Effets notables probables de la mise en œuvre du volet Mobilités du CPER

Méthodologie

Une analyse multicritères et multidimensionnelle a été conduite, en étudiant les incidences des projets, classés selon leur typologie:

⁶ Une présentation plus détaillée des modes de déplacement (pour toutes les causes, par distance etc..) pourrait être utilement fournie.

- réseau routier national,
- véloroutes,
- ferroviaire, lignes de desserte fine,
- ferroviaire, modernisation des axes nationaux structurants,
- accessibilité des gares,
- fret ferroviaire,
- fluvial,
- services express régionaux métropolitains.

L'évaluation est conduite « à dire d'expert », en considérant les effets directs et indirects, à court ou moyen terme, locaux ou globaux des projets financés et tous les volets de l'environnement, et en déduisant des notes. Chacun des enjeux environnementaux est pris en compte lors de l'évaluation. La matrice d'analyse résultant et présentant les résultats pour chaque projet est fournie en annexe du rapport environnemental.

Le rapport environnemental présente le profil environnemental en résultant, à la fois par enjeu environnemental et par axe du volet mobilités du CPER.

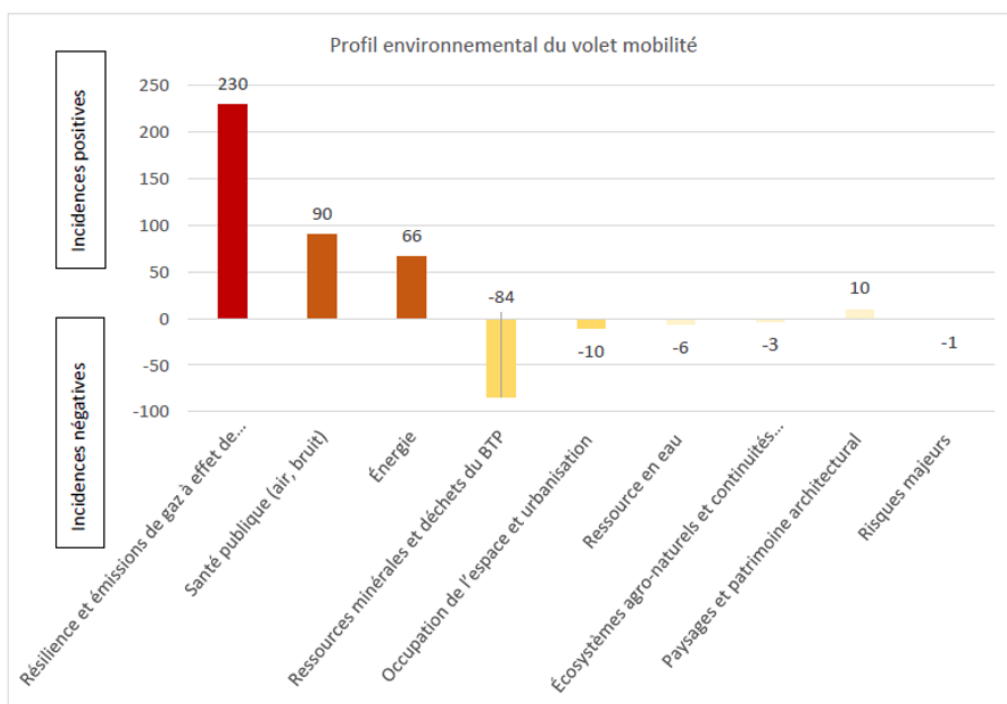


Figure 4 : profil environnemental par enjeu (source : dossier)

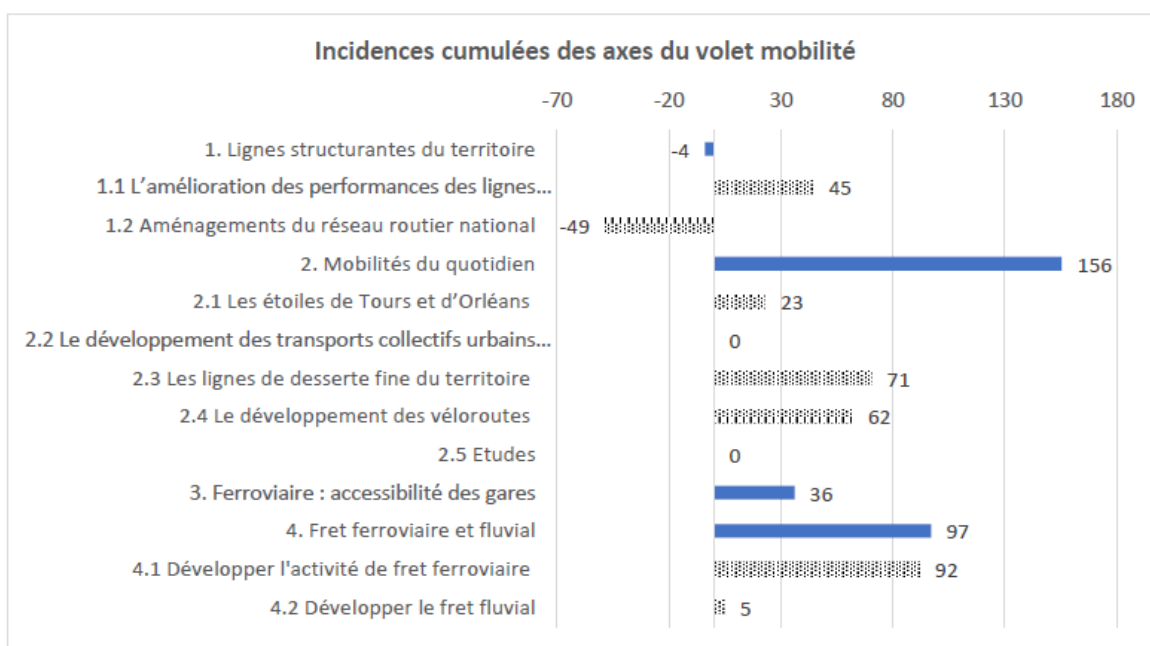


Figure 5 : profil environnemental par axe du volet mobilités (source : dossier)

Le volet mobilités apparaît ainsi positif pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la santé, la consommation d'énergie et également le paysage (découverte et valorisation grâce aux véloroutes), et potentiellement négatif pour la consommation de ressources minérales et la production de déchets du BTP, et à un degré moindre la consommation d'espace et l'eau. Tous les axes du volet mobilités ressortent avec une note positive, sauf le réseau routier national.

Secteurs susceptibles d'être impactés

L'avenant mobilités porte en très grande partie sur des projets dont la localisation est connue. Cela permet à l'évaluation de définir des secteurs susceptibles d'être impactés (SSEI) et de fournir une première appréciation des sensibilités et incidences environnementales, dès le stade du CPER. Le rapport est illustré par des cartes à l'échelle de la région, qui superposent les infrastructures prévues à différents types de « sensibilité environnementale » (l'occupation des sols et la consommation d'espace, la biodiversité, le paysage et le patrimoine, les nuisances sonores, les risques naturels et technologiques, les milieux naturels, la pollution atmosphérique et la qualité de l'air). Elles sont assorties d'analyses d'enjeux et de sensibilité pour les principaux projets du volet Mobilités susceptibles d'affecter l'environnement. Ceci permet d'identifier les projets les plus susceptibles d'affecter l'environnement et dans certains cas les premières pistes pour en éviter ou réduire les incidences négatives.

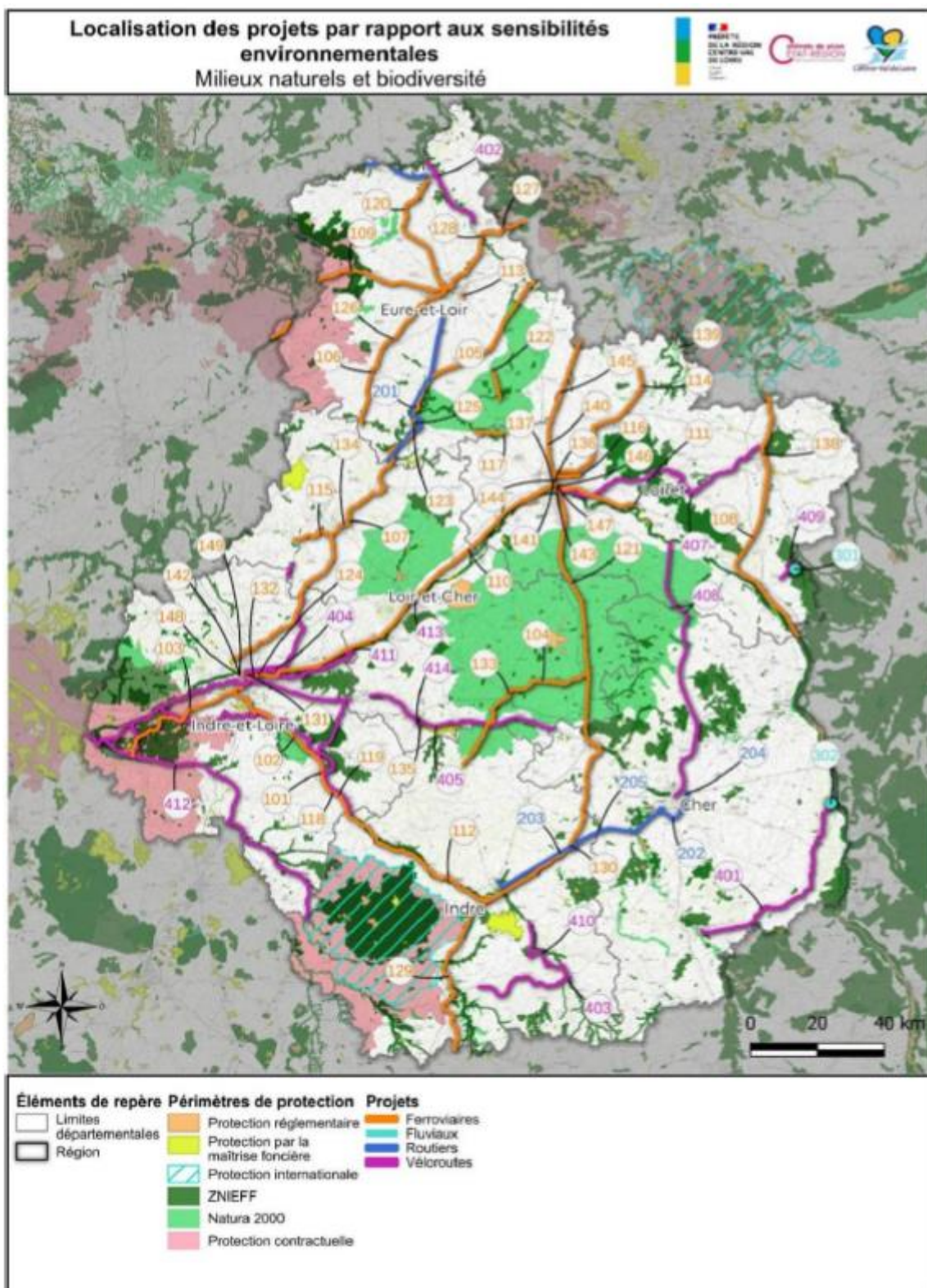


Figure 6 : exemple de carte de localisation des projets par rapport aux enjeux environnementaux, cas des milieux naturels et de la biodiversité (source : dossier)

L'analyse relative à la consommation d'espace et aux risques d'atteinte aux milieux naturels fait ainsi apparaître des effets limités, du fait principalement de l'utilisation majoritaire d'infrastructures existantes, et met en exergue quelques projets :

- le projet de création d'un terminal de transport combiné rail-route à Fleury les Aubrais qui occupera une superficie de 1,1 ha. Cependant, cette consommation d'espace s'inscrit dans un contexte urbanisé et l'emprise utilisée est déjà artificialisée ;
- quatre projets routiers entraînent un changement d'usage des sols :
 - a) aménagement de la Rocade de Bourges avec la création d'une voie pour les véhicules agricoles, une partie du nouveau linéaire consommera des emprises sur des parcelles agricoles ;
 - b) aménagement de la rocade de Bourges par la dénivellation et/ou l'aménagement des carrefours avec la RD 976 et la RN 151 et la création d'un ouvrage d'art. Des espaces naturels seront impactés ;
 - c) aménagement des carrefours pour la sécurisation de la RN 151 : le projet au croisement de la RD 9a impacte environ 5 000 m² de surfaces agricoles et vient affecter des accès, le projet RD 976 – RN 151 est localisé au niveau d'une pelouse calcaire écorchée et de boisements marécageux potentiellement humides qui abritent des habitats à oiseaux tels que le chardonneret, la linotte mélodieuse, le verdier d'Europe.
 - d) sécurisation de la RN 10, qui consiste en l'aménagement de voies existantes.

De même l'analyse relative au paysage et au patrimoine révèle peu d'enjeux et le dossier considère que le principal sujet réside dans la nécessité pour les opérations de régénération de voies ferroviaires et des ouvrages d'art de préserver les caractéristiques paysagères et patrimoniales du territoire.

En termes de risques naturels, industriels et technologiques le rapport environnemental relève en particulier les enjeux suivants :

- risque inondation pour certains projets routiers, dont l'aménagement de la rocade de Bourges, et pour certaines véloroutes (EV3 : canal d'Orléans, V46 qui longe le canal de Berry et traverse le Cher par deux nouveaux ouvrages),
- traversée d'une zone du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de l'entreprise Nexter par la rocade de Bourges, et aménagement du carrefour RD9a–RN 151, celle-ci étant un axe majeur en termes de transport de matières dangereuses,

et affirme la nécessité de respecter les plans de prévention des risques (d'inondation ou technologiques) concernés, d'éviter d'aggraver l'aléa inondation.

Cette approche des incidences spécifiques des divers projets est dans l'ensemble bien documentée et présentée de manière didactique, elle permet de mettre en perspective les enjeux et leviers pour réduire les incidences des projets et est aussi utilisée pour l'analyse des incidences du volet Mobilités du CPER sur les sites Natura 2000.

Principales incidences par enjeux

Consommation d'espace, artificialisation et biodiversité

Du fait de l'utilisation très majoritaire d'infrastructures existantes (ou de la conversion, s'agissant des véloroutes qui réutilisent des infrastructures telles que d'anciennes voies ferrées ou des chemins de halage) sans élargissement des emprises, les incidences sur ces enjeux sont certes potentiellement négatives mais, selon le dossier de faible ampleur, avec cependant la nécessité d'approches d'évitement, réduction voire compensation pour les projets le nécessitant.

Risques

Au-delà de l'identification des enjeux et leviers de réduction des incidences (cf. ci-dessus), le dossier indique que les actions de sécurisation de certains axes routiers réduiront le risque relatif au transport de matières dangereuses.

Nuisances sonores

Le volet mobilités ne contient pas d'opération spécifiquement consacrée à la réduction des nuisances sonores, sauf, en termes de crédits valorisés, le traitement d'habitations impactées par le bruit généré par la Ligne Grande Vitesse Sud-Europe Atlantique (une cinquantaine). Il a été indiqué aux rapporteurs qu'il s'agit des dernières habitations traitées à ce titre, dans une optique d'aller plus loin que la réglementation, qui serait d'ores et déjà respectée. Les mesures à mettre en place seront affinées dans le cadre de la nouvelle convention SNCF Réseau pour les études et travaux sur le territoire régional.

Le dossier considère que les projets ferroviaires et les futurs SERM, services express régionaux métropolitains (Tours et Orléans), apporteront des bénéfices en termes de réduction des nuisances sonores par réduction des circulations routières. L'analyse des secteurs susceptibles d'être impactés ne montre pas de problématique particulière en termes de bruit au regard des projets envisagés.

Climat : émissions de gaz à effet de serre, adaptation au changement climatique

Les porteurs de projet indiquent que dès le début de l'élaboration du volet mobilités et de son évaluation environnementale il est apparu impossible de réaliser une évaluation quantifiée des incidences en termes d'émissions de gaz à effet de serre. L'approche est donc qualitative, et considère que les investissements dans le ferroviaire, les modes actifs (vélo) et les SERM conduiront au report modal et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ce qui est en principe le cas en phase d'exploitation seule, mais demande à être démontré en analyse de cycle de vie, en prenant notamment en compte les émissions lors des travaux. Les quelques projets routiers soutenus pourront en revanche, faciliter la poursuite de l'usage des véhicules routiers par la sécurisation et parfois la fluidification qu'ils apporteront (en notant cependant qu'aucun projet routier ne crée de capacité additionnelle de trafic de type élargissement, déviation).

Les émissions à venir liées aux chantiers ne sont pas présentées.

Le dossier aurait en outre utilement pu présenter des éclairages sur l'ensemble des investissements en matière d'infrastructures de transports (routes, aménagement cyclables, transports en commun financés hors CPER ...) conduits par les différents niveaux de collectivités (départements, intercommunalités) et le cas échéant l'État, ses concessionnaires autoroutiers et la région, hors CPER, pour éclairer la cohérence de l'ensemble de ces interventions avec les objectifs de décarbonation des mobilités à l'échelle régionale.

L'adaptation des infrastructures de transport au changement climatique est citée dans les enjeux à relever dans les années à venir. Cependant le dossier n'identifie ni infrastructure (ou ensemble d'infrastructures), ni projet spécifique au regard de cet enjeu ; le volet mobilités ne comporte donc ni analyse ni action en termes de réduction de la vulnérabilité des infrastructures et systèmes de transport au changement climatique.

L'Ae recommande de compléter le rapport environnemental par des éléments sur les incidences du volet mobilités du CPER sur les émissions de gaz à effet de serre, y compris en analyse de cycle de vie et en incluant les émissions liées aux chantiers, et une analyse sur l'adaptation au changement climatique.

Pollutions atmosphériques et qualité de l'air

Le dossier considère que les projets ferroviaires et les futurs SERM apporteront des bénéfices en termes de réduction des pollutions atmosphériques par le développement du report modal, comparativement aux circulations routières émettrices de polluants atmosphériques.

Les projets financés en la matière seront neutres en termes d'impact sur les émissions des polluants atmosphériques (travaux de mise en sécurisation par des aménagements de ronds-points). Selon le dossier, les études sur les opérations déjà avancées montrent un léger gain lié à la fluidification du trafic, ce qui nécessitera, selon l'Ae, des approfondissements en phase étude et un suivi après réalisation pour vérifier que cette fluidification ne génère pas par effet rebond un trafic supplémentaire, même si les travaux sont de faible ampleur et ne paraissent pas de nature à induire un fort « appel de trafic ».

Effets cumulés du CPER initial et du volet mobilités.

Les évaluations environnementales ont été conduites selon des approches et grilles d'analyses différentes, ce qui a conduit pour l'analyse des effets cumulés à retenir une approche autour de deux axes :

- identification des interactions et des effets croisés : recherche de similitudes, chevauchements et interactions entre les impacts identifiés par chaque évaluation.
- analyse des synergies ou conflits : en fonction des interactions recherche des effets environnementaux cumulés générant des synergies positives, des pressions combinées sur l'environnement ou des conflits potentiels.

Une synthèse de cette analyse est présentée dans le dossier ; elle identifie des synergies croisées CPER – volet mobilités (par exemple développement économique facilité par les investissements sur

les nouveaux modes de déplacement, investissements « numériques » pouvant faciliter l'émergence des nouveaux services de mobilité).

L'évaluation du CPER avait, selon le dossier, retenu comme incidences potentielles principales :

- la production de déchets : électroniques, BTP, dangereux et non dangereux,
- la consommation de matières premières au travers des opérations sur le bâti, les infrastructures et les technologies,
- la consommation d'énergie pour renforcer les capacités de production, améliorer les infrastructures, développer des activités ;
- les impacts sur les milieux naturels et les espèces relatifs aux nouvelles constructions.

Celles-ci se superposent avec les incidences du volet mobilités.

2.5 Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 a considéré, dans une logique de type « entonnoir », tous les projets financés par le CPER. Après exclusion des études, les projets de travaux ont été pour leur très grande majorité considérés comme sans risque d'incidence, soit en raison de leur localisation, soit du fait qu'il s'agit de projets s'appuyant sur des infrastructures existantes (en particulier pour les véloroutes et pour tous les projets ferroviaires), sans extension d'emprise ni atteinte physique aux milieux naturels.

L'analyse détaillée porte ensuite sur des « couples » projet – site Natura 2000, susceptibles d'incidences, en décrivant les sites concernés, leurs enjeux intrinsèques et en analysant l'incidence possible des projets :

- remise en eau du barrage réservoir de Grand Rue – site Etangs de la Puisaye (FR2400527) : le projet contribuera à la restauration d'un écosystème important : il est aujourd'hui dégradé depuis que le barrage a été vidé suite à détection d'une fuite dans la digue ; le conseil scientifique régional du patrimoine naturel a appelé l'Etat à une remise en eau rapide du barrage. Son impact est jugé positif, ce que l'Ae partage ;
- véloroute V46 section Saint-Amand-Montrond – Cuffy – sites Vallées de la Loire et de l'Allier entre Cher et Nièvre (FR2610004 et FR2600965) : il est indiqué que l'infrastructure sera d'au plus 3-4 m de large, et qu'au regard de la nature du projet de sa localisation le projet est sans incidence significative sur le site Natura 2000 ;
- sécurisation de la RN10 (aménagement de deux carrefours) – site Vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun (FR2400553) : le dossier précise que les travaux concernés ont été soumis à examen au « cas par cas » pour déterminer s'ils étaient susceptibles de générer des incidences significatives pour l'environnement et que l'Ae (autorité décisionnaire au titre du « cas par cas ») a rendu une décision de non soumission à évaluation environnementale, en l'absence de risque d'incidence significative⁷ (les travaux projetés sont situés à 1,2 et 2,4 km du site Natura 2000) ;

⁷ Décision F-024-23-C-0269 du 5 janvier 2024 https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision_rendue_cle2bc52a-13.pdf et décision F-P24-23-C-0099 du 21 juillet 2023

- sécurisation de la RN10 (aménagement d'un carrefour) – site Beauce et vallée de la Conie (FR2410002) : le dossier précise que le projet concerné a été soumis à examen au « cas par cas », pour déterminer s'il était susceptible de générer des incidences significatives pour l'environnement, et que l'Ae a là aussi rendu une décision de non soumission à évaluation environnementale, en l'absence de risque d'incidence significative⁸ (le projet est situé à 2,8 km du site Natura 2000).

Le dossier conclut qu'aucun site Natura 2000 n'est concerné par des incidences mais qu'à l'échelle locale des incidences sont possibles, en particulier lors de la phase de travaux, sur des habitats et espèces d'intérêt communautaire et que des mesures ERC pourront être nécessaires.

L'analyse des incidences sur les sites Natura 2000 se révèle dans l'ensemble de bonne qualité mais le dossier devrait être complété sur la démonstration de l'absence d'incidence des véloroutes y compris concernant les impacts sur les espèces (dérangement) d'une augmentation de la fréquentation de certains espaces (il a par ailleurs été indiqué aux rapporteurs que les études relatives aux véloroutes permettaient déjà d'identifier certains endroits où la largeur des infrastructures serait réduite pour moins impacter les milieux naturels).

L'Ae recommande de compléter la démonstration de l'absence d'incidence de certains projets de véloroutes (en particulier les V46 et V48).

2.6 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets et incidences de l'avenant Mobilités du CPER

Le rapport environnemental consacre un chapitre très synthétique (une page) aux mesures d'évitement et réduction des incidences, peu détaillées.

La limitation des impacts passera d'abord, selon le dossier, par la mise en œuvre des mesures déjà identifiées dans les études d'impact des projets à un stade avancé, tandis que les études de définition de projets devront s'attacher à identifier des solutions sans ou de moindre impact, puis les éventuelles mesures de compensation.

Au regard de l'analyse des incidences sur les ressources minérales et la production de déchets du BTP, le dossier indique qu'il conviendra d'optimiser la gestion des matériaux de déblai et remblai (réemploi direct, tri et traçabilité pour permettre une valorisation au plus proche), et de porter une attention spécifique à la présence d'amiante et plomb dans les gares.

Concernant la ressource en eau, des mesures seront à prévoir :

- pendant les phases de chantiers, s'assurer de l'absence de rejet dans le milieu aquatique, les sols et les zones humides,

https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision_aménagement_carrefour_rn10_bonneval_28_cle2f314e.pdf

⁸ Décision F-P24-23-C-0099 du 21 juillet 2023 https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision_aménagement_carrefour_rn10_bonneval_28_cle2f314e.pdf

- prévoir l'infiltration des eaux par des revêtements adaptés lors des projets d'aménagement,
- pour les projets en milieu urbain, mettre en place des systèmes de récupération et réutilisation des eaux pluviales.

Enfin, le dossier mentionne la prise en compte de l'enjeu d'intégration des aménagements dans le cadre paysager et du patrimoine. Concernant les milieux et les continuités écologiques, certains aménagements devront faire l'objet de mesures ERC ; en particulier la phase chantier devra prendre en compte les enjeux de gestion écologique des habitats et des espèces (y compris les risques de développement des espèces exotiques envahissantes) dans la zone d'emprise du projet. La préservation des continuités écologiques locales, voire leur amélioration devra être recherchée.

Le dossier indique que « *dans le cas où les projets ne sont pas encore précisément définis, il conviendra d'obtenir au travers des conventions de financement un engagement du porteur de projet à appliquer les critères d'éco-conditionnalités lors de la conception et de la réalisation du projet et à justifier du respect des critères à terme.* ». Ces critères d'éco-conditionnalité ne sont pas détaillés dans le dossier (voir partie 3 de cet avis).

2.7 Mesures de suivi

Le dispositif de suivi de l'avenant Mobilités s'articule avec celui du CPER, et par ailleurs tient compte du dispositif de suivi du volet mobilités du CPER précédent qui renseignait les enjeux suivants : la réduction de la consommation énergétique de tous les secteurs et en particulier de ceux du bâtiment et des transports, des émissions de GES, la diminution des expositions aux polluants atmosphériques dans les zones à proximité du trafic routier et la limitation de la pollution de l'air, l'absence d'artificialisation nette des sols, l'occupation de l'espace et urbanisation, l'amélioration de la prévention et de la gestion des déchets de tous types, la réduction de la quantité de déchets produite et de la part enfouie, le développement de la valorisation des déchets et de l'économie circulaire), les enjeux de santé publique (air, bruit). Ces enjeux sont conservés dans le nouveau dispositif de suivi même si les formulations sont parfois modifiées.

Le dispositif de suivi du volet mobilités du CPER se fonde sur un tableau d'indicateurs et sur une gouvernance adaptée à la réalisation des opérations (COTECH) et l'effet attendu des opérations (ORT-m)⁹. Le tableau des indicateurs prévoit des valeurs et années de référence et fixe des objectifs quantifiés pour 2025 et 2027. Le choix des indicateurs est justifié et recoupe les indicateurs du Sraddet. L'Ae souligne l'intérêt de ce dispositif de suivi.

Un développement assez succinct est consacré à l'articulation avec le volet mobilités du CPER 2015-2020 en soulignant (sans présenter de bilan complet):

- des continuités d'action en particulier sur les travaux de sauvegarde des lignes de chemin de fer de desserte fine du territoire, des investissements ferroviaires de modernisation, renforcement, régénération (nœuds de Tours et Saint-Pierre des Corps, ligne Tours-Loches

9 L'observatoire des transports, logistique et mobilités

etc...), la poursuite et fin des opérations de sécurisation de la RN 10 et de dénivellation des carrefours de la RN 142,

- l'augmentation des volumes financiers, au bénéfice notamment des véloroutes, des étoiles ferroviaires de Tours et Orléans (SERM), la mise en accessibilité des gares et du fret ferroviaire et au contraire la nette baisse des investissements routiers (et l'abandon de projets qui étaient au stade d'étude).

L'Ae recommande de compléter le rapport environnemental par des éléments de bilan sur le volet Mobilités du CPER précédent.

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique est très complet et présente l'ensemble des éléments nécessaires du dossier.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

3 Prise en compte de l'environnement par l'avenant Mobilités

3.1 Une orientation forte en faveur du report modal, des critères d'éco-conditionnalité à préciser.

Le volet mobilités du CPER Centre – Val de Loire propose une orientation claire en faveur du report modal et des mobilités moins carbonées, qui rassemblent plus de 93 % des crédits contractualisés.

Des travaux routiers en nombre limité et sans création de capacité supplémentaire de trafic

Les opérations financées sur le réseau routier national (de l'ordre de 6 % des crédits) se concentrent sur des travaux de sécurisation, sans création de capacités nouvelles.

Des opérations prévues antérieurement, et inscrites dans le CPER 2015–2020 et dans le CPER 2021–2027 (dans sa partie préfigurant le futur volet mobilités) ont *in fine* été abandonnées, étant considérées comme non prioritaires au regard des objectifs de développement des mobilités décarbonées, de leur impact en termes d'artificialisation des sols ainsi que de leur coût élevé. Il s'agit en particulier du projet de créneau de dépassement à Issoudun sur la RN 151 (suite aux études et à la concertation du public il a été conclu que les travaux envisagés de sécurisation sur les carrefours permettent d'atteindre l'objectif visé de sécurité) et la déviation de Marboué (Eure et Loir) sur la RN 10. Concernant ce deuxième projet et les enjeux auxquels il devait répondre (selon les dossiers de concertation préalable : améliorer la fluidité du trafic dans la traversée de Marboué, améliorer le cadre de vie de riverains, préserver la sécurité routière et réduire le ressenti d'insécurité routière en traversée du bourg), il a été indiqué aux rapporteurs qu'une étude avait aussi été

conduite sur un aménagement sur place et que les échanges se poursuivaient avec la collectivité locale (commune), une étude sur une voie vélo étant aussi prévue.

L'Ae recommande de poursuivre les échanges avec la commune de Marboué et le cas échéant les autres acteurs concernés pour envisager des actions permettant d'améliorer la situation de la traversée de cette commune par la RN 10.

Des investissements ferroviaires conséquents et cohérents

Concernant les investissements ferroviaires, la cohérence avec les travaux menés précédemment peut être soulignée, notamment la poursuite des travaux de régénération en vue de la requalification de lignes de « desserte fine » à sauver, identifiées dans un protocole Etat-Région du 20 février 2020 (et ensuite dans le Sraddet).

Les opérations concernant le fret ferroviaire semblent s'inscrire dans une approche concrète, associant en particulier les chargeurs, et permettant d'identifier des perspectives concrètes de développement du trafic ferroviaire en report modal, en cohérence avec la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire approuvée par décret en mars 2022. À titre d'exemple il a été indiqué aux rapporteur les perspectives suivantes :

- terminal de transport combiné (CTC) des Aubrais : environ + 200 trains /an (utilisation du terminal 5 jours/sem, 1train/jour). Il existe déjà deux CTC en région Centre-Val de Loire à Vierzon et à Tours : le CTC dans le secteur d'Orléans était très demandé depuis une dizaine d'années et complétera ces deux autres CTC,
- ligne Les Aubrais – Pithiviers – Engenville : l'objectif est la pérennisation des 100 trains/an et avec la régénération avec une augmentation prévue de + 700trains/an. Des entreprises sont prêtes à s'installer sur ce réseau. Une étude d'exploitation sera préalablement menée,
- ligne Chateauroux-Buzançais : pérennisation des 120-130 trains/an et avec la régénération perspective de + 40 trains (+ 30%).

Concernant le transport ferroviaire de voyageurs, il serait intéressant de préciser, si possible dès le CPER, et sinon dans les échanges au sein des instances de gouvernance et de suivi (dont celles des SERM), si la desserte des petites gares pourra être renforcée en termes de fréquence, par exemple dans le cadre des travaux d'amélioration des temps de parcours sur la ligne Orléans-Tours, et comment la mise en place des SERM améliorerait la desserte dans ces territoires.

Des critères d'éco-conditionnalité à préciser.

Les critères d'éco-conditionnalité (clauses environnementales, clauses relatives à l'emploi et à l'insertion sociale) sont évoqués dans le dossier comme devant être intégrés dans les conventions de financement et les cahiers des charges mais ne sont pas détaillés dans le dossier.

Il a été indiqué aux rapporteurs que ces critères d'éco-conditionnalités se basent sur les mesures d'évitement et de réduction énoncées dans le dossier d'évaluation environnementale, à titre d'exemple :

- la gestion des matériaux de déblais et remblais, par le réemploi, le tri et la traçabilité des déchets ;
- la protection de la ressource en eau par l'absence de rejets dans le milieu naturel ;
- la protection de la biodiversité, grâce à une gestion écologique des habitats et des espèces.

Cette déclinaison a, selon les informations données aux rapporteurs, commencé et sera affinée progressivement, en particulier avec les maîtres d'ouvrage tels que SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexion, la Direction interdépartementale des routes Centre-Ouest (chargée de la maîtrise d'ouvrage sur le réseau routier national).

L'Ae recommande de formaliser rapidement les critères d'éco-conditionnalité et de les intégrer, au moins en version projet, dans le volet mobilités du CPER.

3.2 Gouvernance et suivi

L'avenant décrit de manière détaillée les instances de gouvernance prévues (et pour certaines déjà mises en place), en bonne partie en application de la Loi d'orientation des mobilités de 2019, avec un objectif de renforcer cette gouvernance dans une optique partenariale, avec en particulier :

- un comité régional des partenaires, mis en place en octobre 2023, et articulé, conformément au Sraddet, avec un comité régional des autorités organisatrices des mobilités (AOM) et la conférence territoriale de l'action publique,
- des comités locaux des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité (34 au total, dont 19 à réunir sur 2023-2024 et les 15 derniers sur 2025), avec un objectif de signer des contrats opérationnels de mobilité dans un délai de douze mois,
- des comités de suivi des dessertes ferroviaires à l'échelle de (groupes de) lignes ferroviaires, complétés à partir de 2024 par des instances spécifiques de concertation dédiées à la gouvernance des SEM d'Orléans et Tours.

Il est aussi prévu de faire évoluer l'observatoire régional des transports vers un observatoire de la mobilité et il a été indiqué aux rapporteurs que des travaux spécifiques sont lancés sur les indicateurs et le suivi des mobilités (étude spécifique pour caler l'état des lieux des données, travail avec l'INSEE pour faire évoluer l'enquête déplacement).

Concernant le développement du report modal pour le transport de marchandises, il a été fait état lors des échanges avec les rapporteurs de la création fin 2022 d'une conférence sur la logistique régionale, et d'un « club des chargeurs », et de travaux opérationnels en cours voire déjà réalisés : travaux État-Région-SNCF-chargeurs pour améliorer l'attractivité et la fréquentation de certaines lignes, appel à manifestations d'intérêt lancé en mai 2024 sur les infrastructures terminales embranchées, avec des premières conventions déjà signées.

L'accent mis dans l'avenant au CPER sur le renforcement et le caractère opérationnel de la gouvernance apparaît positif et corrélé à un ensemble concret de travaux, ce qui est à souligner.

Les avis reçus par l'Ae font état de l'intérêt potentiel de la création de nouveaux pôles d'échanges multimodaux (PEM), par exemple à Marmagne, Vierzon, Saint-Germain du Puy et Mehun-sur-Yèvre (18), Vendôme, Romorantin (41), qu'il pourrait être utile d'étudier dans le cadre des différentes instances de gouvernance concernées.