



CPER CENTRE VAL DE LOIRE

AVENANT MOBILITE 2023-2027

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATEGIQUE

PROJET DE REPONSE A L'AVIS DE L'IGEDD

7 octobre 2024

Dans le cadre de la procédure d'élaboration de l'avenant mobilité du Contrat de plan Etat-Région de Centre Val de Loire 2023-2027, l'autorité décisionnaire a sollicité l'avis de l'Autorité Environnementale, comme le prévoit l'article R122-3 du code de l'environnement. L'autorité environnementale (Ae) de l'IGEDD a fait connaître son avis adopté lors de la séance du 12 septembre 2024.

Par la présente, l'Etat et la Région souhaitent ainsi apporter des éclaircissements et des réponses aux remarques et recommandations émises dans l'avis sur l'avenant mobilité et son rapport d'évaluation environnementale stratégique.

1 Précisions générales sur le projet et son évaluation environnementale

Certaines remarques ou recommandations émises dans l'avis demandent des précisions sans que des modifications de l'avenant mobilités et de son évaluation environnementale soient nécessaires.

Chapitre état initial de l'environnement

p. 13 : "L'Ae recommande de reconsidérer le niveau d'enjeu relatif à la biodiversité et aux milieux naturels."

Réponse : A intégrer uniquement dans le mémoire en réponse

La méthodologie de hiérarchisation des enjeux est présentée pages 137 et suivantes du rapport.

La hiérarchisation de l'enjeu relatif à la biodiversité et aux milieux naturel résulte de la confrontation du COTECH à leur connaissance du territoire, aux enjeux liés aux infrastructures routières, ferroviaires et fluviales ainsi qu'à la nature du volet mobilités. En effet, la région Centre-Val de Loire présente de nombreux espaces naturels protégés, bien préservés et très étendus du fait de l'importance du site Natura 2000 « La Sologne ». De plus, le volet « mobilité » ne dispose pas de leviers d'action aussi importants pour la thématique écosystème que pour les thématiques atténuation du changement climatique, santé publique et énergie. Enfin, une large majorité des projets s'insèrent dans un environnement déjà anthropisé et les effets sur les milieux naturels s'en trouvent ainsi réduits. Le niveau d'enjeu ne sera donc pas ré-évalué.

p. 14 : "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."

Réponse : A intégrer uniquement dans le mémoire en réponse

Les pages 38 et 39 de l'EIE décrivent le réseau de transports actuel en région. Aucune information supplémentaire ne sera ajoutée. Pour rappel, l'EIE a pour objectif d'établir une vision à t0 des caractéristiques de l'environnement, il ne peut se substituer au diagnostic du projet évalué.

Chapitre analyse des incidences

p.19 : "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."

p. 20 : 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

Réponse : A intégrer uniquement dans le mémoire en réponse

Nous souhaitons souligner que la réalisation d'une analyse complète des incidences sur les émissions de GES, couvrant à la fois les phases de construction et d'exploitation des projets financés dépasse le cadre de l'EES. Des études d'impact spécifiques sont réalisées pour chaque projet au moment de leur mise en œuvre, conformément aux exigences réglementaires. Les récents développements techniques permettent aujourd'hui d'établir une estimation des émissions de GES en phase chantier d'opérations. Ces études restent à ce jour marginales et ne permettent pas d'avoir une vision globale pouvant être valorisée à l'échelle régionale. Dans

les années à venir, il pourra peut-être devenir possible de qualifier de manière quantitative ces émissions.

p. 20 : "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."

Réponse : A intégrer uniquement dans le mémoire en réponse

Nous tenons à souligner que des opérations "hors CPER" ont déjà été présentées dans le rapport de l'évaluation environnementale lors de la présentation du scénario au fil de l'eau (cf. p109 et 110) et de la présentation de l'élaboration du volet mobilités du CPER 2023-2027 (cf p.51). Celles-ci incluent des initiatives menées par des acteurs tels que l'État, les départements, les intercommunalités et les concessionnaires autoroutiers.

p.20 "Le dossier n'identifie ni infrastructure, ni projet spécifique au regard de [l'enjeu de l'adaptation des infrastructures de transport au changement climatique] ; 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 avec une analyse sur l'adaptation au changement climatique.

Réponse : A intégrer uniquement dans le mémoire en réponse

Nous reconnaissons que l'enjeu de l'adaptation des infrastructures de transport au changement climatique n'a pas été explicitement traité dans la version actuelle du rapport.

Rappelons que l'avenant mobilité s'inscrit dans un contexte de planification écologique définie par le COI et vise à apporter une réponse aux besoins structurels concernant les mobilités pour assurer un meilleur service de transports de marchandise et voyageurs et d'accessibilité des territoires. Etant donné l'importance des mobilités parmi les secteurs émetteurs de GES, l'avenant mobilité répond en premier lieu aux enjeux d'atténuation du changement climatique avant ceux d'adaptation au changement climatique.

Pour autant, en ce qui concerne les infrastructures de transport, leur adaptation au changement climatique relève directement de leurs caractéristiques techniques et de leur dimensionnement par rapport aux variabilités météorologiques et aux extrêmes climatiques. Dans le cadre de la modernisation du réseau routier national (hors CPER), des financements nationaux sont prévus pour remédier aux problématiques liées à l'adaptation au changement climatique. Les opérations de modernisation des lignes ferroviaires doivent aussi intégrer ces problématiques.

Aussi, au niveau des conventions de financement, des critères d'éco-conditionnalité pour s'assurer du bon dimensionnement des techniques et matériaux employés au regard de pressions climatiques pourraient être ajoutées. Des études pour identifier la vulnérabilité des infrastructures existantes pourraient par ailleurs être financées en vue de programmer les opérations à réaliser dans le prochain volet mobilité. Ceci étant dit, à l'échelle du CPER, l'EES ne peut qualifier cet aspect eu égard au niveau de connaissance des opérations financées.

Chapitre Natura 2000

p. 22 : L'Ae recommande de compléter la démonstration de l'absence d'incidence de certains projets de véloroutes (en particulier les V46 et V48).

Réponse : A intégrer uniquement dans le mémoire en réponse

Le projet de véloroute V46 entre Marseilles-les-Aubigny et Saint-Amand-Montrond (18) s'inscrit le long du canal de Berry, sur un chemin de halage existant. Ce projet traverse une petite partie de la zone N2000 "Vallées de la Loire et de l'Allier entre Cher et Nièvre"

Les habitats retenus pour la détermination du périmètre de la ZSC sont des pelouses et prairies sur sable, milieux instables et très fragiles. Ces habitats ne peuvent être présents sur un chemin de halage existants et globalement, la création d'une véloroute et son usage ne sont pas de nature à remettre en cause l'état de conservation du site. En revanche, il est possible que localement aux abords du chemin de halage ces habitats soient présents et accessibles depuis le chemin. Dans ce cas de figure, une protection visant à limiter son accès devra être envisagée.

Le projet de véloroute 48 de Sully-sur-Loire – Bourges (45 -18) s'inscrit sur une ancienne voie ferrée. Ce projet traverse plusieurs sites N2000 : la ZSC "Sologne", la ZSC "Vallée de la Loire de Travers à Belleville-sur-Loire", la ZPS "Vallée de la Loire du Loiret"

Les trois sites traversés ne sont pas de même nature. Le franchissement de la Loire à Sully-sur-Loire concerne une ZPS où les principaux enjeux sont relatifs aux populations de Sternes, ainsi que les milieux de bord de Loire pour la ZSC. On ne relève pas d'îlots à Sternes au droit de Sully-sur-Loire et la fréquentation de la véloroute ne peut avoir d'impact sur ces populations. De même, la réutilisation d'une ancienne voie ferrée, milieu d'origine anthropique, conduit à ne pas identifier d'impact sur la ZSC "Vallée de la Loire de Travers à Belleville-sur-Loire".

La véloroute traversera de façon plus conséquente la ZSC "Sologne". Les caractéristiques de la ZSC, sa taille importante (34 618 km²) et le caractère diffus des habitats retenus pour la détermination du site (<3% de la surface du site), font que le projet n'est pas de nature à générer des incidences significatives de par sa taille réduite et le réemploi de l'emprise d'une ancienne voie ferrée. En revanche, il est possible que localement et ponctuellement, notamment pour les pelouses sèches, que des habitats puissent être dégradés sans pour autant remettre en cause l'état de conservation du site. A contrario, le projet peut participer à maintenir un bon état de certains milieux (pelouses sèches) par les opérations d'entretiens sur l'ancienne voie ferrée qui, sans ces dernières, disparaîtraient par la fermeture des milieux (lignaux).

Du fait de leur longueur, ces projets seront soumis à examen au cas par cas (article R122-2 du code de l'environnement). Ainsi, une étude sera menée pour les projets jugés ayant le plus d'impact sur l'environnement. A noter qu'en zone naturelle, il est d'ores et déjà envisagé la possibilité de réduire la largeur des pistes cyclables afin de limiter les nuisances, sans pour autant mettre en danger les utilisateurs.

Chapitre suivi

p. 24 : "L'Ae recommande de compléter le rapport environnemental par des éléments de bilan sur le volet Mobilités du CPER précédent."

Réponse : A intégrer uniquement dans le mémoire en réponse

Une comparaison des investissements entre le CPER 2015-2022 et le CPER 2023-2027 a été menée et présentée dans la section 2.2 du volet justification du rapport d'EES. Cette analyse permet d'évaluer les évolutions en termes de priorités et d'investissements, notamment en matière de transport ferroviaire et d'aménagements cyclables.

Projet RN 10 - Marboué :

p. 25 : "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."

Réponse : A intégrer uniquement dans le mémoire en réponse

Nous prenons note de la remarque de l'Autorité Environnementale.

Transport ferroviaire de voyageurs :

p. 25 : "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."

Les échanges avec les acteurs locaux et les études en cours visent plusieurs objectifs : développement d'offres, renforcement de dessertes, amélioration de pôles d'échanges, réouverture de haltes. L'impact des travaux sur les infrastructures entraîneront donc une amélioration de l'offre, notamment en termes de desserte et de fréquence.

La mise en place des SERM repose sur une gouvernance partagée de manière à répondre aux besoins locaux dont l'objectif est bien d'améliorer la desserte des territoires suite à une première phase de diagnostic. La Région, en tant qu'AO travaille en parallèle sur l'amélioration des services annuels face à l'augmentation de la fréquentation (renforcement capacitaire sur Orléans-Tours sur 2025).

2 Les actions prévues afin de tenir compte de l'avis de l'Ae

Amendements du rapport environnemental

- *Chapitre état initial de l'environnement*

p. 14 : "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."

Réponse : A intégrer uniquement dans le mémoire en réponse

L'état initial de l'environnement sera complété avec les éléments suivants :

« Les zones à forte exposition au bruit sont concentrées le long des corridors de transport, où la proximité entre les infrastructures de transport et les zones résidentielles est la plus marquée. Les principales localisations concernées sont :

- Tours Métropole Val de Loire : quartiers proches de l'A10 et de la ligne ferroviaire Paris-Bordeaux.
- Agglomération d'Orléans : zones résidentielles le long de la RD2020 et à proximité des voies ferrées.
- Dreux et Saint-Rémy-sur-Avre : axe routier RN12 en traversée de la ville.
- Chartres et Dreux : axe routier RN154.

Une cartographie est établie conformément à la réglementation où les niveaux sonores dépassent les seuils d'exposition recommandés pour la santé publique (65 dB de jour et 60 dB de nuit). La carte est mise à la suite (cf. EIE).

Plusieurs actions sont en cours ou programmées pour réduire l'impact des infrastructures de transport sur les populations telles que la mise en place d'écrans acoustiques le long de l'autoroute A10 à l'approche de Tours et d'Orléans, le long de la ligne Paris-Bordeaux, le renouvellement de revêtement routiers ou de tronçons ferrés, réaménagements des abords des voies routières.

En outre, la Direction interdépartementale des routes nord-ouest (DIRNO), gestionnaire des routes nationales 10, 12 et 154 en région Centre-Val de Loire, réalise un diagnostic bruit afin de caractériser et hiérarchiser les

PNB sur son réseau. »

- *Chapitre analyse de l'articulation*

p. 11 : "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."

p. 12 : L'Ae demande une formulation plus adéquate sur la cohérence entre le SDAGE et les PGRI

Réponse : Amendement du rapport d'EES

L'analyse de la cohérence aux objectifs environnementaux et l'analyse des incidences environnementales sont deux démarches distinctes dans l'évaluation des projets. La première consiste à vérifier si un projet est en adéquation avec les objectifs environnementaux fixés, comme les politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de préservation de la biodiversité. En revanche, l'analyse des incidences environnementales examine les impacts spécifiques et concrets sur l'environnement, tels que la pollution de l'eau ou la destruction d'habitats naturels.

La mention suivante sera apportée au rapport pour mieux préciser en p.48 dans la ligne relative aux règles du chapitre Biodiversité du SRADDET : « Les investissements du CPER sont fléchés vers l'entretien et l'amélioration des infrastructures existantes ; il n'est prévu aucune création de nouvelle infrastructure routière. ».

L'analyse de l'articulation avec le SDAGE et les PGRI sera vérifiée lors de l'amendement du rapport d'EES.

- *Chapitre ERC*

p. 26 "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."

Réponse : Amendement du rapport d'EES

Le rapport d'EES identifie des mesures d'évitement et de réduction et les présente au chapitre 2.4 du volet analyse des incidences. Selon les dossiers loi sur l'eau, de dérogation aux espèces protégées, d'incidence Natura 2000, et les résultats des études d'impact, des mesures d'évitement de réduction et de compensation spécifiques à chaque projet sont ainsi définies et doivent être mises en application en amont ou lors des chantiers.

A partir de ces mesures ERC, des pistes de critères d'éco-conditionnalité sont envisagées pour privilégier les solutions de moindre impact environnemental selon les principes suivants :

- Sobriété foncière des opérations
- Exemplarité dans le traitement des déchets du BTP
- Utilisation de technologies éco-conçues présentant un bilan carbone amélioré
- Prise en compte de la santé publique axé sur les nuisances (bruit)
- Performance écologique et durabilité des matériaux utilisés
- Mobilité routière durable et bas carbone.
- Non-créeation voire résorption de points noirs de continuités écologiques
- Insertion paysagère et utilisation d'essences locales

Ces principes doivent aboutir à l'intégration de critères d'éco-conditionnalité dans les clauses des modèles de convention de financement. Celles-ci reposant sur la collaboration entre plusieurs maîtrises d'ouvrage (ex. Région, DREAL, SNCF réseau, VNF), des critères partagés et validés sont une condition de réussite. L'Etat et la

Région collaborent dès à présent pour consolider les pistes envisagées.