

## CPER 2021-2027 de l'Île-de-France

### Projet d'avenant relatif au volet « Infrastructures de transports et mobilités »

#### Réponse à l'avis de l'autorité environnementale du 13 juin 2024

Conformément aux dispositions de l'article R.122-21 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) a été saisie pour avis par le préfet de région et la présidente du Conseil régional, le 11 mars 2024, sur le projet d'avenant relatif au volet « Mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État – Région 2021-2027 pour l'Île-de-France (CPER) et sur son rapport d'évaluation environnementale réalisé par l'Institut Paris Région. Dans son Avis délibéré n° 2024-23, adopté lors de la séance du 13 juin 2024, l'Autorité environnementale (Ae) émet plusieurs recommandations. Le Préfet de région et la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France apportent les éléments de réponse suivants.

Les recommandations émises par l'Ae portent sur deux types de documents :

- Le rapport de l'évaluation environnementale stratégique (EES)
- Le projet d'avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 et sa prise en compte de l'environnement

#### Éléments de réponse

- 1) Contexte, présentation du CPER Ile-de-France 2021-2027 et de son volet Mobilités 2023-2027 et enjeux environnementaux

L'Ae recommande de présenter une carte faisant apparaître les opérations financées par le volet Mobilités 2023-2027 du CPER Île-de-France ainsi que leur complémentarité avec le réseau existant et avec les opérations financées dans d'autres cadres.

Le volet mobilités du CPER constitue un instrument de financement Etat-Région des projets figurant dans les différents schémas de planification de la région, aux horizons 2030 (Plan des mobilités d'Île-de-France, PMIF) et 2040 (Schéma directeur de la région Île-de-France, SDRIF). A ce titre, il inclut des projets aux degrés de maturité et d'ampleur très divers, qui s'inscrivent dans des temporalités et des échelles très disparates. Les projets d'infrastructures de transports, notamment ceux qui seront livrés sur la période 2023-2027 sont en partie financés par les plans de financement des CPER précédents (RER E à Mantes, tramway T1 à Val-de-Fontenay par exemple). A ce titre, le porteur de projet préfère rappeler la cartographie des projets portés par les projets de SDRIF et de PMIF, et en particulier la carte intitulée « développer l'indépendance productive régionale » figurant au projet de SDRIF (en

pièce jointe à ce document), à laquelle l'État a demandé à la Région d'ajouter le principe de liaison du projet de ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN).

\*\*

L'Ae recommande de :

- Présenter clairement les objectifs poursuivis par le volet Mobilités du CPER,
- Présenter une vision synthétique des grands programmes et outils concourant en Île-de-France au développement des transports et leur articulation

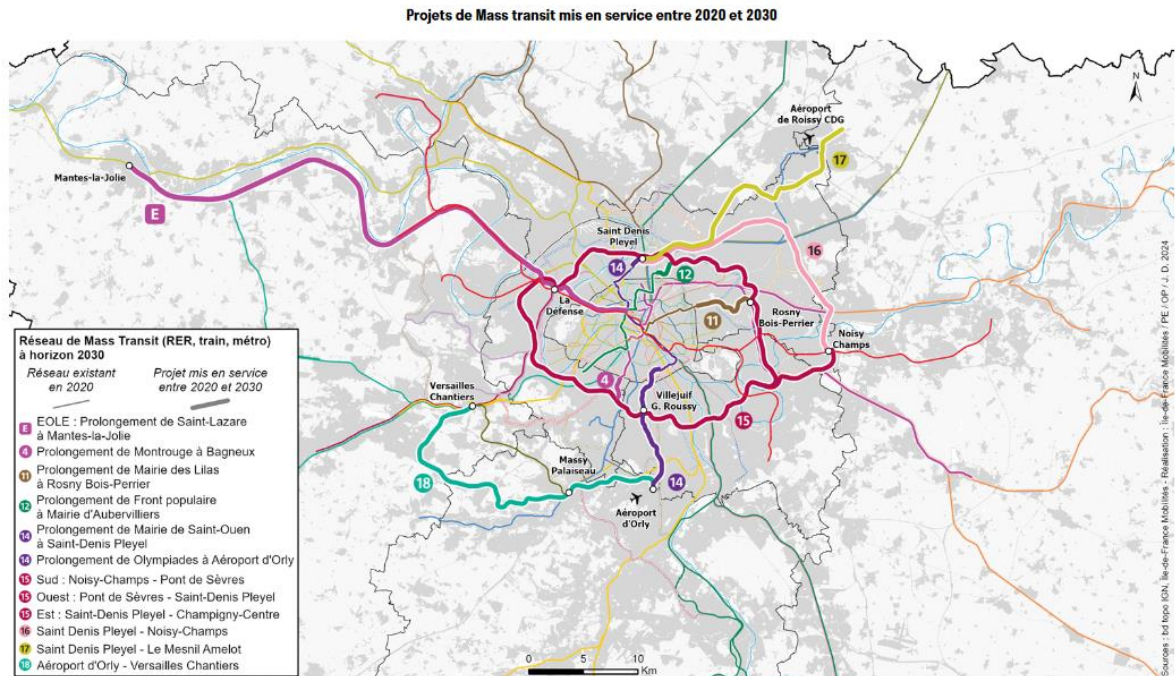
Le protocole d'accord conclu entre l'État et la Région fin 2023 a rappelé les objectifs du volet mobilité du CPER 2021-2027, volet qui a pour ambition la concrétisation et l'achèvement des projets de transports collectifs dont de nombreux ont été initiés dans le cadre du précédent CPER 2015-2020 prolongé par avenant jusqu'en 2022. Il répond à l'objectif premier de report modal et de décarbonation des mobilités de personnes, permis notamment par l'articulation avec le réseau du Grand Paris Express, ainsi que par l'amélioration de l'offre et de la qualité de service des réseaux existants. Conformément aux grandes orientations d'aménagement régionales, le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027 vise à l'avènement d'un territoire davantage polycentrique, avec pour point d'appui le développement et le renforcement des transports du quotidien.

Le volet mobilités 2023-2027 permet la poursuite des projets déjà engagés, prend en charge le financement des surcoûts des opérations achevées ou en cours, dès lors qu'ils sont justifiés, assure le financement des interconnexions ferrées avec le réseau du Grand Paris Express ainsi que l'adaptation des infrastructures RER/Transilien aux nouveaux matériels roulants. De plus, il se consacre en priorité au financement de nouveaux projets prêts à être lancés (modernisation des réseaux RER et Transilien, amélioration des grands pôles d'échanges multimodaux et décongestion des noeuds ferroviaires, réalisation de lignes de transports de surface permettant le rééquilibrage territorial et le report modal). Ainsi, il intensifie les investissements sur le réseau de transports collectifs (RER/transilien/métro/tramway/BHNS/pôles multimodaux), ainsi que l'amélioration des conditions de transport des Franciliennes et des Franciliens : des transports plus fiables, plus robustes, plus modernes, plus confortables, une offre de transport et un maillage du réseau renforcés pour des transports collectifs encore plus attractifs.

Ces objectifs sont en cohérence avec l'axe 1 « Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs » du projet de PMIF, et plus particulièrement les mesures suivantes :

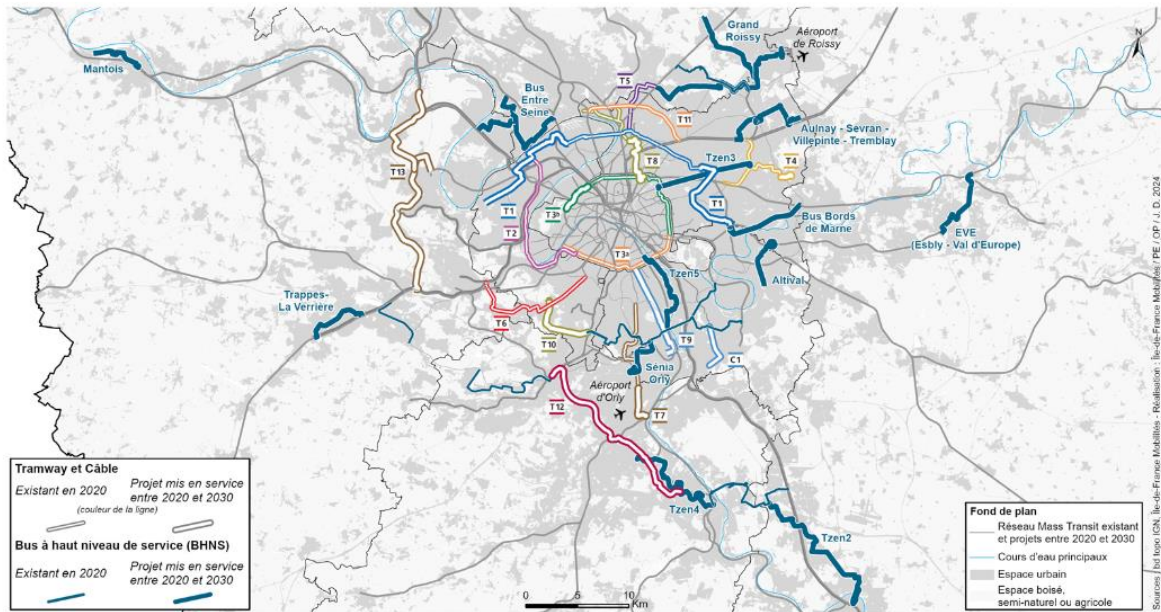
- Mesure 1.1.2. : développer le réseau de mass transit avec la mise en service des autres grands projets d'infrastructure et de desserte; cette mesure est illustrée par la cartographie suivante (hors Grand Paris Express) :

**ACTION 1.1 DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE MASS TRANSIT ET EN CONFORTER LA FIABILITÉ ET LA RÉSILIENCE**

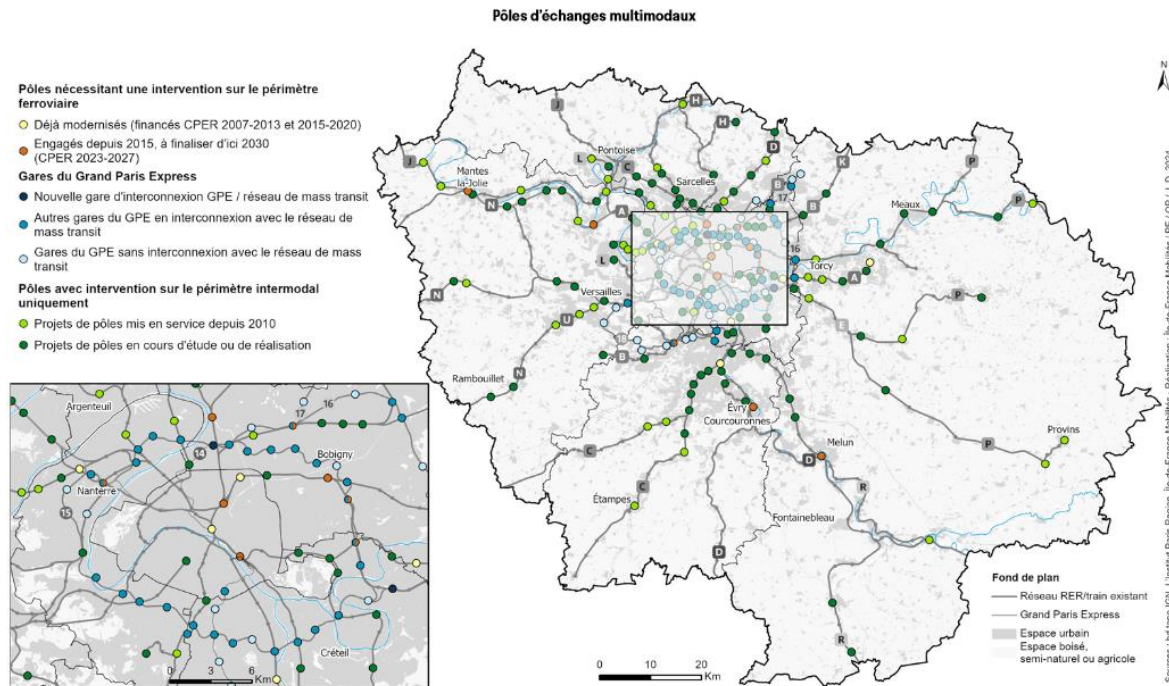


- Mesure 1.1.3.: Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau (poursuite des travaux de régénération du réseau de trains/RER, des démarches de schémas directeurs de modernisation, déploiement du système d'exploitation Nexteo...);
- Mesure 1.3.1: Poursuivre le développement des transports collectifs de surface en site propre, illustré par la cartographie suivante :

**Tramway, Bus à haut niveau de service et Câble à horizon 2030**



Ils sont également en cohérence avec l’Axe 6 du projet de PMIF « Renforcer l’intermodalité et la multimodalité », compte-tenu des investissements permettant l’aménagement des pôles d’échanges multimodaux, en particulier l’action 6.1 illustrée par la cartographie suivante, qui retrace les interventions sur le périmètre ferroviaire pour chaque CPER depuis 2007 :



S'agissant des projets routiers, le volet Mobilités du CPER poursuit les grands objectifs suivants : fluidification du trafic et traitement des points de congestion, amélioration de la sécurité routière, développement de la mobilité partagée et amélioration du cadre de vie des riverains. Ponctuellement, la fluidification du trafic nécessite une augmentation de la capacité qui se fait dans une logique de finalisation du réseau structurant et non dans une logique de développement. Ces objectifs sont notamment en cohérence avec l'axe 7 du PMIF, lui-même en cohérence avec le projet de SDRIF. Cet axe 7 vise à « rendre la route plus multimodale, sûre et durable ». Parmi les mesures du PMIF portées par les projets routiers du CPER figurent :

- Mesure 7.1.2 : Le maintien de la fonction d'écoulement des flux routiers, en articulation avec le développement de la multimodalité (exemples : voies réservées et lutte contre les nuisances sonores, dont le financement Région sera porté par le CPER) ;
- Mesure 7.1.3 : Le développement des modes actifs et l'amélioration des liaisons en transports collectifs (exemples : voies réservées et prise en compte de la problématique vélo dans les projets) ;

- Mesure 7.2.2 : L'aménagement de la voirie pour réduire le nombre et la gravité des accidents (exemples : aménagement du carrefour de la Malmedonne sur la RN10, requalifications de la RN1 et de l'ex-RN19) ;
- Mesure 7.3.1 : La mise en œuvre de voies réservées multimodales ;
- Mesure 7.4.1 : L'investissement ponctuel pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic ou accompagner le développement urbain (exemples : contournement est de Roissy, desserte du port de Bonneuil, élargissement de la Francilienne entre A4 et RN4, enfouissement de la RN10 à Trappes, diffuseur de Vélizy sur l'A86, ring des Ulis sur la RN118, diffuseur de Satory sur la RN12).

Le schéma ci-dessous permet d'illustrer l'articulation des grands programmes et outils concourant en Île-de-France à l'évolution du système de mobilités et auquel le CPER apporte une contribution concrète :

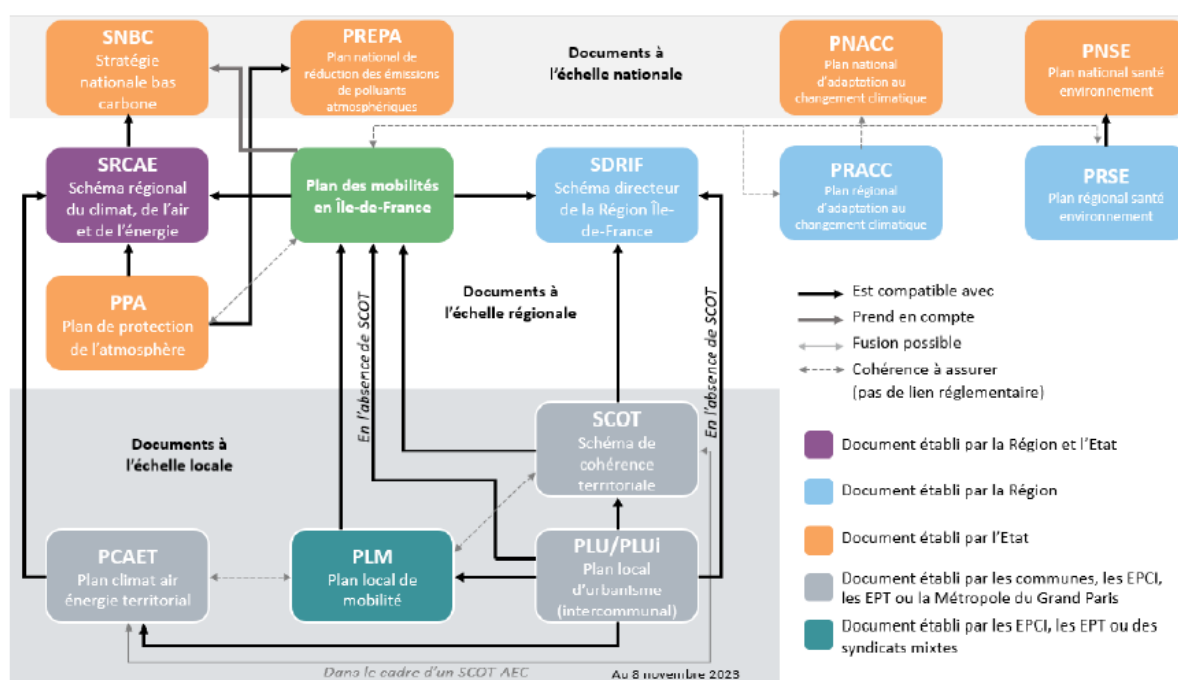


Figure 8 : Principales articulations du Plan des mobilités avec les autres plans et programmes de niveau local, régional et national

\*\*

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'intégrer dans le dossier de consultation du public les comptes rendus détaillés de la consultation du public intervenue en avril et mai 2022 ainsi que les modalités de la nouvelle consultation.

Le bilan de la consultation du public de 2022 sur le CPER 2021-2027 (hors volet mobilités) est joint au dossier de consultation du public relative à l'avenant au CPER 2021-2027 portant volet mobilités 2023-2027. Le dossier est consultable en ligne, sur les sites internet de la Préfecture de région et du Conseil régional et sur place, à l'accueil de la Préfecture de région et du Conseil régional.

## 2) Analyse de l'évaluation environnementale

L'Ae recommande :

- De définir, un scénario de référence (sans projet) pour pouvoir évaluer les incidences du volet Mobilités du CPER
- D'effectuer une présentation synthétique de l'état des lieux et tendances de la mobilité, non seulement des voyageurs mais aussi des marchandises et leurs évolutions, avec ou sans projet de volet Mobilités du CPER, ou de documenter l'impossibilité d'y procéder.

Sur la période du précédent CPER, les efforts concentrés sur le développement de l'offre de transport en commun ont conduit à un report modal important depuis la voiture avec une baisse 9% de son utilisation et une hausse de 10% de l'usage des transports en commun.

Les projets du CPER s'inscrivant dans le cadre du PMIF, les scénarios de référence (fil de l'eau sans PMIF) et projet (avec PMIF adopté) ont été définis à l'horizon 2030. Les comportements de mobilité s'inscrivent dans un contexte de stagnation voire baisse de la mobilité globale malgré une population croissante (12.2 millions d'habitants en 2020, 12.4 millions en 2030 mais 41,1 millions de déplacements en 2010 et en 2030) expliquée principalement par la généralisation du télétravail à partir de 2020 mais également par une population vieillissante (37.9 ans en moyenne en 2018, 42.4 en 2070).

Le PMIF affiche ainsi une ambition forte de baisse des déplacements en modes individuels motorisés (-15 % sur 2019-2030), une reprise de l'usage des transports collectifs après la baisse observée post-covid (+2 % sur 2019-2030 soit +15 % sur 2023-2030), un triplement du nombre de déplacements à vélos et une stabilité du nombre de déplacements à pied.

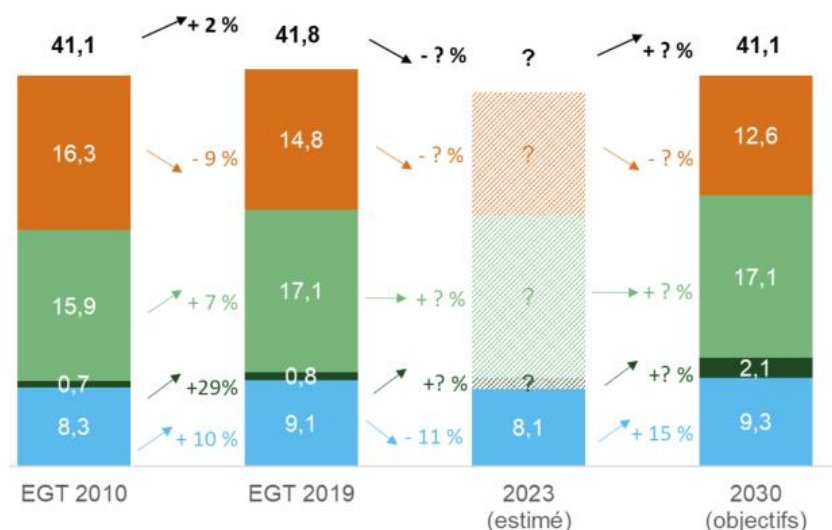
Le CPER s'appuie sur les documents de référence (PMIF, SDRIF) sur ce point.

Extrait du PMIF

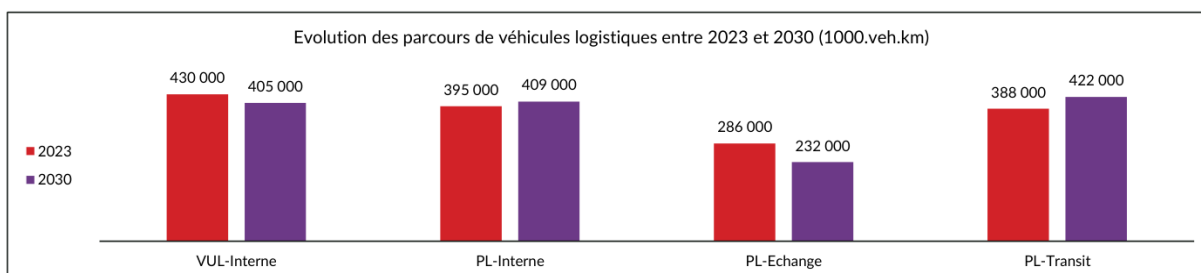
## Déplacements des Franciliens

en millions de déplacements par jour

Croissance globale



Sur le plan des marchandises, le PMIF porte un scénario prospectif pour la période 2023-2030 qui peut se traduire ainsi en veh.km pour les véhicules utilitaires légers, les poids-lourds circulant en intra-régional et en transit. Après une croissance forte ces dernières décennies, le trafic de véhicules utilitaires léger devrait connaître un effritement grâce aux actions déployées en matière de logistique urbaine. Le trafic poids lourd verra plusieurs tendances : le trafic d'échange sera en baisse grâce aux investissements dans le fret fluvial et ferroviaire. En revanche il sera en hausse pour les flux internes et en transit.



L'observatoire du fret et de la logistique (OFELIF, cf. infra) a pour objectif de mieux documenter ces objectifs essentiellement construits à partir de simulations par des données collectées auprès des acteurs.

\*\*

L'Ae recommande de retracer les arbitrages entre les solutions de substitution raisonnables, notamment au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine, en particulier pour les opérations en lien avec le volet Mobilités.

Le volet mobilités du CPER accompagne les besoins financiers de projets qui, à différents stades d'avancement, sont inscrits aux documents de planification régionale. L'arbitrage entre différentes solutions substituables a été d'une part réalisée par le Gouvernement lors de l'élaboration du mandat du Préfet de région qui prévoit des enveloppes budgétaires par modes. Il a été d'autre part conforté par les objectifs fixés par le Conseil régional. Dans le cas du CPER Île-de-France, il est consacré une réponse aux besoins de mobilité, notamment par une prépondérance du développement d'une offre en transports en commun capacitaires, à laquelle ne peuvent se substituer ni le développement du réseau routier dont l'incidence environnementale à capacité équivalente est inacceptable, ni le développement des mobilités douces qui lui sont complémentaires et pertinentes à l'échelle locale. Au sein d'un mode de transport, les études propres à chacun des projets financés par le CPER examinent plus en détail la pertinence de l'investissement au regard du contexte local et des prévisions de fréquentation actualisées, et abordent, le cas échéant, les solutions alternatives susceptibles de répondre aux besoins.

Le volet mobilités du CPER, sans être le seul levier d'accompagnement de la mise en œuvre du PMIF, constitue avec le modèle de financement propre au Grand Paris Express l'outil principal de financement de ce réseau structurant qui mobilise des montants d'investissement conséquents. Il s'agit de justifier le choix des projets en présentant l'analyse comparative qui a été menée avec les scénarii alternatifs ou autres variantes, quand ceux-ci sont suffisamment explicites.

\*\*

Il est précisé que les recommandations traitées ci-après, résultant des chapitres 2.4, 2.5 et 2.6 de l'avis de l'autorité environnementale, font l'objet d'éléments de réponse communs complétés le cas échéant de précisions plus thématiques.

L'Ae recommande d'évaluer les effets de coupure des continuités écologiques induits par les opérations du volet mobilités du CPER, d'intégrer effectivement des aménagements visant à favoriser les mobilités actives dans chacun des projets routiers soutenus et d'apprécier rigoureusement les incidences sur l'environnement et la santé humaine de chacune des opérations financées.

L'Ae recommande de veiller à la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux dans le soutien aux projets d'aménagement, et en particulier de conditionner la labellisation à la qualité de la desserte en transports en commun, la facilitation de l'exposition des riverains et usagers aux nuisances sanitaires des transports et l'évitement des espaces naturels.

L'Ae recommande d'envisager une mesure transversale d'évitement de l'aménagement des sites Natura 2000 pour l'ensemble des volets du CPER, au minimum pour les espaces de friches.

L'Ae recommande de :

- Mettre en place, en particulier au travers des conventions de financement, et tant au stade de la conception des projets qu'en phase de réalisation, des dispositions permettant d'évaluer précisément les émissions de gaz à effet de serre des chantiers, de les réduire au stade de la conception et en phase de réalisation par une optimisation et une conduite rigoureuse des chantiers, pour améliorer le bilan émissions générées-émissions évitées,
- Veiller pour les projets, en particulier routiers, à une évaluation ex ante des incidences négatives potentielles, liées en particulier aux effets d'augmentation de trafic (bruit, polluants atmosphériques, émissions de GES, ...) ou aux effets sur la biodiversité, en vue d'y prévoir des mesures de nature à les éviter et les réduire.

En tant que maître d'ouvrage des projets routiers du CPER, la DiRIF suit scrupuleusement les documents de référence en matière de pilotage des projets :

- instruction du Gouvernement du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national ;
- instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national du 9 décembre 2021, dont une mise à jour est sortie en juin 2024 pour prendre en compte les dernières évolutions réglementaires ;
- instruction technique relative aux systèmes de management de/par la qualité des services routiers.

Ces instructions insistent fortement sur la nécessité d'apprécier de manière approfondie les incidences sur l'environnement et la santé humaine des différents projets. A cet égard, à chaque phase d'études (amont et détaillées), ces incidences sont évaluées et mises à jour en fonction des caractéristiques du projet. Dans le choix des variantes de tracé, elles font notamment partie intégrante des analyses multicritères (exemple des études en cours relatives à l'aménagement de la RN19 jusqu'à la Francilienne).

Par ailleurs, s'agissant des mobilités actives, c'est un sujet pris en compte dans l'élaboration des projets routiers, selon la configuration, le trafic routier et la

localisation du projet (l'ajout d'une piste cyclable au niveau d'un échangeur peut être complexe à mettre en œuvre pour des raisons évidentes de sécurité routière). Il sera toutefois difficile de prendre en compte les mobilités actives pour les coups déjà partis (en phase travaux) si cela n'avait pas été pris en compte dans les phases d'études antérieures. Pour les nouveaux projets routiers en études au CPER, la DiRIF s'engage à intégrer dans les études l'opportunité de favoriser les mobilités actives et d'assurer notamment les continuités cyclables (exemple de l'aménagement du diffuseur de Satory sur la RN12 ou de l'aménagement de la RN19 jusqu'à la Francilienne). Les maîtres d'ouvrage tiers intègrent également cette démarche dans les projets financés au CPER (aménagement du carrefour de la Malmedonne sur la RN10 par la CASQY, ring des Ulis par le CD91, requalification de l'ex-RN19 par les collectivités locales).

S'agissant des continuités écologiques, les projets routiers prennent en compte leur rétablissement selon l'ampleur de la coupure, notamment dans le cadre de la mise en œuvre de la démarche ERC. A titre d'exemple, la réalisation d'un passage à faune sur la RN19 à Boissy financée sur le CPER 2023-2027, ou encore les aménagements paysagers relatifs à la couverture du tunnel de Boissy mis en service en 2021 et financés au précédent CPER, sont des exemples de prise en compte du rétablissement de ces continuités.

La DiRIF au sein de la DRIEAT prête une attention particulière à la réduction des incidences environnementales négatives dans la conception et la réalisation des projets. Lorsqu'elle passe des marchés de maîtrise d'œuvre et/ou travaux, elle impose d'ores et déjà la prise en compte de cet enjeu au travers de clauses environnementales ou directement dans les critères de notation technique des offres. On peut notamment citer l'utilisation de béton bas carbone, de matériaux recyclés ou encore d'agrégats d'enrobés pour les travaux, de même que la limitation des déplacements et le recours au télétravail pour les prestations intellectuelles. Il est aussi demandé aux entreprises de produire des schémas d'organisation et de gestion des déchets (SOGED) ou des schémas d'organisation pour le respect de l'environnement (SOPRE) dans le cadre de l'exécution de leurs marchés.

Bien que ce ne soient pas des projets CPER, on peut également citer l'exemple des projets olympiques et paralympiques financés par la Solideo (aménagement de l'échangeur Pleyel, écrans du village des athlètes et voies réservées en héritage) pour lesquels un suivi précis des impacts environnementaux a été mené durant les travaux avec des objectifs à respecter (% d'acier recyclé, % de béton bas carbone, % de terres réutilisées in situ, % de matériaux évacués par voie fluviale, bilan carbone global, superficie des surfaces végétalisées, nombre d'arbres plantés).

Cette vigilance accrue sur les enjeux environnementaux des projets routiers vient également en déclinaison des actions prévues dans le cadre de la feuille de route développement durable des DIR. Parmi ces actions figurent en lien avec les projets d'investissement le renforcement des continuités écologiques, la réalisation du bilan des émissions de gaz à effet de serre, l'intégration de l'environnement dans la commande publique ou encore le développement des mesures compensatoires. Des

circulaires spécifiques complètent le dispositif comme celle relative à la décarbonation des chaussées qui impose un taux de recyclage moyen annuel de 20 % minimum par DIR (et DREAL) pour les agrégats d'enrobés et de 25 % pour l'ensemble des DIR.

Plus généralement, s'agissant des évaluations des incidences environnementales ex-ante, la DiRIF suit rigoureusement les instructions techniques en la matière et la démarche ERC, comme évoqué plus haut.

En tant que financeurs des projets de transports, l'État et la Région attachent une importance toute particulière à l'exemplarité qui doit guider les maîtres d'ouvrage dans la conduite de ces projets, à la prise en compte des impacts sur l'environnement et à la mise en œuvre de toutes les mesures visant à les éviter, réduire et compenser. Les financeurs intègrent dans le coût des études prises en charge la constitution des dossiers à soumettre pour l'ensemble des procédures auxquelles doivent se soumettre les maîtres d'ouvrage, et dans le coût des travaux financés tous les ouvrages contribuant à l'évitement, la réduction et la compensation des impacts.

Le CPER 2021-2027 dans son volet aménagement vise un soutien aux opérations structurantes d'aménagement durable qui s'inscrivent dans les orientations stratégiques de l'État, et qui permettent de maîtriser la demande de mobilité, à savoir :

- développer la mixité fonctionnelle à différentes échelles, en contribuant notamment à une production équilibrée de logements ;
- inscrire l'aménagement francilien dans une trajectoire de sobriété foncière et énergétique ;
- accompagner, par l'aménagement de quartiers durables et innovants, le développement permis par les nouvelles dessertes et l'offre multimodale, en particulier le Grand Paris Express.

Une enveloppe de 105 M€ est mobilisable dans le volet aménagement du CPER dont l'attribution prend en compte les enjeux de mobilités durables de la manière suivante :

- 90 M€ dédiés aux opérations portées par les établissements publics d'aménagement (EPA). Il est attendu que ces opérations intègrent une desserte en TC, des voies réservées aux mobilités douces et assurent l'amélioration du désenclavement des quartiers.

15M€ aux projets partenariaux d'aménagement (PPA) qui peuvent inclure dans leur plan d'actions un volet mobilité. A noter le PPA "requalification de la RN 20" porté par le CD 91 qui vient d'être signé. Le projet vise la requalification économique et urbaine de cet axe (linéaire à l'urbanisation hétéroclite et en fort développement avec des projets de logements notamment sociaux), sur l'ensemble de son linéaire situé dans le département, et la mise en place d'un transport en commun en site propre (TCSP), entre les gares d'Arpajon et de Massy. Concernant les continuités écologiques, les projets devront notamment s'appuyer sur les documents de

référence comme le SRCE (enjeux régionaux) et les documents d'urbanisme (SCoT, PLU ou PLUi quand ils existent) qui sont censés définir les continuités écologiques à enjeu local, à leur échelle. Ces documents identifient en principe les fonctionnalités des continuités, celles qu'il convient de conserver, celles fragiles à renforcer et les ruptures à restaurer dans la mesure du possible (techniquement et/ou financièrement).

A cet égard, il convient de rappeler que la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « Climat et résilience », a fixé l'objectif d'atteindre le « zéro artificialisation nette » (ZAN) des sols en 2050, avec un objectif intermédiaire de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) sur la période 2021-2031 par rapport à la décennie précédente.

Le projet de SDRIF a établi cette trajectoire qui se traduit par des orientations réglementaires dédiées qui seront relayées par les collectivités dans les documents de rang inférieur, de sorte que les maîtres d'ouvrage des projets de transport devront s'y référer.

En tant que financeurs, l'État et la Région constatent déjà les efforts mis en œuvre par les différents intervenants (bureaux d'études, entreprises de travaux, etc.) qui peuvent disposer spontanément d'objectifs propres en la matière. Une clause sera systématiquement intégrée dans les conventions de financement afin de généraliser cette prise en compte.

En particulier les projets soumis à étude d'impact devront évaluer de manière proportionnée les incidences des projets sur les thématiques environnementales et enjeux sanitaires (cf. CE).

Au même titre que la bonne prise en compte des impacts environnementaux des projets financés, les financeurs Etat et Région s'assureront de la production d'une évaluation d'incidence Natura 2000 pour les projets situés en site Natura 2000 ou à proximité par rapport aux espèces déterminantes des sites N2000, inscrites dans le formulaire standard de données (FSD) concernées par les milieux impactés et leur état de conservation (voir le cas échéant SNP).

\*\*

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

L'avis de l'Ae ainsi que la réponse adressée à chaque remarque font l'objet de la présente réponse annexée à la consultation. Elle n'appelle pas de conséquences nécessitant une retranscription dans le résumé non technique de l'évaluation environnementale.

2) Prise en compte de l'environnement par le volet Mobilités du CPER

L'Ae recommande de verser au dossier une évaluation des effets du CPER 2015-2020 sur le développement du fret ferroviaire et de décrire l'articulation du volet Mobilités 2023-2027 avec les stratégies régionales relatives au fret et à la logistique.

Les actions – hors financement CPER – engagées par l'Etat et la Région pour accompagner, promouvoir et accélérer le développement du report modal de marchandises sont multiples.

Elles sont structurées autour du programme d'actions de l'État pour le fret et la logistique (PAFL) dont l'actualisation est prévue pour fin 2024.

De plus, les documents cadres inscrivent complètement cette ambition.

Le projet de SDRIF, combiné au plan d'actions du projet de plan des mobilités en Île-de-France (PMIF) arrêté le 27/03/2024 (horizon d'approbation fin 2025) prévoient une série d'actions dans le domaine du fret de la logistique afin de préserver et contribuer au développement des plateformes de transport combiné ou multimodales. En effet, le fret ferroviaire français était marqué au tournant des années 2000 par une très forte baisse de son trafic au niveau national. Le précédent CPER 2015-2020 a permis d'engager des projets qui ont conduit à une stabilisation du trafic difficile à apprécier en l'absence de données consolidées dans le secteur. Le prochain CPER 2023 – 2027 doit permettre un retour à une trajectoire de forte croissance appuyé par un renforcement de la documentation du secteur.

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/06/bilan-ferroviaire-2022-a-mi-2023.pdf>

Sur le plan opérationnel, en compatibilité avec ces schémas, l'État et le Conseil régional d'Île-de-France se sont engagés, par une charte signée le 8 juillet 2022, à développer une politique d'amélioration de la performance économique, sociale et environnementale du fret et de la logistique en Île-de-France. Après une période de préfiguration, l'observatoire régional du fret et de la logistique en Île-de-France (OFELIF) a été créé par convention partenariale entre l'État, le Conseil régional d'Île-de-France et l'Institut Paris Région en février 2024. Afin d'enrichir ses futurs travaux, l'observatoire s'appuiera progressivement sur un réseau d'acteurs intéressés par le secteur du fret et de la logistique. L'observatoire dispose des moyens humains de ses membres. Son financement est de plus assuré par divers programmes, dont le programme 203 du budget de l'Etat. Les études de l'observatoire pourront être financées par les membres actuels du réseau et à venir. Le programme de travail de l'observatoire sera élaboré à l'été 2024 (études de filières stratégiques, connaissance des flux fret et logistique, etc.).

En parallèle, l'État a relancé le Groupe de Travail Fret Île-de-France ; placé sous l'égide de l'Etat, qui rassemble la Région, les opérateurs et les acteurs du domaine du fret et de la logistique.

L'étude (2023) sur le développement des plateformes multimodales de transport combiné, pilotée par la DRIEAT, en lien avec un large panel d'acteurs, se décline en

projets opérationnels dans le CPER en visant en priorité l'accompagnement et la mobilisation sur 4 sites : Valenton, Bonneuil, Chelles/Vaires-sur-Marne (en lien avec le site de Noisy-le-Sec) et Rungis. Cette étude a permis de poser les bases d'une feuille de route de l'État en matière de soutien aux plateformes de transport combiné ou multimodales, d'une part, et d'inscrire les sites stratégiques dans le projet de SDRIF afin de préserver les disponibilités foncières nécessaires, d'autre part.

\*\*

L'Ae recommande de :

- Présenter, si besoin de manière synthétique, les éléments quantifiés et concrets d'impact du volet Mobilités du CPER en termes de report modal, développement des transports en commun, réduction des émissions de GES et polluants atmosphériques, au regard des politiques régionales en matière de mobilité, climat, qualité de l'air, et les apports du CPER (en cohérence avec les autres outils financiers) à l'accélération des trajectoires relatives aux objectifs dans ces domaines, en présentant, la cohérence avec les planifications nationales ou régionales concernées (en particulier la SNBC, le SRCAE, le PMIF, le Sdrif-E),
- Porter une attention particulière aux émissions de GES, directes et indirectes, liées aux chantiers, en fixant des objectifs « minimaux » de performance à atteindre tant dans l'ensemble que par projet et en mettant en place des démarches d'amélioration continue pour les réduire,
- Présenter une vision synthétique de l'effort en termes de résorption des points noirs de bruit au regard des enjeux identifiés (en particulier dans le Sdrif-E et le PRSE3), et examiner les possibilités de renforcer ces actions
- Faire évoluer les projets routiers sur la base d'une évaluation précise de leurs effets, en intégrant les possibilités d'effet rebond en termes de trafic, d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants, et de bruit, pour améliorer leurs incidences, voire reconsidérer ces projets le cas échéant,
- Utiliser l'ensemble de ces éléments pour les décisions de choix des soutiens aux projets (non seulement projets soutenus mais aussi leur contenu et options d'améliorations des incidences environnementales) et pour leur réalisation, de la conception à la réalisation, ainsi que dans une optique d'ensemble, en particulier en vue de la révision à mi-parcours du CPER.

S'agissant des projets routiers, la cohérence avec les documents de planification régionaux et la prise en compte d'objectifs de performance environnementale ont été évoquées dans le cadre des réponses apportées aux précédentes recommandations.

Concernant l'effort en matière de résorption des points noirs de bruit (PNB), comme précisé dans le cadre d'échanges avec l'Ae préalables à la communication de cet avis, près de 3000 PNB routiers ont été identifiés, ce qui représenterait 67 500 habitants impactés. Dans le cadre des différents plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) en cours de révision, il est prévu de traiter 470 d'entre eux (soit 11 500 habitants impactés) en lançant *a minima* des études d'opportunité et/ou en poursuivant les études détaillées et les travaux d'ici 2030.

En dehors de ces projets, l'État (DiRIF) met également l'accent sur la réfection des chaussées, la reconstruction d'écrans acoustiques dégradés ou encore l'abaissement expérimental de la vitesse maximale autorisée.

Enfin, pour répondre aux dernières recommandations, les projets font l'objet de plusieurs phases d'études, conformément aux dispositions prévues par les instructions techniques, permettant d'affiner leur contenu et de mettre à jour l'évaluation de l'ensemble des impacts. Les phases de consultation du public (concertation, enquête publique) mais également les avis rendus par l'Ingénieur Général Routes contribuent à l'évolution positive des projets. Comme déjà mentionné, une partie des projets inscrits au CPER relèvent d'opérations en travaux (enfouissement de la RN10 à Trappes, desserte du port de Bonneuil-sur-Marne, ring des Ulis, diffuseur de Vélizy), pour lesquelles il sera difficile d'apporter des modifications significatives. En revanche, d'autres opérations en sont encore à des stades d'études amont qui permettent d'éclairer sur leur opportunité ou qui nécessitent des arbitrages sur la variante de tracé retenue : une ligne spécifique et générale d'études est ainsi prévue au CPER pour ces nouvelles opérations. Une fois les projets confirmés à l'issue des études d'opportunité, une inscription pour des études détaillées, voire des travaux, pourrait être éventuellement discutée dans le cadre de la revoyure du CPER.

\*\*

L'Ae recommande de définir une démarche et des critères pour prendre en compte les effets du changement climatique dans les projets soutenus par le volet Mobilités du CPER, tant dans les investissements dans les infrastructures, les gares et bâtiments que par les modalités d'exploitation et leurs répercussions sur le confort pour les usagers, de les décliner et d'en effectuer le suivi dans la mise en œuvre des projets.

La Région Île-de-France a lancé en janvier 2024 une étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrés face au changement climatique, à laquelle participe l'Etat.

Cette étude, entièrement financée par la Région à hauteur de 180 000 €, se place dans le contexte de la préconisation du Plan Régional d'Adaptation au Changement Climatique (PRACC), qui souligne que « *tous nos réseaux de transports seront durablement fragilisés puisque les voies ferroviaires sont très sensibles aux vagues de chaleur et aux crues (...)* ».

Ainsi, l'étude poursuit quatre objectifs :

- Comprendre les enjeux du changement climatique sur le réseau ferroviaire francilien ;
- Sensibiliser les gestionnaires d'infrastructures, les élus, les services de la Région aux enjeux des impacts du changement climatique sur les infrastructures de transport et renforcer la coopération entre les acteurs impliqués ;
- Construire un diagnostic partagé sur le niveau de maturité de l'évaluation de la vulnérabilité du réseau ferré francilien ;
- Proposer une méthode de priorisation des actions à mettre en œuvre pour renforcer la résilience des réseaux ferrés franciliens.

Six mois après le lancement de l'étude, la Région finalise la phase de cadrage, durant laquelle les gestionnaires d'infrastructures ainsi que l'autorité organisatrice des mobilités ont été rencontrés, notamment en vue de récolter les données déjà existantes. Cette période a aussi constitué l'occasion d'organiser des groupes de travail afin de réfléchir ensemble à l'adaptation des infrastructures ferroviaires franciliennes face au changement climatique.

La signature de la charte d'engagement, validée lors de la commission permanente du conseil régional de mai 2024, représente un engagement d'échange et de participation de tous les acteurs, pendant la durée de l'étude. Celle-ci est fondée sur le principe selon lequel un travail collectif et coordonné est nécessaire pour faire face aux défis imposés par le changement climatique, et assurer la viabilité des systèmes de transport pour les générations futures.

L'étude se poursuit jusqu'à mi-2025 avec l'objectif de formaliser des objectifs communs et des actions partagées, à mettre en œuvre rapidement.

\*\*

L'Ae recommande de :

- Doter le programme d'outils d'éco-conditionnalité à la fois généraux et adaptés aux natures des projets soutenus par le volet Mobilité du CPER, utilisés pour les phases de choix, conception et réalisation,
- Préciser et mettre en œuvre le suivi de ces référentiels d'éco-conditionnalité, pour l'ensemble du CPER et de manière adaptée pour chaque volet, puis pour les projets

Le volet mobilités est soumis aux critères d'éco-conditionnalité généraux du CPER 2021-2027.

En effet, les orientations des différents volets thématiques du CPER 2021-2027 marquent la volonté de l'Etat et de la Région de concentrer leurs investissements au bénéfice de la transition écologique et énergétique de l'Île-de-France. Compte-tenu des enjeux environnementaux de l'Île-de-France, des clauses environnementales spécifiques à la région sont mises en avant afin de :

- prioriser les projets les plus vertueux du point de vue de la transition écologique ;
- renforcer l'attention des porteurs de projets et des maîtres d'œuvre sur l'aspect écologique et énergétique de leurs activités et de leurs décisions.

L'élaboration et la mise en œuvre des projets financés au titre de ce CPER seront encadrées par les procédures et les consultations permettant la prise en compte des enjeux environnementaux, l'information du public et la concertation. Seront pris en compte, notamment pour les projets au stade d'étude les objectifs d'aménagement et de construction durable avec l'intégration des enjeux environnementaux en amont. Seront notamment attendus une prise en compte des spécificités franciliennes qui sont identifiées dans les différents schémas régionaux sectoriels et notamment dans le schéma régional de cohérence écologique. Les projets intégreront des clauses environnementales dans leur réalisation, notamment pour les marchés de travaux avec une attention particulière portée sur l'utilisation d'éco-matériaux, le réemploi sur site et la réutilisation ou la valorisation des déblais et des déchets, l'énergie, et pourront recourir à l'utilisation de matériaux biosourcés, rechercher les économies d'énergie, et favoriser l'utilisation des énergies renouvelables. La réduction des déchets et l'amélioration de leur gestion dans une logique d'économie circulaire est une priorité francilienne qui doit se traduire par l'inclusion de clauses environnementales relatives à la réalisation de schémas de gestion des déchets, en particulier pour les chantiers qui génèrent des grands mouvements de déblais, conformément aux recommandations du PRPGD.

La mise en œuvre de ce volet mobilités, comme le reste du contrat de plan, se fera dans une logique encadrée par une multitude de dispositifs déjà existants, pilotés tant par les services de l'Etat que ceux de la Région. Ces dispositifs comportent des préconisations et des prescriptions qui s'appliquent de fait. Ces dispositifs qui intègrent un large panel de thématiques environnementales et d'enjeux associés sont, entre autres :

- Les référentiels nationaux : référentiel d'évaluation des projets de transports du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (2014) ;
- Les référentiels propres à la Région Île-de-France : référentiel aménagement construction durable 2011 ;
- Les outils ou organismes ressources : Démarche HQE® (améliorer la qualité environnementale des bâtiments neufs et existants), Démarche AEU® ADEME (outil destiné à favoriser la recherche d'une plus-value environnementale dans les pratiques urbanistiques), labels (Effinergie : promotion et labellisation de constructions et rénovations de bâtiments à basse consommation d'énergie (Effinergie Réhabilitation, Effinergie+, BEPOS Effinergie)), Evaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France).

\*\*

L'Ae recommande de :

- Doter chaque indicateur spécifique au volet Mobilités d'une valeur initiale, d'une cible, d'un calendrier et de mesures correctives à mettre en œuvre en cas d'écart aux objectifs, les compléter, en cohérence le cas échéant avec le suivi des plans et schémas spécifiques (SRCAE, PMIF, PRSE), par des indicateurs sur les effets en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, ainsi que de résorption des points noirs de bruit, et de consommation d'espace.
- Préciser les cibles et calendrier de mise en œuvre des objectifs de suivi des mesures environnementales visant à répondre aux points de vigilance.

Le volet mobilité prévoit, outre les indicateurs généraux prévus au CPER, des indicateurs de suivi spécifiques (annexe 5) dont les termes seront arrêtés d'ici fin 2024, par exemple sur la base des travaux de l'OFELIF mis en place début 2024 pour le transport de marchandises.

\*\*

L'Ae recommande de :

- Définir au plus vite les cibles associées aux indicateurs spécifiques du volet Mobilités du CPER et celles des indicateurs environnementaux généraux et leurs modalités de suivi, ainsi que le suivi du dispositif d'éco-conditionnalité,
- Définir et mettre en œuvre des modalités d'association des collectivités locales, associations d'usagers des transports et autres acteurs concernés, au suivi de la mise en œuvre du volet Mobilités du CPER,
- Mettre en place des modalités, conjointes entre l'État et la Région, de mise à disposition du public des indicateurs, cibles, valeurs mesurées, bilans périodiques ou particuliers,
- Préparer la révision à mi-parcours du CPER dans des délais adéquats pour la rendre la plus opérationnelle possible, y compris dans l'optique de la préparation du futur CPER, à des échéances désormais assez proches.

Concernant les indicateurs spécifiques relatif au volet mobilités du CPER, ceux-ci sont décrits dans son annexe 5. S'agissant d'un exercice nouveau, les partenaires ont prévu de constituer un comité technique pour le mener à bien, malgré les limites relatives à un tel exercice telles qu'exposées en première page de l'annexe 5.

Ainsi et comme convenu entre les services de l'État, du Conseil régional et d'IDFM via son observatoire des mobilités en Île-de-France (OMNIL), il est prévu de réunir ce comité après la signature du volet mobilités du CPER, dans un contexte où l'observatoire francilien du fret et de la logistique vient d'être créé.

C'est dans ce cadre partenarial que les modalités de mise à disposition du public des indicateurs, cibles, valeurs mesurées, bilans périodiques ou particuliers pourront être précisées.

Concernant les modalités d'association des collectivités locales, associations d'utilisateurs des transports et autres acteurs concernés, il convient de rappeler qu'elles ont été consultées en 2023 dans le cadre de l'élaboration du volet mobilité du CPER. Les collectivités apportent par ailleurs une contribution financière à la plupart des projets de sorte qu'elles restent fortement associées à la mise en œuvre du CPER. Enfin toutes les décisions financières relatives au CPER font l'objet d'une mise à l'ordre du jour de l'instance délibérative du Conseil régional, et qu'à ce titre, elles ont un caractère public et sont accessibles sur le site du conseil régional : <https://www.iledefrance.fr/participer-la-vie-citoyenne/decisions-et-seances-du-conseil-regional>.

La compilation de ces décisions peut contribuer à la préparation de la révision à mi-parcours du CPER.

Plus largement les projets sont concertés avec les collectivités et associations dans le cadre de leur élaboration, à la fois dans le contexte réglementaire qui s'impose à chaque projet, mais aussi dans le cadre de démarches volontaires mises en place par les maîtres d'ouvrages. De plus, le pilotage des projets s'opère au cas par cas au travers de réunions (comités de pilotage, commissions de suivi, etc.) qui impliquent les territoires concernés et leurs élus. S'agissant des associations d'utilisateurs, l'autorité organisatrice des transports IDFM assure la cohérence de chaque projet avec les attentes des usagers puisqu'elle est impliquée dans l'élaboration de chaque projet et rencontre régulièrement les associations d'utilisateurs dans le cadre du fonctionnement quotidien du réseau.