

CPER GRAND EST AVENANT MOBILITES 2023-2027

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATEGIQUE - ELEMENTS D'ECLAIRAGE SUITE A AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Dans le cadre de la procédure d'élaboration de l'avenant mobilités du Contrat de plan Etat-Région du Grand Est 2023-2027, la préfète de région 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 27 juin 2024.

Par la présente, l'Etat et le Conseil régional souhaitent apporter des précisions et des réponses aux remarques et recommandations émises dans l'avis sur l'avenant mobilité.

1. Précisions générales sur le projet et son évaluation environnementale

Sur le cadrage national d'élaboration du volet mobilité des CPER 2023-2027 et sur sa déclinaison au niveau régional

Il est rappelé que l'élaboration de l'avenant mobilités des CPER 2023-2027 relève d'une procédure établie et d'un cadrage national qui s'est appuyé sur le choix, par le gouvernement, du scénario dit de « planification écologique » proposé par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Un mandat a ainsi été adressé par la Première Ministre à chaque préfet de région, fixant la nature des opérations éligibles et un cadrage financier.

Les opérations inscrites dans l'avenant mobilités du CPER visent ainsi à répondre aux grands objectifs exposés par le gouvernement : donner la priorité aux transports plus écologiques en favorisant l'amélioration des réseaux existants et les changements d'usage.

Cette priorité forte du mandat, s'inscrivant dans la stratégie plus globale de transition écologique, a été le fil rouge des négociations menées, rappelé aussi comme première ambition dans l'avenant : intermodalité, investissements massifs en faveur des développement durable, modes de transports décarbonés, amélioration des réseaux et de l'offre pour répondre aux enjeux d'accessibilité, ont ainsi été les sous-jacents des choix effectués.

La maquette et les chiffres du Grand Est issus de la négociation viennent concrétiser voire renforcer cette ambition, dont les effets positifs attendus ont été soulignés par l'Autorité environnementale dans sa synthèse :

- Près de 85% des opérations inscrites concernent des modes de transport massifiés et/ou décarbonés
- 40% des opérations concernent le ferroviaire, dans leur grande majorité en faveur de leur remise en état et/ou modernisation
- 30% concernent les SERM, soit des opérations visant à favoriser le recours aux transports collectifs
- 10% le fluvial et le portuaire, dans l'objectif principal d'accélérer le report modal vers le fer et le fleuve pour le transport de marchandises
- Le vélo et l'accompagnement de la finalisation des véloroutes et du schéma régional des pistes cyclables récemment adopté par le Conseil régional

Il est précisé en outre que cet avenant Mobilités est un outil, qui s'inscrit dans des démarches plus globales menées sur le territoire et qui découle de différents diagnostics et documents de planification stratégiques, dont le SRADDET ou encore d'autres réflexions menées sur des bassins de mobilités. Il ne constitue par conséquent pas toujours la bonne échelle pour intégrer certaines remarques ou recommandations formulées, qui ont été soit prises en compte lors de l'élaboration des documents stratégiques dont il constitue une des déclinaisons, soit relèveront des études approfondies à mener pour chacun des projets concernés.

Toutefois, outre l'effort appuyé et massif pour les transports massifiés et/ou décarbonés déjà explicité plus haut, un travail d'analyse approfondi a été réalisé au niveau régional afin de veiller à ce que l'avenant mobilités :

- comprenne majoritairement des projets visant les infrastructures existantes afin de limiter leur empreinte carbone, leur impact sur la biodiversité et l'artificialisation des sols,
- s'inscrive dans les priorités planifiées au niveau territorial en matière d'aménagement du territoire, notamment inscrites dans le SRADDET.

Sur le choix de certaines natures d'opérations

L'Autorité environnementale interroge sur l'impact de la position centrale de la région Grand Est, située sur 4 Eurocorridors, sur certains investissements retenus notamment en matière de transport de marchandises.

Il est précisé que les opérations retenues sont bien toutes de portée et d'intérêt régional, et que d'autres programmes seront portés au niveau national pour les opérations présentant un intérêt supra. Il en est ainsi par exemple du réseau ferroviaire fret structurant, exclu du CPER et financé par l'Etat et la SNCF au niveau national (modernisation de la gare de Woippy, mise au gabarit des tunnels de fret...).

S'agissant des opérations fluviales, la grande majorité des opérations se situent sur le réseau à grand gabarit, donc à vocation de transport de marchandises, et/ou concernent des travaux nécessaires à la gestion hydraulique ou à la sécurité des ouvrages.

Enfin s'agissant des projets cyclables, qui comportent en effet une vocation touristique, il est souligné que le maillage visé, intégré au schéma régional récemment adopté par le Conseil régional, servira également les objectifs de développement des mobilités actives et mobilités du quotidien, en favorisant la connexion avec les gares et autres transports en communs.

Précisions sur l'analyse des incidences et la justification des projets

L'autorité environnementale sollicite à plusieurs reprises l'analyse plus précise des impacts sur l'environnement des projets inscrits au projet d'avenant afin de justifier leur choix. C'est par

exemple le cas pour la complétude de l'état initial à l'échelle de chaque opération, du bilan des émissions de gaz à effet de serre, de la vulnérabilité au changement climatique ou encore des impacts des projets sur l'artificialisation ainsi que sur les habitats naturels, les espèces, les trames verte et bleue.

Des projets, comme les SERM ou certaines opérations routières sont à ce stade dans une phase très amont (variantes à l'étude) et on ignore actuellement les fuseaux de passage ou emprise de ces différents projets. Il n'est ainsi pas du ressort de cette évaluation de se substituer aux études d'impact réglementaire ou à l'application de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) sur les différentes thématiques qui seront obligatoirement effectuées à l'échelle de chaque projet.

Ainsi, les enjeux ayant guidé le choix des projets inscrits dans l'avenant mobilité sont ceux exposés ci-dessus, seuls à même de permettre l'inscription du contrat dans une stratégie régionale cohérente s'appuyant notamment sur les projets déjà amorcés et les enjeux identifiés dans le cadre de la démarche de planification écologique et dans le SRADDET.

Sur la définition des indicateurs de suivi

Les projets sur les infrastructures de déplacement s'inscrivent dans des temporalités longues, couvrant parfois plusieurs CPER. La plupart des opérations financées sur la période 2023-2027 ne devraient pas être concrétisés avant 2026 et 2027 voire au-delà. Cette temporalité rend difficile l'établissement d'objectifs à très court terme qui soient à la fois réalistes et mesurables tel que souhaité par l'autorité environnementale. **Néanmoins, l'implémentation d'un observatoire des mobilités durables, adossé à l'actuelle observatoire du transport et de la logistique est prévue.** Le travail de définition des indicateurs concernant notamment l'évolution du report modal est déjà amorcée dans ce cadre.

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

Outre les éléments évoqués plus haut, les suites suivantes sont envisagées pour répondre aux recommandations formulées par l'Autorité environnementale :

La formalisation d'une stratégie régionale des mobilités en Grand Est début 2025

Comme explicité en première partie, le projet d'avenant découle de nombreuses réflexions préalables et stratégies d'ores et déjà établies sur les territoires, dont le SRADDET, incluant un volet Mobilités.

Il est toutefois tout-à-fait pertinent de synthétiser, formaliser voire compléter ces éléments afin de bien inscrire l'ensemble des décisions à venir dans une stratégie globale des Mobilités à l'échelle régionale.

Dans son rôle d'autorité régionale organisatrice des mobilités, le Conseil régional a d'ores et déjà engagé une réflexion en ce sens, afin de présenter une vision globale de la politique publique en faveur de mobilités plus écologiques et de présenter de manière cohérente l'ensemble des actions mises en œuvre dans ce domaine.

Ce document sera prochainement partagé avec les services de l'Etat afin de poursuivre la construction de cette feuille de route qui permettra de présenter de façon articulée les priorités de l'Etat et de la Région telle que souhaité par l'autorité environnementale.

Enfin, il permettra également de formaliser les instruments de coordination prévus par la LOM, visant à une bonne lisibilité et complémentarité des actions engagées sur le territoire du Grand Est par chaque autorité organisatrice des mobilités.

Un aboutissement au premier semestre 2025 est visé.

La mise en place d'une éco-contribution sur les axes structurants

Le législateur a permis, via la loi « Alsace » d'une part « Climat-Résilience » d'autre part la mise en place d'une éco-contribution pour les poids-lourds par les collectivités propriétaires et/ou gestionnaires d'axes routiers.

La Collectivité européenne d'Alsace (CeA) a donc entrepris d'étudier un tel dispositif lors du transfert des routes nationales opéré en 2021, et le Conseil régional va engager une démarche similaire sur les axes routiers dont la gestion lui sera confiée à compter du 1^{er} janvier 2025 (RN4, RN44, RN431, RN52 en Meurthe-et-Moselle, A31, A313, A30 et A33) dans le cadre de la loi 3DS.

Ces nouvelles ressources financières contribueront à remettre à niveau le réseau, à assurer son développement au profit de l'attractivité économique du territoire ou encore permettre la réalisation d'infrastructures multimodales attendues par les acteurs économiques et ainsi favoriser le report modal de la route vers d'autres modes

Les ambitions en termes de gouvernance et de suivi des indicateurs

Dans le cadre de la création de l'observatoire des mobilités durables, un effort sera consenti pour définir progressivement des « points zéros » et des cibles pour les indicateurs présentés dans le volet mobilité du CPER. Parallèlement, la démarche de planification écologique initiée par le gouvernement en 2024 vise à fournir au niveau régional les outils nécessaires pour améliorer la mesure et le suivi d'indicateurs environnementaux globaux, particulièrement en ce qui concerne la décarbonation et le report modal, tel que souhaité également par l'Autorité environnementale.

L'application de la démarche ERC pour chaque opération

Le cadre réglementaire s'imposant aux projets soumis à autorisation environnementale définit la procédure globale que doit suivre tout aménageur. L'autorisation de chaque projet est ainsi soumise à la réalisation et aux résultats d'études d'impact qui permet de définir les mesures d'évitement de réduction et de compensation spécifiques à mettre en place, en amont en accompagnement de la réalisation de l'aménagement.

Le développement des SERM pour décarboner les transports, et améliorer la qualité de l'air dans les grandes agglomérations et structurer la mobilité transfrontalière comme recommandés par l'autorité environnementale

L'Etat, la Région et les métropoles ont récemment annoncé leur ambition de voir se développer des Services express régionaux et métropolitains (SERM) dans le Grand Est.

Les schémas d'ensemble de trois d'entre eux sont en cours d'élaboration Il s'agit de Strasbourg (y compris la frange frontalière en Allemagne), de la zone frontalière entre Mulhouse-Bâle et de celle entre la Lorraine et le Luxembourg, labellisés au niveau national en juin 2023. Enfin, au-delà de cette première préfiguration, le SERM de Reims est aussi en projet.

Le développement de ces projets de SERM permettra de construire une vision commune et complète des enjeux de mobilité concernant trois axes transfrontaliers, tel que souhaité dans l'avis.

De plus, le périmètre de ces SERM comprend aussi celui de trois des quatre plans de protection de l'atmosphère (PPA) de la Région. L'objectif des SERM étant précisément, en plus de mieux desservir le territoire, d'amplifier le développement des transports en commun et d'engendrer massivement le report de la voiture individuelle vers les modes collectifs, ils participeront donc à l'amélioration de la qualité de l'air dans ces zones.

Enfin, les métropoles et les grandes agglomérations sont parties prenantes de l'élaboration en cours des projets de SERM. Cette articulation doit permettre d'articuler finement les opérations prévues dans ce domaine dans l'avenant mobilité du CPER et les Plans de mobilité des métropoles et des grandes agglomérations.

La production de documents complémentaires

L'état initial de l'environnement, produit à l'occasion du CPER global, a été actualisé en 2023 comme demandé par l'Autorité environnementale. Il sera joint au dossier, en annexe de l'évaluation environnementale, tout comme le CPER que le présent volet Mobilité vient avenanter.