

# **Avenant d'intégration du volet mobilités 2023-2027 au contrat de plan État- Région Auvergne-Rhône-Alpes 2021-2027**

## **Mémoire en réponse à l'avis n° 2025-090 de l'Autorité Environnementale**

13 octobre 2025

---

Dans le cadre de la procédure d'élaboration de l'avenant mobilité 2023-2027 du Contrat de plan État-Région Auvergne-Rhône-Alpes 2021-2027, 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 n°2025-090, adopté lors de la séance du 10 octobre 2025.

Par le présent document, l'État et le Conseil régional apportent des éclaircissements et des réponses aux remarques et recommandations émises dans l'avis sur l'avenant mobilité et son rapport d'évaluation environnementale stratégique, pour la prise en compte renforcée des enjeux environnementaux et climatiques dans la mise en œuvre du volet mobilités.

## Table des matières

1. Recommandation relative à l'analyse de l'évaluation environnementale.....	3
2. Recommandation relative à l'articulation du volet Mobilités avec d'autres plans ou programmes..	3
3. Recommandations relatives à l'État initial de l'environnement, perspective d'évolution en l'absence du volet Mobilités du CPER.....	4
4. Recommandation relative aux 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.....	5
5. Recommandations relatives aux effets notables probables de la mise en œuvre du volet Mobilités du CPER.....	6
6. Recommandation relative aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets et incidences de l'avenant Mobilités du CPER.....	7
7. Recommandation relative au résumé non technique.....	8
8. Recommandations relatives à la décarbonation des transports.....	8
9. Recommandation relative à l'adaptation au changement climatique.....	10
10. Recommandation relative à la gouvernance et au suivi.....	11

## **1. RECOMMANDATION RELATIVE À L'ANALYSE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

*L'Ae recommande de mieux mettre en perspective le volet mobilités du CPER et son évaluation environnementale avec l'ensemble des investissements et actions en matière de mobilité, et de produire par ailleurs un document régional stratégique explicitant la politique générale des mobilités, tous maîtres d'ouvrage confondus, et d'en établir une évaluation environnementale.*

Le CPER constitue un instrument de financement parmi d'autres pour les projets de transport et de mobilité en région. Il n'a pas vocation à couvrir l'ensemble des interventions, ni à inclure certains grands projets d'envergure nationale ou des initiatives locales. Cette situation rend complexe une évaluation exhaustive des effets du CPER sur la mobilité régionale et l'appréciation globale des impacts environnementaux de l'ensemble des investissements en matière de transport.

Une grande partie des enjeux de mobilité sont toutefois pris en compte dans le cadre du SRADDET, qui constitue le document stratégique régional de référence. Par ailleurs, le SRADDET a été élaboré pour garantir la cohérence avec les orientations nationales, notamment en matière de climat, d'énergie et de mobilité. Il représente ainsi un outil stratégique régional qui permet de planifier les politiques de mobilité de manière intégrée et d'en évaluer les effets environnementaux, tout en assurant l'articulation avec les priorités nationales.

Enfin, l'évaluation environnementale du volet mobilités du CPER a été conduite sur la base des projets les plus avancés, en évoquant également les actions menées par d'autres financements sans que ceux-ci n'aient vocation à être explorés en détail dans ce document.

## **2. RECOMMANDATION RELATIVE À L'ARTICULATION DU VOLET MOBILITÉS AVEC D'AUTRES PLANS OU PROGRAMMES**

*L'Ae recommande de vérifier la cohérence entre les opérations de l'avenant mobilités avec le Sraddet, les plans de protections de l'atmosphère et les plans de mobilité des métropoles.*

Le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2023-2027 s'inscrit dans la continuité des orientations stratégiques du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) d'Auvergne-Rhône-Alpes, document de référence pour la planification régionale des mobilités, de l'aménagement durable et de la transition écologique.

L'évaluation environnementale stratégique du CPER a permis de vérifier la compatibilité des opérations inscrites dans le volet Mobilités avec les enjeux environnementaux et territoriaux identifiés dans l'État initial de l'environnement (EIE), en cohérence avec les objectifs du SRADDET et les engagements régionaux en matière de qualité de l'air et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le SRADDET d'Auvergne-Rhône-Alpes porte notamment deux objectifs en forte cohérence avec l'avenant Mobilités du CPER :

- le développement des transports collectifs et de l'intermodalité,
- la planification et le maillage des infrastructures.

Le premier objectif, centré sur la promotion des transports collectifs et du report modal, se traduit

dans le CPER par des actions concrètes en faveur du renforcement des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), du développement des Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT) et de la modernisation du réseau structurant ferroviaire, notamment dans la vallée de l'Arve. Ces investissements soutiennent la transition vers des mobilités décarbonées, accessibles et inclusives, en tenant compte des spécificités territoriales – qu'il s'agisse des bassins métropolitains, des zones rurales ou des territoires de montagne.

Le second objectif du SRADDET, relatif à la planification et au maillage des infrastructures, vise à renforcer la performance des itinéraires stratégiques et à moderniser les réseaux existants, tout en garantissant le désenclavement des territoires. Les opérations du CPER s'inscrivent pleinement dans cette dynamique : elles soutiennent la modernisation des infrastructures ferroviaires, la sécurisation des itinéraires routiers structurants et la complémentarité entre les modes de transport, conformément aux objectifs 5.2, 5.4 et 4.1 du SRADDET.

Par ailleurs, le volet Mobilités du CPER contribue directement aux objectifs des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) des agglomérations de Lyon, Grenoble, Saint-Étienne, Clermont-Ferrand et de la vallée de l'Arve. En privilégiant les transports collectifs décarbonés, les modes actifs et les énergies propres, il participe à la réduction durable des concentrations de polluants atmosphériques et à la protection des populations les plus exposées. La modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve, représentant à elle seule plus de 60 % du budget alloué au réseau structurant, illustre cette contribution directe à la qualité de l'air dans une zone particulièrement sensible.

Enfin, les plans de mobilité métropolitains constituent un levier complémentaire pour articuler les politiques locales et régionales de déplacement. L'émergence des SERM contribue à renforcer cette cohérence, en connectant les réseaux urbains, périurbains et interurbains. L'avenant Mobilités du CPER soutient directement ces dynamiques, garantissant la coordination des investissements avec les stratégies locales en matière de transports collectifs et de mobilités actives.

Ainsi, l'ensemble des opérations inscrites à l'avenant Mobilités du CPER s'inscrivent dans une logique de cohérence territoriale et environnementale forte, répondant aux ambitions fixées par le SRADDET, les PPA et les plans de mobilité métropolitains. Cette articulation contribue à la transition écologique du territoire régional, à la réduction des émissions et à l'amélioration durable du cadre de vie des habitants.

### **3. RECOMMANDATIONS RELATIVES À L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT, PERSPECTIVE D'ÉVOLUTION EN L'ABSENCE DU VOLET MOBILITÉS DU CPER**

*L'Ae recommande de compléter l'état initial et de le préciser sur les zones concernées par les projets aux impacts potentiels les plus marqués.*

Les projets évoqués dans le cadre de l'avis de l'Ae feront l'objet de toutes les procédures environnementales spécifiques nécessaires pour les autorisations de ces projets, et notamment d'une étude d'impact. Dans le cadre de ces procédures, un état initial spécifique et précis, concentré sur les zones impactées par ces projets sera réalisé et complètera utilement l'état initial de l'évaluation environnementale stratégique du CPER.

***L'Ae recommande la production d'un état des points noirs de bruit dans l'analyse initiale.***

L'état initial présenté dans l'évaluation environnementale s'appuie sur les données issues de l'Observatoire Régional Harmonisé Auvergne-Rhône-Alpes des Nuisances Environnementales (ORHANE), qui constitue la principale source de référence disponible à l'échelle régionale pour la caractérisation des nuisances sonores liées aux infrastructures de transport.

Le traitement des impacts sonores potentiels doit toutefois être abordé sous plusieurs angles. D'une part, pour le volet routier, l'ensemble des projets inscrits dans le cadre du CPER sont ou seront soumis à la démarche Éviter, Réduire, Compenser (ERC). Cette méthode, mise en œuvre conformément aux principes du Code de l'environnement, permet d'identifier et de prévenir les incidences sur la santé humaine et sur l'environnement, y compris les nuisances sonores. Les éventuels points noirs de bruit feront ainsi l'objet d'un examen spécifique dans le cadre des études environnementales propres à chaque opération, en lien avec les données actualisées des observatoires du bruit.

D'autre part, pour le volet ferroviaire, les études de préfiguration des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) sont encore en cours. Ces études visent à préciser les tracés, les aménagements et les modalités d'exploitation, tout en intégrant une analyse environnementale. C'est à ce stade que seront quantifiées plus finement les nuisances sonores et que pourront être identifiées les zones sensibles, notamment les points noirs de bruit, ainsi que les mesures de résorption ou de protection associées.

Ainsi, à ce stade de la programmation, les impacts sonores potentiels ne sont pas encore quantifiables de manière exhaustive, les données nécessaires relevant d'études plus détaillées à venir. Les phases de conception et de préfiguration des projets permettront de compléter l'état initial présenté et d'affiner les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation appropriées.

**4. RECOMMANDATION RELATIVE AUX 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**

***L'Ae rappelle que la présentation de solutions de substitution raisonnables est requise par le code de l'environnement et recommande d'approfondir la justification du volet mobilités par la présentation des options étudiées et des choix retenus lors de la phase de négociation, en particulier au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.***

Les négociations de l'avenant mobilités du CPER ont reposé sur deux principes fondamentaux : la faisabilité des opérations sur la durée du contrat, conduisant à la priorisation de projets matures, et la cohérence avec les objectifs de la Loi d'Orientation des Mobilités, notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la lutte contre la pollution et la congestion routière. Comme le précise l'Ae, les investissements sur le volet routier sont en recul (36 % du montant total), tandis que l'ensemble des transports collectifs (SERM, lignes de desserte fine du territoire, réseau structurant, mise en accessibilité des gares, fret, ascenseurs valléens) représentent 56 % de l'enveloppe État/Région. Cette répartition traduit la volonté conjointe de l'État et de la Région de renforcer les mobilités décarbonées et d'orienter prioritairement les investissements vers des solutions de transport durables, cohérentes avec les objectifs nationaux et régionaux de transition

écologique et moins impactantes à terme sur l'environnement et la santé humaine.

Les projets inscrits, majoritairement centrés sur l'amélioration d'infrastructures existantes, présentent des impacts fonciers limités. Chaque opération relevant du volet routier fait ou fera l'objet de la démarche « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC), conformément au Code de l'environnement.

Cette démarche vise à prévenir les atteintes à l'environnement dès la conception du projet en privilégiant d'abord l'évitement des impacts, puis leur réduction lorsqu'ils ne peuvent être totalement évités, et enfin leur compensation résiduelle. Elle permet ainsi d'intégrer les enjeux environnementaux et sanitaires à chaque étape de la planification, garantissant une approche proportionnée et efficace pour limiter les incidences sur la biodiversité, les ressources naturelles et la santé humaine.

En appliquant la séquence ERC, le volet Mobilités du CPER s'inscrit dans une logique d'amélioration continue, conciliant la réalisation d'infrastructures nécessaires à la mobilité régionale avec la préservation de l'environnement et la santé des populations.

## **5. RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU VOLET MOBILITÉS DU CPER**

*L'Ae recommande de compléter le dossier par :*

- *La réalisation de zooms sur l'ensemble des principaux projets pour mettre en évidence et caractériser l'impact réel de projets précis sur l'amélioration de l'environnement et leurs incidences négatives, le cas échéant,*
- *Des données de consommation d'espaces complètes.*

De la même manière que pour la recommandation sur le bruit ci-dessus, les projets seront étudiés du point de vue de leur impact réel sur l'amélioration de l'environnement et leurs incidences négatives au cas par cas, notamment pour les projets routiers. Les incidences des projets ferroviaires des aires couvertes par des SERM seront prises dans leur globalité. Enfin, les incidences des grands projets valorisés au CPER (Lyon-Turin, CFAL Nord, MobilYSE...), font ou feront l'objet d'études d'impact (y compris impacts cumulés).

Sur la question des données de consommation, les projets étant à divers stades de maturité, il n'est pas possible de fournir la vision exhaustive de la consommation d'espace engendrée par les projets. En revanche, nombre d'opérations sont des opérations d'amélioration de l'infrastructure existante donc avec un souci majeur de sobriété foncière.

*L'Ae recommande de compléter le dossier, le cas échéant d'ici l'adoption du volet mobilités ou rapidement après, par des appréciations plus précises sur :*

- *les objectifs de report modal et évolution des déplacements des politiques publiques au niveau régional et de leurs effets induits (diminution d'émissions de GES, polluants atmosphériques),*
- *une appréciation mieux quantifiée des apports du volet Mobilités du CPER sur ces enjeux, au niveau régional, de certains territoires ou pour les projets principaux,*
- *les apports du volet Mobilités ou des opérations valorisées en termes de réduction des*

### *nuisances sonores (résorption des points noirs de bruit par exemple).*

Les objectifs de report modal et l'évaluation des évolutions induites sur les déplacements à l'échelle régionale seront précisés au fur et à mesure de l'avancement des études opérationnelles et des phases de préfiguration des projets.

En particulier, les études de préfiguration des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), d'une durée d'environ un an, permettront de définir le schéma d'ensemble de chaque projet sur la base d'études de trafic, socio-économiques, environnementales et multimodales. Ces travaux fourniront les premiers éléments chiffrés sur les perspectives de report modal, les impacts environnementaux attendus (réduction des émissions de GES et des polluants atmosphériques) et les effets sur les comportements de mobilité.

Ces résultats seront complétés par les études d'impact spécifiques menées dans le cadre des projets inscrits au CPER, afin d'affiner les estimations locales et de garantir une évaluation cohérente à l'échelle régionale. L'ensemble de ces éléments viendra nourrir, à terme, une analyse consolidée du report modal et de ses effets, en cohérence avec les orientations du SRADDET et les objectifs des Plans de Protection de l'Atmosphère.

Concernant les nuisances sonores, la lutte contre le bruit des transports terrestres est encadrée par la loi Bruit (1992) et les circulaires relatives aux Observatoires du bruit des transports terrestres, qui permettent de recenser les points noirs du bruit ferroviaire (PNBf) et d'identifier les actions correctives prioritaires. A la suite d'études acoustiques conduites par SNCF Réseau, des PNB ont été identifiés le long de l'axe ferroviaire n° 800 000 en Auvergne-Rhône-Alpes, notamment dans les vallées du Rhône et de la Maurienne. La résorption de ces PNB, priorisée par l'État et soutenue financièrement, se traduit par des travaux d'isolation acoustique des façades et des protections adaptées, visant à réduire significativement les nuisances pour les riverains. Cinq des conventions ont été avenantées en 2025 pour tenir compte des besoins réels des territoires et des évolutions technologiques des matériels roulants fret ferroviaire.

Plusieurs opérations routières du CPER visent également à mettre en place des mesures de protections acoustiques dans des zones identifiées. Une enveloppe dédiée à la modernisation du réseau pourra permettre d'identifier et de traiter de nouvelles zones. Enfin, chaque nouveau projet fait l'objet d'études acoustiques qui permettent de déterminer les mesures nécessaires à inclure dans la conception du projet pour réduire les nuisances sonores.

## **6. RECOMMANDATION RELATIVE AUX MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION DES EFFETS ET INCIDENCES DE L'AVENANT MOBILITÉS DU CPER**

### *L'Ae recommande d'établir rapidement les critères d'éco-conditionnalité pour la réalisation des projets soutenus par le CPER.*

Bien que les critères d'éco-conditionnalité ne soient pas encore formalisés de manière explicite pour l'ensemble des projets du CPER, une démarche équivalente est déjà intégrée dans la sélection des entreprises attributaires des marchés sur les projets routiers. Lors de l'analyse des offres, la performance environnementale est prise en compte dans l'évaluation des propositions, de manière proportionnée à la vulnérabilité du site concerné.

Concrètement, pour les opérations situées sur des sites sensibles (proximité de zones naturelles,

espaces habités exposés au bruit, cours d'eau, etc.), les éléments relatifs à l'environnement (gestion des déchets, matériaux utilisés, réduction des nuisances, sobriété énergétique) sont fortement pondérés dans la notation des offres. Pour les opérations sur des sites moins sensibles, cette pondération reste adaptée afin de garantir une approche proportionnée aux enjeux.

Cette pratique constitue une alternative opérationnelle aux critères formalisés d'éco-conditionnalité, permettant de soutenir des projets conformes aux objectifs environnementaux du CPER tout en maintenant la faisabilité et l'équilibre économique des interventions.

Un travail reste toutefois à mener pour formaliser ces critères à l'échelle du CPER et les faire appliquer par l'ensemble des maîtres d'ouvrage, afin d'assurer leur cohérence et leur application systématique sur l'ensemble des projets. Cette démarche permettra de renforcer la visibilité des exigences environnementales et d'harmoniser les pratiques.

## **7. RECOMMANDATION RELATIVE AU RÉSUMÉ NON TECHNIQUE**

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

Il n'est pas prévu de reprendre l'évaluation environnementale et le résumé non technique. Les réponses principales sont apportées via ce mémoire ou par l'ajout de documentations complémentaires lors de l'ouverture de la consultation du public.

## **8. RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA DÉCARBONATION DES TRANSPORTS**

*L'Ae remarque que le montant alloué au volet routier reprend une proportion élevée des financements de l'avenant mobilités*

À plusieurs reprises, l'Autorité environnementale relève la part importante consacrée au volet routier dans l'avenant Mobilités (≈ 36 % du montant total). Si aucune recommandation formelle n'a été formulée, l'État et le Conseil régional jugent utile d'apporter des éléments d'éclairage afin de préciser ce positionnement.

D'une part, sur les 502 M€ État/Région affectés au volet routier, 189M€ (soit 36,7 %) concernent des opérations déjà engagées dans le cadre du précédent CPER et faisant l'objet de leur propre évaluation environnementale : aménagements du Rondeau, liaison A75-Brioude, contournement Nord du Teil, déviation de Livron – Loriol. Ces engagements antérieurs doivent trouver une continuité dans le financement afin de clôturer l'ensemble de ces opérations sur la période.

*L'Ae recommande :*

- de prioriser les investissements en faveur des mobilités décarbonées dans la réalisation du CPER en cas de difficultés budgétaires ;*
- qu'en cas de restrictions budgétaires les crédits soient prioritairement consacrés aux modes de transport décarbonés, et que la situation du financement des mobilités actives quotidiennes soit aussi considérée prioritaire dans ce possible contexte.*

Le CPER a été négocié et programmé sur la base d'un mandat précis qui ne prévoyait pas explicitement le financement des mobilités actives quotidiennes (telles que le vélo de proximité) comme prioritaire. Par conséquent, il n'est pas envisagé d'interrompre les opérations en cours pour en prioriser d'autres uniquement en raison de leur caractère décarboné. Le CPER n'est pas le seul mode de financement des mobilités : le financement des mobilités actives quotidiennes se fait via d'autres biais tels que le fonds mobilités actives et le fonds vert : depuis 2023, ces deux appels à projet ont fait l'objet d'un investissement de 26,5 M€ de l'État.

Le CPER a intégré de manière significative et prioritaire les projets de transport décarboné, notamment le ferroviaire, le développement des transports collectifs et des infrastructures pour les mobilités douces, conformément aux objectifs de transition écologique et énergétique. Ces investissements, programmés dans le cadre du mandat initial, contribuent déjà de manière substantielle à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la promotion de mobilités durables sur le territoire régional.

***L'Ae recommande d'établir une stratégie régionale en faveur du fret ferroviaire et, dans l'attente de celle-ci, de compléter le dossier par une présentation synthétique de l'ensemble des actions déjà engagées au niveau régional.***

Il n'existe pas à date de stratégie régionale en faveur du fret ferroviaire déclinée dans un document écrit. Néanmoins, plusieurs projets d'envergure en interface sont mis en valeur et constitue par eux-mêmes une stratégie de développement du fret ferroviaire.

Parmi ces opérations structurantes figurent les grands projets ferroviaires d'intérêt européen, national et régional tels que les accès français au tunnel transfrontalier du Lyon-Turin, les projets autour étoile ferroviaire lyonnaise – incluant la mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay et le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise – permettant de libérer de la capacité ferroviaire pour les trains de fret, ainsi que les études de développement du fret ferroviaire. Ces projets visent à renforcer la capacité du réseau, à fluidifier les échanges logistiques et à favoriser le report modal de la route vers le rail, en particulier sur les grands corridors européens.

Le CPIER fait également du report modal du transport de marchandises vers les modes massifiés (fer et fleuve) un enjeu majeur, notamment en lien avec le développement de l'axe MeRS et l'interconnexion de la Méditerranée avec son hinterland profond.

Enfin, dans le cadre des crédits valorisés au CPER, plusieurs projets à dimension plus locale répondent spécifiquement à des enjeux fret. L'État et SNCF Réseau ont engagé en 2023 la régénération de la ligne de l'Aubrac, incluant l'éradication du rail dit « double champignon ». Cette ligne, à vocation touristique, est également utilisée pour le fret ferroviaire. Au-delà du trafic voyageurs entre Clermont-Ferrand et Béziers, la ligne d'Aubrac présente un enjeu économique majeur pour le département de la Lozère, en permettant notamment l'approvisionnement, quatre jours par semaine, de l'usine ArcelorMittal en bobines d'acier, un transport spécialisé qui ne peut être remplacé par la route.

Toujours dans le cadre des crédits valorisés au CPER, le projet de régénération des lignes ferroviaires en lien avec le projet de mine de lithium EMILI constitue une initiative importante de soutien au fret ferroviaire en permettant à l'industriel d'utiliser le fret ferroviaire pour transporter les différents matériaux issus de la mine.

En complément, plusieurs initiatives structurantes sont déjà inscrites dans le SRADDET et

participent à la consolidation du fret ferroviaire régional :

- La préservation des fonciers embranchés fer/fleuve stratégiques et l'implantation privilégiée des activités logistiques et industrielles le long des réseaux massifiés, favorisant le report modal ;
- La limitation du desserrement des activités logistiques et la promotion de la «plateformisation», avec densification, réhabilitation des zones existantes et mutualisation des espaces ;
- L'intégration des fonctions logistiques dans les projets d'aménagement et la maîtrise publique du foncier économique, garantissant l'usage durable des modes massifiés ;
- Le schéma des équipements d'intermodalité fret, qui identifie les sites portuaires comme structurants et les réserve prioritairement à des activités ferroviaires et fluviales.

Ainsi, bien qu'une stratégie régionale spécifique au fret ferroviaire ne soit pas à proprement dite formalisée, le SRADDET et l'ensemble des projets et études en cours constituent déjà un cadre solide et opérationnel pour soutenir et développer le fret ferroviaire sur le territoire, en cohérence avec les objectifs de transition écologique et d'aménagement durable.

## 9. RECOMMANDATION RELATIVE À L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

*L'Ae recommande de structurer l'action d'étude de la vulnérabilité des services et infrastructures de transport au changement climatique et d'y dédier des moyens financiers et techniques adaptés, le cas échéant en identifiant une enveloppe au sein du volet Mobilités du CPER.*

Cette recommandation est en lien avec de nombreux événements récents sur le territoire :

- en août 2023, l'éboulement sur la liaison ferroviaire entre la France et l'Italie ;
- en octobre 2024, les inondations survenues dans les environs de Givors impactant les liaisons entre Lyon et Saint-Étienne, notamment dans la vallée en rive du Gier ;
- en février 2025, l'éboulement dans les gorges de Ponserand sur la RN90 ;
- en août 2025, l'éboulement sur la RN205, reliant Chamonix au Fayet.

De manière générale, nous constatons une multiplication des événements climatiques extrêmes (inondations, éboulements, glissements de terrain) qui menacent directement les infrastructures de transport.

Pour répondre à ces défis, outre les points déjà relevés dans l'avis, une étude de vulnérabilité est menée sur la ligne du Gier (Saint-Étienne-Givors). Initialement prévue pour 13 ouvrages, elle a été élargie à 19 ouvrages après les intempéries d'octobre 2024. Cette étude permettra d'identifier les risques et de proposer des solutions pour renforcer la résilience des infrastructures. En parallèle, une étude spécifique sur la résilience climatique de la ligne est prévue. Elle vise à anticiper les impacts futurs du changement climatique et à adapter les infrastructures en conséquence. Cette démarche pourrait servir de modèle pour d'autres lignes et infrastructures, en intégrant systématiquement l'analyse des vulnérabilités climatiques dans les plans de maintenance et de modernisation.

En parallèle, la DREAL a organisé le 24 septembre 2025 un groupe de travail transport/infrastructures dans le cadre de la COP adaptation, en réunissant notamment les

gestionnaires d'infrastructures de transport et les acteurs du secteur, pour échanger sur les priorités d'adaptation aux impacts du changement climatique. L'objectif est d'alimenter la feuille de route régionale avec des actions concrètes pour l'adaptation du secteur.

## **10. RECOMMANDATION RELATIVE À LA GOUVERNANCE ET AU SUIVI**

*L'Ae recommande de décrire dans le dossier les modalités prévues pour la mise en place d'un observatoire régional des transports.*

La mise en place d'un observatoire régional des transports fait actuellement l'objet de réflexions partagées entre la DREAL et les principaux partenaires institutionnels (services de l'État, autorités organisatrices de la mobilité, opérateurs, représentants du monde économique). Ces échanges visent à définir les modalités techniques et organisationnelles les plus adaptées pour assurer un suivi cohérent et pérenne des politiques de mobilité à l'échelle régionale.

L'objectif est de mieux centraliser et valoriser les données existantes, déjà produites dans le cadre des observatoires sectoriels (transports ferroviaires, mobilités actives, trafics routiers, qualité de l'air, etc.), afin d'en faciliter la lecture et la mise à jour. À terme, cet observatoire contribuera au pilotage des politiques publiques régionales de mobilité et de transition écologique, en appui au suivi du SRADDET et du CPER.