

Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale sur l'avenant n°1 relatif au volet mobilités du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) Nouvelle Aquitaine

Le présent document est rédigé en réponse à l'avis émis par l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) sur le volet mobilités du CPER Nouvelle-Aquitaine (Avis délibéré n°2024 090 adopté lors de la séance du 7 novembre 2024).

L'avis rendu s'appuie sur :

- Un avenant n°1 au CPER 2021-2027, et portant sur le volet mobilités pour la période 2023-2027 ;
- Un rapport d'évaluation environnementale portant sur le périmètre global du CPER 2021-2027 intégrant l'avenant relatif au volet mobilités.

Les recommandations émises par l'Autorité Environnementale portent à la fois sur le projet d'avenant (volet Mobilités 2023-2027), sa prise en compte des enjeux environnementaux, et sur l'appréciation des effets du projet sur l'environnement, au travers de l'évaluation environnementale. Les réponses apportées ci-après sont rédigées dans l'ordre dans lequel les observations de l'Autorité Environnementale ont été émises.

Analyse de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale devrait inscrire le volet Mobilités dans l'ensemble des investissements d'infrastructure et dans la politique des mobilités de l'État et des collectivités en région Nouvelle-Aquitaine. Même si l'État et la Région convergent sur le diagnostic et les priorités, une formalisation de la politique des mobilités dans un document spécifique, inclus par exemple dans le SRADDET fondé sur un diagnostic de la situation et une analyse des besoins, faciliterait la compréhension de la politique d'ensemble et permettrait d'identifier en quoi le CPER est une contribution à son financement. Les impacts du volet Mobilités pourraient trouver des mesures d'évitement, de réduction et de compensation dans le reste de la politique régionale des mobilités.

L'Ae recommande de compléter et revoir en profondeur l'évaluation environnementale du volet Mobilités et de l'inscrire dans la politique générale des mobilités en Nouvelle Aquitaine.

Le CPER ne constitue en effet qu'une composante de l'ensemble des financements à destination des projets relatifs aux transports et à la mobilité, mais il n'existe pas de schéma régional permettant de diagnostiquer la situation ni de projeter les besoins et interventions qui constitueraient une politique mobilité globale. En outre, le CPER n'intègre pas les grands projets d'envergure nationale (GPSO, POLT) ou les projets plus locaux.

En conséquence, cela rend complexe l'évaluation des effets du CPER sur la mobilité à l'échelle régionale, ainsi que l'appréciation des incidences globales des investissements de matière de mobilité.

Pour autant, les enjeux de mobilité font partie intégrante du SRADDET en y dédiant des objectifs stratégiques, dans le but de développer des solutions de mobilité propres et accessibles. Ainsi, « Pour consolider son offre de transport, le SRADDET fixe comme objectifs : la remise en état et la modernisation du réseau ferroviaire, l'identification des axes routiers majeurs de la région, la résorption du nœud routier de Bordeaux, le désenclavement de Limoges, le développement du report modal pour le transport de marchandises, l'optimisation de l'offre aéroportuaire à l'échelle régionale, la définition d'une stratégie portuaire intégrée. » (objectif stratégique 1.4).

De même, l'objectif 3.3 indique que « La mobilité quotidienne est un levier tant économique qu'environnemental et social. Le dynamisme des territoires, la cohésion territoriale et un égal accès aux services pour tous implique une offre de mobilité diversifiée et de qualité respectueuse de l'environnement. Acteur majeur de cette thématique, en tant qu'autorité organisatrice des réseaux ferroviaires et interurbains routiers et scolaires, la Région s'engage fortement sur cette thématique, en structurant ses offres sur le territoire d'une part, et assumant son rôle de chef de file de l'intermodalité, confié par la loi MAPTAM, d'autre part. Mais le développement de la mobilité concerne bien au-delà de la seule Région, l'ensemble des collectivités, confrontées à des problématiques bien différentes, de la congestion quotidienne des grandes agglomérations à l'isolement des populations fragiles en zones rurales. Pour faciliter la mobilité quotidienne, le SRADDET vise ainsi le développement des offres mobilité, tant traditionnelles que novatrices à adapter au territoire et l'amélioration de l'intermodalité par l'aménagement physiques des pôles d'échanges, mais aussi par le développement des outils à destination des usagers et l'amélioration des échanges et de la gouvernance des transports entre autorité organisatrice des transports. »

Objectif stratégique 1.3 - Donner à tous les territoires l'opportunité d'innover et expérimenter

- 18 : Développer les innovations dans les transports et la mobilité : véhicules autonomes, drones, fluvial, logistique urbaine innovante, innovations organisationnelles...

Objectif stratégique 1.4 – Accompagner l'attractivité de la région par une offre de transport de voyageurs et de marchandises renforcée

- 22 : Maintenir le réseau existant, moderniser l'offre ferroviaire sur tous les territoires, favoriser le transfert modal.
- 23 : Définir un réseau d'itinéraires routiers d'intérêt régional contribuant à un maillage équilibré des territoires.
- 24 : Offrir aux territoires une desserte aérienne adaptée et optimisée, en visant à la réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre, et l'innovation.
- 25 : Développer une stratégie portuaire coordonnée.
- 26 : Désenclaver l'agglomération de Limoges
- 27 : Résorber le nœud routier de la métropole bordelaise.

Objectif 2.3 – Accélérer la transition énergétique et écologique pour un environnement sain

- 45 : Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture solo.
- 47 : Structurer la chaîne logistique des marchandises, en favorisant le report modal vers le ferré et le maritime et le développement des plateformes multimodales.

Objectif stratégique 3.3 – Optimiser les offres de mobilité, la multimodalité et l'intermodalité

- 73 : Consolider la gouvernance et la coopération pour une offre de mobilité « sans couture ».
- 74 : Réinventer les gares et les pôles d'échange.
- 75 : Mettre en œuvre un panel de solutions de mobilité sur l'ensemble du territoire régional et en particulier sur les territoires fragiles mal desservis.

Les règles générales

3/ Infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports

- RG 11 : le développement des pôles d'échanges multimodaux, existants ou en projet, s'accompagne d'une identification et d'une préservation des espaces dédiés et/ou à dédier à l'intermodalité.
- RG 12 : Les autorités organisatrices de la mobilité recherchent la compatibilité de leurs outils

billettiques et d'informations voyageurs avec ceux portés par le syndicat mixte intermodal régional.

- *RG 13 : Les réseaux de transport publics locaux sont organisés en cohérence avec le réseau de transports collectifs structurant de la Région et dans la recherche d'une optimisation des connexions entre les lignes de transport.*
- *RG 14 : Dans le cas de PDU limitrophes, chacun des PDU veille à optimiser les interface transport entre les territoires.*
- *RG 15 : L'amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques par les modes alternatifs à l'automobile est recherchée.*
- *RG 16 : Les stratégies locales de mobilité favorisent les pratiques durables en tenant compte de l'ensemble des services de mobilité, d'initiative publique ou privée.*
- *RG 17 : Dans les zones congestionnées, les aménagements d'infrastructures routières structurantes privilégient l'affectation de voies pour les lignes express de transports collectifs et, en expérimentation, pour le covoiturage.*
- *RG 18 : Les documents d'urbanisme et de planification conçoivent et permettent la mise en œuvre d'un réseau cyclable en cohérence avec les schémas départementaux, régionaux, nationaux ou européens.*
- *RG 19 : Les stratégies locales de mobilités développent les zones de circulation apaisée pour faciliter l'accès aux pôles d'échange multimodaux (PEM) et aux équipements publics par les modes actifs.*
- *RG 20 : Les espaces stratégiques pour le transport de marchandises (ports maritimes et fluviaux, chantiers de transport combiné, gares de triage, cours de marchandises, emprises ferrées, portuaires, routières, zones de stockage et de distribution urbaine) et leurs accès ferroviaires et routiers sont à préserver. Les espaces nécessaires à leur développement doivent être identifiés et pris en compte, en priorisant les surfaces déjà artificialisées.*

Ainsi, le SRADDET constitue bien le schéma global référent pour traiter de la mobilité à l'échelle régionale. Le volet mobilité du CPER prend sa part à la réalisation des objectifs du SRADDET. Les remarques de l'Ae concernant l'évolution globale des politiques de mobilité au niveau régional se rapportent donc au SRADDET plutôt qu'au volet mobilités du CPER.

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

L'Ae recommande de vérifier la cohérence entre les opérations du volet Mobilités avec les plans de protection de l'atmosphère et les plans de mobilité de la métropole de Bordeaux et de l'agglomération basque et d'en tirer le cas échéant des conclusions quant à la nécessité de les actualiser.

Elle recommande également de montrer que le volet Mobilités s'inscrit bien dans le plan Néo Terra 2.

La démarche d'analyse de l'articulation du CPER et de son volet mobilités avec les autres plans, schémas et programmes a été produite, conformément aux dispositions des articles R.122-17 et R.122-20 du code de l'environnement, vis-à-vis des plans et programmes d'échelle régionale (identique à l'échelle du CPER), et dont les grands axes concordent avec le CPER. Ainsi, comme le précise le rapport environnemental, les plans infrarégionaux n'ont été analysés que lorsqu'il n'y avait pas de plan régional les encadrant. Néanmoins, on peut préciser, en réponse à la recommandation de l'Ae, que :

- Le schéma des mobilités de la métropole de Bordeaux et le plan de mobilités de l'agglomération du Pays Basque – Adour ont tous deux intégré le développement des services express régionaux métropolitains, à un stade de réflexion ou d'avancement différent mais affirmé (mise en service progressive du RER dit « métropolitain » et développement des services de « Car express » pour Bordeaux Métropole ; poursuite de la réflexion pour la mise en place d'un réseau ferroviaire de type RER à l'échelle de l'étoile ferroviaire de Bayonne et définition - mise en œuvre d'un réseau de cars express pour l'agglomération basque). Le financement par le CPER des opérations relevant des SERM vient donc conforter les engagements définis par les schéma et plan de mobilités de Bordeaux Métropole et de l'agglomération basque. Par ailleurs, en favorisant l'intervention sur le mode ferroviaire (77% des crédits), le CPER Nouvelle-Aquitaine concorde avec les orientations des plans et schémas de mobilité qui donnent la priorité aux déplacements durables et aux transports en commun.
- La feuille de route Neo Terra 2 ne relève pas des plans, schémas, programmes soumis à évaluation environnementale vis-à-vis desquels le CPER doit analyser l'articulation. Si elle ne contribue pas à filtrer les projets financés au titre du CPER, un à un, elle constitue en revanche une base pour évaluer les effets et réorienter si besoin le CPER dans son ensemble. Ainsi, elle sera utilisée pour l'analyse de la performance environnementale du CPER vis-à-vis du cadre d'écoconditionnalité. Comme le mentionne le rapport environnemental, *« bien que les crédits engagés au titre du CPER échappent au strict critère d'écoconditionnalité tel qu'il est applicable au sens de la démarche Néo Terra – les financements régionaux accordés dans le cadre du CPER ne sont pas soumis à des critères environnementaux, économiques et sociaux - l'application des objectifs de la démarche Néo Terra a prévalu dans l'élaboration des volets du CPER. Les critères environnementaux et sociaux ont donc présidé à la construction du dispositif global sans que Néo Terra ne constitue un référentiel pour le financement de chaque projet. En revanche, une attention sera portée à l'empreinte globale du CPER vis-à-vis des problématiques portées par les ambitions Néo Terra, notamment au travers du suivi »*.

Vis-à-vis du volet mobilités, le rapport environnemental rappelle que l'orientation choisie (prépondérance du mode ferroviaire) répond parfaitement à l'ambition n°5 de la feuille de route régionale Néo-Terra « Se déplacer et habiter dans des territoires adaptés aux changements climatiques » qui, au travers notamment de son objectif 1, souhaite favoriser l'essor du ferroviaire et encourager l'intermodalité et les solutions alternatives à la mobilité carbonée classique.

Concernant les Plans de Protection de l'Atmosphère, l'orientation choisie pour le volet mobilité du CPER favorisera le report modal et contribuera à la diminution des polluants atmosphériques.

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

L'Ae recommande d'approfondir l'état initial sur les territoires accueillant les opérations du volet Mobilités pouvant présenter les plus forts impacts.

À l'exception de la trame verte et bleue, la majorité des informations sur l'état initial de la faune, de la flore et des milieux naturels n'est disponible qu'à l'échelle régionale. Cette échelle apporte une vision générale sur la biodiversité, mais ne permet pas de préciser les enjeux associés aux projets constituant le volet Mobilités. L'analyse des enjeux de biodiversité, pertinente pour l'évaluation des incidences du CPER dans son ensemble devrait être approfondie et adaptée au volet Mobilités et à ses différents projets.

Selon le dossier, les nuisances sonores sont concentrées autour des grandes agglomérations et des axes routiers structurants. La fréquentation estivale du littoral entraîne également une augmentation des nuisances sonores. Le dossier fournit les cartes d'exposition des populations à un bruit important autour des axes routiers. Il conviendrait de compléter cette information par une carte des expositions au bruit autour des axes ferroviaires, d'autant que la création de SERM et l'augmentation de l'offre devraient accroître cette exposition.

Les émissions régionales de polluants atmosphériques baissent depuis 2010 : dioxyde d'azote NO₂ (33%), particules fines PM₁₀ (22 %) et PM_{2,5} (32 %). Les concentrations en polluants dans l'air ambiant suivent la même tendance, mais peuvent présenter encore des valeurs trop élevées, en particulier au regard des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Les informations sur la qualité de l'air restent très générales. Des informations sont attendues sur les populations exposées à des niveaux de pollution trop élevés à proximité des axes à fort trafic et dans les agglomérations.

Alors que la consommation en granulats par habitant est supérieure de 20 % à la consommation moyenne nationale, le dossier ne fait qu'évoquer la problématique des déchets inertes du BTP (12,6 Mt en 2021) et de leur valorisation, enjeu pourtant important pour le volet Mobilités du CPER.

Comme mentionné dans le rapport environnemental, l'analyse de l'État Initial de l'Environnement (EIE) du territoire régional de la Nouvelle-Aquitaine, conduite dans le cadre de l'évaluation environnementale du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2021-2027, s'est appuyée sur les informations contenues dans les diagnostics environnementaux régionaux, particulièrement celui établi dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). En effet, le CPER constitue un instrument financier permettant la déclinaison opérationnelle des objectifs fixés par le SRADDET. Le niveau régional constitue donc l'échelle de référence pour l'état initial de l'environnement et la définition des enjeux à considérer. L'EIE a donc vocation à appréhender de façon globale l'état de l'environnement avant l'application d'un contrat de portée régionale, et il ne se substitue pas à l'évaluation environnementale des projets faisant l'objet d'un financement.

Une cartographie des opérations financées dans le cadre du volet ferroviaire et du volet routier a été intégrée au rapport. Elle permet de spatialiser les différentes opérations retenues dans le cadre de la programmation, dont le maillage régulier met en évidence la répartition équitable sur le territoire et la déclinaison d'une applicabilité et d'une typologie pensées en fonction de la nature de ce territoire.

Concernant les nuisances sonores dans les secteurs concernés par les investissements en matière ferroviaire liés aux SERM, seul celui de la Gironde est susceptible de permettre une augmentation des trafics. À l'échelle de l'agglomération bordelaise, la bibliographie et la cartographie existantes nous permet d'apprécier le niveau d'exposition des personnes au bruit. Ainsi le PPBE de Bordeaux Métropole indique qu'une faible part de la population de la métropole réside dans un environnement sonore considéré comme bruyant, dû au trafic ferroviaire, en période diurne comme nocturne. Quelques points sensibles ont été identifiés, en lien avec le déploiement de l'offre de transport en commun (hors SERM), mais il est rappelé que ces projets sont soumis à la réglementation nationale qui impose des règles en matière de constructibilité le long des voies classées et de réduction des incidences liées aux projets nouveaux. Par ailleurs, l'arrêté préfectoral du 8 février 2023 modifié identifie les voies ferrées faisant l'objet d'un classement sonore dans la Gironde, dont certaines peuvent être concernées par la mise en œuvre du SERM (cf. annexe 1 du présent mémoire).

Par ailleurs, l'analyse des émissions atmosphériques et de l'exposition des populations aux polluants dans l'air à proximité des axes à fort trafic et dans les agglomérations ne relève pas des prérogatives du CPER qui appréhende la situation globale au regard de la portée de son action. Le cas échéant, des études sont produites avant la mise en œuvre des projets, permettant d'établir une situation à l'état zéro dans la zone concernée et d'évaluer les incidences, positives ou négatives, sur la pollution de l'air.

Enfin, la problématique des déchets minéraux inertes et de leur valorisation en tant que ressource secondaire est traitée par le Schéma Régional des Carrières de Nouvelle-Aquitaine, soumis également à évaluation environnementale, dont l'instruction est en cours. La question du transport y est abordée principalement autour de 2 enjeux :

- économique : via l'optimisation des flux et des véhicules depuis et vers les sites d'extraction, de transformation et des bassins de consommation (si besoin en misant sur l'extension de carrières plutôt que l'ouverture de nouveaux sites) ;
- environnemental : à travers le développement des alternatives soutenables (et rentables) au transport par voie routière, largement majoritaire, en favorisant les déplacements par voies ferrées et maritimes (selon le contexte géographique) afin de limiter les impacts sur le climat, l'air, le bruit, la pression sur les énergies fossiles mais aussi les milieux naturels et les espèces.

L'Ae recommande également de compléter l'état initial de l'environnement par un diagnostic de la situation des mobilités des personnes et des marchandises en Nouvelle Aquitaine, établi en prenant en compte les évolutions attendues (climat, démographie...) et la réalisation des infrastructures financées ou programmées hors CPER.

Les informations relatives aux mobilités déjà développées au chapitre 4.4 - *ACCESSIBILITÉ TERRITORIALE ET MOBILITÉ DES POPULATIONS* de l'EIE, peuvent utilement être complétée par les données suivantes :

- La fréquentation actuelle et les perspectives de fréquentation à terme des lignes ferroviaires concernées par les principaux projets financés dans le cadre du CPER, SERM et fret inclus (cf. annexe 2) ;
- Les données relatives aux trafics actuels et projetés (lorsqu'elles existent), mais aussi à l'accidentologie et à la congestion des principaux axes routiers faisant l'objet de financement (étude ou travaux) dans le cadre du CPER (RN 141, RN 520, RN 147, RN 21, RN 10 et rocade de Bordeaux), **les critères de sécurité et de gain de temps apparaissant prépondérant dans les choix opérés pour le volet route** (cf. annexe 3).

Solutions de substitution raisonnables, motifs pour lesquels le programme 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 du CPER en présentant l'arborescence des options étudiées et des choix effectués lors des négociations, en particulier au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

La présentation des solutions de substitution et la justification des choix opérés sont développées dans le rapport environnemental en pages 235 à 244. Il y est notamment rappelé que le volet mobilité a été élaboré en tenant compte des orientations gouvernementales s'appuyant sur les travaux menés par le Conseil d'Orientations des Infrastructures ferroviaires, in fine traduite dans le mandat de négociation de la Première Ministre en date du 5 juin 2023.

Au regard de ces priorités nationales et du diagnostic mené sur l'état des infrastructures et du réseau de transports à l'échelle régionale, l'accent a été mis sur les investissements relatif au transport ferroviaire qui constituent 77% des engagements financiers du volet mobilité.

L'analyse des solutions de substitution de chaque projet relève, quant à elle, du niveau d'étude projet et elle est réalisée dans le cadre des études d'impact.

Effets notables de la mise en œuvre du volet Mobilités du CPER et mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser (ERC)

L'Ae rappelle que l'évaluation environnementale d'un plan programme doit en évaluer les effets probables et présenter des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées et sur lesquelles les maîtres d'ouvrages se sont engagés.

L'Ae recommande de réfléchir à l'échelle régionale à l'adoption de mesures ERC difficilement envisageables à l'échelle des seuls projets, mais réalisables à l'échelle pour garantir l'absence d'incidences résiduelles du volet Mobilités du CPER.

L'analyse des incidences du CPER a été développée au chapitre IV du rapport environnemental. Dans la mesure où ce dernier ne porte pas exclusivement sur le volet mobilité mais bien sur l'ensemble du CPER, dans le cadre d'une actualisation de l'évaluation initiale réalisée en 2021, l'analyse a été conduite selon la même formule, en croisant les enjeux identifiés dans l'EIE (pour chacune des thématiques environnementales : climat, air, énergie ; sol, sous-sol ; eau, masses d'eau, ressource en eau ; risques naturels ; milieux naturels et fonctionnalités écologiques ; contexte socio-économique ; accessibilité, transports et mobilité ; nuisances et risques technologiques ; paysage et patrimoine) et les volets et sous-volets du CPER.

Cette analyse a permis d'identifier des incidences potentiellement positives, négatives ou neutres ainsi que des points de vigilance. Il est rappelé qu'aucun sous-volet ne présente d'incidences exclusivement négatives. Il est également précisé que l'évaluation est produite à l'échelle globale, donc régionale, correspondant à la portée du CPER, même si elle a considéré, en tant que de besoin, les effets probables des projets lorsque ceux-ci ont fait l'objet d'une étude d'impact.

Par conséquent, les mesures d'évitement et de réduction sont d'application plutôt locale et sont définies dans le cadre des études réglementaires des projets. L'évaluation environnementale du CPER a quant à elle conduit à la définition de mesures dites « complémentaires » visant l'atténuation des effets négatifs d'un projet qui serait financé par le CPER (ex. : prioriser le recyclage des matériaux de déconstruction et l'utilisation de ressources secondaires dans les opérations nouvelles et la rénovation pour limiter le recours aux gisements primaires ; baliser et mettre en défens les zones écologiquement sensibles localisées en marge des zones de chantier ; ...), ou permettant de modérer les effets globaux au-delà de l'échelle d'un projet (ex. : respecter la trajectoire vers l'absence d'artificialisation nette de la Loi Climat et Résilience), étant entendu que certaines de ces mesures sont induites par l'applicabilité de la législation ou des schémas régionaux comme le SRADDET.

Evaluation des incidences Natura 2000

L'Ae rappelle que l'évaluation environnementale d'un plan ou programme doit prévoir l'évaluation de ses incidences sur l'ensemble des sites Natura 2000.

Pour compléter ce point, nous proposons une analyse spatiale des projets localisables, en fonction des niveaux de connaissance et de développement desdits projets, afin d'identifier les interactions possibles entre certaines opérations et les zones Natura 2000 (cf. annexe 4). Il en ressort que la quasi-totalité des projets soutenus et localisables n'interagissent pas avec les intérêts visés par le réseau Natura 2000 :

- Soit parce qu'ils sont distants ou ne présentent pas de relation écologique avec les sites d'importance communautaire ou les zones de protection spéciale ;
- Soit parce qu'ils s'inscrivent au droit d'emprises déjà aménagées (cas notamment des projets de régénération des lignes ferroviaires et des SERM).

Un projet présente une interaction possible avec deux sites Natura 2000 : il s'agit de la déviation d'Oloron et des aménagements au droit de Gurmençon-Asasp-Aros sur la RN 134 dans le département des Pyrénées Atlantiques, qui intercepte les Zones Spéciales de Conservation « FR7200792 - Le Gave d'Aspe et le Lourdios (cours d'eau) » et « FR7200793 - Le Gave d'Ossau » vis-à-vis desquelles il conviendra d'éviter la création d'obstacles à la continuité écologique.

Il est néanmoins précisé que les projets susceptibles d'affecter les zones Natura 2000 correspondent à des travaux effectués sur ou dans le prolongement d'infrastructures pré-existantes et que la définition de mesures d'évitement, réduction ou compensation relèverait des projets eux-mêmes, tout en tenant compte des mesures complémentaires proposées dans le rapport environnemental.

Mesures de suivi

L'Ae recommande de présenter, une fois établie l'évaluation des incidences du volet Mobilités un tableau de bord de suivi environnemental avec des indicateurs spécifiques des incidences probables, en en précisant les valeurs initiales et les valeurs cibles attendues en fin de CPER.

Le dispositif de suivi, élaboré et dimensionné en fonction des enjeux visés par l'évaluation environnementale, est développé en pages 279 à 282. Un état zéro et, lorsque cela est possible des valeurs cibles, seront renseignés.

Résumé non technique

L'Ae rappelle qu'un résumé non technique de l'évaluation environnementale devra être produit, une fois qu'une véritable évaluation environnementale aura été réalisée.

Un résumé non technique a été rédigé sous la forme d'un document autoportant, intégré au dossier mis à disposition de l'Ae.

Prise en compte de l'environnement

Une gouvernance bien établie, mais un pilotage du CPER à préciser et à mettre en place rapidement

L'Ae recommande de compléter la gouvernance des mobilités au-delà du seul champ de compétence des AOM, de la mettre en capacité au plus tôt de prendre des mesures correctives, le cas échéant, éclairée par le tableau de bord du suivi de l'avenant Mobilités et d'établir des indicateurs renseignés pour leurs valeurs initiales et leurs valeurs cibles.

Le Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités regroupe toutes les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont la Région et opère autant que possible selon une approche multimodale (comme pour la tarification multimodale par exemple) qui associent tous les partenaires.

Il existe deux niveaux d'instances de gouvernance locale, pour le développement du SERM de Bordeaux Métropole et du SERM de l'agglomération basque qui sont les deux pôles les plus congestionnés et rencontrant donc les principales problématiques en termes de report modal.

Au-delà du champ de compétence des AOM, et dans le cadre du CPER, l'État et la Région s'engagent à suivre les indicateurs proposés dans le rapport environnemental. Ce suivi permettra l'analyse de la performance environnementale du CPER vis-à-vis du cadre d'éco-conditionnalité et l'établissement d'un bilan intermédiaire. Pour ce faire, le dispositif de suivi sera complété par un état zéro et, lorsque cela est possible des valeurs cibles pour les différents indicateurs.

Prise en compte des enjeux environnementaux

L'Ae rappelle que l'évaluation environnementale est une démarche itérative qui se mène tout le long de la conception du volet Mobilités pour qu'il soit tenu compte le plus en amont possible des enjeux environnementaux. La mise en place réelle de critères d'éco-conditionnalité doit aider à ce travail ainsi qu'à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans la réalisation des projets. Cette démarche, qui n'a pas été menée convenablement pour le présent volet, pourra être réalisée à l'occasion de sa révision.

Il apparaît utile de rappeler que l'évaluation environnementale a été établie en deux temps : le premier dans le cadre du projet de CPER 2021-2027, le second dans le cadre de l'actualisation de l'évaluation en intégrant l'avenant relatif au volet mobilités 2023-2027.

Si l'itération n'apparaît pas de façon évidente dans le rapport environnemental, c'est intrinsèquement lié au fait que le volet mobilités a été défini sur la base du mandat de négociation relatant les orientations gouvernementales en matière de transport et définissant les règles de répartition des financements. Le choix des opérations financées est donc cohérent avec ces dispositions. En outre, le rapport environnemental souligne l'aspect positif du volet mobilités appréhendé globalement, en ceci qu'il donne largement priorité au financement des opérations du mode ferroviaire.

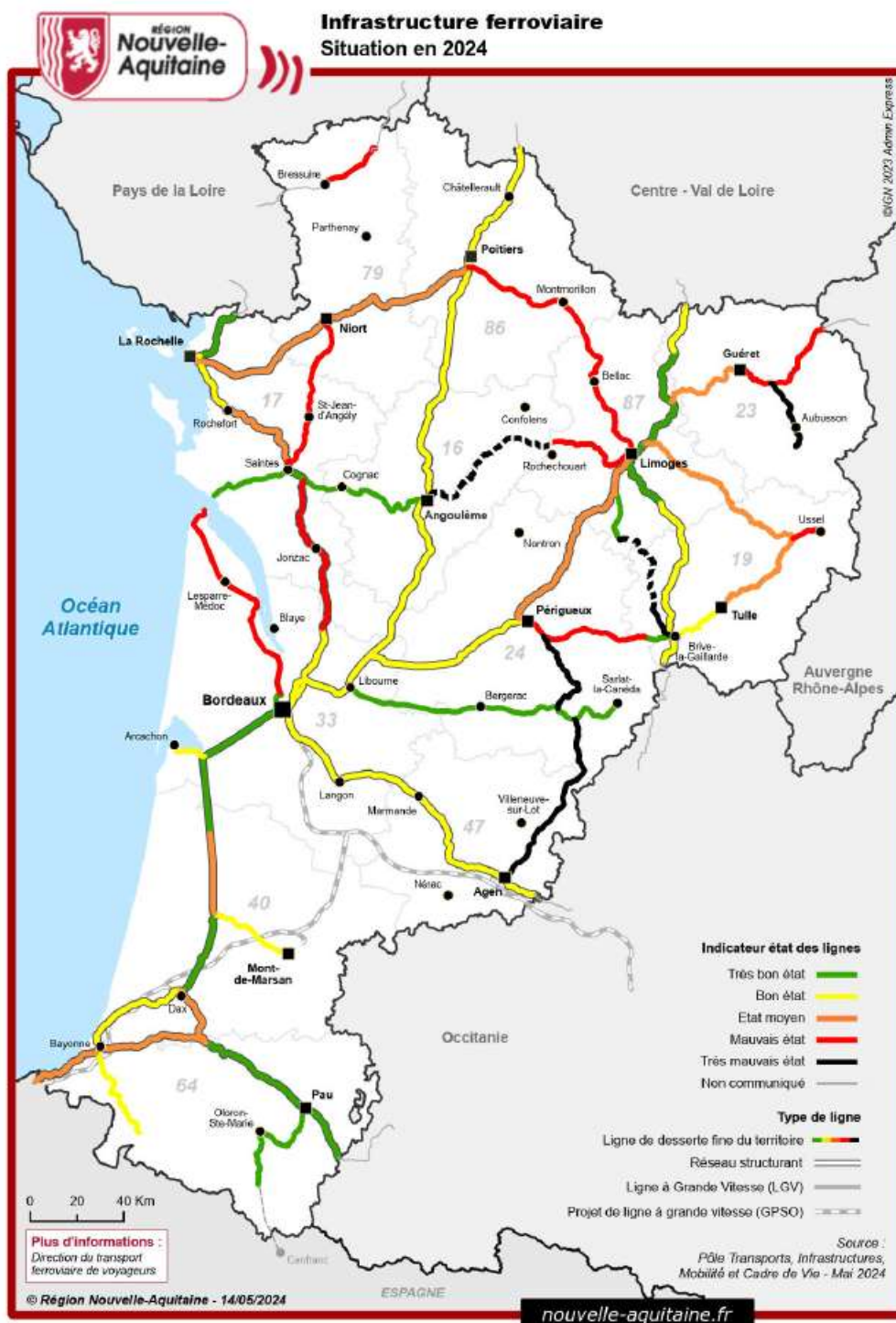
En conséquence, au-delà des critères de la feuille de route Néo-Terra 2, l'évaluation environnementale a conduit à la proposition de mesures dites « complémentaires » pour accompagner la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans le cadre de la mise en œuvre des projets financés par le CPER.

L'Ae recommande de compléter le volet Mobilités du CPER :

- **par une analyse et des mesures facilitant la connectivité ferroviaire entre le réseau TER et les lignes à grande vitesse et de montrer comment il peut permettre une réduction de l'usage du transport aérien et routier longue distance, au-delà de la seule réalisation déjà engagée du GPSO ;**
- **par une analyse des freins au transfert modal vers la voie ferrée et de nouvelles propositions pour l'accompagner et le faciliter.**

Comme indiqué dans l'avenant et le rapport environnemental, le volet mobilités a été défini sur la base d'un diagnostic de l'état des infrastructures de transport dans la région. Ses financements sont donc orientés en fonction des besoins prioritaires en favorisant le mode ferroviaire, dont l'état du réseau est indiqué dans le rapport environnemental et repris ci-après (en version actualisée). Ainsi, les objectifs ne sont pas exclusivement orientés sur le report modal, mais aussi sur le maintien à minima du niveau de service. Le CPER vise particulièrement le financement des projets locaux et infrarégionaux de desserte du territoire.

L'évaluation des effets du volet mobilités en termes de report modal, ainsi que l'analyse des freins subsistant à ce report sont complexes en l'absence d'outil et de projections, d'autant plus que le mécanisme de report ne dépend que pour partie de la logistique elle-même. D'autres critères, parfois prépondérants, influent largement sur les choix opérés par les usagers (prix, régularité, ...) et sont totalement indépendants des opérations financées dans le cadre du CPER.



État du réseau ferroviaire de Nouvelle-Aquitaine en 2024 (source : Région Nouvelle-Aquitaine - Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs)

L'Ae recommande de quantifier à l'échelle régionale les effets positifs et négatifs du volet Mobilités sur l'environnement.

La majeure partie des projets financés par le volet Mobilités du CPER ne présente pas un niveau d'avancement suffisant pour quantifier les effets sur les différents compartiments environnementaux, soit parce que le financement porte sur les études préalables, soit parce que la définition même des projets n'est pas encore aboutie. Dès lors, la quantification des effets positifs ou négatifs globale du volet mobilités n'est pas réalisable. Néanmoins, le dispositif de suivi du volet mobilité pourra se nourrir des études d'impact produites pour les différents projets soutenus.