



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur le contrat de plan État – Région (CPER) en
Hauts de France, volet Mobilités 2023 – 2027**

n°Ae : 2024-94

Avis délibéré n° 2024-94 adopté lors de la séance du 7 novembre 2024

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 68 74 – www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 7 novembre 2024 en visio-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le contrat de plan État Région Hauts de France, volet Mobilités 2023-2027.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Alby Schmitt, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Virginie Dumoulin, Laure Tourjansky, Jean-Michel Nataf.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par courrier du 5 août 2024, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 14 août 2024

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 22 août 2024 :

- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Hauts de France,
- le préfet de la région Hauts de France,
- les préfets de l'Aisne, du Nord, de l'Oise,
- le préfet de la Somme qui a transmis une contribution par courrier du 30 septembre 2024,
- le préfet du Pas-de-Calais qui a transmis une contribution le 16 septembre 2024.

Sur le rapport de Ariane Angelier et Laurent Michel, qui ont échangé avec les maîtres d'ouvrage le 11 octobre 2024, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan ou programme soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne publique responsable et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne responsable, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Aux termes de l'article L. 122-9 du code de l'environnement, l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

Après l'adoption du contrat de plan État-Région (CPER) Hauts-de-France 2021-2027, signé le 9 janvier 2023, le Conseil régional des Hauts de France et l'État présentent, un avenant 2023-2027 concernant la mobilité, qui associe aussi les cinq Conseils départementaux de la région (Aisne, Nord, Oise, Pas de Calais, Somme), Amiens Métropole et la Métropole Européenne de Lille. Le montant contractualisé s'élève à 1 460 M€, dont 693,5 M€ pour l'État, 693,5 M€ pour la Région, et 73 M€ par les Conseils départementaux (d'autres financements étant en cours de définition).

Les principaux enjeux environnementaux de l'avenant Mobilités du contrat sont, pour l'Ae :

- le développement des mobilités décarbonées ou plus économes en énergie ;
- la réduction des émissions de polluants atmosphérique, de gaz à effet de serre (GES) et l'adaptation des infrastructures au changement climatique ;
- la préservation de la biodiversité, notamment des zones Natura 2000 et des continuités écologiques ;
- la limitation de l'artificialisation des sols ;
- le traitement des « points noirs » (nuisances sonores).

Les orientations du volet Mobilités du CPER sont clairement tournées vers la décarbonation des transports et le report modal, que ce soit pour le transport de voyageurs (en particulier développement du Service express régional métropolitain de la métropole lilloise), ou celui des marchandises. Des investissements importants sont prévus pour développer le fret ferroviaire et fluvial, en le renforçant sur les ports de Dunkerque et Calais et en visant à développer les synergies avec la mise à gabarit européen de l'Oise et le Canal Seine-Nord Europe. Le volet routier sur lequel portent un peu moins de 20 % des crédits de l'État et de la Région est presque exclusivement concentré sur la modernisation de la RN2, jugée prioritaire pour le territoire Sambre-Avesnois-Thiérache.

L'évaluation environnementale de l'ensemble du CPER est complétée pour prendre en compte le volet Mobilités. Si elle comporte en particulier une analyse détaillée des enjeux des secteurs susceptibles d'être affectés et des incidences des projets importants, elle reste trop générale, en particulier dans l'analyse des effets du volet Mobilités, y compris positifs (émissions de GES et polluants), et dans la définition des mesures d'évitement, réduction, compensation, ainsi que du dispositif de suivi.

L'Ae recommande donc de compléter l'état initial avec une synthèse spécifique des données et enjeux relatifs aux transports, de préciser l'analyse des incidences, la définition des mesures d'évitement, réduction et compensation, et de préciser les états initiaux et cibles des indicateurs retenus pour le suivi. Elle recommande par ailleurs d'actualiser la présentation, pour certains projets importants, des incidences (en particulier sur les milieux naturels) et des mesures les limitant.

La cohérence du CPER avec les stratégies régionale et sectorielles pour les transports est effective au vu des autres documents stratégiques transmis par les maitres d'ouvrage mais pourrait être mieux exposée dans le dossier, ainsi que l'articulation du CPER avec les autres financements. L'Ae recommande de présenter ces éléments ainsi que les gouvernances mises en place, facteur clé de définition et de mise en œuvre des actions pour concrétiser les objectifs de report modal sous-tendus par l'important effort d'investissement.

L'Ae recommande enfin de préciser la présentation d'ensemble du projet de modernisation de la RN2, en évaluant mieux ses incidences en termes d'émissions de gaz à effet de serre, en les comparant à celles de variantes possibles, et pour les limiter, de définir des mesures à mettre en œuvre à l'occasion de la réalisation des opérations.

Sommaire

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Contexte, présentation de l'avenant Mobilités du CPER et enjeux environnementaux | 6 |
| 1.1 | Contexte régional | 6 |
| 1.2 | Contexte du CPER et de son avenant Mobilités | 7 |
| 1.3 | Présentation de l'avenant Mobilités du CPER..... | 8 |
| 1.4 | Procédures relatives au volet Mobilités du CPER | 10 |
| 1.5 | Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae | 11 |
| 2 | Analyse de l'évaluation environnementale | 11 |
| 2.1 | Articulation de l'avenant Mobilités avec d'autres plans ou programmes | 12 |
| 2.2 | État initial de l'environnement, perspective d'évolution en l'absence du volet Mobilités du CPER | 13 |
| 2.2.1 | État initial de l'environnement | 13 |
| 2.2.2 | Les perspectives d'évolution du territoire, sans volet Mobilités du CPER..... | 15 |
| 2.2.3 | Caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées | 16 |
| 2.3 | Solutions de substitution raisonnables, exposé des motifs pour lesquels le projet d'avenant Mobilités au CPER a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement | 18 |
| 2.4 | Effets notables probables de la mise en œuvre du volet Mobilités du CPER..... | 18 |
| 2.4.1 | Méthodologie et incidences d'ensemble..... | 18 |
| 2.4.2 | Secteurs susceptibles d'être impactés..... | 21 |
| 2.4.3 | Principales incidences par enjeu | 22 |
| 2.5 | Évaluation des incidences Natura 2000..... | 24 |
| 2.6 | Mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets et incidences du volet Mobilités du CPER..... | 25 |
| 2.7 | Dispositif de suivi | 26 |
| 2.8 | Résumé non technique | 27 |
| 3 | Prise en compte de l'environnement par le volet Mobilités du CPER | 27 |
| 3.1 | Une orientation marquée en faveur des mobilités décarbonées, fortement dotée et clairement articulée avec les stratégies régionale et européenne | 27 |
| 3.2 | Une ambition vers les mobilités décarbonées à concrétiser | 28 |
| 3.2.1 | Des leviers pour le transport de personnes à bien articuler | 28 |
| 3.2.2 | Une utilisation des infrastructures de fret à concrétiser | 29 |
| 3.3 | Un projet routier (RN2) difficile à analyser sur la base du dossier et dont les impacts devraient être davantage quantifiés en vue de leur réduction..... | 29 |

Avis détaillé

Le présent avis de l'Ae porte sur la qualité du rapport d'évaluation environnementale et la prise en compte des enjeux environnementaux par « l'avenant Mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région (CPER) 2021-2027 de la région Hauts-de-France.

1 Contexte, présentation de l'avenant Mobilités du CPER et enjeux environnementaux

1.1 Contexte régional

Les Hauts-de-France présentent en leur sein plusieurs territoires et enjeux différents. Parmi les caractéristiques notables de la région on relèvera sa localisation (5,7 % de la superficie de la France métropolitaine, située au croisement des axes reliant Londres, Paris et Bruxelles et sous influence directe du bassin parisien pour le sud de la région) et sa situation humaine (deuxième région en densité de population avec près de 6 millions d'habitants, soit environ 9,4 % de la population nationale, mais une croissance démographique quasi nulle, et une population urbaine : près de 50 % vit dans des entités urbaines de plus de 100 000 habitants).

Ces territoires et enjeux sont ainsi définis dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) (cf. figure 1). Ils sont au nombre de cinq :

- la façade littorale où l'enjeu est de diffuser l'économie maritime,
- l'aire métropolitaine de Lille dont le rayonnement doit être accru,
- un vaste espace central péri-amiénois où il importe de développer les relais métropolitains,
- le sud de la région où les retombées des dynamiques franciliennes sont à optimiser,
- le territoire Sambre-Avesnois-Thiérache où il est nécessaire d'activer de nouveaux leviers de développement locaux.

Le positionnement de la région sur des grands corridors européens de transport et l'articulation des territoires entraînent des flux et problématiques importants de transport de marchandises dans et au travers de la région d'une part, de mobilité autour de la métropole lilloise et entre le sud de la région et l'Île-de-France d'autre part, avec l'ensemble des enjeux environnementaux liés (émissions de gaz à effet de serre et polluants, bruit, consommation d'espaces par les infrastructures, impact sur les continuités écologiques etc.).

Pour une description plus détaillée des enjeux régionaux on pourra se référer par exemple à l'[avis n° 2021-74](#) de l'Ae sur le CPER des Hauts de France.

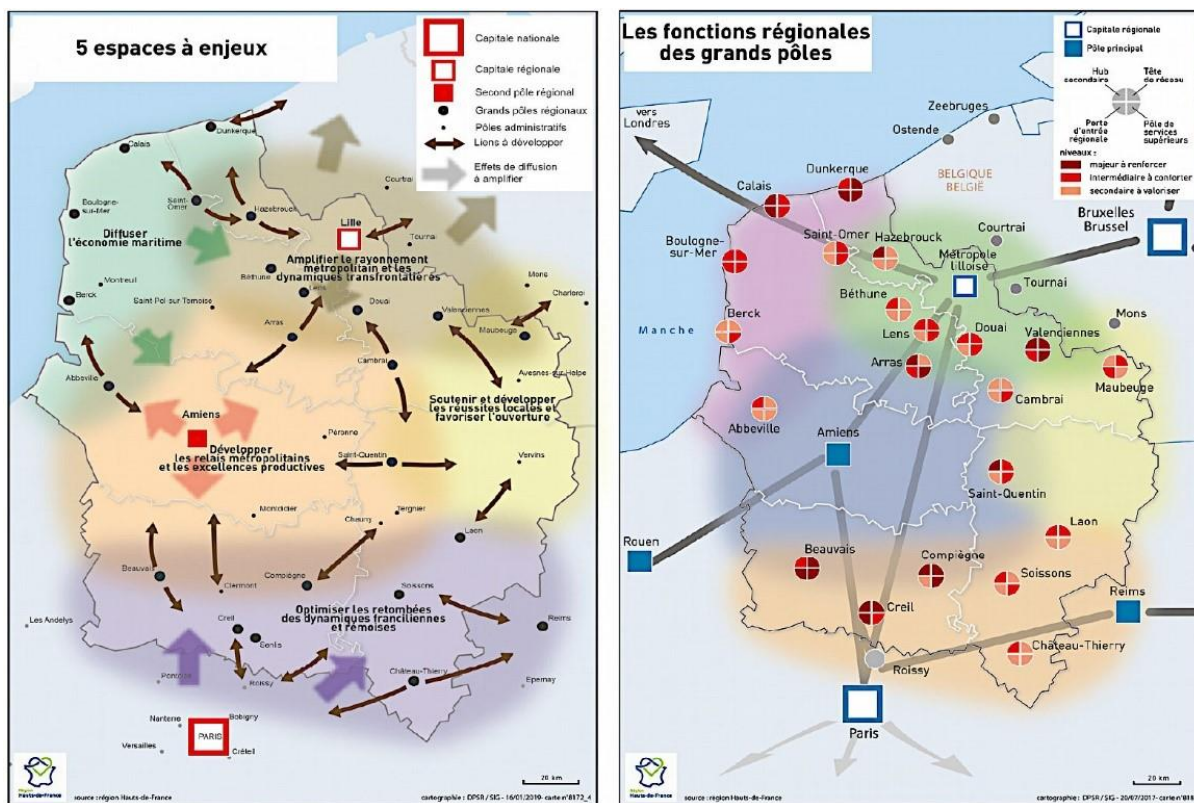


Figure 1 : structuration du territoire régional et enjeux associés (source : Sraddet)

1.2 Contexte du CPER et de son avenant Mobilités

Créés par la loi du 29 juillet 1982, les CPER engagent l'État et les régions sur la programmation et le financement pluriannuels de projets structurants autour de priorités d'aménagement et de développement. L'actuelle génération de CPER couvre une période de sept ans (2021– 2027). L'intégration des mobilités avait été reportée à 2023.

Le CPER 2021–2027 des Hauts de France a été signé le 9 janvier 2023, hors volet Mobilités. Il était prévu dans le CPER que le volet Mobilités fasse l'objet d'un avenant pour intégrer la programmation Mobilités 2023–2027.

Un projet d'avenant Mobilités pour la période 2023–2027 a été élaboré selon les termes d'un mandat de négociation adressé au préfet de région en juin 2023, encourageant au respect des orientations nationales en faveur de la décarbonation des mobilités des personnes et des marchandises et à la prise en compte des différents usages. Dans ce cadre, les financements devaient se concentrer sur le raccordement multimodal du grand port maritime de Dunkerque par des infrastructures (fluviales, ferroviaires), la mise à 2 fois 2 voies de la RN2 comme axe structurant de la Thiérache et le développement du transport ferroviaire, en particulier du service express régional de la métropole (SERM) de Lille.

Un protocole d'accord a ensuite été signé le 26 avril 2024 entre l'État et la Région, dans lequel ils se sont engagés à financer chacun 693,5 M€, soit 1 387 M€, pour un montant total des projets de 1990 M€, avec les priorités suivantes :

- un volet ferroviaire (dont le SERM et le fret), (État : 355,6 M€; Région : 494,5 M€),

- un volet routier (aménagement du réseau routier national) (État : 152,6 M€; Région : 122,7 M€),
- un volet fluvial (dans le cadre de la constitution du réseau à grand gabarit Seine–Escaut auquel participe le futur canal Seine–Nord Europe), (État : 77,8 M€; Région : 66,4 M€),
- un volet portuaire (développement de la desserte multimodale du grand port maritime de Dunkerque), (État : 97,5 M€),
- et un volet véloroutes (aménagement d'itinéraires), (État : 10 M€; Région : 10 M€).

Le projet d'avenant Mobilité détaille ces engagements. Il complète le CPER 2021–2027 (« Axe V »).

Le CPER 2021–2027 initial représentait un montant contractualisé de crédits État et Région de 1888,5 M€. Le volet Mobilités porte ce montant à 3 275,5 M€, et représente donc 42,5 % du total des crédits contractualisés par l'État et la Région. Le projet d'avenant indique que l'engagement financier annuel sera plus de deux fois supérieur à celui de la période précédente 2015–2022.

Le CPER et son volet Mobilités associent aussi, en plus de l'État et de la Région, les cinq conseils départementaux de la région, la Métropole Européenne de Lille et Amiens Métropole.

Les priorités stratégiques du volet Mobilités du CPER sont clairement articulées avec celles de la stratégie régionale et des programmes européens (Fonds européen de développement régional (FEDER) et Fonds social européen (FSE+) et Fonds de transition juste (FTJ)) ainsi qu'avec le Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE), allant jusqu'au cofinancement de projets (cf. partie 3.1). Cette cohérence devrait néanmoins être davantage mise en avant dans le rapport pour ce qui concerne la stratégie régionale, et mieux présentée pour ce qui concerne la stratégie européenne et les financements sur fonds européens.

1.3 Présentation de l'avenant Mobilités du CPER

L'avenant Mobilités est un document d'une cinquantaine de pages.

Les maîtres d'ouvrage décrivent en préambule la stratégie du volet Mobilités comme une accélération de la décarbonation des mobilités et du changement d'usage des modes de transport pour les personnes comme pour les marchandises avec la volonté de maintenir un équilibre entre le fret et les déplacements des voyageurs.

Ils précisent que les opérations inscrites dans l'axe V du CPER 2021–2027 ont été sélectionnées selon deux principes généraux :

- la priorisation de l'achèvement des opérations lancées lors du CPER 2015–2022 (soit leur phase fonctionnelle ou leur finalisation totale) ;
- la prise en compte du niveau d'avancement des études techniques et des procédures préalables aux travaux des opérations (déclarations d'utilité publique et autorisations environnementales), ainsi que la capacité effective des maîtres d'ouvrage à utiliser les fonds alloués pour la période 2023–2027 et à mobiliser les ressources humaines nécessaires pour la réalisation des projets.

Ils soulignent également qu'en dehors du CPER 2021–2027, certains grands projets comme le canal Seine–Nord Europe et la mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) déterminent également l'évolution de la mobilité et du transport dans la région.

| Priorité | Total avenant mobilités (M€) | État (M€) | Conseil régional (M€) | Cofinancements attendus des autres collectivités (M€) |
|--------------------|------------------------------|--------------|-----------------------|--|
| FERROVIAIRE | 977,4 | 355,6 | 494,5 | |
| <i>dont SERM</i> | <i>296,0</i> | <i>121,0</i> | <i>138,9</i> | <i>9,4 (MEL et autres collectivités), 26,6M€ (à établir)</i> |
| <i>dont fret</i> | <i>200,9</i> | <i>94,1</i> | <i>89,6</i> | <i>1,67 (syndicat mixte du port de Longueil-Sainte-Marie), 13 (à établir)</i> |
| ROUTES | 341 | 152,6 | 122,7 | 4,5 (CD Oise), 10,7 (CD Aisne), 50 (CD du Nord), 0,6 (Syndicat mixte aéroport de Beauvais) |
| FLUVIAL | 236,1 | 77,8 | 66,4 | 2,5 (CD80), 3,5 (à établir) |
| PORTS | 415 | 97,5 | 0,0 | 5 (CD Nord) 5 (CU Dunkerque) |
| VÉLOROUTES | 20 | 10 | 10 | |
| TOTAL | 1990 | 693,5 | 693,5 | |

Figure 2 : tableau des mesures du volet Mobilités du CPER Hauts-de-France (source : dossier)

L'axe ferroviaire vise en premier lieu à engager le développement du Service express régional métropolitain de l'étoile ferroviaire lilloise, en finançant la poursuite des études et procédures en associant tous les territoires, en lançant des premiers travaux de renforcement de l'offre (desserte Lille – Val de Sambre – Avesnois, nouvelle halte ferroviaire Lille Sud, aménagements de gares etc.), la stratégie de maîtrise foncière et les premières opérations de sécurisation des passages à niveaux concernés par le projet. Cet axe permettra aussi de poursuivre la pérennisation des lignes de desserte fine du territoire entamée dans la période précédente, la mise en accessibilité des gares nationales et des principales gares régionales et la dernière phase du projet d'aménagement du nœud de Creil, qui accompagnera la mise en service de la liaison Roissy–Picardie. Enfin le développement du fret ferroviaire sera soutenu par des opérations de régénération de lignes capillaires, le raccordement ferroviaire de plateformes du canal Seine–Nord Europe, l'investissement dans les installations terminales embranchées², la modernisation de la voie mère de Calais pour développer le trafic de fret ferroviaire de ce port.

Le volet fluvial sera consacré en particulier au raccordement du port de Dunkerque au futur canal Seine–Nord Europe et à des opérations de développement, mise au gabarit, sécurisation et amélioration de la gestion hydraulique et de la navigation (dont recalibrage de la Lys, remise en navigation du canal Condé – Pommeroeul).

Le renforcement de la compétitivité du port de Dunkerque sera soutenu en particulier par la création du nouveau terminal conteneurs CAP 2020, projet considéré comme stratégique (87,5 M€ de soutien

² Une installation terminale embranchée est une voie ferrée desservant une entreprise, une usine, un dépôt, une zone industrielle ou portuaire à partir du réseau ferroviaire national afin de permettre le transport de marchandise sans rupture de charge (source : data.gouv.fr)

de l'État au sein de l'enveloppe totale de 97,5 M€ de cet axe), tout en finançant l'amélioration de la desserte ferroviaire du port, un terminal de ferroutage, des opérations de rénovation énergétique, de l'éclairage et le développement de l'électricité à quai.

On peut souligner l'affichage d'une ambition cohérente d'articulation des investissements fluviaux, portuaires et ferroviaires pour augmenter le report modal du fret en articulant la mise en service du Canal Seine Nord Europe (prévue en 2030 selon la société du Canal Seine - Nord Europe), le renforcement du réseau fluvial, la desserte ferroviaire améliorée des ports de Dunkerque, Calais et du réseau fluvial.

Le volet routier représente un peu moins de 20 % des crédits contractualisés par l'État et la Région. Il est consacré en grande partie à la mise à deux fois deux voies de la RN2 dans l'Oise, l'Aisne et le Nord tel que prévu dans le cadre du pacte Sambre-Avesnois-Thiérache, avec un ensemble d'opérations figurant dans ce CPER en phase travaux (déviations de Vauciennes, de Froidmont-Cohartille, Villers-Cotterêts, mise à 2x2 voies de la section A26 - Marle, contournement d'Avesnes sur Helpe, Maubeuge et Laon, sécurisation de la traversée de la forêt de Retz, ou étude (section Avesnes sur Helpe-Beaufort).

Les autres opérations routières concerneront pour un total de crédits contractualisé de 20 M€ (6 % environ de l'axe consacré aux routes) deux opérations en phase travaux : mise en conformité d'un échangeur sur l'A21 pour l'accès à la zone d'activité Recytech, mise à 2x2 voies de la RN31 entre Catenoy et Bois de Lihus, et des études en vue d'opérations ultérieures (opérations sur la RN42, la RN31, desserte de l'aéroport de Beauvais).

Enfin 20 M€ sont consacrés à la réalisation de véloroutes inscrites aux schémas national et régional.

Le dossier contient des cartes qui situent l'ensemble des opérations des volets ferroviaire, fluvial et routier du projet sur le territoire régional (cf. annexe).

L'avenant présente par ailleurs, en tant que crédits dits valorisés, des opérations financées ou cofinancées par les partenaires :

- canal Seine Nord Europe (État : 1 097 M€, collectivités : 1 097 M€ (Région, Départements de l'Oise, de la Somme, du Pas-de-Calais et du Nord, autres collectivités)),
- liaison ferroviaire Roissy-Picardie (État : 360 M€, Région : 145 M€, autres collectivités : 14 M€),
- projets de transports en commun lauréats du quatrième appel à projets « transports en commun en site propre et pôles d'échanges multimodaux » : 9 projets (sur Compiègne, Lille, Douaisis, Artois-Gohelle, Arras) soutenus par l'État à hauteur de 125,65 M€,
- modernisation du réseau routier national : requalification environnementale (dont A1 et A21), sécurisation (RN25 dans la Somme et le Pas de Calais), protections phoniques, voies réservées, entretien renforcé de la RN31.

1.4 Procédures relatives au volet Mobilités du CPER

Relevant de la rubrique 1° de l'article R. 122-17 du code de l'environnement, le CPER est soumis à évaluation environnementale. L'Ae est l'autorité environnementale compétente pour rendre un avis. Elle a rendu l'avis [n° 2021-74](#) du 20 octobre 2021 sur le CPER 2021-2027 (hors volet Mobilités).

Les concertations sur le volet Mobilités ont débuté en 2022 et ont été ensuite articulées autour du mandat de négociation transmis le 5 juin 2023 par la Première ministre au préfet de région. La concertation entre l'État, le Conseil Régional, les cinq Conseils Départementaux, la Métropole européenne de Lille et Amiens Métropole conduite de juin à novembre 2023, a permis d'aboutir à la conclusion d'un protocole, validé par délibération du Conseil Régional le 23 novembre 2023 et signé le 26 avril 2024 entre la Région et l'État. Le projet d'avenant Mobilités qui en découle vient compléter le CPER 2021–2027 (« Axe V ») et a vocation à être signé par les neuf partenaires début 2025, après une consultation du public prévue à partir de décembre 2024.

Alors que l'adoption du volet mobilité couvrant normalement la période 2023–2027 interviendra en 2025, l'exercice de participation du public prévu, ne pourra avoir qu'un sens limité notamment du fait que la programmation est désormais largement définie.

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux de l'avenant Mobilités du contrat sont, pour l'Ae :

- le développement des mobilités décarbonées ou plus économes en énergie ;
- la réduction des émissions de polluants atmosphérique, de gaz à effet de serre (GES) et l'adaptation des infrastructures au changement climatique ;
- la préservation de la biodiversité, notamment des zones Natura 2000 et des continuités écologiques ;
- la limitation de l'artificialisation des sols ;
- le traitement des « points noirs » (nuisances sonores).

2 Analyse de l'évaluation environnementale

Les maîtres d'ouvrage ont fait le choix d'actualiser l'évaluation environnementale du CPER en prenant en compte les évolutions induites par le volet Mobilités.

Le document ne met pas clairement en évidence les évolutions par rapport à cette version antérieure. Des éléments spécifiques à l'avenant Mobilités sont intégrés dans le plan initial de l'évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale est bien structurée et assez facile à lire mais souffre cependant de lacunes. L'état des lieux initial est peu complété, en particulier quant aux enjeux relatifs aux transports et à la mobilité. La qualité de la présentation des projets les plus importants et de leurs enjeux en termes d'environnement local (consommation d'espaces, milieux naturels et biodiversité, risques) est à souligner mais les mesures d'évitement, réduction et compensation des incidences de ces projets les plus importants doivent être actualisées et mieux présentées, pour que l'information portée à la connaissance du public soit complète lors de la consultation. De même la définition des mesures d'évitement, réduction et compensation des incidences à l'échelle du programme, ainsi

que les critères d'éco-conditionnalité pourraient être approfondis, au moins sur plusieurs thématiques.

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

L'analyse de cette articulation est faite pour l'ensemble du CPER, en considérant le Schéma régional d'aménagement, développement durable et égalité des territoires (Sraddet), le Plan régional Santé-Environnement, le document stratégique de façade maritime, les schémas directeurs d'aménagement et gestion des eaux (Sdage) et les plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) des bassins Artois-Picardie et Seine-Normandie, le Programme régional forêt-bois. Elle ne présente pas d'analyse complémentaire pour l'avenant Mobilités.

L'analyse est déclinée par enjeu environnemental et souligne la cohérence avec les planifications. En matière de transports cela concerne d'une part le Sraddet, et ses parties relatives à l'énergie et aux émissions de gaz à effet de serre du fait du soutien en particulier au transport ferroviaire, aux mobilités actives, et d'autre part le scénario « planification écologique » du Conseil d'orientation des infrastructures de transport sur le transport ferroviaire, fluvial, les ports et le soutien aux véloroutes. Le dossier indique aussi que le soutien au transport ferroviaire (et aux véloroutes) aura des effets positifs en termes de qualité de l'air et de bruit, mettant ainsi le volet Mobilités du CPER en cohérence avec le plan régional Santé-Environnement (PRSE).

Cette analyse est dans l'ensemble assez exhaustive en termes de repérage des grands sujets mais peu détaillée et omet dans certains cas les possibles incidences négatives, comme les émissions de GES liées aux chantiers ou aux projets routiers.

Concernant l'avenant Mobilités, le dossier aurait pu proposer une actualisation de l'évaluation environnementale, exposant en particulier les cohérences (et leurs limites le cas échéant) avec le Sraddet et sa récente modification, les stratégies thématiques en découlant, ainsi que celles de niveau national (stratégies nationales portuaire, du fret ferroviaire etc.).

Lors des échanges avec les maîtres d'ouvrage, ces derniers ont fait état en particulier de l'existence d'annexes au Sraddet : planification régionale de l'intermodalité, planification régionale des infrastructures de transport, l'ensemble formant la stratégie régionale des transports portée par le Sraddet, et ont résumé les trois objectifs stratégiques du Sraddet en matière de mobilité durable :

- affirmer un positionnement du hub logistique régional (avec un objectif d'augmentation de la part modale du fluviale et du ferroviaire dans le transport de marchandises),
- faire du Canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités,
- proposer des conditions de déplacement soutenables (en transport en commun et sur le réseau routier),

Ils ont également présenté la cohérence du volet Mobilités du CPER avec ces objectifs.

Ces éléments, qui n'ont pu être analysés par les rapporteurs dans tous leurs détails, témoignent d'un souhait de cohérence et d'une volonté politique d'articuler clairement l'avenant Mobilités avec

les stratégies en matière de transport et mobilité durables³. Il aurait été intéressant de développer cette analyse dans l'avenant Mobilités et dans l'actualisation de l'évaluation environnementale, en la précisant (correspondance avec les priorités des planifications régionales sur l'intermodalité et les infrastructures, signalement des priorités mises en œuvre hors CPER etc..).

Les maîtres d'ouvrage ont aussi fait état de l'adoption en décembre 2023 par le conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe nord d'un Plan d'actions de l'axe nord, comprenant en particulier un ensemble d'actions en faveur du report modal et de la décarbonation du transport de marchandises, cohérent avec l'avenant Mobilités (ainsi le développement du raccordement ferroviaire de la plate-forme de Longueil-Sainte-Marie est prévu dans le CPER).

L'Ae recommande de détailler la cohérence du volet Mobilités avec les stratégies nationales pertinentes, la stratégie régionale des transports affirmée dans le Sradet, et le Plan d'actions axe nord, ainsi qu'avec les orientations du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de transport (COI), et d'exposer en quoi il contribue à l'atteinte de leurs objectifs.

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

2.2.1 État initial de l'environnement

L'état initial est construit, comme l'ensemble de l'étude d'impact, pour la globalité du CPER, avec, selon le dossier quelques actualisations pour les enjeux les plus concernés par le volet Mobilités, sans que ces actualisations soient facilement identifiables dans le dossier.

Pour la description et l'analyse détaillées des enjeux environnementaux de la région Hauts de France on pourra se référer à [l'avis n° 2021-74](#) de l'Ae sur le CPER 2021-2027.

La synthèse des enjeux a été un peu revue par rapport à l'évaluation environnementale, en prenant en compte l'état et la sensibilité du territoire, le levier d'action du CPER et en y intégrant celui du volet Mobilités, ces deux derniers critères étant moyennés et combinés aux enjeux du territoire.

Les calculs déterminent alors une notation des enjeux, ceux-ci étant in fine classés en cinq catégories. Dans le plus haut niveau de priorité, le dossier retient la contribution au changement climatique et la transition énergétique (note combinée de 4), puis dans le deuxième la qualité de l'air (note de 3,3), dans la troisième les milieux naturels et la biodiversité (note de 2,5), les paysages et le patrimoine (note de 2,5), les ressources en eau (aspect qualitatif, note de 2,5), l'artificialisation des sols (note de 2,5). L'exposition des populations aux nuisances (ondes, bruit, odeurs) et aux risques sanitaires et technologiques n'est classée qu'en quatrième catégorie avec une note de 2,3, alors que cet enjeu, en particulier pour le bruit, est potentiellement important pour les projets de transports.

Le choix d'actualiser, souvent à la marge, l'état initial conduit à ce que les données relatives aux enjeux de transport et mobilité ne font pas l'objet d'une présentation unifiée dans l'évaluation environnementale, qui aurait permis de mieux mettre en perspective d'une part les incidences des

³ Cette cohérence concerne tant les grands choix (SERM, liens avec le Canal Seine-Nord Europe, RN2 etc...) que les actions opérationnelles de déploiement des politiques publiques, comme, par exemple, pour le fret ferroviaire le renforcement du raccordement des ports, la régénération des capillaires, le soutien aux installations terminales embranchées.

transports sur l'environnement, d'autre part les grandes caractéristiques des transports de voyageurs et de marchandises dans la région et les enjeux afférents, qui expliquent en grande partie la stratégie adoptée dans le volet Mobilités du CPER. Des éléments figurent pour partie dans les parties thématiques de l'état initial, pour partie dans le préambule du projet d'avenant Mobilités au CPER.

Même si l'approche consistant à actualiser l'ensemble de l'évaluation environnementale du CPER fait sens, l'importance du volet Mobilités au plan financier et l'affirmation de certains enjeux forts, comme le développement du transport ferroviaire pour les voyageurs et le report modal vers le fer et le fluvial pour le fret, auraient pu voire dû conduire à présenter des éléments plus détaillés et plus mis en perspective. Ceci pourrait porter y compris sur certains points spécifiques en regard des objectifs concrets affichés par le volet Mobilités (par exemple, sur le transport fluvial présenter à la fois les données régionales et d'autres à un niveau plus fin, comme celles relatives au port de Dunkerque, étant donné qu'il est prévu de renforcer son lien avec le réseau à grand gabarit, ou les parts de fret ferroviaire dans l'ensemble, sur le port de Dunkerque et sur le port de Calais où sont prévues des actions de renforcement de leur desserte ferroviaire). Le dossier ne présente pas de données de part modale des différents modes de transport pour les déplacements de personnes.

L'Ae recommande de présenter de manière unifiée dans le document une vision d'ensemble de l'état initial des transports (déplacements de personnes et transport de marchandises) dans la région, en particulier les volumes de transport, parts modales d'ensemble et sur certains territoires/infrastructures, et les incidences principales (part dans les émissions de gaz à effets de serre, de polluants atmosphériques, enjeux relatifs aux nuisances sonores).

Quelques données de contexte et d'impact relatives aux transports en région Hauts-de-France (source : rapporteurs d'après le dossier et des compléments à partir de données publiques, dont celles de l'observatoire régional des transports)

Infrastructures de transport, mobilité

Réseau routier : 1 177 km d'autoroutes, 568 km de routes nationales, 25 609 km de routes départementales et 38 771 km de voiries communales avec près de 2340 km de longueur totale de RRIR (réseau routier d'intérêt régional) (plus de 80 % de la population se trouve à moins de 15 minutes en voiture du réseau routier national et du réseau routier d'intérêt régional et plus de 90 % des emplois sont situés à moins de 15 minutes de voiture de ces réseaux routiers structurants)

Réseau ferroviaire : le plus dense après celui d'Île-de-France : 4 135 km de voies ferrées, 363 gares et points d'arrêt.

Ports maritimes et infrastructures fluviales : port de Dunkerque et Boulogne-Calais, 1 381 km de voies navigables et 27 ports fluviaux.

Un territoire densément peuplé, autour de deux pôles d'attraction : métropole lilloise, Île de France, avec des enjeux forts de développement des modes alternatifs à la route sur ces deux pôles.

Première région de France en termes de flux domicile-travail.

Une situation transfrontalière, de fortes capacités logistiques et un réseau dense d'infrastructures qui en font une plaque tournante de nombreux flux de marchandises. Des taux de transport non

routier, pour le fret, supérieurs à la moyenne nationale : 15 % pour le rail (9,8 % en moyenne nationale), 5,7 % pour le fluvial (2,4 % en moyenne nationale).

Enjeu fort autour du Canal Seine Nord–Europe : bénéficiant à la façade maritime autour de Dunkerque, aux ports intérieurs, dans un positionnement de hub logistique compatible avec les enjeux environnementaux.

Incidences

Les transports représentent 25 % de la consommation finale d'énergie en 2020 et 24 % des émissions de gaz à effet de serre de la région.

Qualité de l'air : les transports représentent en 2021 40 % des émissions d'oxydes d'azote, 19 % des émissions de particules PM_{2,5}.

Les valeurs limites réglementaires sont actuellement respectées, ce qui n'est pas le cas pour les objectifs de long terme, en particulier pour l'ozone et les PM_{2,5}. Les émissions sont en baisse mais moins que dans les objectifs fixés dans le PREPA, plan de réduction des émissions des polluants atmosphériques. Le seuil de 20 µg/m³ envisagé par l'UE à 2030 pour le NO₂ n'est en moyenne annuelle pas respecté dans la région lilloise et dans le sud de l'Oise, près de Senlis, zone influencée par la région parisienne. Les valeurs au-delà desquelles l'OMS a établi des effets sur la santé sont dépassées pour 40 % de la population pour le dioxyde d'azote, 47 % pour les particules PM₁₀ et 100 % pour les particules PM_{2,5}.

Bruit : 0,5 % de la population exposé au dépassement de la valeur limite pour le bruit généré par le transport routier en ex-Nord-Pas de Calais et 1,5 % en ex-Picardie (2 % en moyenne nationale selon le dossier).

En matière de protection contre le bruit, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) a indiqué aux rapporteurs porter depuis 2010 un programme ambitieux de résorption des points noirs du bruit, qui aurait permis d'en traiter près d'un millier. Elle a précisé que des études de priorisation sont en cours par le Cerema qui permettront d'identifier les secteurs prioritaires sur lesquels seront ensuite menées des études plus détaillées, notamment autour de l'A16 là où le trafic routier et les nuisances sonores ont vocation à s'intensifier suite aux nombreuses implantations industrielles dans le port de Dunkerque (gigafactory Verkor, Prologium, nouveaux réacteurs EPR, etc.). La DREAL indique avoir réalisé une étude acoustique en 2020 et avoir ainsi identifié les zones prioritaires (Petite-Synthe, Coudekerque-Branche, Ghyvelde). La Communauté Urbaine de Dunkerque s'est engagée à co-financer les projets d'écrans acoustiques.

L'Ae recommande de compléter l'état initial en ce qui concerne les points noirs de bruit.

2.2.2 Les perspectives d'évolution du territoire, sans volet Mobilités du CPER

Pour chaque thématique, les perspectives d'évolution, qui traduisent le scénario au fil de l'eau (sans projet), sont détaillées, pour l'ensemble du CPER, sous forme de grilles AFOM (atouts, faiblesses, opportunités, menaces) présentées à la fin de chaque thématique. Un tableau de l'état de l'environnement par thématique (état favorable, nécessitant attention ou vigilance, défavorable), et

des tendances évolutives sans mise en œuvre du CPER, reprend cette analyse. Un dernier tableau de synthèse des enjeux environnementaux la conclut, avec quelques évolutions dans la présentation des thématiques, en précisant pour chacune les enjeux à prendre en compte, le niveau d'enjeu pour le territoire (moyen, important, prioritaire) et l'effet de levier que peut avoir le CPER (faible, moyen, fort).

Ces derniers tableaux sont complétés du fait du volet Mobilités (tableau de tendances complété d'une colonne « Moyen d'action selon l'Accord de partenariat du CPER et l'ajout du volet Mobilité » et le tableau de synthèse est complété par une colonne « Effet levier lié au volet mobilités » noté de 1 à 4).

Des moyens d'action fort à très fort sont ainsi relevés pour :

- la consommation d'espace et la conservation du paysage et du patrimoine (par réutilisation de friches industrielles par exemple),
- la maîtrise de l'énergie et le changement climatique (via le financement des infrastructures de déplacement notamment).

Les hiérarchies combinées (notes de 1 à 4) des enjeux environnementaux se trouvent confirmées, notamment concernant les thématiques liées au changement climatique, à la transition énergétique et à la qualité de l'air.

Cette partie, très synthétique, apparaît assez pertinente dans ses conclusions d'ensemble. Elle ne présente en revanche pas d'analyse des évolutions spécifiques dans le domaine des transports, dans un scénario « au fil de l'eau », sans volet Mobilités du CPER. Ce scénario qui serait par ailleurs peut-être difficile à déterminer, pourrait à tout le moins présenter des éléments prospectifs que ce soit sur les tendances d'évolution du transport de marchandises, ou des déplacements des personnes dans diverses zones (métropole de Lille, d'Amiens, sud de la région, littoral, Sambre-Avesnois-Thiérache).

L'Ae recommande de présenter un scénario « au fil de l'eau » qui exposerait les grandes tendances d'évolution du transport de marchandises et de déplacement des personnes.

2.2.3 Caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées

Le dossier présente une analyse détaillée, croisant les projets concernés avec les principaux secteurs à enjeux environnementaux, pour les caractériser et en déduire des incidences potentielles.

Une analyse est ainsi présentée en termes de consommation d'espace, de biodiversité (au regard des secteurs à forts enjeux), de risques naturels, de nuisances sonores et de qualité de l'air.

En termes de consommation d'espace environ 6 500 ha pourraient être concernés par les opérations prévues, dont environ 4 000 ha de terres agricoles et 1 800 ha de zones urbaines ou artificialisées. Les investissements portuaires affecteraient plus de 330 ha de milieux naturels et humides et environ 280 ha de milieux forestiers seraient touchés par des investissements d'abord ferroviaires mais aussi routiers et fluviaux.

| Enjeux | Superficie en ha | Ferroviaire | Routier | Fluvial | Portuaire | Total |
|--|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|-----------------|
| Occupation du sol | | | | | | |
| <i>Zone urbaine – Territoires artificialisés</i> | | 1 092,15 | 299,75 | 331,18 | 67,7 | 1 790,79 |
| <i>Milieux agricoles</i> | | 1 534,10 | 1 483,34 | 699,57 | 309 | 4 026,01 |
| <i>Milieux forestier</i> | | 183,02 | 60,92 | 37,99 | - | 281,93 |
| <i>Milieux naturel</i> | | - | - | - | 150,8 | 150,8 |
| <i>Milieux humide</i> | | 29,41 | 0,00 | 22,24 | 184,5 | 236,15 |
| <i>Milieux aquatique</i> | | 8,80 | 9,05 | 6,40 | - | 24,25 |
| Total | | 2 847,48 | 1 853,06 | 1 097,38 | 712 | 6 509,93 |

Figure 3 : consommation d'espace par milieux affectés et typologie des projets (source : dossier)

Des « focus » sont présentés sur les opérations susceptibles d'avoir un impact le plus significatif sur l'occupation des sols, en particulier quatre opérations routières concernant la RN2, les projets du port de Dunkerque.

Il aurait été nécessaire de rapporter cette consommation potentielle d'espace, en moyenne annuelle reconstituée en fonction de la durée des travaux, à la consommation d'espaces, en particulier non artificialisés, dans la région, à la fois au regard des tendances passées pour les infrastructures de transport et des perspectives futures introduites par la politique de réduction de l'artificialisation nette, déclinée régionalement par la modification en cours du Sraddet.

Des approfondissements sont aussi fournis pour les projets concernant des secteurs à fort enjeu de biodiversité. Le dossier présente ainsi les enjeux sur certains secteurs de la RN2 : contournement d'Avesnes, contournement nord de Maubeuge, déviation de Froidmont-Cohartille, déviation de de Boissy Lévigien, sur d'autres opérations routières (mise à 2x2 voies entre Catenoy et Bois de Lihus, échangeur Recytech sur l'A21), pour le projet CAP 2020 du port de Dunkerque, l'aménagement de l'écluse de Quesnoy. Ces éléments sont repris pour l'analyse des incidences, qui sont traitées au 2.4 et 2.5 (incidences sur les sites Natura 2000) de cet avis.

Un recensement méthodique est de même effectué pour les travaux en zone exposée à des risques naturels, en particulier d'inondation, dont des travaux sur la RN2 : le dossier identifie en particulier le contournement d'Avesnes-sur-Helpe (celui de Maubeuge apparaît in fine en dehors des zones à risques d'inondation), la modernisation de la voie ferrée mère du port de Calais, le projet CAP 2020 à Dunkerque.

2.3 Solutions de substitution raisonnables, exposé des motifs pour lesquels le projet d'avenant Mobilités au CPER a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement

Le choix de développer des mobilités décarbonées est articulé autour de trois priorités stratégiques (cf. partie 1). La partie relative à la justification des choix faits pour le CPER (incluant les solutions de substitution étudiées) est dans l'ensemble et plus spécifiquement sur le volet Mobilités assez descriptive et succincte. Elle reprend ainsi le calendrier des concertations et consultations, en indiquant que l'élaboration de l'avenant Mobilités s'est inscrite dans les priorités définies par le mandat de la Première ministre. Le volet Mobilités est ainsi présenté comme cohérent avec les objectifs de planification et transition écologique en consacrant une très grande partie de ses financements aux modes de transport décarbonés, ce qui sur le plan financier est incontestable.

Cependant les raisons des choix ne sont pas explicitées en termes stratégiques et environnementaux. Ainsi, comme indiqué au 1.3 l'articulation du volet Mobilités (et des financements hors CPER) avec les stratégies régionales inscrites dans le Sraddet n'est pas présentée. De même, au plan environnemental, aucun chiffrage n'est donné par l'évaluation environnementale sur les émissions de GES et de polluants atmosphériques pour ces projets alors qu'il en existe pour certains projets dans les études d'impact. Un chiffrage, même sommaire, de ces émissions pour certains types d'opérations, et la présentation de solutions de substitution envisageables permettraient d'éclairer quant à la pertinence environnementale des choix effectués. Sur un autre registre environnemental, l'analyse croisée des choix d'investissement sur des infrastructures existantes ou nouvelles et des consommations d'espace serait un élément intéressant d'éclairage des choix.

Enfin la décision d'un important investissement routier en faveur du programme sur l'ensemble de la RN2, dont le dossier présente un certain nombre d'impacts (en particulier en termes de consommation d'espace et d'atteintes aux milieux naturels), mais pas les émissions de GES et polluants), ne fait pas l'objet d'une présentation d'ensemble détaillée, qui permettrait d'apprécier les éventuelles alternatives étudiées et leurs incidences comparées.

L'Ae recommande de compléter la justification des choix effectués au regard des stratégies pertinentes en matière de transport ainsi qu'au regard des incidences, par exemple en présentant les bilans des émissions de GES et de polluants atmosphériques pour les grands choix stratégiques effectués.

L'Ae recommande aussi de présenter une vision d'ensemble du projet routier de modernisation de la RN2 au regard des alternatives étudiées, retraçant, le cas échéant, la prise en compte des avis de l'Ae sur ces opérations.

2.4 Effets notables probables de la mise en œuvre du volet Mobilités du CPER

2.4.1 Méthodologie et incidences d'ensemble

La méthode est celle de l'évaluation environnementale initiale du CPER, complétée par la prise en compte du volet Mobilités, en attribuant des notes représentant l'incidence des actions sur les différents enjeux environnementaux. Les notes sont plafonnées en fonction de la nature des actions

(études, divers dispositifs de soutien, à l'innovation par exemple, aménagements etc.). En complément des notes, l'analyse identifie par action ou volet du CPER et par enjeu environnemental la nature des incidences positives et négatives, les points de vigilance à prendre en compte dans certains projets.

Le dossier présente, à la suite de cette analyse, le profil environnemental d'ensemble du CPER, ainsi que l'apport du volet Mobilités du CPER.

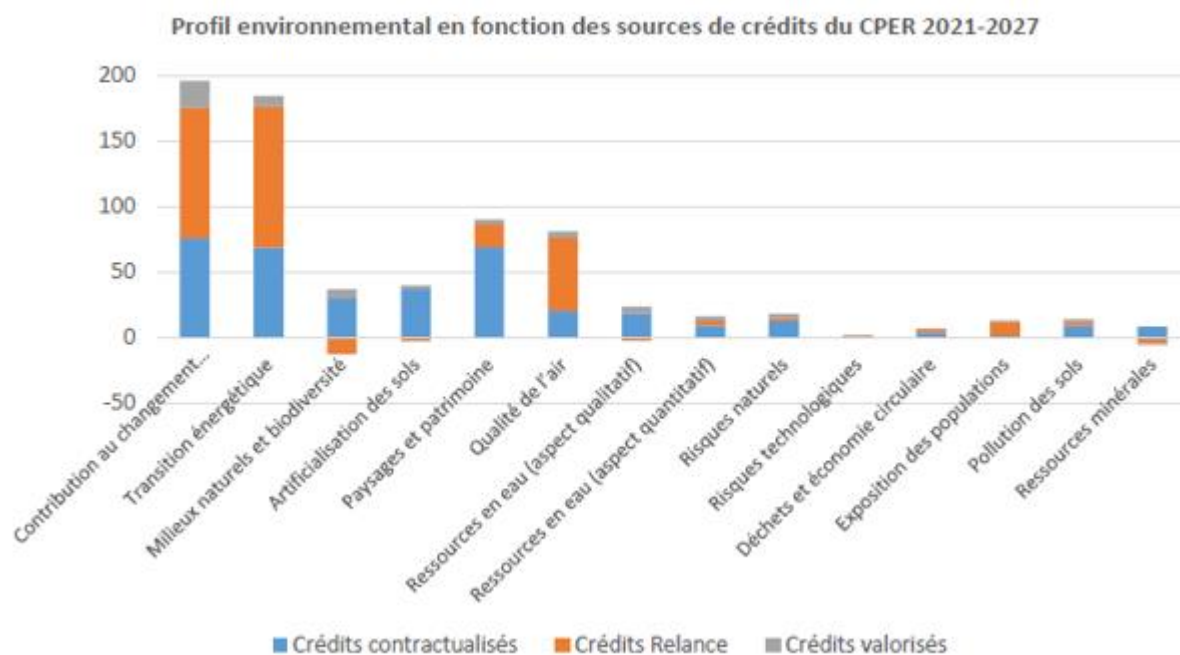


Figure 4 : profil environnemental du CPER (source : dossier)

Le volet Mobilités apporte selon cette méthode une contribution très positive aux enjeux de changement climatique (réduction des émissions de gaz à effet de serre) et à la transition énergétique. A contrario sa contribution est négative sur d'autres enjeux, en particulier les milieux naturels et la biodiversité, l'artificialisation des sols (le bilan d'ensemble du CPER est cependant évalué comme positif sur ces enjeux), ainsi que sur les ressources minérales.

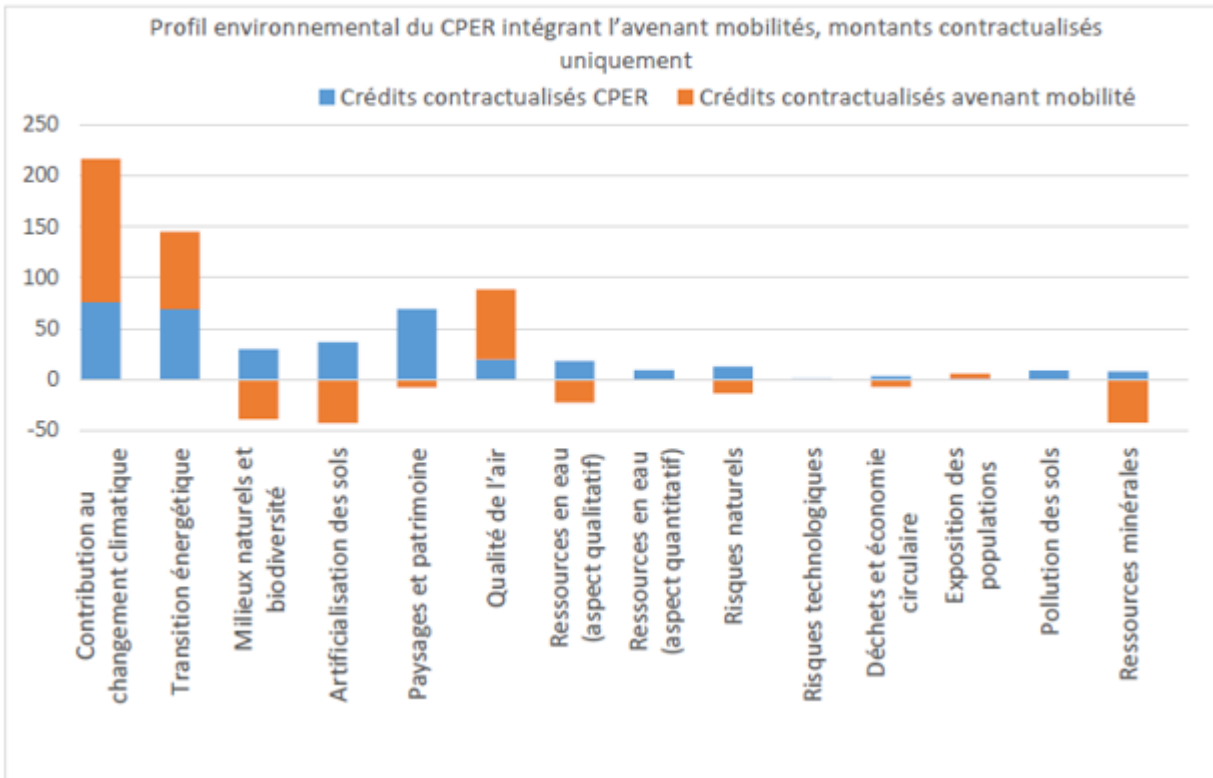


Figure 5: profil environnemental des crédits contractualisés, CPER et avenant Mobilités (source : dossier)

Le dossier présente aussi les incidences cumulées par sous-volet de l'avenant Mobilités.

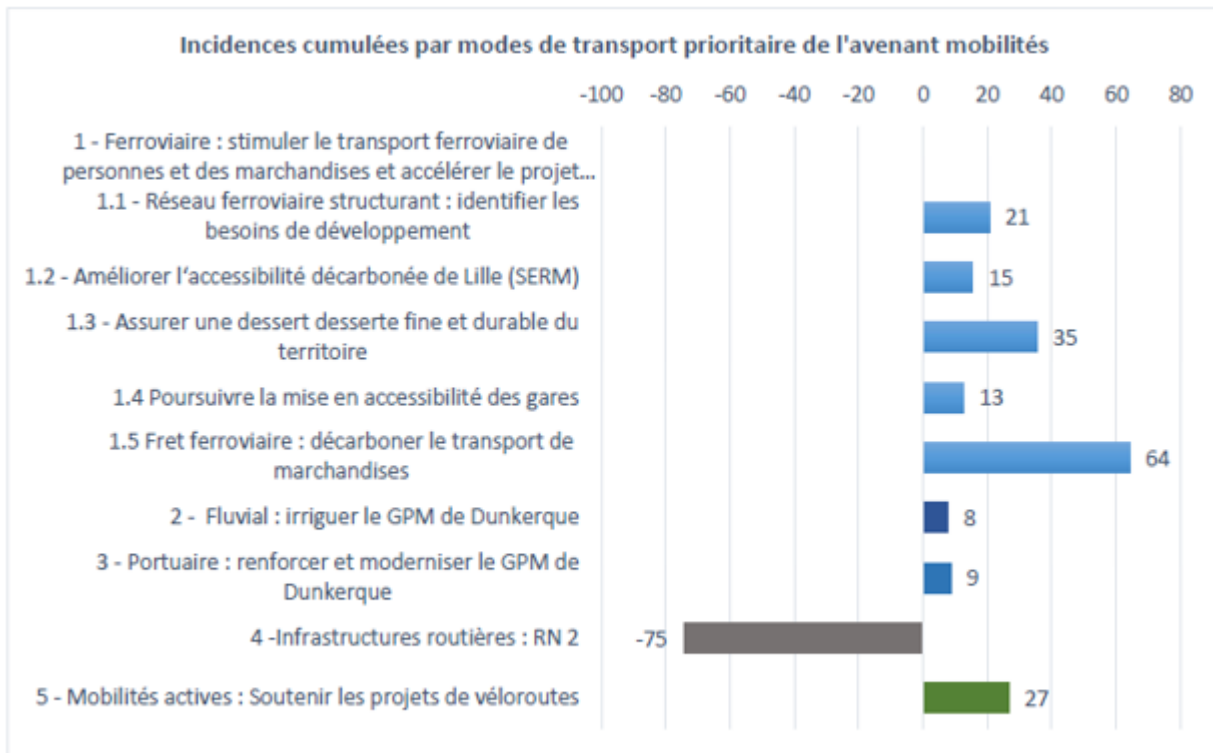


Figure 6: profil environnemental des crédits contractualisés, CPER et avenant mobilité (source : dossier)

Les contributions des actions en faveur du fret ferroviaire et des lignes de desserte fine du territoire apparaissent ainsi particulièrement positives, au contraire de celle très négative des projets d'infrastructures routières.

2.4.2 Secteurs susceptibles d'être impactés

L'analyse des secteurs susceptibles d'être impactés conduit à identifier les projets pouvant avoir le plus d'incidences négatives, sur la consommation d'espace, les milieux naturels et la biodiversité. L'analyse des enjeux et incidences potentielles est assez précise et permet selon le dossier de cadrer les études d'impact et mesures d'évitement, réduction et compensation qui devront être mises en œuvre pour la réalisation des projets. Cependant le dossier ne prend pas en compte certaines évolutions récentes et n'est pas conclusif sur certains projets pourtant déjà avancés.

Plusieurs opérations sur la RN2 paraissent présenter des risques d'incidences significatives sur les milieux naturels et les espèces animales ou végétales :

- contournement nord de Maubeuge : risques sur le Bois du Petit Plantis, des prairies, des bocages et corridors écologiques,
- contournement d'Avesnes sur Helpe : impacts sur les systèmes bocagers et forêts, sur l'Helpe majeure, le Camp de César,
- déviation de Boissy–Levignen : consommation d'espace et augmentation des pressions sur un site Natura 2000. Il a été indiqué aux rapporteurs que l'évaluation préliminaire identifie des incidences notables sur des oiseaux déterminants pour le site Natura 2000 et que de nouvelles études sont lancées pour identifier le tracé de moindre impact, éventuellement différent des options initiales (cette déviation n'est inscrite que pour sa phase d'étude dans l'avenant Mobilités),
- déviation de Vauciennes : le dossier indique qu'une dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats s'avère nécessaire (incidences très fortes pour des espèces animales et fortes pour des espèces végétales). Il a été précisé aux rapporteurs que la dérogation a été accordée par arrêté le 7 juin 2024, après avis favorable du Conseil national de protection de la nature (CNP), avec réserves, lesquelles ont été prises en compte. Il est indiqué qu'après mise en œuvre des mesures ERC l'impact sur les espèces d'intérêt communautaire sera positif et qu'il n'y a par ailleurs pas d'autre variante de moindre impact,
- déviation de Froidmont–Cohartille : les incidences peuvent concerner la vallée de la Souche et un boisement au nord–est du site. Le dossier analyse quatre variantes au regard des milieux naturels remarquables, des continuités écologiques et habitats, des zones humides. Il a été indiqué aux rapporteurs que le fuseau long–est a été retenu suite aux concertations préalables, et que les études d'incidences étaient en cours. Les éléments fournis ne permettent pas à ce stade de comparer cette variante avec d'autres au regard des incidences sur les milieux naturels.

Parmi les autres projets analysés, on relèvera la remise en navigation du canal de Condé à Pommeroeul (voir au 2.5 de cet avis) et le projet de terminal conteneurs CAP 2020 sur le port de Dunkerque, qui affectera définitivement 460 ha, dont 309 de terrains agricoles et 151 de milieux naturels (et 185 ha de zones humides au total), avec des incidences potentielles fortes sur les oiseaux nicheurs et les habitats terrestres. Le dossier indique que les mesures prévues dans le dossier de demande d'autorisation environnementale devront être mises en œuvre, sans plus de

précision, alors que la procédure est bien avancée. Ce projet a fait l'objet de deux avis de l'Ae⁴, dont le dossier devrait indiquer comment ils ont été pris en compte.

Le dossier présente donc des analyses documentées et transparentes, qui témoignent d'une approche sérieuse de chaque projet, mais qui nécessitent d'une part des actualisations au regard de l'état d'avancement des dossiers, d'autre part des compléments pour l'appréciation des incidences et de la pertinence des mesures visant à les limiter, dans une vue à l'échelle d'un programme.

L'Ae recommande d'actualiser le dossier par l'état d'avancement des principaux projets ayant des incidences sur les milieux naturels (décisions prises ou envisagées, avec leurs motivations et conséquences, mesures et incidences résiduelles, questions et démarches en cours) en particulier pour la RN2 : déviation de Vauciennes, déviation de Froidmont-Cohartille (raisons du choix de la variante retenue et enjeux en découlant), et le projet CAP 2020 sur le port de Dunkerque.

2.4.3 Principales incidences par enjeu

Energie et climat : émissions de gaz à effet de serre, adaptation au changement climatique

Le dossier indique que l'impact en termes d'émissions de GES du CPER complété par le volet Mobilités est beaucoup plus positif que celui du CPER initial. Il fait état d'effets positifs des investissements ferroviaires, dont le SERM, et fluviaux, et cependant de points de vigilance pour les investissements portuaires : émissions liées au chantier. L'aménagement de la RN2 aura un impact négatif (chantier, émissions supplémentaires du trafic et liées au changement d'usage des sols), qui selon le dossier sera compensé par l'amélioration des performances des véhicules, le développement des transports en commun, la baisse des émissions liées à la diminution des congestions.

Cette analyse souffre de nombreuses faiblesses méthodologiques. Les gains d'émissions liés au développement des transports alternatifs au mode routier ne sont pas chiffrés, même de manière globale, par exemple en corrélation des évolutions visées des parts modales. Les émissions liées aux chantiers ne sont pas évaluées (il a été indiqué aux rapporteurs que l'on ne disposait pas de tels éléments dans les études d'impact des projets « anciens », mais qu'ils étaient en cours de prise en compte dans la réalisation des études de définition et d'impact des nouveaux projets).

Enfin, concernant les investissements routiers, en particulier de modernisation de la RN2, d'une part aucune estimation des émissions induites (chantier, trafic) n'est fournie, d'autre part l'amélioration tendancielle des parcs automobiles (ou le développement des transports en commun) ne peut être considérée comme un moyen de contrebalancer les émissions supplémentaires d'un projet, dans un contexte où les émissions de GES doivent être réduites fortement. C'est particulièrement difficile dans le secteur des transports, où tous les leviers doivent être mobilisés.

L'Ae recommande de :

- ***présenter une estimation des émissions de gaz à effet de serre évitées à terme grâce au report modal soutenu par les actions du CPER,***

⁴ Avis délibéré n° 2023-20 adopté lors de la séance du 11 mai 2023 et avis délibéré n° 2023-20-1 adopté lors de la séance du 24 août 2023.

- *réaliser une estimation des émissions de gaz à effet de serre liées aux chantiers des projets soutenus, à tout le moins de manière systématique dès les phases de définition des projets pour pouvoir ensuite définir des mesures permettant de réduire ces émissions,*
- *déterminer les émissions de gaz à effet de serre induites par le projet d'aménagement de la RN2, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation.*

Nuisances sonores, qualité de l'air

Le rapport fait état d'améliorations possibles de la qualité de l'air du fait des investissements routiers destinés à désengorger certains axes ou nœuds. Ces améliorations seraient néanmoins localisées. Le rapport ne fournit par ailleurs pas de chiffrage de ces améliorations et ne conclut pas quant à l'évolution de la qualité de l'air à l'échelle régionale. Il est ainsi indiqué que *« les opérations de mise à 2x2 voies de voies nationales ainsi que le contournement de Maubeuge peuvent améliorer la qualité de l'air sur les points actuellement congestionnés sans qu'il soit possible de conclure à l'échelle régionale sur l'amélioration de la qualité de l'air »*. Pour ce contournement, l'absence de présentation, ou a minima d'estimation, des concentrations de polluants atmosphériques est surprenante car l'Ae, dans son avis sur le CPER, recommandait en particulier des compléments à cet égard sur ce projet⁵. Ce manque ne permet pas d'avoir une vue d'ensemble.

Concernant les infrastructures ferroviaires et fluviales, le rapport souligne qu'elles *« devraient également apporter une nette plus-value à la qualité de l'air en participant au report modal de la route vers des infrastructures de transports bas-carbone »* sans pour autant chiffrer ce report modal ni donc les baisses d'émissions de polluants atmosphériques qui pourraient en résulter.

De la même manière, une évolution des nuisances sonores issues du trafic routier de voyageurs et de marchandises par report modal est évoquée sans estimation (ne serait-ce que par l'impact estimé des protections contre le bruit).

L'absence de chiffrage des gains en termes d'évolution de la qualité de l'air ou de nuisances sonores ne permet pas de conclure. Le rapport souligne de plus clairement l'incidence incertaine dans les deux cas et le probable déplacement des nuisances (en particulier liées au trafic routier) vers des zones moins habitées (plutôt que leur diminution) : *« Les incidences sur la qualité de l'air et les nuisances sonores restent incertaines et dépendront de l'équilibre entre les usages du réseau national routier facilités par l'élargissement de voies et la compétitivité des services de transport collectif sur les trajets du quotidien. En effet, l'impact des opérations routières sur les nuisances sonores n'implique pas forcément une augmentation des flux, mais seulement une translation de ces derniers vers des secteurs plus périphériques »*.

L'Ae recommande de compléter le volet Mobilités avec une présentation de l'évolution quantifiée de la qualité de l'air et des nuisances sonores du fait des actions envisagées.

⁵ Extrait de l'avis de l'Ae sur le projet de contournement de Maubeuge :
*« Compte tenu des imprécisions et des manques constatés, l'Ae recommande de compléter, avant la présentation du projet à l'enquête publique, les volets de l'étude d'impact relatifs aux trafics automobiles, au bruit, à la pollution et à l'évaluation socio-économique du projet.
 L'Ae recommande de présenter les résultats pour les concentrations de polluants atmosphériques en intégrant la pollution de fond et de considérer, en complément de l'horizon 2045, les horizons correspondant à la mise en service des différentes phases. L'Ae recommande de présenter les évolutions de la qualité de l'air en distinguant la situation pour les riverains de la RN49 et pour les habitants situés à proximité du contournement. »*

Biodiversité, continuité écologique

Les éléments fournis permettent d'établir d'une part qu'un certain nombre de projets prévus par la modernisation ou l'aménagement d'infrastructures déjà existantes auront de ce fait de faibles impacts sur la biodiversité, d'autre part que l'analyse des projets susceptibles de présenter le plus d'impact est déjà bien avancée, avec l'objectif de d'abord éviter et réduire les incidences, puis si besoin de les compenser. Cependant, si l'analyse des enjeux et incidences potentielles est souvent convaincante, il est nécessaire, comme indiqué dans la partie consacrée aux secteurs susceptibles d'être impactés, de compléter le dossier avec les mesures décidées, voire mises en œuvre, pour limiter les incidences, afin de mieux appréhender les impacts bruts et résiduels.

Consommation d'espace, artificialisation

Parmi les opérations ayant les incidences négatives les plus fortes sur l'artificialisation des sols, sont mentionnés les travaux de doublement de voirie ou de contournement et les travaux d'élargissement ou de création d'infrastructures de déplacement qui seront programmés à partir de 2023 dans le cadre du volet Mobilités.

2.5 Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, après une présentation de ceux-ci dans la région, distingue successivement les interventions à incidences positives, celles d'incidences nulle ou déjà identifiées et prises en compte (dont le canal Seine-Nord Europe), une analyse des projets prévus au titre de la programmation précédente, puis des interventions dites aux « incidences incertaines », car non localisées.

Une analyse spécifique est ensuite présentée pour l'avenant Mobilités, en recensant toutes les opérations (y compris seulement prévues pour des études) proches de sites Natura 2000.

De nombreux projets seront réalisés sur des infrastructures existantes, en particulier les projets de régénération, modernisation et amélioration de lignes ferroviaires, ce qui conduit à retenir pour une analyse approfondie seulement quatre projets :

- RN2, déviation de Vauciennes, zone FR22000566 « Coteaux de la vallée de l'Automne », ZSC,
- RN2, déviation de Boissy-Lévignen, zone FR2212005 « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du roi », ZPS,
- RN42, mise à 2x2 voies entre Nabrighen et Bullescamps, zone FR3100485 « Pelouses et bois neutrocalcicoles des cuestas du Boulonnais et du Pays de Licques et forêt de Guines », ZSC,
- Remise en navigation du canal de Condé à Pommeroeul, zone FR3112005 « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut », ZSC.

Les deux premiers projets sont analysés au 2.4 de cet avis. Concernant la RN42 le dossier présente seulement les quatre habitats d'intérêt communautaire du site Natura 2000 recensés à proximité et les cinq espèces concernées, et mentionne un enjeu fort à l'échelle de l'aire d'étude élargie. Des informations complémentaires ont été apportées aux rapporteurs, faisant état d'un impact modéré du fait d'un élargissement sur place d'une emprise existante (et non d'un projet en site nouveau), qui « coupe déjà » les milieux naturels, et du lancement prochain des études préalables, dont l'étude d'impact.

Concernant le canal de Condé à Pommeroeul le dossier expose de manière détaillée les mesures de réduction des incidences directes pour les travaux de dragage et recalibrage du canal, ainsi que des mesures de réduction des incidences indirectes (mise en place d'un écran entre une vasière et le chemin de halage pour supprimer le risque lié à la fréquentation humaine), et des mesures d'accompagnement (création d'habitats favorables au Martin-pêcheur). Il présente ensuite les mesures de compensation en termes de création de 27,7 ha de zones humides, et la mise en place de mesures de protection (arrêté de protection de biotope sur des terrains de dépôts de sédiments) et de plans de gestion, qui permettront in fine de protéger et gérer à long terme 53 ha de zones humides favorables aux espèces déterminantes du site Natura 2000.

Il serait intéressant de présenter l'état actuel de réalisation de ces mesures (il a été indiqué aux rapporteurs que leur mise en œuvre était très avancée).

L'Ae recommande de compléter les informations relatives aux incidences sur le site Natura 2000 du projet de mise à 2x2 voies Nabrighen-Bullescamps sur la RN42 et à l'état d'avancement des mesures de compensation de la remise en navigation du canal de Condé à Pommeroeul.

2.6 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets et incidences du volet Mobilités du CPER

Le rapport d'évaluation environnementale indique que les opérations routières, ferroviaires et fluviales que le volet Mobilités finance auront des impacts en termes d'artificialisation, de biodiversité, de patrimoine, de risques, de nuisances sonores et de pollution atmosphérique. Pourtant, s'agissant des mesures ERC, le rapport se limite souvent à souligner des points de vigilance généraux pour la suite, dans l'ensemble pertinents sur le principe mais qui seront à confirmer et préciser en phase opérationnelle. Ainsi, à titre d'exemple, concernant la modernisation du Grand port maritime de Dunkerque (CAP 2020), le point de vigilance consiste à

- *« veiller à la qualité et à la mise en œuvre rigoureuse des mesures ERC identifiées dans les études d'impact et, pour les projets non soumis à étude d'impact, de s'assurer de privilégier la solution présentant le meilleur bilan carbone et les moindres incidences sur les milieux naturels et les ressources naturelles.*
- *mettre en place, au travers des conventions de financement, des critères pour estimer et réduire les émissions de gaz à effet de serre des chantiers.*
- *mettre en place pour les projets, en particulier routiers, une évaluation ex ante des incidences négatives potentielles, liées en particulier aux effets d'augmentation de trafic (bruit, polluants atmosphériques émissions de GES, effets sur la biodiversité...), en vue de prévoir des mesures pour les réduire.".*

Comme analysé au 2.4 et au 2.5 les incidences potentielles de certains projets identifiés sur les milieux naturels et la biodiversité sont soulignées, souvent de manière assez détaillée, mais les mesures d'évitement, réduction et compensation ne sont pas toujours décrites précisément, alors même qu'elles peuvent dans plusieurs cas être déjà définies voire mises en œuvre. Les projets peuvent comporter des enjeux forts, générer des incidences significatives, et rencontrer des difficultés pour définir et mettre en œuvre des mesures d'évitement, réduction et compensation suffisantes. Les avis [n° 2023-20](#) et [n° 2023-20-1](#) de l'Ae sur le projet CAP 2020 du Grand Port de

Dunkerque soulignaient ainsi ces problématiques, qui se posent de manière plus large sur l'ensemble des projets du Grand port maritime de Dunkerque, et auxquelles des réponses d'ensemble et pour chaque opération doivent être apportées, dans le cadre du CPER et de la mise en œuvre des projets.

La notion d'éco-conditionnalité est esquissée, en particulier en termes de conditions à respecter et d'actions pour limiter les impacts en phase travaux, mais il a été indiqué aux rapporteurs que si le principe en était bien acté, leur définition faisait encore l'objet d'échanges.

L'Ae recommande de compléter le rapport environnemental par la définition de mesures d'évitement, de réduction voire de compensation, applicables à l'avenant Mobilités, en tenant compte des recommandations de l'Ae sur les composantes du CPER qui ont donné lieu à des avis, et par la présentation des mesures déjà connues à l'échelle des projets financés par cet avenant.

L'Ae recommande de proposer des mesures ERC et dispositions d'éco-conditionnalité, par opération ou type d'opérations et par milieu ou enjeu, en proposant par exemple de les inscrire dans le cahier des charges de consultation des entreprises devant réaliser ces opérations ou dans les critères de notation environnementale des offres.

2.7 Dispositif de suivi

Le CPER prévoit un ensemble d'instances de gouvernance (comités stratégique, opérationnel, technique, cellule d'animation) et de programmation, qui préciseront en particulier les critères de sélection des projets, dont leur contribution aux objectifs de décarbonation. De plus des indicateurs de suivi environnemental sont définis pour les enjeux environnementaux considérés comme les plus importants : changement climatique, transition énergétique, paysage et patrimoine, artificialisation des sols, milieux naturels et biodiversité. 15 indicateurs sont ainsi définis, ainsi que leur périodicité de suivi et les valeurs initiales connues. Aucune cible n'est précisée à ce jour dans le rapport environnemental actualisé.

Le volet Mobilités s'inscrit dans cette organisation tout en posant le principe d'un suivi spécifique pour évaluer la performance, décrit dans le projet d'avenant et le rapport environnemental :

- mise en place de quatre comités techniques (ferroviaire, fluvial et portuaire, routier, véloroutes),
- création d'un observatoire régional des mobilités conjoint État-Région,
- définition à venir d'un cadre pour partager les indicateurs, en priorité avec l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité,
- mise en place d'instances territoriales de suivi, en particulier en application de la loi d'orientation des mobilités : dix comités de bassin, élaboration de contrats opérationnels de mobilité et plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire à l'échelle de ces bassins.

Les présentations faites dans l'avenant et dans le rapport environnemental ne sont pas totalement identiques ni complètes, sans être incohérentes néanmoins. Il sera utile de compléter et harmoniser les présentations en vue de la consultation du public.

Des indicateurs sont par ailleurs définis, relatifs d'une part à la mobilité des personnes (parts modales des trafics par tranche de distance, usages des transports collectifs : volume de l'offre, fréquentation, nombre de voyages par an des services urbains de transport, émissions de GES des

navetteurs et par trajet, accès aux pôles d'échanges multimodaux, développement des mobilités actives et partagées (plusieurs indicateurs vélos, taux d'occupation des véhicules, indicateurs sur le co-voiturage, bornes de recharge de véhicules électriques ouvertes au public). D'autres indicateurs concernent le transport de marchandises (dont part modale du transport ferré et fluvial en des points stratégiques), d'autres enfin le suivi environnemental (dont les surfaces artificialisées par les projets) et d'évolution des politiques locales de mobilité (nombre de plans de mobilité et de mobilité simplifiés).

Il a été indiqué aux rapporteurs que le travail de définition fine des indicateurs et de recueil des données initiales était en cours, pouvant être difficile pour certains d'entre eux.

Le dispositif apparaît bien organisé et prévoit d'associer les partenaires tandis que les indicateurs sont, dans l'ensemble, adéquats et assez complets. Il est cependant important dès maintenant d'en établir les méthodes d'élaboration le cas échéant, la source, l'acteur chargé de la collecte, les données initiales, et autant que possible des objectifs de moyen terme ou des trajectoires pour permettre un suivi et d'éventuelles mesures correctives. Au-delà des partenaires ces informations doivent être partagées avec le public.

L'Ae recommande de finaliser l'état initial des indicateurs et d'en proposer des objectifs et trajectoires de moyen terme et de prévoir la diffusion vers le public du suivi qui sera réalisé.

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique a été actualisé avec en particulier la mention des difficultés rencontrées liées à l'avenant Mobilités (différence de granulométrie avec le CPER et déroulement de l'élaboration de l'avenant).

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

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

3.1 Une orientation marquée en faveur des mobilités décarbonées, fortement dotée et clairement articulée avec les stratégies régionale et européenne

Le volet Mobilités du CPER est fortement doté, avec des moyens importants pour la mobilité décarbonée tant voyageurs que fret.

La cohérence avec la stratégie régionale de transports existe mais devrait être davantage mise en avant dans le rapport.

La cohérence des priorités stratégiques du CPER Hauts de France et de son avenant Mobilités avec celles des fonds européens n'est pas exposée dans le rapport, mais est effective. En effet la complémentarité est forte entre projets portés par le volet Mobilités du CPER et ceux financés par le programme européen Hauts de France (FEDER-FSE+ et FTJ) ainsi que le mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE). Les priorités sont les mêmes (transition écologique, mobilité durable et efficacité énergétique), tout en répondant aux besoins de développement logistique et

d'intermodalité sur le territoire. Ces synergies ont clairement été réfléchies pour optimiser les investissements en faveur d'une mobilité plus décarbonée et plus efficace dans les Hauts-de-France. On peut citer quelques exemples liés au MIE : développement des infrastructures intermodales du GPMD, canal Seine Nord Europe, modernisation du réseau fluvial (capacité des canaux et accessibilité aux péniches de plus grand gabarit) (amélioration sur l'Escaut et la Lys), intermodalité et connexion avec les ports (Dunkerque et Calais).

De plus, le volet Mobilités intègre des financements européens MIE, qui viennent compléter les investissements régionaux et nationaux sur certains projets :

- 15 M€ pour des projets portuaires (modernisation des infrastructures portuaires et leur adaptation à la transition énergétique),
- 85,98 M€ pour des projets fluviaux (développement du transport par voie d'eau, comme le Canal Seine-Nord Europe, en alternative au transport routier).

L'Ae recommande de davantage mettre en valeur dans le rapport :

- ***la cohérence des priorités stratégiques du CPER et de son volet Mobilités avec celles des fonds européens,***
- ***la complémentarité des projets portés par le volet Mobilités et ceux financés par ailleurs par les programmes européens,***
- ***l'intégration de financements européens MIE dans le volet Mobilités CPER (cofinancements entre fonds européens et CPER, ainsi qu'avec les crédits nationaux non contractualisés dans le CPER).***

3.2 Une ambition vers les mobilités décarbonées à concrétiser

3.2.1 Des leviers pour le transport de personnes à bien articuler

L'avenant Mobilités affiche une priorité forte pour le développement des transports en commun, en particulier ferroviaire, avec en particulier le développement du SERM de la métropole lilloise (et les liaisons avec les différents territoires l'entourant), ainsi qu'avec des investissements dans le sud de la région (nœud de Creil par exemple), et sur les lignes de desserte fine du territoire. Sur ces projets et plus largement sur la décarbonation et le report modal des mobilités des personnes, il sera nécessaire de bien coordonner toutes les actions, au-delà des investissements sur les grandes infrastructures, pour assurer le succès des politiques. Le Conseil Régional a ainsi indiqué aux rapporteurs que les discussions, au niveau des bassins de mobilité, sur les contrats d'objectifs de mobilité et les plans d'action pour la mobilité solidaire, faisaient émerger des priorités d'actions, comme l'information et la communication sur les possibilités d'intermodalité, les outils pour la faciliter (billettique etc..) ou l'accompagnement des personnes aux revenus modestes vers la mobilité. La conclusion de ces contrats, prévue d'ici 2025, est en ce sens un objectif important. Au-delà de ces contrats il sera important de poursuivre les actions d'échange au sein des instances de gouvernance locales et régionale pour partager l'avancement des actions et leurs résultats, les leviers complémentaires à activer etc.

D'autres leviers, à mobiliser en complémentarité et articulation avec le ferroviaire, comme par exemple les bus à haut niveau de service, les voies réservées transport en commun, le vélo dans les mobilités du quotidien ne sont pas à négliger. Concernant le vélo, le CPER ne finance que certaines véloroutes, les infrastructures du quotidien étant soutenues par l'État dans le cadre du fonds d'aide

à la mobilité active et la Région dans le cadre de ses propres dispositifs d'aide. A ce stade il a été choisi de ne pas faire état de ces dispositifs dans le CPER que ce soit au titre des crédits valorisés ou à titre d'information, ce qui aurait néanmoins pu être intéressant. Les efforts engagés en faveur du vélo sur les trajets du quotidien apparaissent de manière générale comme un axe d'action à poursuivre (en Hauts de France comme dans tous les territoires).

L'Ae recommande de présenter pour information les crédits mobilisés en faveur de la mobilité vélo par l'Etat et la région en dehors du CPER.

3.2.2 Une utilisation des infrastructures de fret à concrétiser

Le CPER prévoit des actions ambitieuses et assez complètes, tant sur le ferroviaire que le fluvial, tant sur les grandes infrastructures (voies navigables à grand gabarit, renforcement des connexions des ports de Dunkerque, Calais ou de l'intérieur au réseau ferroviaire) que sur des dessertes « fines », directement des clients (régénération de capillaires fret, soutien à l'investissement dans des installations terminales embranchées). La cohérence de ces actions, entre elles et avec les autres grands projets (Canal Seine-Nord Europe, mise à grand gabarit de l'Oise), ainsi que l'intermodalité des modes décarbonés (fret-fluvial), apparaissent fortement développées dans le CPER, dont l'ambition dans ce domaine est à souligner.

La réussite passera aussi par la mobilisation des acteurs, dont les chargeurs, qu'il s'agisse d'acteurs aujourd'hui engagés dans les modes de transport fluvial et ferroviaire ou de nouveaux acteurs qui s'y engageraient. Des perspectives concrètes sont parfois mentionnées dans le dossier (potentiel de passer de 4 à 15 trains par jour au port de Calais par exemple). Il a par ailleurs été indiqué qu'un travail fin était conduit avec les acteurs pour articuler les investissements sur les infrastructures avec leurs perspectives d'utilisation (sur les capillaires fret, des conventions sont ainsi élaborées dans lesquelles les entreprises utilisatrices s'engagent sur un maintien du trafic et une participation à l'entretien des voies que SNCF Réseau modernise et maintient). L'action de soutien aux nouvelles installations terminales embranchées est conçue comme s'appuyant sur une recherche de prospects concrets.

Les gouvernances géographiques (au niveau régional, de l'axe nord, des ports) ou par secteur, doivent être des lieux d'échange sur les actions conduites pour le report modal du fret, pour conforter les dynamiques existantes et les élargir. La poursuite de la collaboration entre l'État, la Région, les grands opérateurs (VNF, SNCF Réseau, ports etc..) sera le moteur indispensable de cette mobilisation. La programmation régionale annexée au Sradet présente l'état des lieux de ces gouvernances et des pistes pour en renforcer l'activité et l'efficacité.

3.3 Un projet routier (RN2) difficile à analyser sur la base du dossier et dont les impacts devraient être davantage quantifiés en vue de leur réduction

Le projet de modernisation de la RN2 sur tout son linéaire est présenté dans le dossier comme important pour la région et en particulier sa partie est. Il est mentionné dans les priorités en termes de transport fixées par le Sradet.

L'Ae n'a pas vocation à contester ce choix mais souligne que des insuffisances en termes de méthodologie apparaissent cependant alors même que ce projet pèse lourd financièrement et que

ses impacts sur l'artificialisation des sols, la biodiversité et le climat (émissions de GES) peuvent s'avérer non négligeables.

Elle observe en premier lieu qu'aucune solution alternative n'est évoquée, que ce soit sur la vision d'ensemble ou sur les opérations. Si les impacts en avaient été chiffrés, cela aurait pu permettre de comparer les options étudiées et d'identifier les raisons des choix faits.

Sur la consommation d'espace et sur la biodiversité, l'analyse des différentes opérations permet d'identifier les enjeux et les incidences possibles, mais, comme cela a été indiqué au 2 de cet avis, cette analyse est insuffisante en ce qui concerne les mesures d'évitement, réduction et compensation décidées ou envisagées, en dépit du fait que leur définition est parfois bien avancée.

Sur les émissions de GES, l'impact du projet et des opérations individuelles n'est absolument pas présenté, que ce soit pour les émissions liées aux chantiers ou celles en exploitation, du fait de l'augmentation du trafic et des vitesses. Aucune mesure n'est proposée pour réduire ces impacts (seule la possibilité d'ajuster les vitesses est évoquée, sans plus de précision).

L'Ae recommande donc de renforcer l'évaluation des incidences du projet d'ensemble de la RN2 et de ses opérations, en particulier en termes d'émissions de gaz à effet de serre, en les comparant à celles de solutions alternatives, de définir des mesures d'évitement, réduction et compensation de ces incidences, en les présentant dans le CPER et en les approfondissant et mettant en place à l'occasion de la réalisation du projet et de ses opérations.

Annexe

Cartes de situation des projets prévus par le volet Mobilités

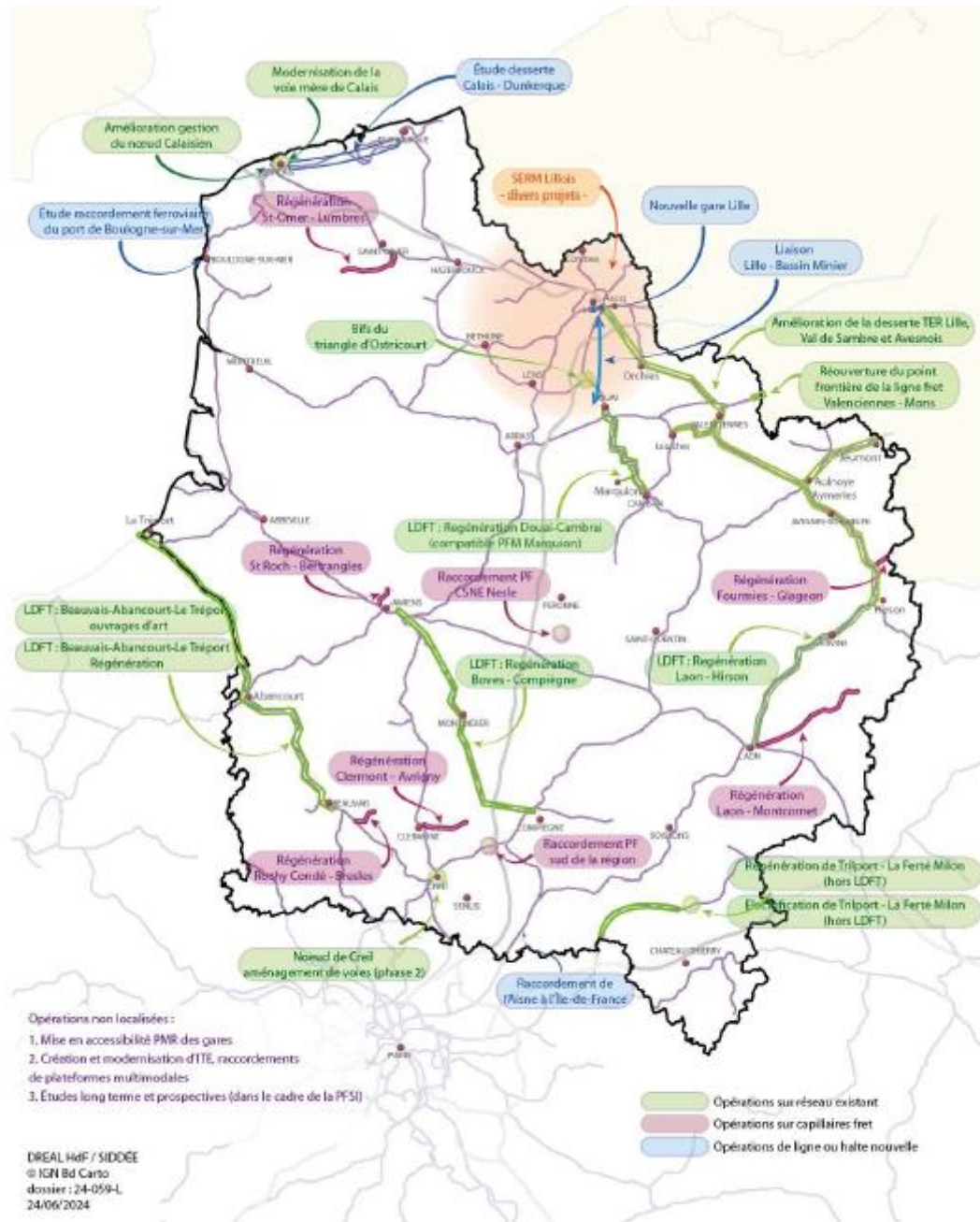


Figure 7 : projets du sous-volet ferroviaire

Région Hauts de France CPER Mobilité 2023-2027 Sous-volet fluvial et portuaire - Projets prioritaires



Figure 8 : projets du sous-volet fluvial et portuaire

Région Hauts de France CPER Mobilité 2023-2027 Sous-volet routier - Projets prioritaires



Figure 9 : projets du sous-volet routier