Autorité environnementale

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027 entre l'État et la Région Auvergne – Rhône-Alpes

n°Ae : 2025-090

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 90 32 – www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae[1] s'est réunie le 10 octobre 2025 en visio-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le contrat de plan État – Région (CPER) de la région Auvergne – Rhône-Alpes, volet Mobilités 2023 – 2027.

Ont délibéré collégialement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Laurent Michel, Serge Muller, Olivier Milan, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, 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.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète de la région Auvergne – Rhône-Alpes, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 10 juillet 2025.

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 le 27 novembre 2024 :

- *la directrice générale de l'Agence régionale de santé (ARS) Auvergne – Rhône-Alpes,*
- *la préfète de la région Auvergne – Rhône-Alpes (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement),*
- *les préfets de l'Ain de l'Allier, qui a transmis une contribution le 22 août 2025, de l'Ardèche, qui a transmis une contribution le 6 août 2025, du Cantal qui a transmis une contribution le 1er septembre 2025, de la Drome, de l'Isère, qui a transmis une contribution le 29 juillet 2025, de la Loire, qui a transmis une contribution le 21 août 2025, de la Haute-Loire, du Puy-de-Dôme, qui a transmis une contribution le 5 septembre 2025, du Rhône, de la Savoie, de la Haute- Savoie.*

Sur le rapport de Bertrand Looses et Laurent Michel, qui ont échangé avec les pétitionnaires le 19 septembre 2025, 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) Auvergne – Rhône-Alpes 2021-2027, signé le 10 novembre 2022, le Conseil régional Auvergne – Rhône-Alpes et l'État présentent un volet 2023-2027 concernant la mobilité. Le montant contractualisé de cet avenant s'élève à 1 962 M€, dont 697 M€ pour l'État, 697 M€ pour la Région, 568 M€ étant à apporter par d'autres financeurs.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre,
- les ressources en énergie, eau, minéraux, matériaux,
- la biodiversité et les continuités écologiques,
- la vulnérabilité des infrastructures et services de transports au changement climatique et aux risques naturels,
- le bruit,
- l'artificialisation des sols,
- le développement des mobilités décarbonées ou plus économes en énergie et le report modal vers ces mobilités.

L'évaluation environnementale présente un état initial de qualité et actualisé à l'occasion de l'élaboration du volet Mobilités mais est plus générale dans sa présentation des apports du CPER, des incidences sur l'environnement et des mesures de nature à les limiter, en particulier en ce qui concerne la présentation des incidences des principales opérations sur les territoires concernés.

Le projet marque une priorité en faveur des transports décarbonés, la part des investissements routiers dans les montants contractualisés diminuant, mais de manière moins marquée que dans d'autres régions. Le projet prévoit d'engager les études et les premiers travaux de six Services express régionaux métropolitains, SERM (un quart des SERM prévus au niveau national), ce qui amorce un programme ambitieux. A contrario les investissements pour le fret ferroviaire sont peu importants et surtout la démonstration d'une stratégie structurée dans ce domaine reste à préciser.

L'Ae recommande principalement de :

- renforcer fortement et structurer l'action d'adaptation des infrastructures et services de transport au changement climatique,
- compléter le dossier par des approfondissements territoriaux et des principales opérations,
- mieux présenter l'articulation du CPER avec l'ensemble des politiques publiques en matière de mobilité et d'établir et présenter une stratégie en matière de report modal du fret
- consacrer en cas de restrictions budgétaires les crédits prioritairement aux modes de transport décarbonés, et que la situation du financement des mobilités actives quotidiennes soit aussi considérée prioritaire dans ce possible contexte par rapport aux véloroutes

L'Ae recommande aussi d'accélérer la définition des critères d'éco-conditionnalité pour la réalisation des projets et d'apporter un ensemble de compléments sur diverses thématiques (bruit, incidences Natura 2000 etc.).

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

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 Auvergne – Rhône-Alpes (AuRA).

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

1.1 Contexte régional

La région s'étend sur 69 711 km² et compte 4 068 communes, pour une population de 8,2 millions d'habitants en 2022 (deuxième région la plus peuplée de France). Trois grands ensembles géographiques structurent l'espace : le sillon rhodanien en position centrale, encadré à l'ouest et l'est par les deux grands ensembles montagneux du Massif central et des Alpes (67 % de la superficie régionale est classée en zone de montagne). Cœur géographique, économique et démographique, le sillon rhodanien connecte la région au sud avec la Méditerranée, l'Italie et la péninsule ibérique, au nord avec la Suisse, l'Europe alpine et par la vallée de la Saône vers l'Ile de France et l'Europe rhénane et du nord. Le Massif central où alternent plateaux, vallées, massifs volcaniques, plaines (Limagne, Bourbonnais) est longtemps resté à l'écart des grands flux de transport. Les massifs alpins disposent au contraire d'une forte attractivité (liée en partie aux hauts massifs enneigés) et de grands axes de transport débouchant sur des cols et des tunnels ferroviaires et routiers.

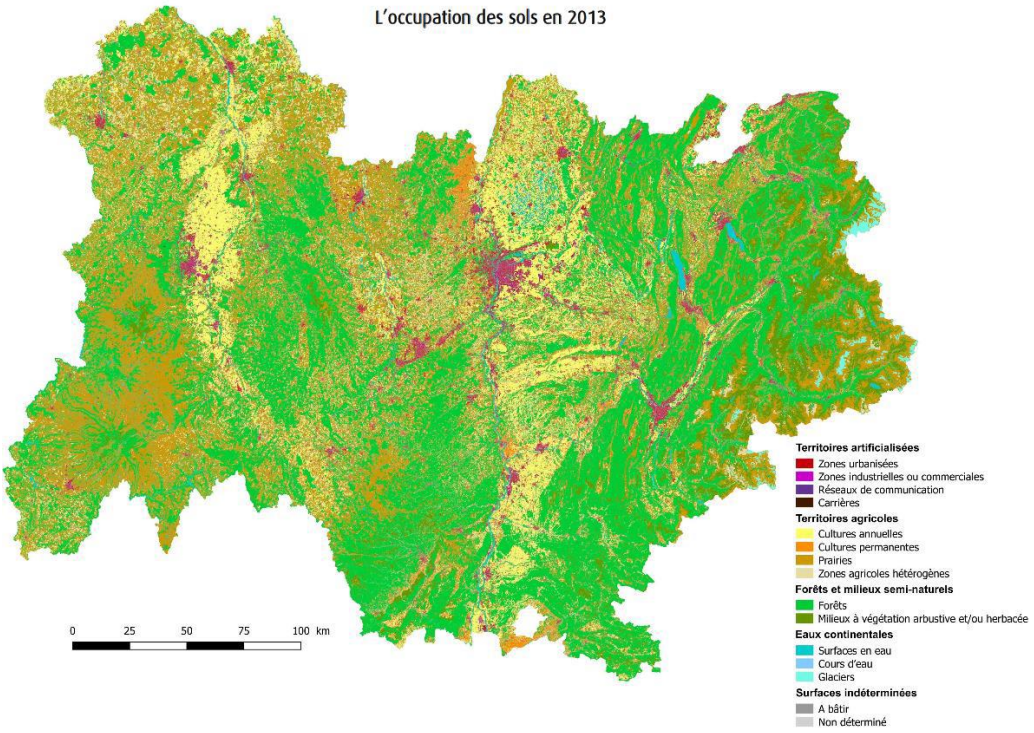
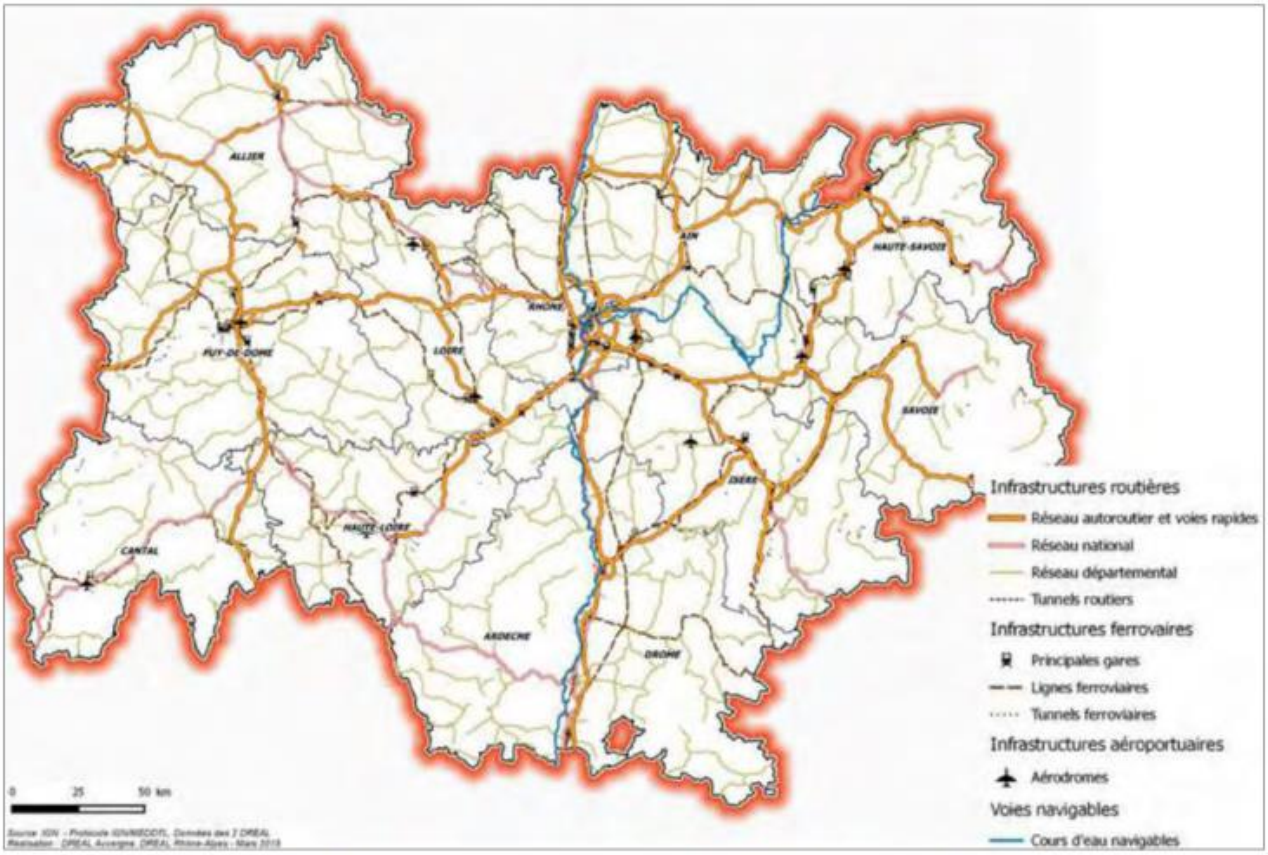


Figure 1 : grandes entités paysagères de la région et occupation des sols (source : dossier)

Cinq métropoles structurent le territoire : Lyon (aire urbaine de plus de 2,2 millions d'habitants), Grenoble (aire urbaine de 700 000 habitants), Clermont-Ferrand (aire urbaine d'un peu moins de 500 000 habitants), Saint-Etienne (aire urbaine d'un peu plus de 500 000 habitants) et la métropole transfrontalière du Grand Genève, organisée autour du lac Léman. La région compte 21 aires urbaines de plus de 50 000 habitants.

L'artificialisation des sols a progressé entre 2011 et 2021 de 30 200 ha, soit environ 3 000 ha par an, la région se situant au huitième rang pour la consommation d'espace par habitant.

Les transports dans la région résultent à la fois de flux de transit nationaux et internationaux et des flux entre et à l'intérieur des aires urbaines. La région est traversée, en particulier au niveau du sillon rhodanien, par des infrastructures de transport importantes, d'envergure nationale voire européenne. Les relations est-ouest sont un enjeu important, les infrastructures étant considérées comme plus développées dans le massif alpin alors que les liaisons entre l'Auvergne et le reste de la région sont moins denses, en particulier au niveau ferroviaire.



Source : Portrait cartographie et statistique, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Figure 2 : carte des réseaux routier, ferroviaire et navigable (source : carte DREAL Auvergne-Rhône-Alpes figurant dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires)

L'activité agricole occupe 48 % de la superficie de la région, avec une importante activité d'élevage en montagne, des grandes cultures en Limagne, dans l'Ain et le Dauphiné, de l'arboriculture et la viticulture en particulier autour du sillon rhodanien. Auvergne – Rhône-Alpes est la première région industrielle de France avec plus de 500 000 emplois.

En 2022 les émissions de gaz à effet de serre sont de 46 Mt CO_2e, soit 5,9 tCO_2e/habitant, légèrement moins que la moyenne nationale, en provenance des transports pour 30 %, des bâtiments pour 27 %, de l'industrie, du secteur énergie et des déchets pour 25 %, de l'agriculture pour 19 %.

Les grands types de reliefs : volcans d'Auvergne, vallées et plaines de Loire et d'Allier, montagnes, plateaux et contreforts est du Massif central, vallées, plaines et collines rhodaniennes, Jura, Préalpes, sommets et vallées des Alpes, façonnent les paysages et les habitats naturels, dans un territoire marqué par une surface forestière un peu supérieure à la moyenne nationale (36 % du territoire). Les risques naturels sont fortement présents aux abords des cours d'eau (inondation), en moyenne et haute montagne (crues rapides et torrentielles, mouvements de terrain et chutes de pierres-rochers, avalanches) et dans le sud de la région pour les incendies de forêt. La région est aussi concernée

par les risques industriels et technologiques (centrales nucléaires, plus de 100 sites classés Seveso seuil haut[2], barrages).

Les sites Natura 2000[3] occupent 13 % du territoire, qui compte dix parcs naturels régionaux (PNR, sur 21 % du territoire régional) et trois parcs nationaux. La qualité des eaux souterraines est dans l'ensemble bonne, mais 20 % des nappes souterraines sont cependant en état chimique mauvais et seules 49 % des eaux superficielles sont en état écologique bon ou très bon (et 16 % dans un état médiocre ou mauvais). Les métropoles et les zones proches des infrastructures de transport sont exposées à des niveaux relativement élevés de bruit (300 000 habitants potentiellement exposés à des dépassements des valeurs limites réglementaires) et de pollution atmosphérique. Celle-ci a reculé, tendant vers un respect pour plus de 99,5 % de la population des valeurs limites réglementaires actuelles pour le dioxyde d'azote par exemple, avec cependant un dépassement en 2022 des valeurs de référence définies par l'organisation mondiale de la santé (OMS) pour 3,5 millions d'habitants pour les particules[4] PM_{10} et 4,97 millions d'habitants pour le dioxyde d'azote.

1.2 Contexte du CPER et de son volet Mobilités

Créés par la loi du 29 juillet 1982, les CPER engagent l'État et les régions sur la programmation et le financement pluriannuel 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.

Les CPER 2021-2027 devaient répondre à trois enjeux :

- apporter des solutions à la crise sanitaire économique et environnementale en s'appuyant sur l'investissement public ;
- transformer le modèle de développement, sur une durée plus longue, dans une optique de transition écologique, numérique et productive ;
- illustrer l'approche différenciée de la décentralisation, via des volets territoriaux.

Le CPER 2021-2027 entre l'État et la région Auvergne - Rhône-Alpes a été signé le 10 novembre 2022. Ce contrat mobilise 2 435 millions d'euros (M€) contractualisés entre l'État (1 217,3 M€) et la Région (1 217,3 M€) et 2 038 M€ de crédits « valorisés »[5]. Il s'articule autour de quatre axes stratégiques intitulés :

---

[2] Nom générique d'une série de directives européennes relatives à l'identification des sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. Les établissements industriels concernés sont classés en « Seveso seuil haut » ou en « Seveso seuil bas » selon leur aléa technologique, dépendant des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent.

[3] Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

[4] La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (particulate matter ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres (noté µm soit 1 millième de millimètre), respirables, qui peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires. On parle de particules fines (PM10), très fines (PM5) et ultrafines (PM2,5).

[5] Crédits qui contribuent directement à la réalisation des objectifs du CPER mais sans forcément faire l'objet d'un engagement réciproque de l'État et de la Région ou qui ne sont pas inscrits au CPER, ayant déjà été contractualisés dans un autre cadre.

- *Relocaliser et faire d'Auvergne – Rhône-Alpes la grande Région créatrice d'emplois;*
- *Pour une Région équilibrée, soutenir aussi bien les métropoles que les petites communes,*
- *Protéger notre environnement et notre qualité de vie,*
- *Faire d'Auvergne – Rhône-Alpes la Région la plus attractive*,

et d'un volet *Cohésion des territoires*.

Il alloue environ 464 M€ aux objectifs de transition écologique et énergétique (hors mobilité).

Dans le domaine de la mobilité le CPER prévoyait pour les années 2021 et 2022 un montant contractualisé de 332,6 M€ (à parité entre l'État et la Région, 39 M€ de crédits de l'État étant par ailleurs valorisés), en complément des crédits contractualisés dans le cadre du Plan de relance post-Covid.

Un protocole d'accord en vue de l'établissement d'un avenant Mobilités pour la période 2023-2027 a été élaboré selon les termes d'un mandat de négociation adressé à la Préfète de région le 5 juin 2023, et signé entre l'État et le Conseil régional le 16 mai 2024. Le montant prévu pour la contractualisation s'élève à 1 962 M€, dont 697 M€ pour l'État, 697 M€ pour la Région, 568 M€ étant à apporter par d'autres financeurs.

Au sein du CPER ainsi complété, le volet Mobilités, avec 1 394 M€ sur 2023-2027 et 1 727 M€ au total sur 2021-2027, représentera plus de 45 % des crédits contractualisés par l'État et la Région.

Le volet Mobilités présente par ailleurs un ensemble d'opérations valorisées, qui mobilisent 508,8 M€ de la part de l'État et 131,7 M€ de la Région.

1.3 Présentation du volet Mobilités du CPER

Le projet d'avenant Mobilités est un document de 20 pages, complété par 18 pages d'annexes, dont la maquette financière est résumée en figure 3.

Objet	Montant total inscrit au CPER (M€)	Participations (M€)		
		État	Conseil régional	Autres financeurs et/ou reste à financer
Amélioration des mobilités du quotidien	756,81	291,60	229,09	236,12
	{17,48}	{9,73}	{7,75}	
Assurer une desserte fine et durable des territoires	1117,36	357,19	464,91	295,25
Relever le défi du transport de marchandises	25,98	16,64	0	9
Garantir l'inclusivité du transport ferroviaire	61,71	31,58	3,00	27,13
	{4,233}		{4,233}	
Total	**1961,86**	**697,00**	**697,00**	**567,84**
	{21,71}	{9,73}	{11,98}	

Figure 3 : maquette financière du volet Mobilités du CPER (source : dossier)

Les crédits contractualisés concernent quatre axes :

- Améliorer les mobilités du quotidien, dans une approche multi-modale, avec les actions suivantes, pour 521 M€ de crédits contractualisés entre l'État et la Région :
    - début de la réalisation des services express régionaux métropolitains (SERM), au nombre de six dans la région : études de préfiguration, première enveloppe mutualisée pour engager les études et premiers travaux,
    - études et travaux pour la mise en place d'un RER de niveau 1 à infrastructure existante sur les étoiles ferroviaires de Lyon et Grenoble,
    - un ensemble de premiers investissements des SERM de Lyon et Grenoble : bus à haut niveau de service entre Lyon et Trévoux (169 M€ de crédits contractualisés), études et travaux phase 1 sur l'étoile ferroviaire de Grenoble (30 M€ de crédits État et Région), fin des travaux du pôle d'échange multimodal de la gare de Lyon – Part-Dieu (11 M€ de crédits État et Région),
    - études et travaux sur le réseau ferroviaire structurant, en particulier les travaux de modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve en Haute-Savoie,
    - la fin du financement de l'aménagement de l'échangeur du Rondeau sur l'A 480 à Grenoble,

- assurer une desserte fine du territoire avec les opérations suivantes :
    - opérations routières : RN 102 (contournement du Teil en Ardèche, mise à 2x2 voies entre l'A75 et Cohade, trois autres opérations de modernisation), RN7 (en particulier déviation de Livron et Loriol dans la Drôme, aménagement du barreau de Trévol dans l'Allier, mobilisant 140 M€ de crédits État et Région), RN88 (déviation de Saint-Hostien et Le Pertuis en Haute-Loire en particulier, 177 M€ de crédits Région), RN 122 (traversées de Maurs, Polminhac, Vic-sur-Cère), premiers aménagements du contournement nord-ouest de Vichy. Ces investissements s'inscrivent pour certains dans le contexte de la mise à disposition expérimentale d'une partie du réseau routier national auprès de la Région Auvergne – Rhône-Alpes (en application de la loi dite «3DS »), les travaux étant réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Régional,
    - investissements de régénération de lignes de desserte fine du territoire sur le réseau ferroviaire, pour y maintenir le trafic sur l'ensemble de la durée du CPER : lignes en Auvergne, ligne Saint-Gervais-Vallorcine, ligne dite « des Alpes », ligne du tram train de l'ouest lyonnais, avec au total 242 M€ de crédits État et Région,
    - création de véloroutes par réalisation d'opérations inscrites dans les schémas national et régional, soutenues par 70 M€ de crédits État et Région,
    - réalisation de l'ascenseur valléen entre Courchevel et Bozel,
- relever le défi du transport de marchandises avec le soutien à la régénération des lignes capillaires, de voies mères et au maintien des installations terminales embranchées (ITE) ainsi que les acquisitions foncières du projet Lyon-Turin,
- garantir l'inclusivité du transport ferroviaire avec la mise en accessibilité des gares nationales (trois dernières gares à équiper) et régionales ainsi que la mise en service de balises sonores et de services à la personnes.

Le protocole d'accord mentionne, comme crédits valorisés, un ensemble d'opérations en particulier:

- amélioration des liaisons entre Lyon et Saint-Etienne (projets MobiLYSE), avec des volets ferroviaire, routier et vélo,

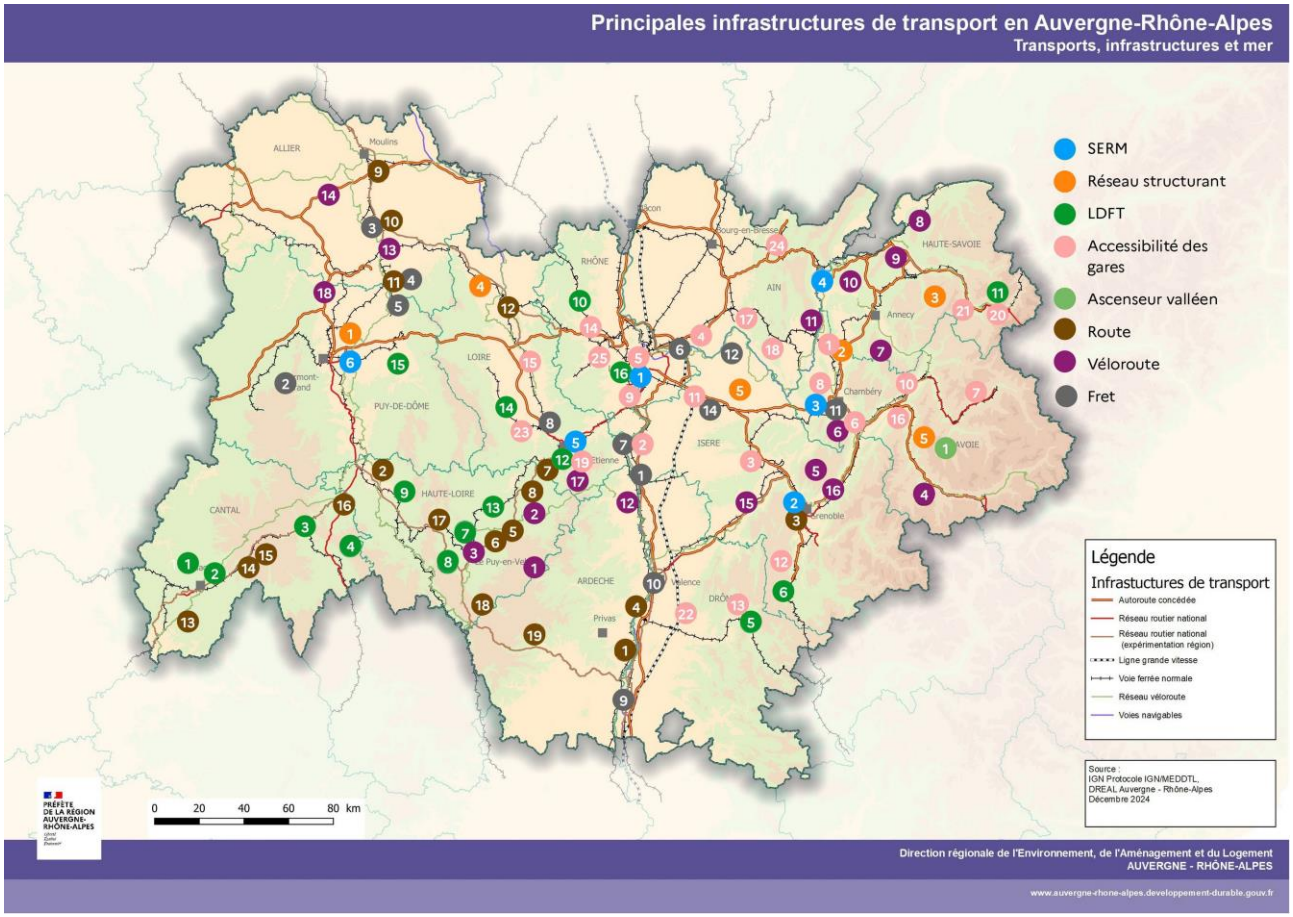
- accès alpins au tunnel transfrontalier Lyon-Turin,

- projets de transport en commun en site propre retenus dans le cadre du 4ème appel à projets,

- travaux de modernisation et remise à niveau de la ligne Paris-Clermont-Ferrand (train d'équilibre du territoire), régénération de lignes de desserte fine du territoire en dehors des projets inscrits au CPER.

L'annexe 1 présente une synthèse financière de ces opérations valorisées.

On rappellera que le projet de volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan interrégional État-Régions Rhône-Saône prévoit de soutenir le transport fluvial ainsi que le transport combiné sur l'axe Rhône-Saône (l'Ae a rendu le 7 novembre l'avis n° 2024-86 sur ce projet), avec au total 176 M€ contractualisés sur 2023-2027 (et 199,6 M€ sur 2021-2027). De plus un certain nombre d'opérations pourraient être réalisées dans l'optique des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2030 et faire l'objet d'une contractualisation séparée du CPER, selon des modalités qui ne sont pas arrêtées à ce jour.



SERM (études et travaux)

1. SERM lyonnais
2. SERM grenoblois
3. SERM de la Grande Aire Urbaine de Chambéry – Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard
4. SERM franco-suisse
5. SERM grenoblois
6. SERM Clermont- Auvergne

Réseau structurant (études et travaux)

1. TET Paris - Clermont-Ferrand – Études post schéma directeur 2026
2. Ligne Aix – Annecy – Révision de programme
3. Modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve
4. Ligne Clermont – Lyon – Études pour un schéma directeur
5. Accès alpins au tunnel transfrontalier Lyon – Turin – Acquisitions foncières

LDFT (Régénération, études et travaux)

1. Ligne Lamativie Viescamp
2. Ligne Aurillac - Viescamp
3. Ligne Aurillac - Arvant
4. Ligne de l'Aubrac (Viaduc de Garabit)
5. Ligne Livron – Aspres-sur-Buëch
6. Ligne (Grenoble -) Jarrie – Lus-la-Croix-Haute (dite ligne des Alpes)
7. Ligne Le Puy-en-Velay – Saint-George d'Aurac
8. Ligne des Cévennes (Brioude – Langogne)
9. Ligne Issoire – Brioude
10. Ligne Lozanne – Lamure – Chauffailles (- Paray-le-Monial)
11. Ligne Saint-Gervais-les-Bains – Vallorcine
12. Ligne Saint-Étienne - Firminy
13. Ligne Le-Puy-en-Velay – Firminy
14. Ligne (Saint-Étienne -) Saint-Just – Montbrison – Boën-sur-Lignon
15. Ligne Clermont - Thiers
16. Ligne du Tram Train de l'Ouest Lyonnais

Mise en accessibilité des gares

1. Gare de Rumilly (travaux)
2. Gare de Saint-Clair-les-Roches (travaux)
3. Gare de Rives (travaux)
4. Gare de Meximieux-Pérouges (études et travaux)
5. Gare de Lyon-Vaise (études)
6. Gare de Montmélian (études)
7. Gare de Bourg-Saint-Maurice (études et travaux)
8. Gare d'Aix-les-Bains-le-Revard (études et travaux)
9. Gare de Vernaison (études)
10. Gare d'Albertville (études et travaux)
11. Gare de la Verpillière (études)
12. Gare de Monestier-de-Clermont (études)
13. Gare de Die (études)
14. Gare de Lamure-sur-Azergues (études)
15. Gare de Balbigny (études)
16. Gare d'Aiguebelle (études)
17. Gare de Sant-Rambert-en-Bugey (études)
18. Gare de Virieu-le-Grand-Belley (études)
19. Gare de Saint-Étienne-la-Terrasse (études)
20. Gare de Chamonix-Mont-Blanc (études)
21. Gare de Chedde (études)
22. Gare de Crest (études)
23. Gare de Montbrison (études)
24. Gare d'Oyonnax (études)
25. Gare de l'Arbresle (travaux)

Ascenseur valléen

1. Ascenseur valléen Bozel - Courchevel

Figure 4 : carte et liste de l'ensemble des projets (source : dossier)[6]

Le soutien aux mobilités du quotidien autour en particulier des SERM, aux infrastructures ferroviaires, transports collectifs et mobilités cyclables représente la grande majorité des financements, les investissements sur les infrastructures routières représentant 36 % des crédits contractualisés.

Il convient cependant de noter que ce taux est plutôt plus élevé que celui constaté dans les volets Mobilités 2023-2027 des CPER des autres régions.

La figure 5 présente les financements par type d'opérations.

	Montant total prévisionnel CPER 2023 - 2027, tous cofinanceurs (M€)	Part prévisionnelle État 2023 - 2027 (M€)	Part prévisionnelle Région (M€)
Service express régional métropolitain	322	147	175
Réseau structurant	168	110	58
Ligne de desserte fine du territoire	174	104	70
Accessibilité des gares	56	53	3
Fret ferroviaire	32	32	0
Route	494	194	300
Transports collectifs	24	10	14
Véloroutes	110	40	70
Total	**1380**	**690**	**690**

[6] Dans la légende des opérations il faut lire 5 SERM stéphanois et non 5 SERM grenoblois.

	Montant total prévisionnel CPER 2023 – 2027 ((M€))		
	tous cofinanceurs	dont part Etat	dont part Région
Service Express Régional Métropolitain	438,21	134,4	175,35
SERM Lyon	319,99	80,56	170,06
SERM Grenoble	62,28	27,82	3,56
SERM Clermont-Ferrand	2,04	1,02	0,51
SERM Chambéry	2,5	1,25	0,37
SERM Franco-suisse	1,57	0,78	0,39
SERM Saint-Étienne	1,79	0,9	0,45
Réseau structurant	279,61	118,2	53,74
Ligne de desserte fine du territoire	258,01	150,19	91,99
Accessibilité PMR	61,71	31,58	3
Fret ferroviaire	17,98	8,64	0
Route	515,68	204	298
Transports collectifs	98,45	10	5,1
Véloroutes	292,21	40	69,82
Total	1961,86	697	697

Figure 5 : présentation des financements par nature d'opérations (source : dossier)

Le CPER 2021-2027 approuvé en 2022 est accompagné d'un bilan d'exécution du CPER 2015-2020, il serait utile pour la bonne information du public d'annexer la partie de ce bilan consacrée aux mesures relatives à la mobilité, au dossier qui sera soumis à la consultation du public.

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 compétente pour rendre l'avis d'autorité environnementale.

L'Ae avait été saisie d'une évaluation environnementale portant sur le CPER 2021-2027 et n'avait pas rendu d'avis faute de moyens.
L'élaboration du volet Mobilités a été conduite à partir de la réception, le 5 juin 2023, par la Préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes, d'un mandat de négociations sur le volet mobilités en accord avec les priorités de la politique de mobilité portée par le Gouvernement, déclinant par rubriques les différentes stratégies et programmes structurants qui découlent de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Ce mandat fixait deux objectifs précis : marquer une priorité pour le transport ferroviaire et les transports du quotidien et réaliser des engagements réciproques en faveur de la transition sur l'organisation et l'offre de services déployée par les collectivités.

Une première phase de concertation avec les territoires, menée par les préfets de département, a débouché sur l'élaboration d'un protocole d'accord signé le 16 mai 2024, fixant les objectifs et la répartition globale du cofinancement, pour un total de 1,38 Mds€ apportés par l'État et le Conseil régional.
Une seconde phase de concertation avec les territoires (une réunion par département) a permis d'ajuster les priorités d'intervention.

Le projet fera l'objet d'une consultation du public prévue, selon les informations recueillies par les rapporteurs, fin octobre-début novembre 2025, en vue d'une délibération du Conseil régional lors de sa séance de décembre 2025, puis d'une adoption par signature entre l'État et la Région.

Alors que l'adoption du volet mobilité couvrant normalement la période 2023-2027 interviendra au plus tôt fin 2025, l'exercice prévu de participation du public 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 du volet Mobilités du contrat sont, pour l'Ae :

- la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre,
- les ressources en énergie, eau, minéraux, matériaux,
- la biodiversité et les continuités écologiques,
- la vulnérabilité des infrastructures et services de transports au changement climatique et aux risques naturels,
- le bruit,
- l'artificialisation des sols,
- le développement des mobilités décarbonées ou plus économes en énergie et du report modal vers ces mobilités.

2 Analyse de l'évaluation environnementale

Les maîtres d'ouvrage ont fait le choix de compléter une l'évaluation environnementale initiale du CPER, en mettant en exergue les ajouts relatifs au volet Mobilités. Cette évaluation environnementale ainsi actualisée présente l'intérêt de mettre à disposition une évaluation environnementale d'ensemble du CPER, mais sans reprendre le CPER lui-même. Un effort d'actualisation de l'état initial en particulier sur certaines thématiques touchant plus particulièrement au sujet des mobilités, comme les émissions de gaz à effet de serre (GES) ou la pollution atmosphérique, est à souligner.

Les modalités d'élaboration de l'avenant mobilités, de concertation avec les collectivités locales de consultation de l'autorité environnementale et du grand public réduisent les apports de l'évaluation environnementale. Sans poids réel décisionnel sur les choix, l'évaluation vise à apporter un éclairage et à souligner une cohérence avec la mise en œuvre d'une trajectoire de transition énergétique et écologique.

Les opérations d'investissement du volet mobilités comportent des effets significatifs sur l'environnement, mais une reprise plus essentielle de l'évaluation du CPER n'est pas conduite, ce qui aurait pourtant été utile.

Surtout, l'actualisation ne met pas en perspective le volet mobilités du CPER avec l'ensemble des investissements prévus dans la région au titre d'autres programmes partenariaux, comme les grands projets ferroviaires du Lyon-Turin, de l'étoile Lyonnaise ou du CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise), les investissements en matériels roulants pour renforcer l'offre ferroviaire, ou encore le programme MOBYLISE ou le CPIER[7] Rhône-Saône. Cela permettrait de mieux appréhender la compréhension globale et ainsi de mieux cerner les impacts du volet mobilités, sur le plan environnemental.

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

2.1 Articulation du volet Mobilités avec d'autres plans ou programmes

Conformément à l'article R.122-20 du Code de l'Environnement, le dossier analyse la cohérence du volet Mobilités avec un ensemble de plans et schémas identifiés comme portant la stratégie environnementale régionale : les trois Sdage (Schéma directeur d'Aménagement et de gestion des Eaux) Rhône-Méditérranée, Adour-Garonne et Loire-Bretagne, le PGRI (Plan de gestion des Risques Inondation), le Sraddet (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), le SRB (schéma Régional de Biomasse), le PRSE (Plan Régional Santé Environnement), la SNBC (stratégie Nationale Bas Carbone), la PPE (programmation Pluriannuelle de l'Energie), les PPA (plans de Protection de l'Atmosphère) des agglomérations de Lyon, Grenoble, Saint Étienne, Clermont-Ferrand et de la Vallée de l'Arve, et autres plans ou programmes, notamment européens. Un tableau présente les cohérences entre le CPER et ces plans, mais de manière très synthétique, en évoquant de manière très générale les liens avec l'avenant mobilités.
Le dossier devrait examiner spécifiquement plus en détail les interactions avec le Sraddet, les PPA et les documents traitant de la mobilité. On soulignera cependant que le dossier met bien en exergue le lien entre le PPA de la Vallée de l'Arve et les investissements ferroviaires sur ce territoire. Ces analyses pourraient mettre en évidence l'absence de document stratégique global qui permettrait d'organiser la cohérence entre les différents maitres d'ouvrage et surtout des diverses sources de financement, sur un territoire soumis à de fortes pressions en présence de milieux naturels remarquables.

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

[7] Contrat de plan interrégional État-régions

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

L'état initial de l'environnement est détaillé et bien documenté à l'échelle régionale. Afin de bien évaluer l'impact de l'avenant mobilités, il eût été utile de réaliser quelques focus sur les zones les plus concernées par des projets majeurs, notamment la vallée de l'Arve, les secteurs des deux grandes déviations routières sur la RN 88 (Saint-Hostien - Le Pertuis) et la RN7 (Livron-Loriol) et enfin les itinéraires des véloroutes projetées.

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

Ce territoire se distingue par nombre de traits remarquables :

- première région de montagne d'Europe,
- première région productrice de matériaux de France,
- première prairie permanente de France,
- première région productrice d'eau embouteillée,
- grande richesse des milieux naturels et de la biodiversité (51 % du territoire classé en zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique - Znieff[8], un quart de la superficie régionale considéré comme réservoir biologique majeur, 300 liaisons d'intérêt régional).

mais aussi par des sensibilités fortes :

- présence marquée de risques naturels (87% des communes concernées) et technologiques,
- qualité de l'air médiocre dans les principales agglomérations,
- nuisances sonores notables, en raison de la double concentration des populations et infrastructures de transport, notamment le long du couloir rhodanien.

Concernant les enjeux particulièrement concernés par le secteur des transports, il est possible de mettre en exergue les points suivants.

Bruit

Le dossier présente une synthèse des voies routières classées au regard du bruit, avec un linéaire de 10 000 km dans la région (plus de 2 500 km dans le département du Rhône), dont plus d'un quart classées en catégories 1 et 2, les plus bruyantes. 300 000 habitants sont potentiellement exposés à des dépassements des valeurs limites réglementaires. Le dossier ne présente pas de données sur les points noirs de bruit, ce qui devrait être complété.

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

[8] L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

Pollution atmosphérique

Le dossier présente de manière assez détaillée les émissions des principaux polluants (et leurs sources principales) et leurs évolutions récentes, ainsi que des données régionales sur les niveaux de concentration dans l'air ambiant.

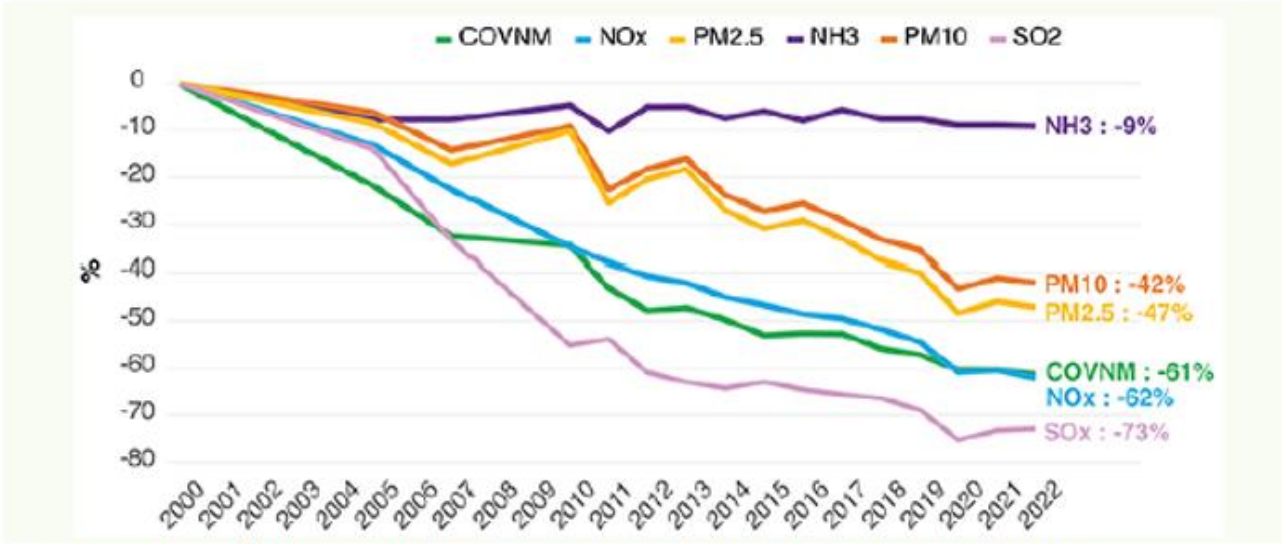


Figure n°53. Évolution à climat réel des émissions de polluants locaux entre 2000 et 2022

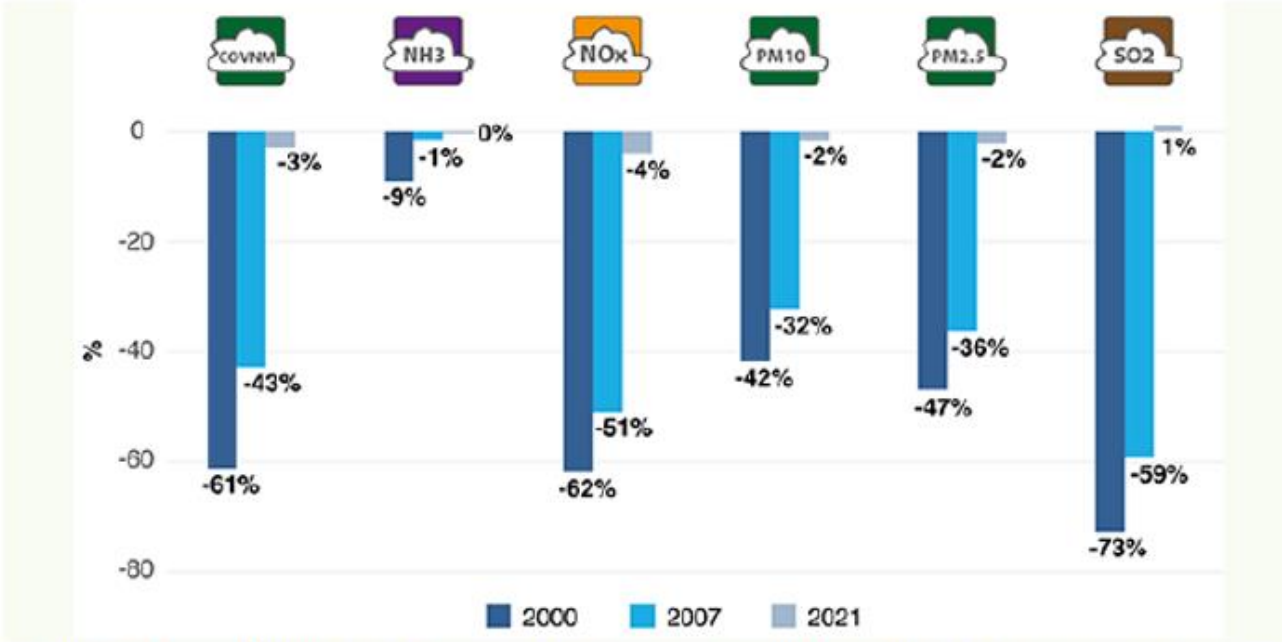


Figure n°54. Évolution des émissions de polluants locaux en 2022 par rapport à trois années de référence (2000-2007-2021) en Auvergne-Rhône-Alpes

Figure 6 : évolutions des émissions régionales de polluants (source : dossier)

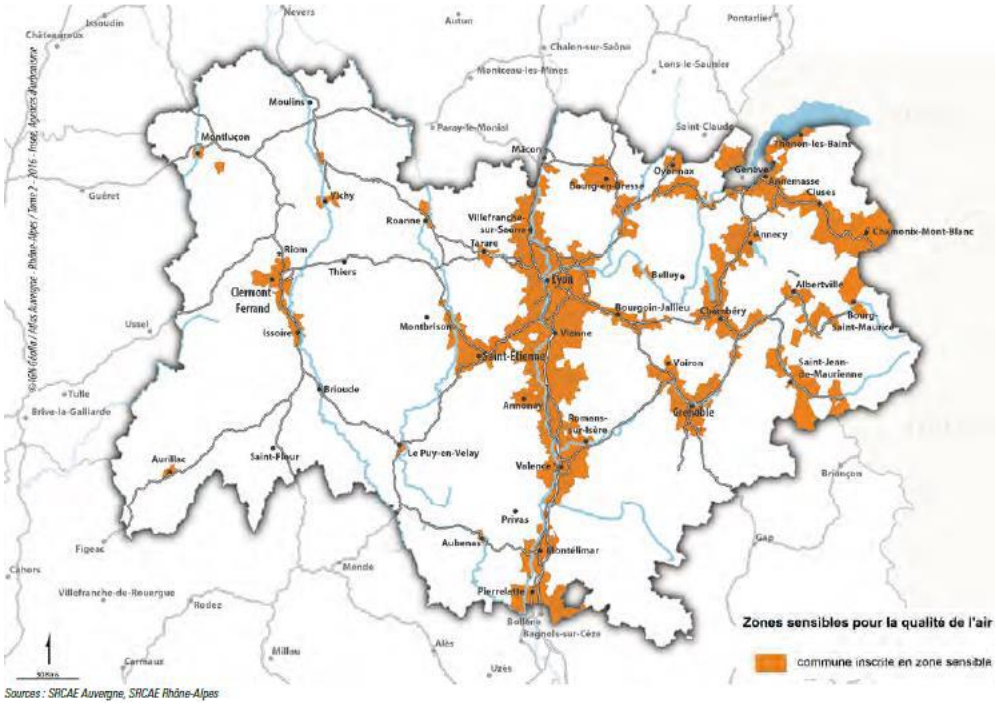


Figure 7 : carte des zones sensibles pour la qualité de l'air (source : dossier)

Les émissions marquent des reculs importants, sauf pour l'ammoniac (d'origine très majoritairement agricole), stable depuis 2010. Elles ont reculé de 62 % par exemple pour les oxydes d'azote, dont le secteur des transports est le principal émetteur, à hauteur de 45 %.

Pour ce polluant, le dossier identifie en particulier les zones proches des autoroutes du centre et de l'est de la région A6, A7, A41, A42, A43, A49, les aires métropolitaines de Lyon, Grenoble, Saint-Étienne, la métropole genevoise, Clermont-Ferrand, et certaines vallées de montagne comme étant particulièrement touchées. Le secteur des transports ne représente a contrario que de l'ordre de 15 % des émissions de particules (par exemple 17 % pour les PM_{10}).

Les cartes régionales de concentration présentent l'intérêt de repérer à la fois les valeurs limites réglementaires et les valeurs de référence de l'organisation mondiale de la santé, leur échelle ne permettant cependant qu'un repérage sur une grande maille.

La situation s'est améliorée au regard des valeurs limites réglementaires, mais les valeurs de référence de l'OMS, au-delà desquelles des effets sur la santé sont constatés, sont encore dépassées sur une large part du territoire.

Polluant	Population exposée à un dépassement de la valeur de référence de l'OMS (million d'habitants)	Commentaire
Dioxyde d'azote, NO_2	4,97	
Particules PM_{10}	3,50	
Particules $PM_{2,5}$	7,95	
Ozone, O_3	0,246	Positionnement par rapport à la valeur cible pour la santé

Figure 8 : population exposée à un niveau de pollution supérieur aux valeurs de référence de l'OMS en 2022 (source : dossier)

Consommations d'énergie, émissions de gaz à effet de serre

Le dossier présente des données détaillées sur les consommations d'énergie, en 2015 et aussi actualisées en 2022. Le secteur des transports représente de l'ordre de 27 % de la consommation totale d'énergie finale, sa consommation est en baisse de 10 % par rapport à 2005 (mais au même niveau que celui de 1990).

Des données sont de même présentées pour les émissions de gaz à effet de serre entre 2015 et 2022 (en baisse de l'ordre de 10 %). Le secteur des transports en représente 30 % et est le premier secteur émetteur, devant l'agriculture avec 19 %.

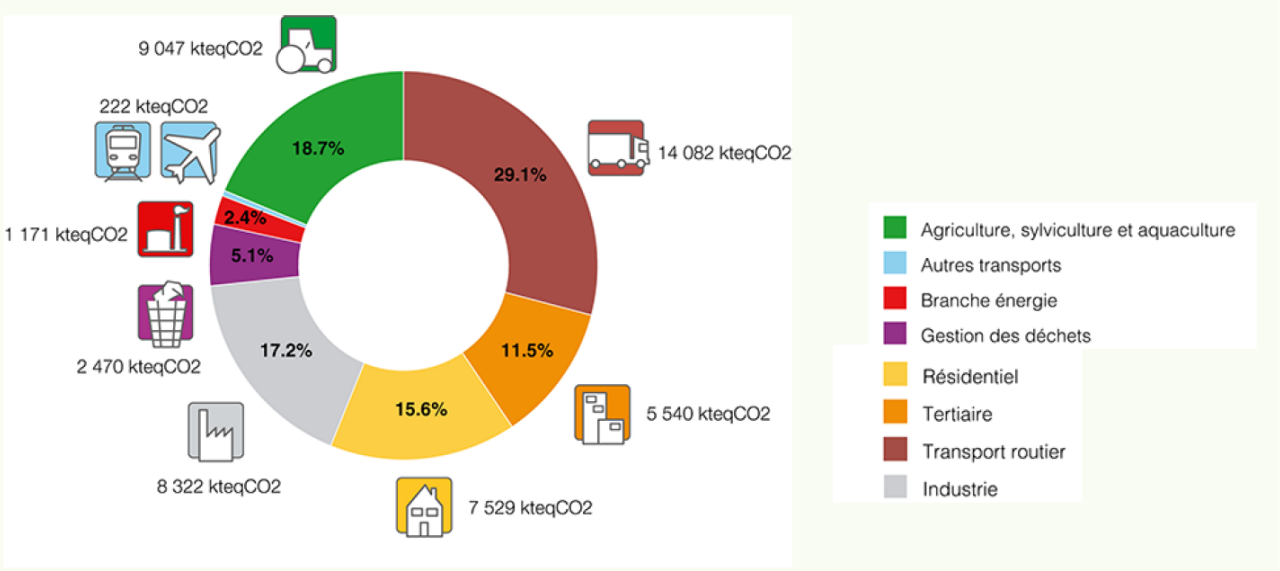


Figure n°9. Part des secteurs dans les émissions totales de GES de la région en 2022 (ORCAE)

Figure 9 : émissions de GES par secteur en 2022 (source : dossier)

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

L'évaluation environnementale ne présente aucune solution alternative aux choix du CPER, et notamment de son volet mobilités. Elle expose les motifs de choix des programmes et actions. Le cadrage national avec le mandat de négociation écrit fourni à la préfète de région est une donnée majeure. De même, le travail de négociation avec les collectivités locales et autres maîtres d'ouvrage potentiels explique les décisions arrêtées dans l'avenant. La cohérence avec les principes de planification écologique de l'État en matière de mobilités est bien établie.

État, Région et collectivités locales témoignent par cet avenant mobilités de leur engagement–à engager la décarbonatation des mobilités, tout en offrant le meilleur service possible aux usagers. La meilleure illustration est fournie par le déploiement de six SERM (Service Express Régional Métropolitain) en région sur les 24 que compte le territoire national.

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

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

Méthodologie, incidences par enjeux.

À partir des axes stratégiques du CPER et de leur déclinaison thématique, une première analyse qualifie les effets (négatif, positif, indéterminé ou non significatif) de chaque objectif thématique sur l'environnement. Ceci permet de concentrer ensuite le travail sur les projets structurants et typologies de projets ayant des risques d'effets négatifs. Un tableau de synthèse reprend les résultats de cette analyse globale selon une grille de douze thématiques.

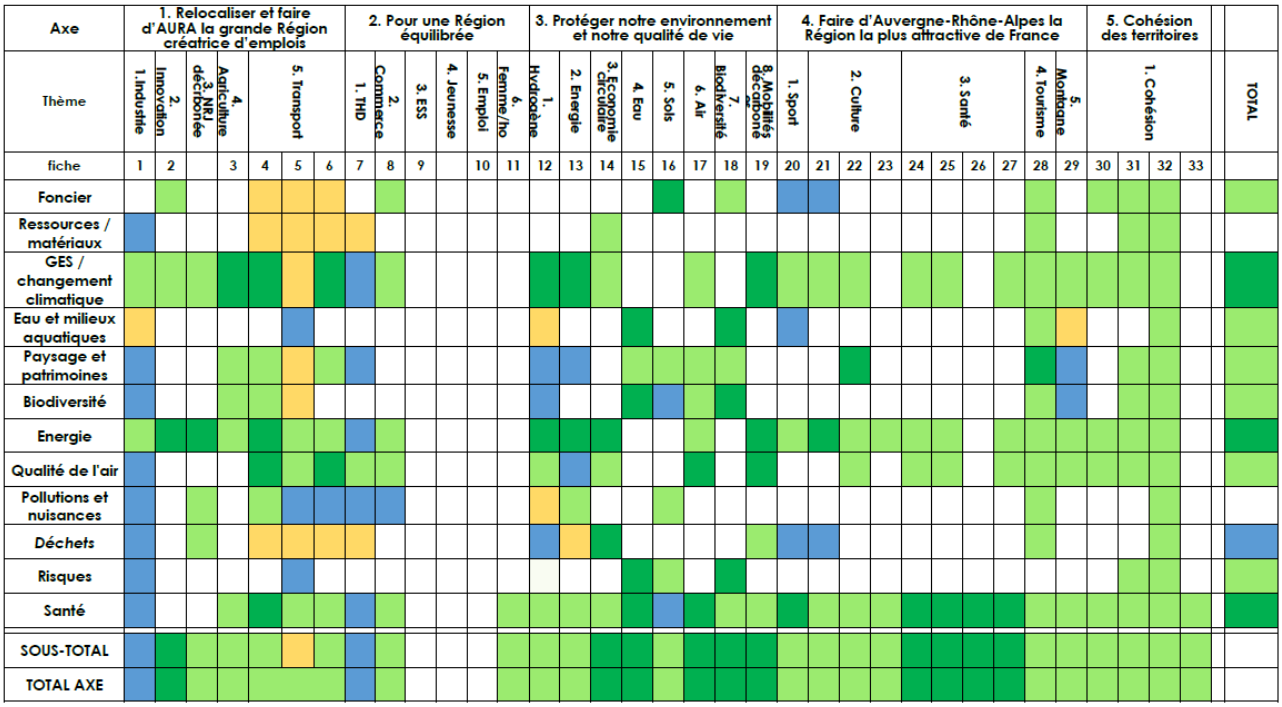


Tableau n°4. **Analyse globale des incidences du programme**

Figure 10 : tableau n° 4, analyse globale des incidences du programme, vert foncé = très positif, vert = positif, bleu = indéterminé, orange = négatif, rouge = très négatif, blanc = peu significatif (source : dossier)

Des focus particuliers ont été introduits dans l'actualisation de l'évaluation environnementale et ciblent les opérations de l'avenant mobilités, sous forme de fiches opérationnelles : n°4 Mobilités-volet ferroviaire, n°5 Transports au service des usagers, n°6 Services express régionaux métropolitains. Une grille complémentaire de quatre indicateurs complète la démarche globale.

Thème	Enjeux	Indicateur	Type	Unité	Source	Périodicité	Valeur connue
Mobilités	La réduction des émissions de GES d'origine énergétiques et non énergétiques pour rester en deçà d'une augmentation de 2 °C	Consommation énergétique liées au secteur du transport routier	E	GWh	ORCAE AURA	annuel	59 666 GWh en 2023
		Part des énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie du secteur routier	R	%	ORCAE AURA	annuel	organo-carburants : 9% en 2023 électricité < 1%.
		Evolution du linéaire d'aménagements cyclables voies vertes et pistes cyclables	R	km	schéma régional des véloroutes d'Auvergne-Rhône-Alpes	annuel	2 639 km de véloroutes en 2022
	La préservation des espaces naturels et agricoles de leur consommation par l'urbanisation	Consommation d'espace à l'échelle régionale liée aux nouvelles infrastructures de transport financées par le CPER	P	Ha/an	OCSGE	annuel	273 hectares entre 2011 et 2021 soit 27.3 ha/an

Figure 11 : tableau n° 11, indicateurs environnementaux pour le volet Mobilités (source : dossier)

Ces fiches comportent douze focus particuliers soit sur des typologies d'opérations (par exemple pour le ferroviaire les lignes de desserte fine du territoire), soit sur des opérations particulières : deux opérations de modernisation-régénération de lignes ferroviaires, deux aménagements routiers,

le SERM de Grenoble, le Bus à haut niveau de service Lyon-Trévoux, la véloroute Via Mont-Gerbier de Jonc, l'ascenseur valléen Bozel-Courchevel.

Dans l'ensemble ces focus décrivent bien les objectifs de ces opérations et visent à appréhender les incidences potentielles et les mesures envisagées, mais cette partie de l'exposé est souvent inégale, par exemple elle ne mentionne pas toujours les zones sensibles au plan environnemental potentiellement affectées ou les impacts en termes d'artificialisation des sols.

Secteurs susceptibles d'être affectés

Le dossier indique que s'agissant de la préservation de la ressource foncière, l'impact de la mise en œuvre de l'avenant est principalement lié aux opérations routières.

Opération	Projet	Estimation de la consommation projetée d'ENAF (2021-2031) en ha pour l'ensemble de l'opération
Opération sur l'axe ferroviaire Lyon-Turin	- Voies ferroviaires de connexion au tunnel transfrontalier - Aménagements ferroviaires ligne Dijon-Modane - Aménagements ferroviaires ligne Saint Fons-Grenay et raccordements Saint Fons - Poste électrique "Valloirette" - Poste de sous station "Haute	89
Contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise (CFAL) [partie Nord]	Contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise (CFAL) [partie Nord]	88
Aménagements routiers RN 88 [Auvergne Rhone-Alpes - Déviation Saint-Hostien et le Pertuis]	Aménagements routiers RN 88 [Auvergne Rhone-Alpes - Déviation Saint-Hostien et le Pertuis]	44
Aménagements routiers RN7 [Départements de l'Allier et de la Loire]	Aménagements routiers RN7 [Départements de l'Allier et de la Loire]	45

Figure 12 : tableau n° 5, estimation de la consommation, telle que présentée par le dossier, d'espaces naturels, agricoles et forestiers (source : dossier)

Le tableau n° 5 met en perspective l'impact des deux opérations majeures routières du contrat et de deux projets ferroviaires majeurs que sont les accès au tunnel Lyon -Turin et le CFAL. Le rapport environnemental indique qu'il n'a pas été possible pour le bureau d'études d'accéder à l'ensemble des données de consommation foncière, ce qui fait que l'analyse est incomplète.

Hors du sujet des déviations routières, le programme présenterait des effets positifs, réduction de l'émission de GES, réduction de nuisances sonores par exemple. Mais l'évaluation reste trop générale malgré les zooms présentés (cf. ci-dessus), qui par ailleurs ne couvrent pas l'ensemble des opérations principales, en particulier pour les projets routiers. Le programme d'aménagement ferroviaire de la vallée de l'Arve aurait mérité une analyse précise de son impact sur l'amélioration de la qualité de l'air, notamment en approche de Chamonix : c'est un sujet éminemment polémique et sensible localement.

L'Ae recommande de compléter le dossier par :

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

Incidences sur les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique, le bruit.

Les incidences du volet Mobilités du CPER sur ces enjeux sont par nature difficiles à évaluer, ne serait-ce que parce qu'il ne représente qu'une partie des investissements et actions en faveur d'une mobilité plus durable. Cependant le dossier ne fournit que des éléments généraux et de principe sur les incidences des opérations, alors qu'il serait utile d'apporter à tout le moins des éclairages sur les objectifs visés par l'ensemble des politiques publiques en matière de mobilité (Sraddet, feuille de route mobilités du quotidien à horizon 2035[9] (cf. 1), autres planifications nationales ou régionales) et de fournir des appréciations quantifiées si possible, au plan régional ou pour certains territoires (comme la vallée de l'Arve ou les métropoles pour la qualité de l'air ou le bruit, par exemple) ou pour des projets importants.

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

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

2.5 Évaluation des incidences Natura 2000

La région Auvergne -Rhône-Alpes voit son territoire couvert à 13,7 % par une protection au titre de Natura 2000 : 219 ZSC (Zone Spéciale de Conservation) et 50 ZPS (Zone de Protection Spéciale, dite directive « Oiseaux »).

L'analyse des projets susceptibles d'avoir des effets sur les sites Natura 2000[10] n'a selon le dossier pas mis en évidence de risques notables sur ces milieux remarquables.

S'agissant des projets d'infrastructures, qui sont le plus susceptibles d'impact négatif, en particulier en tracé nouveau, les procédures d'instruction propres à chacun veillent à les restreindre le plus possible, et bien entendu dans le respect des dispositions au titre des sites Natura 2000.

---

[9] A titre d'exemple, cette feuille de route adoptée par le Conseil Régional prévoit et dont les rapporteurs ont eu connaissance prévoit de renforcer fortement à l'horizon 2035 l'offre de TER (+30 %, passage de 220 000 voyageurs par jour à 300 000) et celle des cars Région (doublement).

[10] Le dossier analyse des typologies d'investissement et des projets particuliers, dont dix opérations routières et l'ascenseur valléen Bozel Courchevel.

L'Ae estime cependant que la démonstration devrait être plus complète s'agissant du projet de déviation Saint-Hostien - Le Pertuis sur la RN88, en référence en particulier aux observations formulées par l'Ae dans ses quatre avis sur ce projet, dont les deux derniers : avis n°2024-82 du 26 septembre 2024 et n° 2025-036 du 15 mai 2025.

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

Les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement font l'objet de fiches annexes thématiques :

- volet ferroviaire,
- volet routier,
- multimodalité.

Les contenus sont classiques et dans l'ensemble cohérents, sans cependant mettre en évidence de recherche et d'innovation particulière.

Il a été indiqué aux rapporteurs que la définition des critères d'éco-conditionnalité pour la réalisation des projets n'était pas très avancée. Pour le ferroviaire, un travail sera engagé avec SNCF Réseau.

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

2.7 Mesures de suivi

Le dossier décrit un dispositif de suivi. Il se résume en un tableau d'indicateurs, pour la plupart définis dans le cadre d'autres plans ou programmes, sans véritable originalité.

Toutefois cette exigence du rapport d'évaluation environnementale permet de mettre en évidence l'absence de tel ou tel outil de mesure d'impact ; ainsi le projet d'observatoire régional du bruit semble-il cheminer positivement, ce qui permettra de combler une lacune manifeste, voire incompréhensible au vu de la sensibilité humaine de cette dimension.

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique est de bonne facture. Il est complet et donne une image fidèle de l'ensemble des éléments de l'évaluation environnementale

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 l'avenant Mobilités

3.1 Une orientation forte en faveur du report modal mais des investissements routiers encore importants.

Synthèse et investissements routiers

Dans l'ensemble, ce volet Mobilités marque une petite inflexion en faveur des mobilités alternatives au transport routier. Selon un bilan d'exécution établi fin 2022 du CPER 2015-2020 Auvergne - Rhône-Alpes, les crédits pour les projets routiers correspondaient à 40 % des montants totaux contractualisés par l'État et la Région, pour 36 % dans le projet de volet Mobilités de ce CPER.

Ce volet s'inscrit dans une recherche de cohérence de continuité avec les politiques de la période précédente, comme la régénération des lignes ferroviaires pour les maintenir en fonctionnement ou la mise en accessibilité des gares. Selon le dossier, les montants consacrés aux opérations routières sont dans certains cas la couverture de surcoûts d'opérations inscrites dans le CPER précédent (aménagement de l'échangeur du Rondeau par exemple) ou permettent de poursuivre ou engager des opérations étudiées ou décidées il y a plusieurs années, pour terminer la « mise à niveau » de certains itinéraires, sur un nombre limité de priorités, dont des déviations de traversées urbaines avec un fort trafic. Cette présentation peut s'entendre pour des projets comme la déviation de Livron et Loriol ou le contournement du Teil, mais moins pour des projets comme la déviation de Saint-Hostien - Le Pertuis, sur un itinéraire dont le trafic décroît.

Un intérêt fort de ce volet Mobilités est l'engagement d'une démarche d'études et de premiers travaux sur les SERM, au nombre de six dans la région (un quart de tous les SERM du territoire), laissant augurer de besoins importants de financement pour leur mise en œuvre dans les années à venir.

Si les investissements sur le réseau ferroviaire structurant, sur certaines lignes prioritaires et plus largement sur les lignes de desserte fine du territoire, sont cohérents, la stratégie et les moyens dédiés au fret ferroviaire n'apparaissent pas refléter une stratégie très ambitieuse dans ce secteur.

L'Ae recommande de prioriser les investissements en faveur des mobilités décarbonées dans la réalisation du CPER en cas de difficultés budgétaires.

Des investissements ferroviaires et pour les transports en commun conséquents et cohérents, à concrétiser en particulier au travers des services express régionaux métropolitains (SERM) en cours de définition.

Les montants prévus sur ces axes sont importants, tout en étant concentrés sur un nombre assez limité d'opérations (hors études). Il serait intéressant de compléter les descriptions de certains projets, comme le bus à haut niveau de service Lyon - Trévoux, la modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve ou l'ascenseur valléen Bozel - Courchevel, pour indiquer les objectifs visés en termes de report modal (en lien avec le renforcement prévu de l'offre de services).

Le projet de CPER prévoit un programme de travail cohérent pour les SERM, avec des études pour chacun des six projets, et des premiers travaux pour les projets les plus avancés, sur Lyon et Grenoble. Pour la bonne information du public il serait utile de compléter le dossier par une présentation de l'avancement de la définition des objectifs et modalités et moyens prévus (investissements, renforcement de l'offre de services), au moins pour la première phase.

Concernant l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite, outre les investissements classiques on notera l'inscription au CPER de la mise en place de balises sonores et de services à la personne.

Fret : une action dont la lisibilité, la structuration voire les moyens sont à renforcer

Les montants consacrés aux investissements pour le fret apparaissent assez modestes, avec seulement 32 M€ (financés seulement par l'État), moins de 2,5 % des montants contractualisés. Il faut néanmoins ajouter que le projet de CPIER Rhône-Saône retient parmi les priorités la mise en place d'une plate-forme de transport combiné dans l'est lyonnais.

Surtout, le dossier ne permet pas de disposer d'une vision stratégique et d'ensemble des actions en faveur du développement du transport ferroviaire de marchandises.

Il a été indiqué aux rapporteurs qu'il était nécessaire de considérer, d'une part, que certains investissements de modernisation ou développement de lignes ferroviaires profiteraient aussi au maintien ou au développement du fret ferroviaire :

- investissements (inscrits au CPER ou pas) sur l'étoile ferroviaire lyonnaise, la liaison Lyon-Turin, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, à terme passage à quatre voies sur le tronçon Saint-Fons – Grenay (études inscrites au CPER dans le cadre du SERM de Lyon),
- modernisation de la ligne de l'Aubrac (pour 43 M€) qui permet en particulier de sécuriser la desserte ferroviaire de l'usine Arcelor Mittal à Saint-Chely d'Apcher (Lozère),
- investissements permettant la desserte du projet d'extraction et transformation de lithium dans l'Allier, dit Emili, inscrits comme opération valorisée dans le CPER,
- missions lancées pour identifier des orientations pour développer le fret ferroviaire sur les grands sites d'activité de Saint-Quentin – Fallavier et du Parc industriel de la plaine de l'Ain
- recherche de sites pour développer une plate-forme de transport combiné (quatre sites potentiels identifiés à ce stade).

Il a d'autre part été indiqué aux rapporteurs que la liste des opérations soutenues pourrait être élargie et que par ailleurs des cofinancements des entreprises seraient nécessaires pour les investissements leur bénéficiant directement, comme les installations terminales embranchées. Des « pistes » seraient identifiées pour concrétiser certains investissements.

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

Un engagement pour les mobilités actives à conforter

Le CPER alloue un montant conséquent de 110 M€ à la construction de véloroutes, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil régional ou d'autres collectivités locales.

Au-delà de ces liaisons, dont la vocation est souvent plus touristique que tournée vers les mobilités du quotidien, des actions en faveur de celles-ci ont été financées, dont près de 5 M€ dans le cadre du projet MoblLYSE (retenus dans le cadre des crédits valorisés).

L'État a apporté des financements lors des dernières années au titre du fonds mobilités actives, désormais remplacés par le « fonds vert », ainsi qu'au travers des dotations générales de soutien à l'investissement des collectivités : dotation de soutien à l'investissement local, dotation d'équipement des territoires ruraux, non retracées dans les crédits valorisés. De son côté, la Région a prévu de financer 1 000 km de voies vertes (700 km sont réalisés à ce jour) et sa feuille de route sur les mobilités voyageurs à horizon 2035 prévoit d'articuler les trajets vélos et par train (TER) : passage de 3 800 à 10 000 places de stationnement vélos en gare (5 000 à ce jour), meilleure prise en compte des vélos dans les rames de TER. Elle apporte aussi des crédits à des opérations inscrites dans des pactes territoriaux, conclus à ce jour pour les départements de l'Allier, de l'Ardèche, du Cantal et de la Haute-Loire.

Ces actions ne sont que peu mises en lumière dans le volet mobilités du CPER, qui concentre ses financements sur les véloroutes.

En fonction des possibles restrictions budgétaires sur les outils de financement des mobilités cyclables du quotidien, la question de pouvoir consacrer une partie des crédits dédiés aux véloroutes dans le CPER aux investissements en faveur des mobilités quotidiennes à vélo pourrait se poser.

L'Ae recommande qu'en cas de restrictions budgétaires les crédits soient prioritairement consacrés aux modes de transport décarbonés, et que la situation du financement des mobilités actives quotidiennes soit aussi considérée prioritaire dans ce possible contexte.

3.2 L'adaptation au changement climatique : une action à renforcer fortement.

L'état initial de l'environnement présenté dans le rapport environnemental décrit les incidences du changement climatique pour l'ensemble des enjeux environnementaux, dont les risques naturels. Cependant le dossier ne comporte pas d'analyse spécifique d'évolution de la vulnérabilité des infrastructures et services de transport du fait du changement climatique, alors même que plusieurs infrastructures sont d'ores et déjà touchées par des événements majeurs, parfois fréquemment ces dernières années, et conduisant à des interruptions (longues dans certains cas) de la circulation.

Le volet mobilités du CPER ne comprend pas non plus d'action spécifique identifiée au regard de cet enjeu, ce qui pose question.

Il a été indiqué aux rapporteurs que diverses actions étaient réalisées, en cours ou envisagées, en particulier :

- retour d'expérience tant pour la route (A47) que pour la voie ferrée sur les événements intervenus sur l'axe Lyon – Saint-Étienne,
- études sur les sites sensibles au risque rocheux sur le réseau routier national, travaux prévus sur la RN90,
- travail de la SNCF sur les alternatives en cas d'événement à fort impact,
- groupe de travail dans le cadre de la prochaine étape de la conférence des parties (COP régionale) consacrée à l'adaptation au changement climatique.

Cette stratégie devrait être affinée et mieux structurée rapidement, en s'inspirant par exemple de travaux menés en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont le volet Mobilités du CPER prévoit une étude spécifique de vulnérabilité des transports au changement climatique et des crédits pour des investissements.

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

3.3 Gouvernance et suivi

Le dossier décrit l'organisation en matière de gouvernance des mobilités qui a été mise en place au niveau régional dans le cadre des dispositions introduites par la loi d'organisation des mobilités de 2019 : mise en place de cinq comités régionaux des partenaires par grande zone (Auvergne, vallée du Rhône ouest, vallée du Rhône est, Alpes sud et Alpes nord), devant évoluer (suite à une modification du code des transports) vers un comité régional prévoyant la parité entre les représentants d'employeurs (13 sièges) et les autres membres (organisations syndicales, associations d'usagers, élus, citoyens tirés au sort).

De plus, 30 comités des partenaires ont été définis quand la Région joue le rôle d'autorité organisatrice des mobilités (sur les 95 territoires où les communautés de communes n'ont pas pris la compétence mobilités) en respectant les limites des 25 bassins de mobilité.

Dans ce cadre, la Région a entrepris l'élaboration des contractualisations au niveau territorial : il a été indiqué aux rapporteurs que ceux de l'agglomération lyonnaise et de la Haute-Savoie étaient les plus avancés, ceci permettant de débuter la démarche sur des territoires diversifiés.

Pour la mise en œuvre du volet Mobilités du CPER il est précisé que l'État et le Conseil Régional élaboreront un bilan annuel des engagements et de l'avancement, examiné lors d'une réunion de suivi.

Il a par ailleurs été indiqué aux rapporteurs qu'un observatoire régional des transports serait mis en place, pour suivre en particulier les questions de fret et logistique.

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

Annexe 1. Opérations valorisées

Objet	Montant total (M€)	Participations (M€)		
		État	Conseil régional	Autres financeurs
MobiLYSE ferroviaire	169,15	52,27	45,21	1,28
MobiLYSE routier	95,27	71,84	0,02	23,41
MobiLYSE vélo	4,48	2,24	0	2,24
Accès alpins au tunnel transfrontalier Lyon – Turin (ligne nouvelle) Étude avant-projet détaillée	164	59,1	33	71,9
CFAL nord Étude avant-projet détaillée	42	37	0	5
TET Paris Clermont-Ferrand	139,48	102,11	36,7	0
Lignes EMILI	80,2	5,48	0	0
LDFT hors CPER	51,3	47,65	0	3,66
Aménagements de sécurisation des PN		Enveloppe nationale		
Résorption du bruit ferroviaire	30,64	7,66		22,98
AAP TCSP/PEM	1467,95	122,98	8,99	1335,98
Recyclage de subventions UE (Région)	12,65	0	3,16	0
Modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve	14,94	-	4,59	-

Opérations inscrites au volet Mobilités comme valorisées (source : dossier)