

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 08/11/2024

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Inspection générale de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants concernant trois avis lors de la session du jeudi 7 novembre 2024.

1. [Volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan interrégional État-Régions \(CPIER\) Rhône - Saône](#)
2. [Avenant n°1 relatif au volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027 entre l'État et la Région Nouvelle-Aquitaine](#)
3. [Contrat de plan État – Région \(CPER\) en Hauts-de-France, volet Mobilités 2023 – 2027](#)

[Retrouvez en ligne le communiqué de presse](#)

Contacts presse du ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques

Tél : 01 40 81 18 07

Mél : presse@ecologie.gouv.fr

Service presse de l'IGEDD/AE

Karine Gal

Tél : 01 40 81 68 11 - Mél : karine.gal@developpement-durable.gouv.fr

Mathilde Lambert

Tél : 01 40 81 90 08 - Mél : mathilde.lambert@developpement-durable.gouv.fr

Contacts Autorité environnementale

Laurent Michel

Tél : 01 40 81 90 32 - Mél : laurent.michel@developpement-durable.gouv.fr

Marie-Françoise Facon

Tél : 01 40 81 23 03 - Mél : marie-francoise.facon@developpement-durable.gouv.fr

Avis sur des dossiers soumis à évaluation environnementale

Ces avis portent sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par les projets. Ils visent à permettre d'améliorer leur conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) Rhône – Saône

Après l'adoption du contrat de plan interrégional État Régions (CPIER) Rhône Saône 2021-2027, signé le 13 septembre 2023, l'État, les conseils régionaux d'Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Occitanie, et Provence-Alpes-Côte d'Azur, EDF, VNF, la Compagnie nationale du Rhône (CNR) et l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse, signataires du CPIER, ainsi que la Métropole de Lyon, la Métropole Aix-Marseille Provence et le Grand Port maritime de Marseille, présentent un avenant 2023-2027 concernant la mobilité. Le montant contractualisé par les signataires de cet avenant s'élève à 176,3 M€, dont 100 M€ pour l'État et ses établissements publics, 40,6 M€ pour les Régions, 35,7 M€ pour la CNR, 30 M€ de financements complémentaires étant d'ores déjà identifiés. L'avenant est consacré au développement du transport fluvial, en lien avec le développement portuaire et le transport ferroviaire, pour contribuer au report modal du transport de marchandises sur l'axe Méditerranée Rhône Saône, en cohérence aussi avec les objectifs de développement industriel sur cet axe. Il soutiendra un ensemble d'actions en faveur du transport fluvial (voies navigables, offre de service aux navigants, modernisation de la flotte) et d'opérations portuaires sur le Rhône, la Saône et l'interface mer/fleuve sur les terminaux à conteneurs de Fos sur Mer.

Les actions du CPIER sont cohérentes au regard de l'objectif de développement du transport fluvial mais leurs objectifs quantitatifs et leurs incidences visées (réduction des émissions de GES en particulier) doivent être précisés, en perspective avec l'état actuel du transport de marchandises (tous modes confondus) sur l'axe et avec les différentes stratégies thématiques, nationales, régionales et locales déployées. Les investissements porteront largement sur des infrastructures existantes ce qui contribuera à limiter leurs incidences. L'Ae recommande cependant de préciser les incidences environnementales sur les milieux naturels pour les sites les plus sensibles, de détailler certaines des mesures d'évitement ou réduction des incidences envisagées, de compléter les indicateurs de suivi prévus, en termes tant de résultats pour le transport fluvial que d'incidences, et d'en partager largement le suivi. Elle recommande enfin de présenter plus en détail les opérations prévues pour conforter et moderniser le canal du Rhône à Sète dans toutes leurs dimensions (transport fluvial, environnement et hydrologie, cadre de vie...) ainsi que les mesures prévues pour y redresser le trafic de fret. Dans un contexte de baisse récente importante du transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône, la poursuite de la forte mobilisation actuelle des partenaires et si possible son élargissement seront nécessaires pour que le CPIER et l'ensemble des actions conduites puissent déboucher sur une reprise du trafic, objectif important en termes de report modal et de décarbonation des transports.

Avenant n°1 relatif au volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027 entre l'État et la

Région Nouvelle-Aquitaine

Le CPER 2021-2027 de la région Nouvelle Aquitaine a prévu l'intégration de son volet Mobilités par la signature d'un avenant, reportée à 2023. Ce volet affiche une priorité pour le transport ferroviaire et les « transports du quotidien », ainsi qu'une attention portée à l'amélioration des réseaux de transport existants. Cette ambition se traduit par 77 % des crédits accordés aux transports ferroviaires de passagers et de fret et le développement du service express régional métropolitain (SERM) de la métropole bordelaise et, dans une moindre mesure de celui de l'agglomération basco-landaise. La Nouvelle-Aquitaine est une région en croissance démographique soutenue. Les politiques de mobilité doivent s'inscrire dans cette perspective, pour l'élaboration tant du diagnostic que du choix des solutions.

En privilégiant les mobilités décarbonées ou plus économes en énergie, les aménagements et la valorisation des infrastructures existantes aux dépens de la création de nouvelles infrastructures, en particulier routières, l'État et la Région ont élaboré un volet Mobilités du CPER Nouvelle-Aquitaine qui présente de nombreux effets positifs sur l'environnement en termes d'émissions de GES et de qualité de l'air, tout en limitant les impacts sur les milieux naturels. Un travail considérable a été réalisé pour développer une gouvernance des politiques de mobilité, déclinée à toutes les échelles, de la région aux bassins de mobilité. L'État et la Région doivent doter cette gouvernance des outils de pilotage aptes à garantir l'atteinte des objectifs du volet Mobilités, en particulier environnementaux.

L'évaluation environnementale n'a que peu d'apport aux réflexions portées sur la politique des Mobilités en Nouvelle-Aquitaine par le volet Mobilités du CPER. Elle ne permet pas d'en quantifier les effets et donc de donner de la visibilité quant aux choix effectués. Elle n'éclaire pas les maîtres d'ouvrage ni le public quant à l'intérêt environnemental réel de certaines opérations. Elle ne propose ni mesures ERC ni mesures permettant d'accroître les effets positifs du volet Mobilités. L'Ae rappelle les obligations réglementaires auxquelles doit répondre l'évaluation environnementale et recommande de revoir celle du volet Mobilités du CPER.

Une évaluation du volet Mobilités devrait s'inscrire dans une vision beaucoup plus large de la politique régionale des mobilités et de l'articulation entre mobilités intra et interrégionales, à laquelle le CPER ne contribue que pour une part. Cette politique mériterait d'être formalisée, par exemple par une stratégie régionale, établie en lien avec l'ensemble des parties prenantes, incluant infrastructures de transport, services de mobilités, politiques tarifaires et autres moyens d'accompagnement, et faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Contrat de plan État – Région (CPER) en Hauts de France, volet Mobilités 2023 – 2027

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 orientations du volet Mobilités du CPER sont clairement tournées vers la décarbonation des transports et le report modal, pour le transport de voyageurs (en particulier développement du Service express régional métropolitain de la métropole lilloise), et pour 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 RN 2, 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 ainsi 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. L'Ae 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 maîtres d'ouvrage mais pourrait être mieux exposée dans le dossier, ainsi que l'articulation du CPER avec les autres financements. L'Ae recommande dès lors 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 soutendus 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.

[Vous pouvez consulter ce communiqué de presse sur la page LinkedIn de l'Ae](#)

Désinscription ici