

VOLET MOBILITE DU CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION DU CENTRE-VAL DE LOIRE

PREFECTURE DE LA REGION
CENTRE-VAL DE LOIRE

DECLARATION ENVIRONNEMENTALE



3 décembre 2024



EcoVia SCOP SARL
Europôle de l'Arbois – Bât Marconi – Avenue Louis Philibert
13100 AIX EN PROVENCE
04 42 12 53 31 – contact@ecovia.fr – www.ecovia.fr







Table des matières

1.	INTRODUCTION.....	3
2.	MANIERE DONT IL A ETE TENU COMPTE DU RAPPORT ETABLI EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 122-6 ET DES CONSULTATIONS AUXQUELLES IL A ETE PROCEDE	3
2.1	LE RAPPORT D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	3
2.2	L'AVIS DU CESER	5
2.3	L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	5
2.4	LA CONSULTATION DU PUBLIC.....	6
3.	MOTIFS QUI ONT FONDE LES CHOIX OPERES PAR L'AVENANT MOBILITE, COMPTE TENU DES DIVERSES SOLUTIONS ENVISAGEES	7
4.	MESURES DESTINEES A EVALUER LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DU CPER	7





1 Déclaration au titre de l'article L.122-9 du code de l'environnement relative à l'avenant mobilité du Contrat de plan Etat-Région de Centre-Val de Loire 2023-2027

1. Introduction

L'article L 122-9 dispose : « lorsque le plan ou le document a été adopté, l'autorité qui l'a arrêté en informe le public, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et, le cas échéant, les autorités des autres États membres de la Communauté européenne consultés. Elle met à leur disposition les informations suivantes :

1° Le plan ou le document ;

2° Une déclaration résumant :

- la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé ;
- les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
- les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du document. »

Ce document est transmis pour information du public, conformément à l'article R 122-24 du code de l'environnement : « Dès l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la personne publique responsable informe sans délai le public des lieux, jours et heures où il peut en prendre connaissance ainsi que de la déclaration mentionnée au 2° du I de l'article L. 122-9 et des modalités par lesquelles toute personne peut obtenir, à ses frais, une copie de ses documents. Cette information indique l'adresse du site internet sur lequel ces documents sont consultables en ligne. »

Le présent document constitue la déclaration prévue à l'article L. 122-9 du Code de l'environnement.

2. Manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé

L'avenant mobilité du CPER Centre-Val de Loire exerçant une influence sur l'environnement, il a fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (EES) en application de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 transcrit dans le droit français par les articles L122-6 et suivants et R122-20 et suivants du Code de l'environnement.

L'évaluation environnementale stratégique a été confiée à un prestataire extérieur (Ecovia).

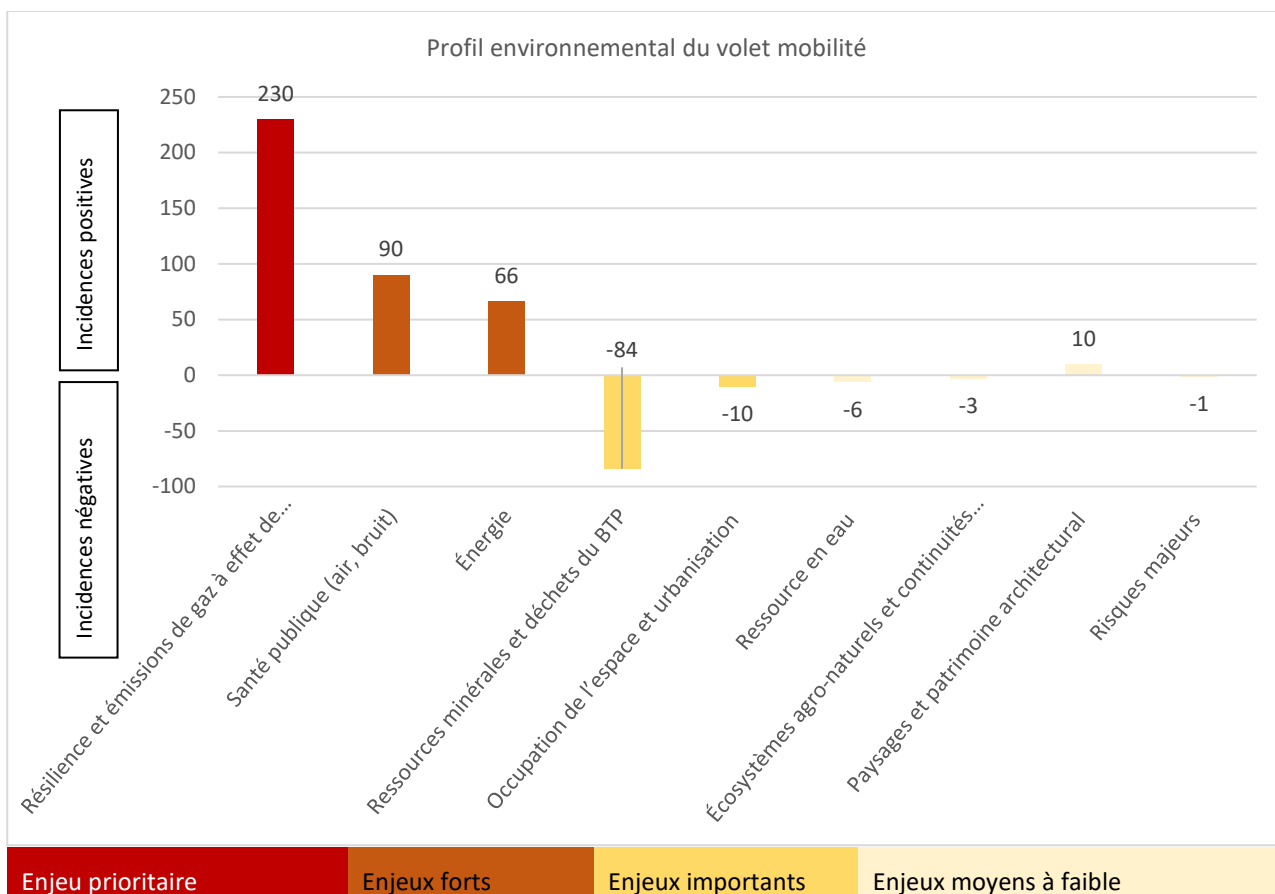
2.1 Le rapport d'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale a contribué à une meilleure intégration de l'environnement à travers un processus d'évaluation itérative de l'avenant mobilité en 2023-2024.

L'analyse des incidences montre que la stratégie environnementale répond bien aux enjeux identifiés par l'état initial de l'environnement et à leur niveau d'importance. Le déroulement de l'évaluation et le partenariat instauré avec la préfecture de région, la DREAL et la Région ont permis de préciser différents éléments entre la version initiale du projet et celle mise en consultation.

Le profil environnemental qui retrace les incidences sur les enjeux environnementaux régionaux est présenté ci-après.





Une plus-value environnementale globalement positive sur les grands enjeux régionaux que représentent la résilience face au changement climatique, les émissions de gaz à effet de serre, la santé publique et l'énergie est attendue de la mise en œuvre du volet mobilité. Quant aux incidences négatives, les thématiques principalement concernées par le projet concernent la consommation de ressources minérales et la production de déchets du BTP. Les autres enjeux liés à l'occupation de l'espace, les pressions sur la ressource en eau, les risques majeurs, notamment d'inondation et de transports de marchandises ainsi que ceux des écosystèmes et des paysages et patrimoine sont impactés par l'avenant mobilité dans une moindre mesure.

Les projets soutenus au titre du volet mobilité du CPER apporteront une réponse au principal enjeu relatif à la résilience et aux émissions de gaz à effet de serre en améliorant les infrastructures ferroviaires et en favorisant les mobilités durables, ainsi qu'en favorisant le report modal vers les transports collectifs. Découlant de cette plus-value, les enjeux relatifs à la santé publique (air, bruit) considérés forts devraient être améliorés. Sur l'aspect consommation d'énergie, l'accent mis sur le report modal vers le ferroviaire pourrait éviter des consommations de carburants fossiles, mais l'augmentation du volume de trafic des trains et l'accélération des temps de parcours contribueront à une augmentation de l'énergie électrique en quantité et puissance.

L'ensemble des travaux du BTP qui devront être mis en œuvre pour réaliser les travaux de modernisation et création d'infrastructures engendreront automatiquement des besoins en ressources minérales extraites et la production de déchets du BTP.

Enfin, la concentration d'une grande partie des opérations sur des infrastructures déjà existantes explique le score peu négatif sur l'artificialisation des sols, les écosystèmes et les paysages.

L'évaluation environnementale a identifié des mesures d'évitement et de réduction des incidences (mesures ERC). A partir de celles-ci, des pistes de critères d'éco-conditionnalité sont envisagées pour privilégier les solutions de moindre impact environnemental selon les principes suivants :

- Sobriété foncière des opérations
- Exemplarité dans le traitement des déchets du BTP
- Utilisation de technologies éco-conçues présentant un bilan carbone amélioré
- Prise en compte de la santé publique axé sur les nuisances (bruit)
- Performance écologique et durabilité des matériaux utilisés





- Mobilité routière durable et bas carbone.
- Non-création voire résorption de points noirs de continuités écologiques
- Insertion paysagère et utilisation d'essences locales

Ces critères se traduiront dans les clauses des modèles de convention de financement.

2.2 L'avis du CESER Centre-Val de Loire

Le CESER Centre-Val de Loire a émis un avis sur l'avenant mobilités du CPER le 18 décembre 2023.

Le CESER se félicite des avancées majeures opérées par le présent volet « mobilités » du CPER et souligne les efforts importants menés par la Région dans le cadre des négociations avec l'État.

Le CESER a émis plusieurs remarques :

- Il s'interroge sur l'échéance de la modernisation complète de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.
- Il souligne le manque de mise en avant du lien entre le réseau ferroviaire régional et celui du Grand Paris dans le CPER
- Il propose la labellisation des étoiles ferroviaires de Tours et Orléans pour faciliter les déplacements du quotidien ainsi que le déploiement de garages à vélos en périphérie des agglomérations.
- Il est finalement demandé un suivi annuel de l'avancement des projets du CPER, notamment en matière de mobilité..

Les éléments de réponses suivants peuvent être apportés aux remarques du CESER :

Des investissements hors CPER sont prévus sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse de 2018 à 2026 :

- 1,6 Md€ sont investis par l'Etat et SNCF pour régénérer la ligne de Paris à Toulouse ;
- 256 M€ sont financés par l'Etat pour la modernisation de la ligne, de Paris à Toulouse, dont la part Centre-Val de Loire représente 135M€.

Le CPER financera des études complémentaires à ces investissements.

Le CPER contient le financement d'opérations qui amélioreront la desserte de l'Île-de-France par le train :

- Le financement du renforcement des installations fixes de traction électriques entre Melun et Moret aura pour conséquence une desserte améliorée de l'île de France pour les lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand.
- Les divers travaux financés sur les lignes radiales à l'Île-de-France (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Chartres-Le Mans, Paris-Chateaudun, Dourdan-La Membrolle) contribueront à renforcer la desserte du réseau ferroviaire régional avec l'Île-de-France.

Les deux projets de SERM ont été labellisés en juin 2024 (pour Tours) et en juillet 2024 (pour Orléans). La question des garages à vélo et plus globalement des pôles d'échange multimodaux sera étudiée notamment dans le cadre des études SERM.

La mise en œuvre du volet mobilité du CPER Centre-Val de Loire est suivie à plusieurs titres :

- La réalisation des opérations : le Conseil régional et l'État suivent l'avancement des opérations régulièrement avec les maîtres d'ouvrages ;
- L'effet attendu des opérations : le suivi des indicateurs définis dans le volet mobilités est réalisé par l'Etat et le Conseil régional via l'ORT-m (Observatoire des transports, logistique et mobilités). Ce suivi aura pour but de mesurer l'effet des opérations sur le déplacement des personnes et des biens et sur l'environnement.

En 2027, dans le cadre de la contractualisation du nouveau CPER, un bilan concernant l'exécution et l'avancée des projets du CPER 23-27 sera réalisé.

2.3 L'avis de l'autorité environnementale

L'autorité environnementale de l'IGEDD a fait connaître son avis délibéré n°2024-058 adopté lors de la séance du 12 septembre 2024 sur l'avenant mobilités à la suite de la saisine effectuée le 11 juin 2024.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre liées aux transports ;
- la sobriété dans l'usage des ressources: énergie, eau, minéraux ;
- la préservation de la biodiversité, dont les continuités écologiques, et la qualité de l'eau ;





- l'adaptation des infrastructures et services de transport au changement climatique et aux risques naturels ;
- la réduction des nuisances sonores ;
- la non artificialisation des sols.

En synthèse, l'avis précise que :

- Les orientations du volet mobilités du CPER sont clairement tournées vers la décarbonation des transports avec un accent mis particulièrement sur le ferroviaire (amélioration des réseaux structurants et désengorgement des étoiles ferroviaires, renforcement des lignes de desserte fine du territoire, fret, accessibilité des gares). Le réseau routier ne bénéficie que de travaux de sécurité et deux projets d'infrastructures nouvelles du CPER précédent sont abandonnés. Pour l'un de ces deux projets, l'Ae recommande de poursuivre la recherche de solutions alternatives permettant d'améliorer la situation de la commune de Marboué traversée par la RN10.
- L'évaluation environnementale d'un caractère itératif, est de qualité, et est notamment dotée d'une analyse pertinente des secteurs géographiques susceptibles d'être impactés par les projets et d'un dispositif de suivi.
- L'Ae a établi plusieurs recommandations comme de compléter l'état initial dans certains domaines (nuisances sonores, transports), de réévaluer certains niveaux d'enjeux (biodiversité, air). L'Ae recommande en parallèle de compléter la partie relative aux nuisances sonores...

Un mémoire en réponse a été élaboré et joint au dossier de consultation public. Les principales recommandations émises par l'Ae et pouvant être intégrées dans le rapport d'EES l'ont été.

2.4 La consultation du public

Conformément à l'article L123-19 du code de l'environnement, la consultation du public a été menée du 14 octobre au 15 novembre 2024. Elle s'est effectuée par voie électronique et papier et était ouverte à tous sur les sites suivants :

- le site internet de la préfecture de région Centre-Val de Loire : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/centre-val-de-loire/Documents-publications/Avenant-au-contrat-de-Plan-Etat-Region-Centre-Val-de-Loire-2021-2027-Infrastructures-de-mobilite>
- le site internet de la Région Centre-Val de Loire : <https://www.centre-valdeloire.fr>

Les documents étaient aussi consultables en version papier dans les préfectures et sous-préfectures de la région ainsi qu'à l'Hôtel de région.

Pouvait être téléchargé (ou consulté en préfecture) le dossier de consultation public incluant l'avenant mobilité, le rapport d'évaluation environnementale stratégique, l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse à l'avis.

Une contribution a été reçue durant la période de consultation. Celle-ci présentait diverses remarques, dont certaines concernaient le CPER :

- sur les opérations d'aménagement de la rocade de Bourges (RN142) ;
- sur les études de réouverture de lignes fret et voyageurs ;
- sur la sécurisation des passages à niveau.

Les éléments de réponse suivants peuvent être apportés à cet avis :

Les deux opérations sur la RN142 inscrites au CPER (création d'une voie de désenclavement des engins agricoles et aménagement de deux carrefours sur la rocade) sont deux projets distincts qui ont pour objectif la sécurisation de la RN142. Le projet de voie de désenclavement pour les engins agricoles fera l'objet d'études financées dans le cadre du CPER ; le tracé définitif n'a pas encore été retenu.

Le CPER prévoit l'étude de réouverture au fret ou aux voyageurs de plusieurs lignes. Ces études seront des études socio-économique et de faisabilité. Au vu de ses résultats, des études plus approfondies intégreront des études environnementales, telles que des études acoustiques.

Concernant la sécurisation des passages à niveau, des financements peuvent être apportés indirectement dans le cadre du CPER, au travers des études d'exploitation des lignes de desserte fine et des opérations de régénération ou modernisation de lignes ferroviaires inscrites au CPER.

Cependant, le financement se fait principalement hors CPER, via :

- des fonds Etat : financement des opérations de dénivellation de passages à niveau ainsi que des opérations de sécurisation sans dénivellation, à hauteur de 50% (sauf voirie nationale où le financement est 100% Etat)





- des fonds SNCF : financement de suppressions simples, de mises aux normes, de travaux ferroviaires d'amélioration de la sécurité ou l'automatisation des passages à niveau.

3. Motifs qui ont fondé les choix opérés par l'avenant mobilité, compte tenu des diverses solutions envisagées

Le CPER Centre-Val de Loire 2021-2027 a été élaboré entre septembre 2019 et décembre 2020. L'élaboration du volet mobilité s'est déroulée, quant à elle, entre 2021 et 2024 avec des travaux plus importants en 2023.

Plusieurs scénarii d'investissements ont été proposés au gouvernement par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) orientant le financement des mobilités vers une prise en compte plus ou moins forte des enjeux de transition énergétique des déplacements. Entre novembre 2021 et octobre 2023, plusieurs échanges ont permis d'aboutir à une sélection d'opérations financées dans le cadre de l'avenant mobilité et discutées avec les collectivités territoriales.

Dans une logique nouvelle de planification écologique, le COI a construit une proposition de programmation, répondant aux ambitions et priorités exprimées par la lettre adressée par le ministre des Transports. Ce scénario « planification écologique », revient pour certains aspects à l'esprit de la LOM, mais comporte cependant des inflexions significatives.

Les besoins en investissements identifiés visent donc à assurer des offres et des services de mobilités adaptés aux enjeux d'équilibre des territoires entre eux, de l'équité sociale, des mobilités du quotidien ou encore de la transition énergétique.

L'enveloppe financière finalement accordée a conduit à éliminer certains projets des financements : les projets visant à moderniser le réseau routier (mise en sécurité des échangeurs, mise aux normes et créations d'aires de repos, protections phoniques, requalification environnementale : biodiversité et trame bleue) ont été écartés des opérations éligibles au financement du CPER, étant financées par ailleurs par le niveau national.

Les projets soutenus au titre du volet mobilité du CPER visent à apporter une réponse aux problématiques d'émissions de GES liés aux déplacements des personnes et des marchandises, en particulier en améliorant les infrastructures ferroviaires et en cherchant à favoriser le report modal vers les transports actifs ou collectifs.

Divers opérations étaient susceptibles de consommer des terres naturelles, agricoles ou forestières et ont été abandonnées. L'effort de lutter contre l'artificialisation est à souligner, par exemple l'abandon du financement du projet de déviation de Marboué (RN10), qui aurait pu représenter une consommation d'environ 50 ha.

4. Mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du CPER

Dans le cadre de l'avenant mobilités 2023-2027, un suivi de l'avenant mobilité est prévu par la DREAL Centre-Val de Loire et le conseil régional. Ce suivi sera réalisé à partir d'un tableau de bord.



Thématiques	Enjeux	Indicateurs/variables	Type d'indicateurs	Source	Fréquence de mise à jour	Année de référence	Objectif 2025	Objectif 2027	Suivi
Occupation de l'espace et urbanisation	Prendre en compte l'objectif du zéro artificialisation net des sols	Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers en hectares et pourcentage d'évolution relative aux infrastructures de transport	Pression	Données ouvertes DGFIP-DGALN, Fichiers fonciers, retraitement Cerema Portail national de l'artificialisation des sols	Tous les ans	Décennie 2011-2020 (période de référence loi Climat et Résilience) [Route+Fer = 8,5%]	Entre 2021-2030 (période d'objectif légale), hors projets d'envergure nationale : 6178 ha		SRADDET (Projet de SRADDET modifié - Objectif 5)
Ecosystèmes agro-naturels et continuités écologiques	Préserver les espaces naturels et agricoles ainsi que leurs fonctionnalités écologiques	Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers en hectares et pourcentage d'évolution relative aux infrastructures de transport	Pression		Tous les ans				
Ressources minérales et déchets du BTP	Economiser les ressources minérales, notamment les granulats alluvionnaires	Tonnage de déchets du Bâtiment et des Travaux Publics produits	Etat	Observatoire régional Déchets & Economie circulaire (internalisé au sein du Conseil régional)	Tous les 2 ou 3 ans	2010	-10%		SRADDET (objectif 19)
Énergie	Réduire la consommation énergétique du secteur des transports, notamment à travers le report modal	Part modale des transports collectifs dans les déplacements	Réponse	CRCVL (DTMD) Etude 2025 exploitation données INSEE					CPER Volet Mobilité
	Réduire la consommation énergétique du secteur des transports, notamment à travers le report modal	Consommations énergétiques finales régionales du secteur des transports	Etat	Observatoire Régional de l'Energie et des Gaz à Effet de Serre en région Centre-Val de Loire (OREGES)		2014 23 TWh	Objectif 2026 (temporalité conforme au R4251-5 du CGCT) 19,07 TWh		SRADDET (Objectif 16)
Résilience et émission de gaz à effet de serre	Réduire les émissions de GES du secteur des transports	Part modale du covoiturage dans les déplacements	Réponse	CRCVL (DTMD) Etude 2025 exploitation données INSEE		2021 ou 2022		+ 0,25 point de %	CPER Volet Mobilité
		Part modale du vélo dans les déplacements	Réponse					+ 0,25 point de %	
		Part modale de la marche dans les déplacements	Réponse					+ 0,25 point de %	
		Part modale des Transports Collectifs dans les déplacements	Réponse					+ 0,25 point de %	
		Part modale du transport ferroviaire de marchandise dans le transport intérieur (%)	Réponse				2021	5%	
		Evolution des émissions de gaz à effet de serre par secteur	Etat	Lig'Air					CPER Volet Mobilité
Santé publique (air, bruit)	Diminuer les expositions aux polluants atmosphériques dans les zones à proximité du trafic routier Réduire les émissions de substances dangereuses et/ou polluantes	Suivi annuel du nombre de jours de dépassements des seuils d'alerte de pollution de l'air (PM10, O3, NO2)	Etat	Lig'Air	Tous les ans	2023			CPER Volet Mobilité
		Niveau des émissions de polluants atmosphériques : dioxyde de soufre, oxyde d'azote, composés organiques volatils autres que le méthane, ammoniac, particules fines (PM2,5)	Etat	Lig'Air	Tous les ans	2008 (en l'absence de données pour l'année 2005)	Objectif 2026 Dioxyde de soufre : 1 650 tonnes Oxyde d'azote : 25 470 tonnes Composés organiques volatils autres que le méthane : 22 780 tonnes Ammoniac : 34 940 tonnes PM2,5 : 6 410 tonnes		SRADDET (Objectif 16)
	Réduire l'exposition aux nuisances sonores	Evolution des niveaux de classement sonore des infrastructures routières et ferroviaires	Etat	DDT	Tous les 5 ans dans chaque département				CPER Volet Mobilité