



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# Avenant « Infrastructures de transport et mobilités » au Contrat de plan État – Région 2021-2027 des Pays de la Loire

## **Déclaration environnementale**

Au titre de l'article L. 122-9 du code de l'environnement

*Juillet 2024*



## INTRODUCTION

En application de la directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, tous les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale stratégique.

Les contrats de plan État-Région (CPER) et leurs avenants sont soumis à évaluation environnementale conformément à l'article R 122-17 du code de l'environnement. Cette démarche poursuit un triple objectif :

- aider à l'élaboration du programme en prenant en compte l'ensemble des champs de l'environnement et en identifiant ses effets sur l'environnement ;
- contribuer à la bonne information du public et faciliter sa participation au processus décisionnel de l'élaboration du programme ;
- éclairer les autorités administratives responsables (État et Conseil régional des Pays de la Loire) sur la décision à prendre.

Pour mémoire, le CPER 2021-2027 des Pays de la Loire, signé le 25 février 2022, ne comportait pas de volet Mobilités 2021-2027 car celui du CPER 2015-2020 a été prorogé de 2 ans suite à une décision nationale, soit jusqu'au 31 décembre 2022 pour optimiser la réalisation du contrat et finaliser les opérations retardées du fait de la crise sanitaire.

L'année 2023 a été marquée par la signature du protocole d'accord sur le futur volet « Infrastructures de transport et mobilités » du contrat de plan État-Région 2021-2027, le 16 novembre 2023, en présence du ministre des Transports, à l'issue d'une phase de concertation territoriale, débutée en juin 2023, entre l'État, la Région, les conseils départementaux, les agglomérations chef-lieu de département, la communauté d'agglomération de Saint-Nazaire et les préfetures de département.

Afin de ne pas retarder les projets prêts à démarrer et qui font consensus, l'État et la Région ont, sans préjudice des consultations prévues dans le cadre de l'évaluation environnementale, engagé dès la signature du protocole les crédits nécessaires.

Cette signature a été suivie d'une nouvelle phase d'échanges, de décembre 2023 à juin 2024, avec les maîtres d'ouvrage et les collectivités, afin de préciser la maquette financière des différents projets et finaliser la rédaction du projet d'avenant.

Parallèlement, le conseil économique, social et environnemental régional (CESER) a rendu son avis le 18 décembre 2023 sur le protocole d'accord du 16 novembre 2023 portant sur le futur volet Mobilités 2023-2027.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, le projet d'avenant a fait l'objet d'un rapport environnemental. Le projet d'avenant et le rapport environnemental ont été transmis pour avis à l'autorité environnementale (Ae) le 29 décembre 2023. Son avis, rendu le 11 avril 2024, a fait l'objet d'un mémoire en réponse des autorités responsables.

L'ensemble de ces éléments (projet d'avenant, rapport environnemental, avis de l'Ae et réponse à l'avis de l'Ae) ont fait l'objet d'une consultation du public conformément à l'article L123-19 du code de l'environnement. Cette consultation s'est déroulée du 30 avril 2024 au 30 mai 2024 inclus.

Le rapport environnemental et les avis rendus lors des consultations ont guidé les services de l'État et de la Région dans la finalisation du CPER et de son dispositif de suivi.

À l'issue de l'ensemble des procédures réglementaires, le projet d'avenant « Mobilités » 2023-2027 au Contrat de Plan État – Région des Pays de la Loire a été voté par l'Assemblée du Conseil régional le 20 juin dernier, ouvrant ainsi la voie à sa signature. Le préfet de région a reçu le 21 juin l'autorisation du Gouvernement pour signer l'avenant.

L'avenant Mobilités 2023-2027 a été signé par le préfet de région et la présidente du Conseil régional le 27 juin 2024.

Conformément à l'article L. 122-9 du code de l'environnement, la présente déclaration accompagne la publication du contrat de plan État – Région. Cette déclaration résume la manière dont il a été tenu compte de l'évaluation environnementale et des consultations réalisées.

## I – Prise en compte de l'évaluation environnementale et de l'avis de l'autorité environnementale

### 1.1 – Modalités de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale du CPER 2021-2027 a été confiée au CEREMA Ouest dans le cadre d'une convention de partenariat signée le 15 novembre 2022 entre l'État (préfecture de région – SGAR) et le CEREMA Ouest.

Cette évaluation environnementale avait pour finalité de s'assurer de la pertinence des choix effectués au regard des enjeux environnementaux en appréciant de façon prévisionnelle les impacts positifs et négatifs du projet de CPER, et en proposant le cas échéant les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les incidences négatives.

Le rapport environnemental a été adressé à l'autorité environnementale (Ae) le 29 décembre 2023. L'accusé de réception du dossier complet a été émis le 8 janvier 2024.

### 1.2 – Synthèse de l'avis émis par l'autorité environnementale

L'avis de l'Ae, en date du 11 avril 2024, a porté sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte des enjeux environnementaux par le « volet Mobilités » du CPER des Pays de la Loire.

L'autorité environnementale a globalement salué la qualité de l'évaluation environnementale réalisée, les points d'amélioration portant sur la mise en évidence des évolutions par rapport à la précédente évaluation environnementale et des précisions à apporter sur la localisation des projets. Concernant plus particulièrement la prise en compte de l'environnement, l'Ae préconise de traduire concrètement la mise en œuvre des critères d'éco conditionnalité par opération et de réduire la participation de l'État au volet routier ou à défaut de la concentrer davantage sur l'évolution de l'usage de la route au bénéfice de l'ensemble des modes de transports.

L'avis complet est consultable sur le site de l'Ae : [https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/3\\_cper\\_pdl\\_mobilite\\_bleu\\_om\\_delibere\\_cle283ba3.pdf](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/3_cper_pdl_mobilite_bleu_om_delibere_cle283ba3.pdf)

### 1.3 – Prise en compte de l'avis de l'autorité environnementale

Un mémoire en réponse, élaboré conjointement par les services de l'État, du Conseil régional et du CEREMA, a été adressé à l'Ae le 21 mai 2024. Ce document a été mis en ligne sur les sites Internet de la préfecture de région et du Conseil régional dans le cadre de la consultation du public organisée du 30 avril au 30 mai et transmis au CESER dans le cadre de l'examen du projet d'avenant en vue de la session permanente du Conseil régional du 20 juin 2024.

Les éléments de réponse ont été articulés autour de 2 axes parmi les 3 analysés par l'Ae, conformément à l'ordre de présentation des recommandations. :

- L'analyse de l'évaluation environnementale ;
- La prise en compte de l'environnement par le programme.

Sur le 1<sup>er</sup> axe « Contexte, présentation du volet Mobilités du CPER et enjeux environnementaux », en effet, l'Ae n'a pas formulé de recommandations

Les recommandations de l'AE ont permis d'apporter une meilleure information du public dans le cadre de la procédure de consultation publique. Le mémoire en réponse, soumis à consultation, a ainsi été complété :

- d'une carte de localisation des principaux projets (routiers, développement Grand Port Maritime Nantes Saint Nazaire, infrastructures ferroviaires) et d'une carte des communes concernées par un projet d'itinéraire cyclable ;
- d'une modification du tableau de répartition des opérations par orientations stratégiques, figurant dans le rapport environnemental, en le complétant par l'indication du sous volet auquel ces opérations se rapportent, suivant le regroupement utilisé pour l'analyse des effets sur l'environnement (« ferroviaire SERM et transport collectifs », « routier », « portuaire, fluvial et maritime » et « vélos ») ;
- d'un tableau récapitulatif des mesures ERC (Éviter, réduire, compenser)/ point de vigilance et des critères d'éco-conditionnalité faisant l'objet d'un suivi, par enjeux environnementaux et opérations.

Le rapport environnemental a été également actualisé en y intégrant des éléments du mémoire en réponse à l'Ae et notamment un préambule mentionnant les chapitres actualisés par rapport à la version de 2021, la cartographie, le tableau actualisé des projets en lien avec les objectifs poursuivis, le tableau avec l'ensemble des mesures ERC (Éviter, réduire, compenser) / point de vigilance / éco-conditionnalité et des compléments sur le dispositif de suivi environnemental.

Le mémoire en réponse à chacune des recommandations de l'Ae figure en **annexe 1** de la présente déclaration.

## **II – Prise en compte des avis et observations recueillis pendant la phase de consultation du public et du CESER**

### **2.1 – Synthèse de la consultation du public**

#### **2.1.1 – Modalités de la consultation du public**

L'information et la participation du public, dont les modalités sont définies à l'article L123-19 du code de l'environnement, se sont déroulées du 15 avril au 30 mai inclus.

L'information du public sur le lancement de cette consultation a été faite par voie de presse le 15 avril dans les cinq départements de la région, ainsi que par un avis mis en ligne sur les sites Internet de la préfecture de région et du Conseil régional. Cet avis précisait la composition du dossier, la date de démarrage de la consultation, sa durée et les modalités de présentation des observations.

Quatre documents ont été mis à disposition du public :

- le projet d'avenant (texte et tableaux annexés) ;
- le rapport d'évaluation environnementale stratégique ;
- l'avis de l'autorité environnementale ;
- le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale.

Ces documents étaient consultables :

- en version papier dans les préfectures et sous-préfectures de la région ainsi qu'à l'Hôtel de région ;

- en version électronique (au format pdf) consultable sur les sites internet de la [préfecture de région](#) et du [conseil régional](#) des Pays de la Loire

Les observations pouvaient être formulées du 30 avril au 30 mai soit sur le registre ouvert à cet effet dans chacune des préfectures, sous-préfectures de département et à l'Hôtel de région, soit par envoi d'un message électronique à l'adresse suivante : [cper-pdl@pays-de-la-loire.gouv.fr](mailto:cper-pdl@pays-de-la-loire.gouv.fr)

## 2.1.2 – Bilan de la consultation du public

232 connexions concernant le projet d'avenant au CPER ont été enregistrées sur la période, dont 149 sur le site de la préfecture de région et 83 sur celui du Conseil régional.

Au terme de la période de consultation du public :

- 1 personne s'est présentée en préfecture pour consulter les documents ;
- aucune observation n'a été recueillie sur registre ;
- 9 contributions ont été déposées par voie électronique dont 4 émanant d'associations « Loi 1901 » d'usagers de transport, 2 émanant de collectifs, une d'entreprise et 2 de particuliers.

Ces contributions ont montré les attentes en matière de développement des mobilités décarbonées et en matière d'équité et de cohérence territoriale, confirmant la pertinence des orientations de cet avenant, qui prévoit des projets dans l'ensemble des territoires des Pays de la Loire, pour développer et faciliter les transports du quotidien et accélérer la transition écologique des mobilités.

L'opportunité de certains projets routiers a été questionnée, au regard de l'enjeu de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les réponses apportées ont rappelé qu'il s'agissait d'adaptation d'infrastructures existantes, pour répondre à la croissance des déplacements et/ou pour des motifs de sécurité routière et de cadre de vie.

Les éléments issus de la consultation publique viendront nourrir la suite de l'élaboration des projets, en particulier ceux liés aux aménagements cyclables. À l'échelle de chaque projet s'inscrivant dans le volet mobilité du CPER, une attention particulière sera donnée :

- à l'insertion de critères de sélection dans les appels d'offres, favorisant les solutions les plus vertueuses ;
- à l'organisation de réunions publiques ou de concertation afin d'informer l'ensemble des parties prenantes, d'échanger sur le contenu des projets et préparer au mieux leur mise en oeuvre.

Le bilan détaillé de la consultation publique, comprenant l'ensemble des réponses apportées par les autorités responsables aux avis du public, figure en **annexe 2** de ce document.

## 2.2 – Synthèse de la consultation du CESER

### 2.2.1 – Modalités de la consultation du CESER

Conformément aux articles L 4241-1 et R 4134-10 du Code général des Collectivités Territoriales, le conseil économique, social et environnemental régional (CESER) des Pays de la Loire a émis un avis sur le protocole d'accord du 16 novembre 2023 relatif aux infrastructures de transports et mobilités pour la période 2023-2027.

Dans le cadre de l'élaboration du projet d'avenant, le CESER a par ailleurs été destinataire de l'ensemble des documents prévus pour la consultation publique (cf. 2.1.1 ci-dessus). Sur cette base, le CESER n'a pas estimé pertinent d'émettre un second avis.

## 2.2.2 – Réponses aux principales remarques et recommandations

Le CESER a rendu son avis le 18 décembre 2023 : [https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/2023\\_12\\_18\\_Avis\\_CPER\\_volet\\_mobilites.pdf](https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/2023_12_18_Avis_CPER_volet_mobilites.pdf)

Les principales remarques sont marquées ci-après en caractères gras, suivies de la réponse apportée par l'État et la Région.

- ***Veiller à la cohérence entre investissements et planification stratégique ; dans cet esprit, le CESER demande que soit clairement présentée la façon dont les orientations du SRADDET seront appliquées dans le CPER :***

L'évaluation environnementale consacre plusieurs développements à cette question de l'articulation avec les documents de planification stratégique.

Pour atteindre les objectifs environnementaux fixés par la loi, plusieurs leviers sont mobilisés par la Région en tant qu'autorité organisatrice des mobilités régionales et cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité. Ces leviers sont traduits dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et dans la Stratégie régionale des mobilités 2021-2030.

Le SRADDET et la Stratégie régionale des mobilités sont deux documents de planification qui traduisent l'ambition des Pays de la Loire d'accroître très fortement le recours aux transports collectifs et aux modes alternatifs à la voiture individuelle, afin de répondre au défi environnemental et d'assurer un développement équilibré des territoires. Ils intègrent des objectifs chiffrés de report modal, dont de nombreuses études démontrent l'effet levier central sur la décarbonation. Il s'agit ainsi d'éviter les émissions de gaz à effet de serre (cf. vélo, modes actifs) et de les réduire (transports collectifs).

L'avenant « Mobilités » au CPER s'inscrit dans cette démarche en parfaite cohérence avec les objectifs du SRADDET en accompagnant la transition des mobilités et l'augmentation de l'offre des transports durables sur tous les territoires. Il intervient au profit de projets structurants dans le cadre de priorités et d'objectifs partagés, tels que fixés dans le SRADDET.

Ainsi le volet Mobilité 2023-2027 comprend pour la 1<sup>re</sup> fois un volet dédié aux « vélos » en soutenant l'aménagement d'itinéraires cyclables à hauteur de 53,4 M€ État et Région. D'autre part, les investissements en faveur des lignes ferroviaires du quotidien tout comme les projets de Services express régionaux métropolitains (SERM) inscrits au CPER concourent directement aux objectifs du SRADDET et de la stratégie régionale des mobilités d'un report de 12 % en 2030 vers les transports collectifs puis 15 % en 2050. Aussi, le volet Mobilités ne finance pas directement les aménagements nécessaires pour le co-voiturage mais s'inscrit en complémentarité de cet objectif du SRADDET et des incitations financières sont prévues notamment dans le cadre du Fonds vert.

Au final, plus de deux tiers des montants du volet mobilités du CPER sont ainsi consacrés à des investissements en faveur du train, des transports collectifs et du vélo. Il faut noter par ailleurs, les investissements conséquents déployés en faveur de l'éolien en mer, la création



d'un nouveau sous-volet dédié aux opérations fluviales et l'ajout d'opérations relatives au fret ferroviaire.

- **Renforcer l'articulation du CPER avec les autres financements publics : le CESER se félicite de l'intégration de crédits « valorisés » mais souhaite des précisions sur leur nature et la convergence des investissements du CPER avec celle des autres contrats (CRTE, PNRU, Contrats de ville, CTR...) :**

Les crédits valorisés concernent des crédits qui contribuent directement à la réalisation des objectifs du CPER mais sans faire l'objet d'un engagement réciproque de l'État et de la Région. Il s'agit usuellement de crédits mobilisés sur des politiques ou des compétences propres à l'État ou à la Région mais qui s'inscrivent en complémentarité des politiques et dispositifs pilotés en commun et dont les crédits sont contractualisés. Plus simplement, il s'agit de projets connexes, complémentaires aux objectifs du CPER.

Le CPER contient un certain nombre d'objectifs stratégiques qui répondent aux mêmes objectifs des plans et programmes (actions en faveur de l'adaptation au changement climatique, en faveur de la biodiversité et des continuités écologiques, etc.) et s'articulent donc avec eux. Le CPER Pays de la Loire 2021-2027 est cohérent avec chacun des plans, schémas, programmes ou documents de planification suivants, à titre d'exemple : Document stratégique de la façade Nord Atlantique – Manche Ouest (DSF NAMO), Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne, Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) Loire-Bretagne, Plan Loire Grandeur Nature V (2021-2027), programmes opérationnels FEDER-FSE et FEADER Pays de la Loire, SRADDET Pays de la Loire, Projet régional de santé 2018-2022 des Pays de la Loire, Projet stratégique du grand port maritime de Nantes – Saint Nazaire 2021-2026.

Par ailleurs, en matière de développement territorial, le CPER permet de regrouper les divers contrats infra-régionaux (conventions de revitalisation des centres-bourgs, contrats de ville, CTR etc...) et programmes nationaux (Fonds vert, Petites villes de demain, Action cœur de ville, Territoires d'industrie etc.) s'articulant entre eux.

Le CPER 2021-2027 consacre plus de 450 M€ de financements État (245 M€) et Région (210 M€) dont 85 % contractualisés (384 M€) à la cohésion territoriale, en forte augmentation par rapport au précédent CPER. L'intégration des contrats de territoires portés par la Région ou des dispositif Actions cœur de ville et Petites Villes de demain, ainsi que des crédits DSIL et ANRU pour le financement des 9 projets d'intérêt régional retenus en Pays de la Loire, explique en grande partie cette évolution.

Si les dispositifs sont menés séparément par l'État et la Région, une logique forte d'articulation et de complémentarité est mise en œuvre comme c'est le cas avec les partenariats existants sur Territoires d'industrie, ACV ou politique de la Ville par exemple. Par ailleurs, dans le cadre des CRTE, l'État et la Région peuvent apporter conjointement leur soutien aux projets identifiés via des moyens relevant du CPER.

- **Prendre en compte la dimension interrégionale des investissements :**

Plusieurs projets interrégionaux sont inscrits dans le volet Mobilités du CPER. Dès lors, ils font l'objet d'une gouvernance et de conventions financières interrégionales. Il en va ainsi :  
– du projet ferroviaire des liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOPBL) ;  
– du contournement ferroviaire sud de l'Île de France Massy Valenton – Ouest.

- **Systematiser l'évaluation du CPER :**

Conformément à l'article R 122-23 du Code de l'environnement, les résultats du suivi de la mise en œuvre de l'avenant Mobilités au CPER 2021-2027 donneront lieu à une actualisation de la déclaration environnementale. La déclaration environnementale sera publiée sur les sites internet de la préfecture de la région et du Conseil régional des Pays de la Loire, permettant ainsi d'informer le public du suivi environnemental du CPER et en particulier de son volet Mobilités.

Les résultats du suivi des critères d'éco-conditionnalité seront également présentés et partagés dans le cadre des comités de suivi, et retracés dans les bilans annuels du CPER à destination du public et a fortiori du CESER.

Enfin, le suivi du CPER sera inscrit à l'ordre du jour du Parlement des territoires, au sein duquel le CESER est représenté.

### **III – Motifs qui ont fondé les choix opérés par le contrat de plan compte tenu des diverses solutions envisagées**

Les étapes chronologiques de l'élaboration du CPER Pays de la Loire et de son projet d'avenant relatif au volet mobilités 2023-2027 ont été retracées dans le rapport environnemental en s'attachant à restituer les choix effectués au regard des enjeux environnementaux et des objectifs de protection de l'environnement. Les questions évaluatives formalisées dès le mois d'avril 2020 dans le cadre de l'élaboration du CPER ont été reprises dans le cadre des travaux préalables à la définition du projet d'avenant relatif au volet mobilités, et exploitées tant dans le cadre de la phase de négociation du CPER et de son projet d'avenant que de sa mise au point et rédaction finale. Les choix effectués pour chacun des volets du projet de CPER ont été justifiés sous forme de réponses apportées dans la mesure du possible à ces questions évaluatives.

Le CPER Pays de la Loire 2021-2027 a été élaboré en prenant en compte le diagnostic partagé du territoire établi à l'automne 2019, et en intégrant les enjeux environnementaux et objectifs de protection de l'environnement suivants dans la formalisation du CPER 2021-2027 et de l'accord de relance 2020-2022 annexé à ce dernier :

- la réponse à la crise sanitaire, économique et sociale à court terme avec trois grands objectifs structurants :
  - protéger les ligériens ;
  - soutenir l'économie régionale pour résister, rebondir et reconquérir ;
  - accélérer les transitions en cours de notre modèle de développement ;
- accélérer les différentes transitions pour transformer durablement les modèles de développement afin qu'ils soient plus résilients, et en particulier s'agissant de la transition écologique, « accélérer encore d'avantage nos efforts en faveur de la préservation de notre cadre de vie qui constitue notre bien commun, et de la transition vers une économie toujours plus décarbonée et circulaire », ce volet ciblant les enjeux suivants : gestion des ressources en eau, prévention des risques, protection de la biodiversité, rénovation thermique, soutien aux énergies renouvelables, et économie circulaire.

Concernant plus spécifiquement le volet Mobilités, les principaux enjeux notamment environnementaux sont :

- réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité de la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;
- accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transports de marchandises les moins polluants et les moins énergivores, tel que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs (intensification de l'utilisation des modes alternatifs, mutualisation de flux et de stocks propices à l'installation d'hôtels logistiques urbains reliés par voie ferroviaire, voie d'eau et d'espaces logistiques favorisant l'essor de la cyclo-logistique) ;
- améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

Les choix réalisés dans le cadre du projet d'avenant « Mobilités » au CPER reposent à la fois sur la volonté :

- de s'inscrire dans les orientations et les priorités du CPER 2021-2027 des Pays de la Loire énoncées pour la contractualisation 2023-2027 du volet Mobilités, dans son volet thématique 3 « Relier les territoires en développant les infrastructures de transport et les mobilités de demain » ;
- d'intégrer les préconisations issues du scénario dit « de planification écologique » du conseil d'orientation des infrastructures ;
- d'assurer la continuité des projets du contrat d'avenir qui relèvent du CPER.

#### **IV. Mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du contrat de plan**

L'analyse des effets notables probables du CPER 2021-2027 a permis d'identifier des points de vigilance s'agissant de risques d'effets négatifs potentiels de certains objectifs stratégiques ou sous-objectifs, et de risques d'effets négatifs cumulés sur les enjeux environnementaux principaux retenus pour évaluer le CPER. Ces points portent sur une quinzaine de thématiques associées à ces enjeux, et leur prise en compte s'est traduite par l'intégration ou le renforcement de critères d'éco-conditionnalité, voire de bonifications pour la sélection des projets, valant mesures d'évitement et de réduction de ces risques potentiels d'effets négatifs.

Dans le cadre de l'avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027, les partenaires État et Région Pays de la Loire prennent l'engagement de mettre en place le référentiel éco-conditionnalité révisé pour le volet Mobilités.

Par souci de pragmatisme et d'efficacité, le dispositif de suivi des critères d'éco conditionnalité et des enjeux environnementaux, déjà opérationnel pour le volet Mobilités du CPER 2015-2022, sera approfondi et mis en place dans le cadre d'un groupe de travail spécifique associant l'ensemble des co-financeurs dans le courant de l'année 2024. Cet engagement se traduira par la reprise dans la convention d'application du volet Mobilités 2023-2027 du tableau de l'annexe 3 du mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, relatif au suivi renforcé des mesures ERC (Eviter, réduire, compenser) et des critères d'éco-conditionnalité déjà en place.

La gouvernance de suivi et de pilotage du CPER sera définie conjointement par l'État et la Région. Elle prévoira des instances permettant de présenter et d'échanger sur le suivi technique et financier des opérations, et sur le suivi les critères d'éco-conditionnalité.

Enfin, s'agissant du suivi environnemental des effets du CPER 2021-2027, afin de permettre l'identification à un stade précoce des effets négatifs potentiels associés aux points de vigilance, des indicateurs de suivi environnemental ont été définis ; les valeurs initiales et cibles, ainsi que les fréquences de suivi sont précisées pour chacun de ces indicateurs.

# ANNEXES

- Annexe 1 : Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale
- Annexe 2 : Bilan de la consultation du public

## ANNEXE 1 – Mémoire en réponse à l’avis de l’autorité environnementale



**CPER 2021-2027 des Pays de la Loire**  
**Projet d’avenant relatif au volet « Infrastructures de transport et mobilités »**  
**Réponse à l’avis de l’autorité environnementale du 11 avril 2024**

Conformément aux dispositions de l’article R.122-17 du code de l’environnement, l’Autorité environnementale de l’inspection générale de l’environnement et du développement durable (IGEDD) a été saisie pour avis par le préfet de région et la présidente du Conseil régional, le 29 décembre 2023 (l’ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 8 janvier 2024), sur le projet d’avenant relatif au volet « Mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État – Région 2021-2027 des Pays de la Loire (CPER) et son rapport d’évaluation environnementale réalisé par le CEREMA Ouest.

Dans son Avis délibéré n° 2023-130, adopté lors de la séance du 11 avril 2024, l’Autorité environnementale (Ae) émet plusieurs recommandations.

Le préfet de région et la présidente du conseil régional des Pays de la Loire apportent les éléments de réponse suivants.

### **PRÉAMBULE**

Les recommandations émises par l’Ae portent sur deux types de documents :

- Le rapport de l’évaluation environnementale stratégique (EES) ;
- Le projet d’avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 et sa prise en compte de l’environnement.

Les éléments de réponse sont articulés autour de 3 axes conformément à l’ordre de présentation des recommandations de l’Ae :

- Contexte, présentation du volet Mobilités du CPER et enjeux environnementaux ;
- Analyse de l’évaluation environnementale ;
- Prise en compte de l’environnement.

#### **1) Contexte, présentation du volet Mobilités du CPER et enjeux environnementaux**

L’Ae n’a pas formulé de recommandation concernant cette partie.

#### **2) Analyse de l’évaluation environnementale**

**Propos liminaire**

Pour la complète information du public, l'Ae recommande, par souci de lisibilité, d'adjoindre au rapport environnemental un tableau présentant par mode et orientation stratégique les principaux projets retenus et une ou plusieurs cartes de localisation des projets inscrits au CPER.

Le tableau suivant (figurant page 39/236 du rapport environnemental) récapitule pour chaque **orientation stratégique**, les **principales opérations** inscrites figurant dans le projet d'avenant relatif au volet mobilités du CPER. Il a été complété par l'indication du sous-volet auquel ces opérations se rapportent, parmi les quatre suivants, selon le regroupement utilisé pour l'analyse des effets :

- sous-volet ferroviaire, SERM et transports collectifs ;
- sous-volet routier ;
- sous-volet portuaire, fluvial et maritime ;
- sous-volet vélos.

Orientations stratégiques	Projets et types de projets associés (études et travaux)
Poursuivre les opérations de long terme initiées par le CPER 2015-2020, en particulier celles prévues dans le Contrat d'avenir	<p><i>Sous-volet ferroviaire, SERM et transports collectifs</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hausse significative des investissements sur le réseau ferroviaire structurant pour poursuivre l'amélioration de la liaison vers Paris et la modernisation des liaisons vers la Bretagne</li> <li>- Amélioration à moyen terme de la régularité des trains sur la liaison ferroviaire vers Paris (télé-surveillance et poste de clôtures pour prévenir les collisions avec le gibier)</li> <li>- Mise en accessibilité des gares régionales</li> <li>- Poursuite du schéma directeur ferroviaire pour l'axe magistral Nantes – Angers – Sablé</li> <li>- Poursuite des études du grand projet LNOBPL</li> <li>- Desserte de l'aéroport de Nantes-Atlantique (création d'une halte ferroviaire, d'un ligne de BHNS Centre-ville – Gare de Nantes à l'aéroport , voies d'entrecroisement sur le périphérique et cheminements vélos)</li> </ul> <p><i>Sous-volet routier</i></p> <p>Fluidification des axes routiers stratégiques (RN 165, périphérique nantais, ...)</p>
Renforcer l'accessibilité des Pays de la Loire	<p><i>Sous-volet ferroviaire, SERM et transports collectifs</i></p> <p>Travaux de la section Ouest de Massy – Valenton et création de la gare Pont Rungis interconnectée avec la ligne 14 du métro</p> <p>Modernisation des commandes centralisées des aiguillages à Nantes et au Mans</p> <p>Études pour le déploiement de la signalisation ERTMS sur l'axe Nantes – Angers - Sablé</p>
Développer des services express régionaux métropolitains (SERM)	<p><i>Sous-volet ferroviaire, SERM et transports collectifs</i></p> <p>SERM de Nantes : avec un objectif de cadencement à la demi-heure ou au quart d'heure sur certaines lignes ; augmentation de capacité à l'ouest de la gare de Nantes, accueil de deux trains sur une même voie en gare de Nantes, étude de diamétralisation des circulations, mise en place d'une commande centralisée du réseau ; le tout pour désaturer le nœud ferroviaire nantais et mettre la gare de Nantes au standard européen</p> <p>Etudes de préfiguration pour le déploiement de SERM à Angers et au Mans</p>
Favoriser la cohésion des territoires	<p><i>Sous-volet ferroviaire, SERM et transports collectifs</i></p> <p>Régénération des lignes ferroviaires du quotidien sur des lignes utilisées quotidiennement par les Ligériens. Réouverture de la ligne de train Cholet – Les Herbiers.</p>

	<p><i>Sous-volet routier</i> Dessertes routières avec le financement des travaux de la déviation d'Ernée (RN12) et le financement d'études ou d'actualisation d'études ponctuelles sur le réseau routier</p>
Poursuivre la transition écologique et énergétique des transports et des mobilités	<p><i>Volet vélos et volet ferroviaire, SERM et transports collectifs</i> Développement des mobilités actives et des transports collectifs</p> <p><i>Sous-volet portuaire, fluvial et maritime</i> Développement du fret ferroviaire et fluvial Projets de décarbonation du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire</p>

La **carte en annexe n°1** présente la **localisation des principales opérations** du projet d'avenant au volet Mobilités 2023-2027 du CPER. Celle-ci permet de localiser les **projets routiers**, les **projets de développement du Grand Port Maritime de Nantes Saint Nazaire** et les **projets sur les infrastructures ferroviaires** (dont fret, mise en accessibilité des gares et SERM). Sur la **carte en annexe n°2**, sont localisées les **communes** de la région concernées par un **projet d'itinéraire cyclable**.

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

L'Ae n'a pas formulé de recommandation sur cette partie. Elle revient sur cette question en parties 2.3 et 2.4 de son avis. Les réponses correspondantes sont apportées ci-après, dans les parties afférentes.

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

### 2.2.1 – État initial de l'environnement

L'Ae recommande de compléter l'état initial en mettant en exergue les données et enjeux relatifs aux transports et aux mobilités (infrastructures, trafics, parts modales, évolutions récentes et objectifs visés dans les planifications régionales, principaux impacts, notamment etc.).

L'état initial de l'environnement, établi à l'échelle de la région des Pays de la Loire en s'appuyant sur l'état des lieux du SRADDET, a été **actualisé en 2023** depuis le rapport environnemental du projet de CPER de 2021. Comme mentionné en page 110/236 du rapport environnemental, il traite les **dix thématiques environnementales** suivantes :

1. Climat, énergie et gaz à effet de serre
2. Sols, sous-sols et ressources minérales
3. Eau et milieux aquatiques
4. Habitats naturels et biodiversité
5. Paysage, patrimoine culture et architectural
6. Qualité de l'air et nuisances olfactives
7. Déchets
8. Autres risques sanitaires
9. Risques naturels, industriels et technologiques.

Chaque thématique environnementale fait l'objet d'une **fiche de synthèse** traitant des sujets suivants : portrait, diagnostic, sensibilité, principaux plans et mesures existants, objectifs du SRADDET quantifiés, tendances et perspectives d'évolution, enjeux.



Les transports et mobilités en région Pays de la Loire sont ainsi abordés, comme les autres volets du CPER, dans ce cadre au sein de chaque thématique environnementale.

L'Ae recommande de compléter la description de la qualité de l'air au niveau régional et pour les zones les plus sensibles, au regard des valeurs réglementaires et des niveaux de référence de l'OMS.

La description de la qualité de l'air au niveau régional figure dans le rapport environnemental (pages 123 à 125/236). À noter que depuis la transmission du rapport environnemental à l'Ae fin décembre 2023, le plan régional santé environnement PRSE4 2023 – 2028 a été publié le 23 février 2024<sup>1</sup>. Sans le mentionner explicitement, il doit prendre en compte les valeurs réglementaires et les niveaux de référence de l'OMS sur la question de l'air.

L'Ae recommande également de compléter la description des mobilités dans la région par des données plus exhaustives, incluant l'ensemble des déplacements et pas seulement les déplacements domicile travail.

La description des données et enjeux relatifs aux transports et aux mobilités, figure dans le SRADDET approuvé (rapport – synthèse de l'état des lieux, stratégie et objectifs<sup>2</sup>) et n'a pas été reprise dans le rapport environnemental. Elle sert de base à l'établissement de la stratégie régionale de mobilités 2021-2030. **L'articulation du projet d'avenant relatif au volet Mobilités du CPER avec le SRADDET et la stratégie régionale de mobilité** est détaillée dans la réponse au point 2.3. Ces éléments viennent compléter ceux figurant dans le rapport environnemental (pages 70, 71, 86 à 94, 97 à 100/236).

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

L'Ae recommande de décrire précisément la situation des infrastructures interrégionales.

Le projet d'avenant mobilité au CPER prévoit effectivement des études ou travaux sur différents projets inter-régionaux présentant un enjeu de lien avec les autres territoires, en particulier la Bretagne et l'accès vers Paris :

- le **grand projet ferroviaire des Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL)** consiste, à l'horizon 2035 et au-delà, à améliorer la performance (vitesse de circulation et nombre de trains) des liaisons existantes sur les axes Nantes – Rennes – Bretagne Sud et Rennes – Brest. Ce grand projet est né d'une volonté politique forte de l'État, des élus des régions Bretagne et Pays de la Loire et de SNCF Réseau de continuer à développer des services de mobilité performants pour accompagner la croissance démographique (les deux régions pourraient accueillir à l'horizon 2050 un million d'habitants de plus qu'aujourd'hui) et économique de ces territoires.

Avec LNOBPL, les territoires du Grand Ouest souhaitent un développement équilibré et équitable. Le vieillissement de la population - parallèle à son accroissement - génère une évolution des modes de déplacements et des besoins de mobilité collective accrus, la sécurité des déplacements étant mise en avant. L'offre développée par LNOBPL permettra le report modal et s'inscrit dans la stratégie bas carbone pour atteindre la neutralité bas carbone en 2050.

1 <https://www.paysdelaloire.prse.fr/le-plan-regional-sante-environnement-2023-2028-a1056.html> notamment l'Axe 4 « Cadre de vie, aménagement et santé » qui recense les leviers d'actions complémentaires en matière d'urbanisme favorable à la santé incluant la lutte contre les pollutions atmosphériques.

2 [https://www.paysdelaloire.fr/sites/default/files/2022-04/1\\_rapport-objectifs\\_sraddet-approuve.pdf](https://www.paysdelaloire.fr/sites/default/files/2022-04/1_rapport-objectifs_sraddet-approuve.pdf) et notamment les pages 35 à 39

LNOBPL poursuit quatre objectifs : améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, rapprocher les deux capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée, renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes, dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).

Le comité de pilotage plénier LNOBPL, réuni sous la présidence du préfet de région Bretagne (préfet coordonnateur), garantit la synchronisation des approches et la cohérence globale de LNOBPL. Il est composé des partenaires financeurs du grand projet : État, Régions Bretagne et Pays de la Loire, Départements du Finistère, de l'Ille-et-Vilaine, du Morbihan et des Côtes d'Armor, Métropoles de Brest, Nantes et Rennes et SNCF Réseau, maître d'ouvrage.

Il s'appuie sur deux comités de pilotage sectoriels d'axe au sein desquels sont représentés l'État et les collectivités partenaires territorialement concernées par l'axe considéré. Ces comités de pilotage sectoriels assurent le suivi des études et travaux pour l'axe considéré et proposent au comité de pilotage plénier les arbitrages techniques et financiers pour ledit axe.

- la **ligne Nantes Bordeaux** assure la liaison ferroviaire entre les régions Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine. Elle est parcourue par quatre allers-retours de trains d'équilibre du territoire (TET/Intercités) et un aller-retour TER quotidiens, ainsi que par de très rares circulations de fret. Sous l'égide de l'État, en concertation avec les Régions, un schéma directeur d'axe TET a été élaboré en 2019. Le comité de suivi des dessertes de la ligne a été instauré suite aux travaux de rénovation de la ligne sur la section La Roche sur Yon - La Rochelle, qui succède au comité de concertation pour l'élaboration du schéma directeur de la ligne Nantes-Bordeaux, pour lequel le préfet de région Pays de la Loire a été désigné préfet coordonnateur. Il s'agit de consulter annuellement les acteurs sur les questions d'exploitation des TET.

- dans la continuité de l'opération d'interconnexion ferroviaire sud de l'Île de France, qui améliore les circulations TGV intersecteurs (liaisons est-ouest entre régions), la **gare TGV Orly Pont de Rungis** permet d'améliorer la liaison des régions périphériques à l'aéroport d'Orly. La coordination de cette opération interrégionale est organisée par la DGITM et pilotée par un membre de l'IGEDD.

- la **RN165 (axe Nantes-Vannes-Saint Nazaire)** est un axe majeur de desserte du Grand Ouest. Elle dessert à la fois l'ouest du département de Loire Atlantique dont le grand port maritime de Saint Nazaire, mais également la Bretagne. L'amélioration de cette desserte pour faciliter les mobilités et soutenir les activités économiques fait partie des objectifs du projet de mise à 2x3 voies de la RN165 entre Sautron et Savenay, au même titre que l'amélioration des conditions de sécurité et une meilleure intégration environnementale de l'infrastructure. Un comité des financeurs est en cours de montage et rassemblera l'État, la Région, le Conseil départemental de Loire Atlantique, Nantes Métropole, Saint Nazaire agglomération et les communautés de communes Erdre et Gesvres, et Estuaire et Sillon. Un comité de suivi se réunit déjà annuellement pour faire état de l'avancement du projet.

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

L'Ae recommande de préciser l'articulation entre la stratégie régionale des mobilités et le CPER et de synthétiser les orientations du scénario « planification écologique » du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures retenues dans le CPER.

#### Articulation entre la stratégie régionale des mobilités et le CPER

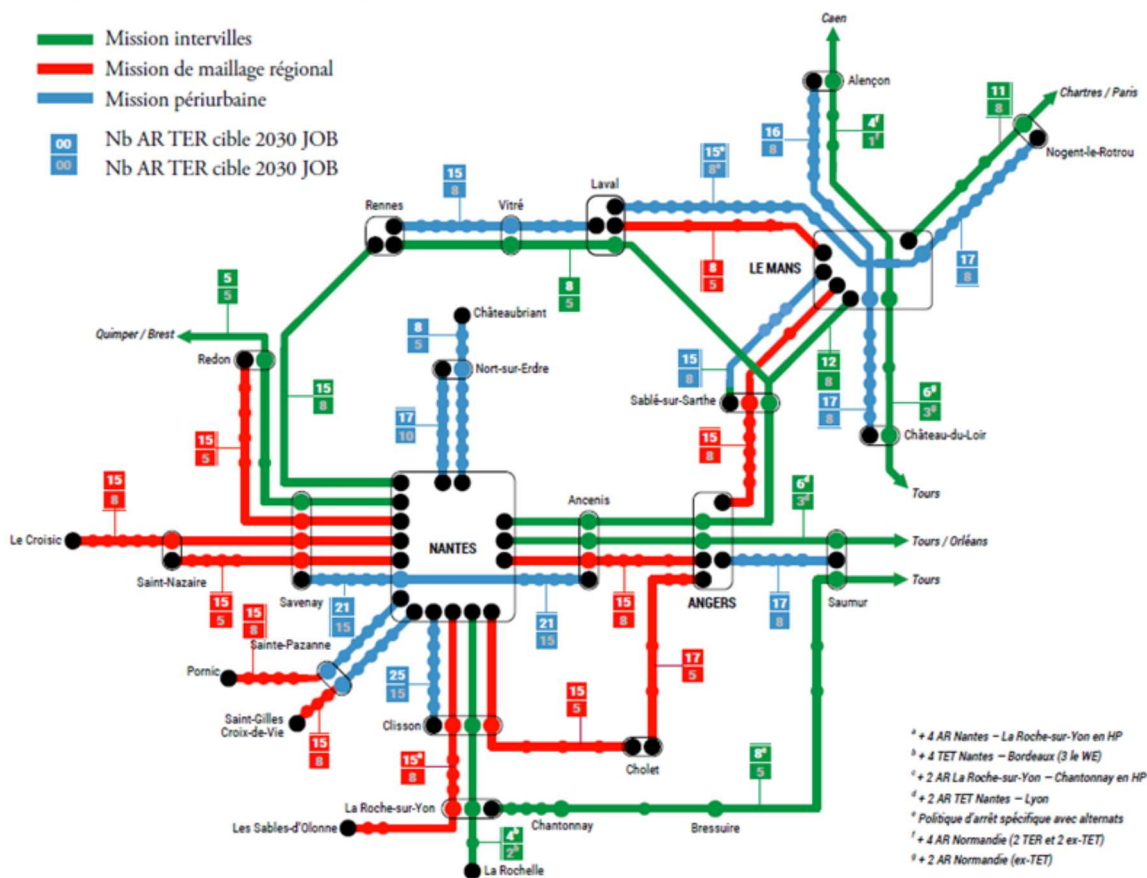
Pour atteindre les objectifs environnementaux fixés par la Loi, plusieurs leviers sont mobilisés par la Région en tant qu'autorité organisatrice des mobilités régionales et cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité.

Ces leviers sont traduits dans le **Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires**<sup>3</sup> et dans la **Stratégie régionale des mobilités 2021-2030**<sup>4</sup>, dont les orientations se fondent sur une étude « *Élaboration du nouveau schéma régional de l'offre des transports collectifs en Pays de la Loire* », réalisée en 2019 et comprenant un diagnostic (analyse de l'offre et de la demande de déplacements, en lien avec la dynamique de croissance régionale), des scénarios ainsi que leur analyse et évaluation.

Cette stratégie régionale s'articule autour de **4 grands axes** :

- **Renforcer l'offre de transport** : il s'agit de mailler le territoire en s'adaptant à chaque réalité locale pour contribuer à un développement équilibré, d'augmenter l'offre pour conquérir de nouveaux usagers, en concertation avec les EPCI, de développer le rabattement vers le réseau structurant grâce notamment au Transport à la Demande et au covoiturage. La cartographie du projet d'offre ferroviaire figure ci-dessous :

**Projet d'offre ferroviaire Pays de la Loire 2030 - Niveaux d'offre**



- **Faciliter les déplacements pour tous** : la Région est engagée dans le déploiement d'un réseau durable (augmentation du report modal et développement des motorisations alternatives), multimodal (renforcement des Pôles d'échanges multimodaux), proche des Ligériens (système d'information et de distribution harmonisé), solidaire et accessible.
- **Renforcer l'attractivité et l'accessibilité** de la Région en modernisant les infrastructures de transport : on retrouve ici les enjeux de connexion des Pays de la Loire à la région

3 Cf la partie « Construire les mobilités durables » de la synthèse du SRADDET [https://www.paysdelaloire.fr/sites/default/files/2022-04/synthese-communicante\\_vdef-post-approbation\\_bd.pdf](https://www.paysdelaloire.fr/sites/default/files/2022-04/synthese-communicante_vdef-post-approbation_bd.pdf)

4 <https://www.paysdelaloire.fr/sites/default/files/2021-05/dtm-2021-strategie-mobilites.pdf>

parisienne, à l'Europe et à l'International, de développement et de modernisation des infrastructures nécessaires à l'augmentation de l'offre ainsi que les objectifs d'accélération du report modal du transport de marchandises (via le Grand Port maritime et le fret ferroviaire) et d'amélioration du réseau routier d'intérêt régional<sup>5</sup>.

Le Contrat de Plan Etat/Région, ainsi que le Contrat d'avenir, sont mentionnés comme des outils permettant d'atteindre ces objectifs et de répondre à ces enjeux.

- **Fédérer les acteurs** sur le territoire régional : de par ses compétences, la Région veille à la bonne articulation des actions des différents partenaires et autorités de la mobilité.

Le SRADDET et la Stratégie régionale des mobilités sont deux documents de planification qui traduisent l'**ambition des Pays de la Loire d'accroître très fortement le recours aux transports collectifs et aux modes alternatifs** à la voiture individuelle, afin de répondre au défi environnemental et d'assurer un développement équilibré des territoires. Ils intègrent des objectifs chiffrés de report modal, dont de nombreuses études démontrent l'effet levier central sur la décarbonation. Il s'agit ainsi :

– **D'éviter les émissions de GES** : c'est le cas du **vélo** pour lequel la Région, l'État et les différentes AOM engagent des actions structurantes, avec pour objectif de passer de 3% à 12% en 2030 et 15% en 2050 (x 5 par rapport à 2015). Cet engagement se concrétise dans le cadre du volet Mobilités du CPER, qui comprend pour la première fois un volet dédié à ce mode actif : cf. cartographie en annexe, montrant les communes concernées par des projets vélo inscrits au titre du CPER. Le soutien de l'Etat dans le cadre du CPER se concentre sur l'aménagement d'itinéraires inscrits au schéma régional des véloroutes, ou qui ont vocation à l'être à court terme, compte tenu de leur potentiel. Cela permet en effet au CPER d'intervenir en complément du Fonds Mobilités Actives pérennisé par le « Plan Vélo et Marche 2023-2027 » pour répondre aux enjeux des mobilités quotidiennes. Pour ce qui concerne la Région, les projets inscrits au CPER peuvent bénéficier de cofinancements au titre des différents dispositifs régionaux de soutien aux itinéraires cyclables : Soutien aux itinéraires touristiques via le dispositif Pays de la Loire ACTIV, Soutien des liaisons vers les points d'accès au réseau de transport régional, nouvelle Ambition vélo qui facilite la mise en place d'infrastructures adaptées aux mobilités cyclables (aménagements, stationnements), notamment aux abords des lycées, mais aussi le déploiement de services vélo, le développement de l'intermodalité train + vélo et car + vélo, ainsi que des animations qui permettent d'encourager et d'accompagner le changement de pratiques.

– **De réduire les émissions de GES** :

- **Le SRADDET et la stratégie régionale des mobilités fixent l'objectif d'un report vers les transports collectifs (urbains, interurbains, régionaux) passant de 8,4% à 12% en 2030 et 15% en 2050 (x 1,8 par rapport à 2015).**

Les investissements en faveur des lignes ferroviaires du quotidien inscrits au titre du CPER concourent directement à cet objectif, tout comme les projets de Services express régionaux métropolitains, en visant les complémentarités entre les offres urbaines et interurbaines et l'articulation entre les modes, en facilitant le dernier kilomètre, en simplifiant le parcours des usagers pour rendre plus lisible l'accès aux réseaux de transports collectifs urbains et interurbains, et en établissant et partageant une stratégie collective sur l'intermodalité.

- **Le SRADDET et la stratégie régionale des mobilités fixent l'objectif d'un report vers le covoiturage, passant de moins de 1 % à 2,5 % en 2030 et 7 % en 2050 (x 9 par rapport à 2015).**

Le volet mobilité du CPER ne finance pas directement des aménagements nécessaires pour le co-voiturage mais s'inscrit en complémentarité de cet objectif.

<sup>5</sup> Les projets routiers inscrits dans le projet d'avenant Mobilités au CPER font partie du réseau routier d'intérêt régional.

### Orientations du scénario de « planification écologique »

Le scénario « planification écologique » du rapport du Conseil d'orientations des infrastructures privilégie la **régénération et la modernisation du réseau existant**, en particulier pour le réseau ferroviaire (ERTMS) et la priorisation du RTE-T, les nœuds de saturation du réseau ferroviaire (SERM, CCR, gares), les solutions de mobilités pour les périphéries des métropoles et les zones moins denses et priorise les opérations de modernisation du réseau routier national pour permettre le basculement des mobilités partagées et collectives, plutôt que les projets de nouvelles infrastructures capacitaires, les mobilités actives.

Figurent dans le **scénario « planification écologique »** concernant la région Pays de la Loire, les opérations suivantes, reprises dans le projet d'avenant mobilité :

- **Concernant l'axe Nantes-Angers-Sablé sur Sarthe**, la priorité sur le ferroviaire est clairement donnée à la modernisation de l'outil d'exploitation (commande centralisée du réseau et déploiement de l'ERTMS). Le COI préconise, pour rattraper le retard pris dans ce domaine, un véritable changement d'échelle en termes d'efforts (financiers et en ressources humaines mobilisées) ;
- **Interconnexion sud-Ile de France** (Massy-Valenton et gare Orly-Pont de Rungis) : le COI considère comme prioritaire la section ouest Massy-Valenton pour engager le solde des travaux en 2023 en vue d'une mise en service en 2028. Les études de la gare sont à poursuivre (calendrier noté 2028-2032 dans le scénario PE) ;
- le **service express métropolitain (SEM) de Nantes** est identifié ainsi que sa **synergie avec l'ERTMS** (première évaluation rappelée de 600 M€, avec un potentiel de 220 M€ de l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF) en 2023-2032 dans le scénario « planification écologique ») ;
- projet de **liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL)** : dans le scénario PE, les démarches des lignes nouvelles seraient engagées en 2033-2037 ;
- **voie ferrée centre Europe Atlantique (VFCEA)** : la régénération et la modernisation de la dernière section Nevers-Chagny est priorisée pour 150 M€ (financement CPER 15-22 et puis 23-27 et SNCF) pour obtenir un axe est-ouest évitant Paris, classé en réseau structurant à compter de 2024. Des études d'électrification et de mise au gabarit (environ 300 M€) seront requises du fait de l'inscription de la section au RTE-T et au corridor Atlantique, et l'intérêt d'un raccordement à la LGV à l'est est à questionner.

L'Ae recommande de démontrer la cohérence dans l'analyse des incidences mises en évidence au regard des enjeux environnementaux les plus forts et de les cartographier, pour les incidences majeures.

Cette recommandation ne concerne pas directement la justification des choix et la réponse est traitée avec les points suivants.

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

Les recommandations de l'Ae sur l'analyse des incidences sont regroupées avec celles sur les mesures d'évitement, réduction et compensation au point 2.6 de cet avis.

La réponse relative à cette recommandation est traitée avec le point 2.6.

#### **2.5 – Évaluation des incidences Natura 2000**

Les recommandations relatives à la prise en compte des incidences sur les zones Natura 2000 figurent au point 2.6 de cet avis avec l'ensemble des recommandations sur l'analyse des incidences sur l'environnement.

La réponse relative à cette recommandation est traitée avec le point 2.6.

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

Concernant les incidences, les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et leur suivi, l'Ae recommande de :

- fournir des éléments d'appréciation de l'impact régional, et le cas échéant local, du volet Mobilités du CPER, notamment sur les enjeux émissions de gaz à effet de serre, qualité de l'air, bruit liés au transport, sites Natura 2000, que ce soit au regard des incidences directes ou des leviers clés de la mobilité durable (taux de report modal, évolution de la part des transports en commun etc.), en référence en particulier aux objectifs de la stratégie régionale de mobilité et du Sradet,
  - renforcer la présentation des incidences en matière d'artificialisation des sols et proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation,
  - présenter pour les grands projets ou opérations globalisées une vision synthétique des grands enjeux environnementaux qu'ils induisent, des incidences majeures, des principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues, en incluant aussi les incidences potentielles pour chaque site Natura 2000 concerné
- et préciser, si besoin au début de la mise en œuvre du volet mobilités du CPER, certaines cibles et trajectoires des indicateurs.

Le rapport environnemental du projet d'avenant Mobilités 2023-2027 du CPER a été établi en application de la note Cerema produite en 2022 « Repères pour l'évaluation environnementale stratégique du volet mobilités 2023-2027 du CPER » et :

- dans la **continuité** de l'évaluation environnementale stratégique réalisée sur le projet CPER 2021-2027 en 2021 ;
- avec la **même méthode d'évaluation**, confirmée par le premier avis de l'Ae de 2021, conduisant à identifier des mesures ERC (points de vigilance et critères d'éco-conditionnalité) dont les leviers se trouvent au niveau du CPER.

Le choix de l'évaluateur a conduit à une **actualisation** du rapport environnemental réalisé en 2021 en le **complétant avec le volet mobilités** permettant d'analyser ses effets propres ainsi que cumulés avec les autres volets du contrat<sup>6</sup>.

Comme le précise le rapport environnemental, l'évaluation s'est notamment appuyée sur deux

<sup>6</sup> Outre le résumé non technique, les chapitres suivants ont notamment été actualisés et complétés :

- **présentation du projet d'avenant mobilités du CPER** (paragraphe 2.2.3, 2.2.4, 2.3) ;
- articulation avec les autres plans et programmes et en particulier **l'articulation avec le SRADDET** (en particulier paragraphes 3.3, 3.3.5, 3.3.7, 3.3.8 et 3.4) ;
- chapitre 4 : les enjeux environnementaux ont été actualisés depuis le travail réalisé en 2020-2021 : les grands enjeux régionaux demeurent ainsi que les secteurs les plus sensibles que sont la Loire et le littoral. A l'issue de ce travail, 10 enjeux environnementaux principaux ont été confirmés à l'échelle de la région Pays de la Loire pour évaluer le CPER. Ces enjeux ont ensuite été hiérarchisés en tenant compte de la sensibilité environnementale, la tendance d'évolution et le degré de portage par le CPER (7 enjeux majeurs, 2 importants, 1 modéré).
- chapitre 5 : le **scénario de référence** a été réajusté pour prendre en compte l'avis de l'Ae de 2021 et la **justification des choix** reprise pour développer ceux relatifs au volet mobilités.
- chapitre 6 et en particulier les paragraphes 6.4 « volet thématique 3 « relier les territoires en développant les infrastructures de transport et les mobilités de demain » précisant qualitativement les **effets positifs attendus**, 6.6 d'explicitation des **mesures prises pour répondre aux effets négatifs potentiels** sous la forme de points de vigilance (plus particulièrement le paragraphe 6.6.2), 6.7 « analyse des effets cumulés par enjeux environnementaux » et 6.8 « synthèse de l'analyse des effets sur l'environnement » ;
- chapitre 7 notamment sur le paragraphe 7.2 d'évaluation des incidences Natura 2000 à l'échelle du CPER
- chapitre 8 « **mesures prises pour éviter, réduire ou compenser** les effets négatifs sur l'environnement et en assurer le suivi » pour **prendre en compte le volet mobilités** ;
- les **annexes ont été actualisées** avec la présentation du bilan du volet mobilité multimodal 2015-2022 (annexe 1), le bilan du suivi des critères d'éco-conditionnalité du bilan du volet mobilité multimodal 2015-2022 (annexe 2 ; critères particulièrement bien suivis au niveau régional), les questions évaluatives spécifiques au volet mobilité (annexe 3), la matrice d'analyse des effets notables probables du CPER et de son projet d'avenant relatif au volet mobilité (annexe 5).

outils :

- les réponses aux **questions évaluatives** formulées sur les différents enjeux environnementaux ;
- l'utilisation de la **matrice** dite de Léopold croisant les 10 enjeux environnementaux tels qu'ils ressortent de l'état initial de l'environnement et les volets et sous-volets du contrat pour une identification des effets notables potentiels prévisibles, pouvant nécessiter la formulation de mesures ERC sous la forme notamment de points de vigilance. Cette matrice ainsi complétée permet de disposer d'une vision du volet mobilité intégré à l'ensemble du contrat.

Le **choix assumé** d'une présentation du résultat de l'évaluation à une **maille par grands volets modaux** sur le volet mobilités s'inscrit dans la **continuité** de l'évaluation précédente (approche par objectifs stratégiques) et **permet d'identifier des effets potentiels notables et des mesures** (points de vigilance) adaptées à **l'échelle du CPER et communes aux différents types de projets** constitutifs des sous-volets concernés.

Si des effets potentiels sont positifs, ces derniers sont décrits qualitativement (cf paragraphe 6.4 du rapport environnemental pages 168 à 175/236), si des effets potentiels sont susceptibles d'être négatifs, ils soulèvent alors des points de vigilance (ou mesures) qui sont détaillés et explicités par enjeux environnementaux (187 à 190/236) et qui seront suivis dans le cadre de la mise en œuvre du volet mobilités, en plus de ce qui est **imposé par la réglementation en vigueur pour chaque projet**. Ainsi à l'échelle du CPER, l'évaluateur identifie les enjeux environnementaux sur lesquels l'attention doit être particulièrement attirée et qui devront être pris en compte depuis les études amonts jusqu'aux travaux. Comme le précise le rapport environnemental en page 168/236, cette évaluation est réalisée à « *dire d'expert* ».

Pour les quatre sous-volets, l'évaluation a été conduite à **l'échelle des projets** lorsqu'ils étaient suffisamment connus et précis et par typologie de projet pour les autres projets financés, en tenant compte de la **disparité des projets**, de leur **degré de précision** en lien avec le **niveau d'avancement** des études et des **échéances de mise en service** (pendant ou au-delà des celles de financement du CPER). Les éléments d'appréciation ont ensuite été généralisés pour remonter à l'échelle du CPER (échelle plan et programme) en formulant des **mesures pertinentes correspondant aux leviers que le CPER peut activer**.

Il convient de noter à **titre d'exemple** (et sans préjuger des décisions d'autorisation afférentes) que les deux principaux projets routiers (RN 165 et déviation de la RN 12 à Ernée), dont les travaux sont financés dans le cadre du projet de volet mobilités, sont en phase de conception détaillée avec des travaux à horizon 2 ans et que la démarche ERC a été appliquée avec précision pour chacun d'entre eux (notamment, le maître d'ouvrage s'assure actuellement de la sécurisation des mesures compensatoires environnementales, entrant obligatoire au dépôt du dossier d'autorisation environnementale)<sup>7</sup>. Ces deux projets routiers disposent **déjà de mesures ERC spécifiques** que l'évaluateur n'a pas jugé utile ni pertinent de reprendre à l'échelle du CPER puisque ces dernières trouvent à s'appliquer de façon spécifique et seront suivies finement dans le cadre de démarches bien plus précises que celles qu'il est possible de conduire à l'échelle d'un CPER.

Autre exemple à un stade d'étude bien plus amont, le projet LNOBPL a pris en compte les **contraintes majeures** (urbanisme, environnement, géométrie, etc.) pour déterminer les premiers fuseaux de passage, notamment sur la section Rennes/Redon en région Bretagne, qui seront affinés lors des phases d'études préliminaires post débat public (études préliminaires de phase 2) ; sur la région Pays de la Loire, le projet concerne plus particulièrement l'amélioration de l'axe existant Nantes – Savenay – Redon, dont les interventions seront priorisées sur les emprises ferroviaires existantes. Il en est de même pour les autres opérations de régénération

<sup>7</sup> A titre d'exemple, on peut citer : pour la RN165, en anticipation du futur SAGE Estuaire, nouvelle conception de l'échangeur du Temple pour réduire l'impact sur les zones humides de source de 5,5 à 1,5 ha. Sur la déviation de la RN12 à Ernée, choix dès le début du projet de construire un viaduc de 145m plutôt qu'un remblais en zone humide. Dans l'optimisation du projet, différentes mesures de réduction vont permettre de réduire de 22 à 17 ha l'artificialisation créée par la déviation

du réseau ferroviaire.

Concernant plus particulièrement **l'artificialisation des sols**, le projet d'arrêté PENE (projets d'envergure nationale ou européenne), actuellement en cours de consultation<sup>8</sup>, inclut pour la région Pays de la Loire le Grand port maritime de Nantes Saint Nazaire et le projet d'aménagements routiers de la RN 165, dont le suivi de la consommation d'espace est assuré par l'État. La future génération de SRADDET devra décliner les objectifs locaux incluant les autres projets, notamment ceux qui sont en phase d'étude. Enfin, pour l'ensemble des projets, les mesures ERC mentionnées dans l'annexe 3 du présent mémoire (cf ci-dessous) incluent l'enjeu Sols (E4) qui vise à limiter l'artificialisation et la consommation d'espace des projets de transport.

Comme pour l'exercice précédent, **l'estimation quantifiée** souhaitée par l'Ae se heurte à une **difficulté de méthode** qui est exposée dans le chapitre 9.2.7 relatif aux limites de l'exercice d'évaluation environnementale au stade de la formalisation du projet de volet mobilités du CPER (cf page 233/236 du rapport environnemental) : en effet, la **majorité des projets soutenus** par le CPER n'étant pas suffisamment définis (voire localisés ou connus pour la majorité d'entre eux), il n'a pas été possible d'identifier de façon précise et quantifiée les éventuelles incidences environnementales des projets du volet mobilités, même sous forme d'ordres de grandeur.

La question de **l'évaluation précise des impacts sur les sites Natura 2000** bute sur la même **difficulté**, à savoir le fait que les projets inscrits au volet mobilités du CPER, pour la grande majorité, ne sont pas suffisamment précis à ce jour, et que leurs incidences ne peuvent donc pas être précisément quantifiées à date. Pour autant, la prise en compte des enjeux de biodiversité, *a fortiori* dans des espaces à fort enjeu comme les sites Natura 2000, constitue l'un des points d'attention dans le cadre du référentiel d'éco-conditionnalité (EC) et du suivi de la mise en œuvre des projets.

Il apparaît toutefois utile de rappeler que les deux **projets routiers financés en phase travaux** par le volet mobilités du CPER sont hors périmètre Natura 2000 et bénéficient d'études spécifiques d'incidences.

Il apparaît également utile de rappeler que tous les projets financés dans le cadre du volet mobilités du CPER sont **mis en œuvre dans le respect de la démarche ERC encadrée par le code de l'environnement**, et seront en outre soumis à des décisions ultérieures, le cas échéant après évaluation environnementale en propre dans le respect du code de l'environnement, et ce lorsque leurs caractéristiques seront définies dans le cadre des études préalables afférentes.

En conclusion, le **rapport environnemental établit des propositions de mesures ERC** sous la forme de points de vigilance identifiés à l'échelle du volet mobilités du CPER et associés aux enjeux environnementaux régionaux puis traduits en critères d'éco-conditionnalité, que l'État et la Région s'engagent à suivre pendant toute la mise en œuvre du contrat pour tous les projets financés. Ces critères seront retranscrits dans la **convention d'application** du volet mobilités (cf réponse au point 3.1). **L'ensemble de des points de vigilance et de mesures prise à l'échelle du volet mobilités CPER** sont récapitulés pour le volet mobilité du CPER dans le **tableau fourni à l'annexe 3** (et qui reprend les éléments déjà mentionnés dans le rapport environnemental notamment aux pages 219 à 221/236, en les regroupant pour en favoriser la lecture).

### **3) Prise en compte de l'environnement**

#### **3.1 – Si le volet mobilité du CPER relève le défi du développement ferroviaire et des mobilités durables, sa prise en compte de l'environnement paraît insuffisante**

<sup>8</sup> <https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/projet-arrete-anx-zan-pene-igm.pdf>



L'Ae recommande de mettre en place un système de critères d'éco-conditionnalité par opération en tant qu'outil d'aide à la décision pour la sélection des projets à inscrire au volet Mobilités du contrat.

L'Ae recommande de justifier l'intérêt de l'évolution du présent CPER au regard des incidences environnementales au travers d'une présentation plus détaillée et plus systématique.

L'Ae recommande enfin de réfléchir à l'échelle régionale à des mesures ERC difficilement réalisables au niveau des projets pour garantir l'absence d'incidences résiduelles en ce qui concerne, par exemple, les émissions de gaz à effet de serre, l'artificialisation des sols, la biodiversité.

En Pays de la Loire, en cohérence avec la gouvernance mise en place, les critères d'éco-conditionnalité ont été **suivis annuellement** dans le cadre du CPER 2015-2022 (reporting annuel des maîtres d'ouvrage), suivi que l'État et la Région Pays de la Loire s'engagent à poursuivre pour la mise en œuvre du volet mobilité 2023-2027.

**Cet engagement sera poursuivi** (comment mentionné au chapitre 8.2 du rapport environnemental) et **se traduira** pour le présent volet Mobilités par la reprise dans sa **convention d'application du tableau de l'annexe 3** du présent mémoire en réponse. Cela permettra d'assurer un **suivi fin** à l'échelle de chaque projet des mesures prises à l'échelle du volet mobilités du CPER.

En complément et comme le précise le référentiel national d'éco-conditionnalité, révisé en juin 2021, les critères d'éco-conditionnalité sur les infrastructures transport s'appliquent plus particulièrement au suivi de projets financés [extraits du référentiel national] :

*Le cahier des charges CPER relatif à la mobilité multimodale précise la nature des projets susceptibles d'être sélectionnés. Les arbitrages de la commission mobilité 21 ont intégré des considérations relatives à la performance écologique des projets, et peuvent être considérés, pour les grands projets nationaux comme une première condition d'éligibilité des projets. Par ailleurs, les projets d'infrastructures de transport sont encadrés par des procédures et des consultations qui veillent à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux.*

*Dans ce contexte, le principe d'éco-conditionnalité portera sur l'introduction dans les marchés de travaux de clauses environnementales (gestion des terres et des déchets, énergie, éco-matériaux, ...), ainsi que des clauses relatives à l'emploi et à l'insertion sociale. Un recensement des améliorations environnementales et énergétiques, ou relevant de l'intermodalité, envisageables à l'occasion du projet sera établi, et mis à jour au fur et à mesure de la définition du projet. Une telle démarche permettra de suivre les réalisations et effets correspondants sur la durée des CPER.*

*Des critères additionnels locaux permettant par exemples de renforcer l'éco-conception, de proposer des améliorations énergétiques, de favoriser la mobilisation locale en faveur d'un meilleur environnement ou d'améliorer l'articulation du projet avec d'autres projets ou démarches pourront être introduits.*

L'annexe 3 du mémoire en réponse s'inscrit en application de ce dernier point.

### **3.2 – L'État finance les routes, avec un taux de participation plus fort que pour les autres mobilités alors que la justification de certains projets est insuffisamment établie**

L'Ae recommande à l'État de réduire sa participation au volet routier au profit des transports décarbonés ou, à défaut, de concentrer sa participation sur les évolutions de l'usage de la route au bénéfice de l'ensemble des modes de transport plutôt qu'au développement de capacités nouvelles en cohérence avec les objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le volet routier du CPER 2023-2027 s'inscrit dans le mandat du préfet de région, qui traduit les orientations du scénario planification écologique du COI. La participation de l'État sur le volet routier ne dépasse pas l'enveloppe donnée dans le mandat, tandis que des enveloppes complémentaires au mandat ont été fléchées en faveur du vélo, du ferroviaire, des transports en commun, du SERM et du port. Au final, **plus de deux tiers des montants du volet mobilités du CPER sont ainsi consacrés à des investissements en faveur du train, des transports collectifs et du vélo.**

L'État étant **gestionnaire, exploitant et maître d'ouvrage** du réseau routier national, une plus forte implication de sa part en termes de financement est justifiée.

Les projets ont été retenus en fonction d'enjeux importants et propres à chacune des opérations : réduction des inégalités territoriales, limitation de la consommation d'espaces naturels, amélioration de la qualité de la sécurité du réseau, évitement de la saturation des villes et de leurs accès et amélioration des liaisons entre les territoires, lutte contre la pollution et la congestion routière, requalification environnementale...

Il est à noter que 2 opérations représentent à elles seules **88 %** du volet routier. Il s'agit d'opérations de long terme initiées par le CPER 2015-2020 et qui passent en phase travaux : RN165 pour 60 M€ - correspond à un engagement du contrat d'avenir - et déviation de la RN 12 à Ernée pour 43.5 M€.

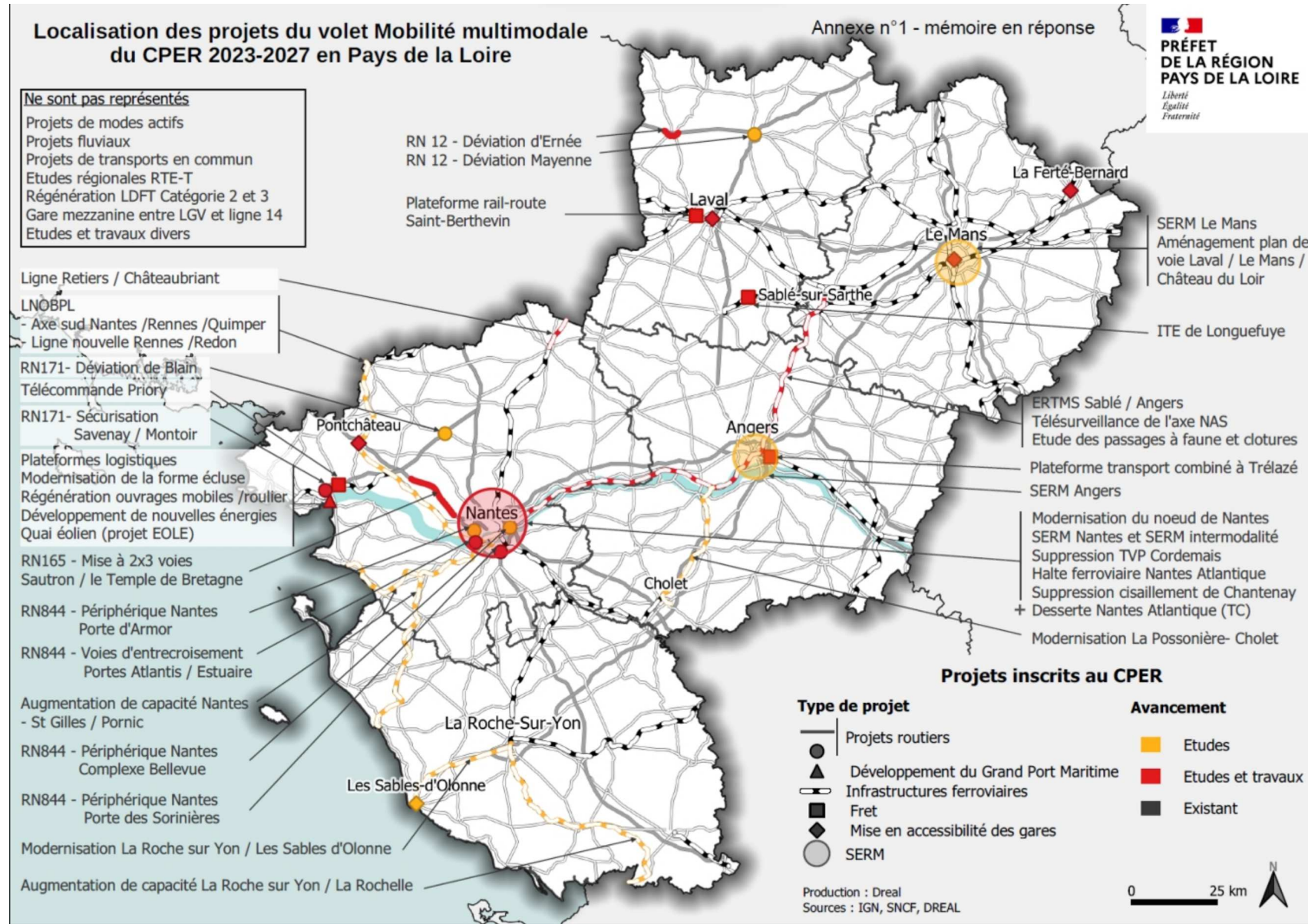
L'ensemble des projets sont étudiés en tenant compte des **hypothèses de la SNBC** (stratégie nationale bas carbone) dans les modélisations et les analyses socio-économiques et les études de conception intègrent l'**intermodalité** : lien avec les schémas directeurs vélos des collectivités (création ou mise à niveau de pistes cyclables actuelles), intégration des mesures pour favoriser le covoiturage (création ou agrandissement des parkings de covoiturage, réflexion pour les équiper d'abris vélos et de bornes de recharge électrique), étude d'opportunité sur la mise en place de voies réservées transport en commun ou covoiturage. Enfin, l'ensemble des projets routiers sont conçus en adoptant les **principes d'éco-conception et de décarbonation des chaussées** afin de réduire les impacts et les émissions de gaz à effet de serre.

\* \* \* \* \*

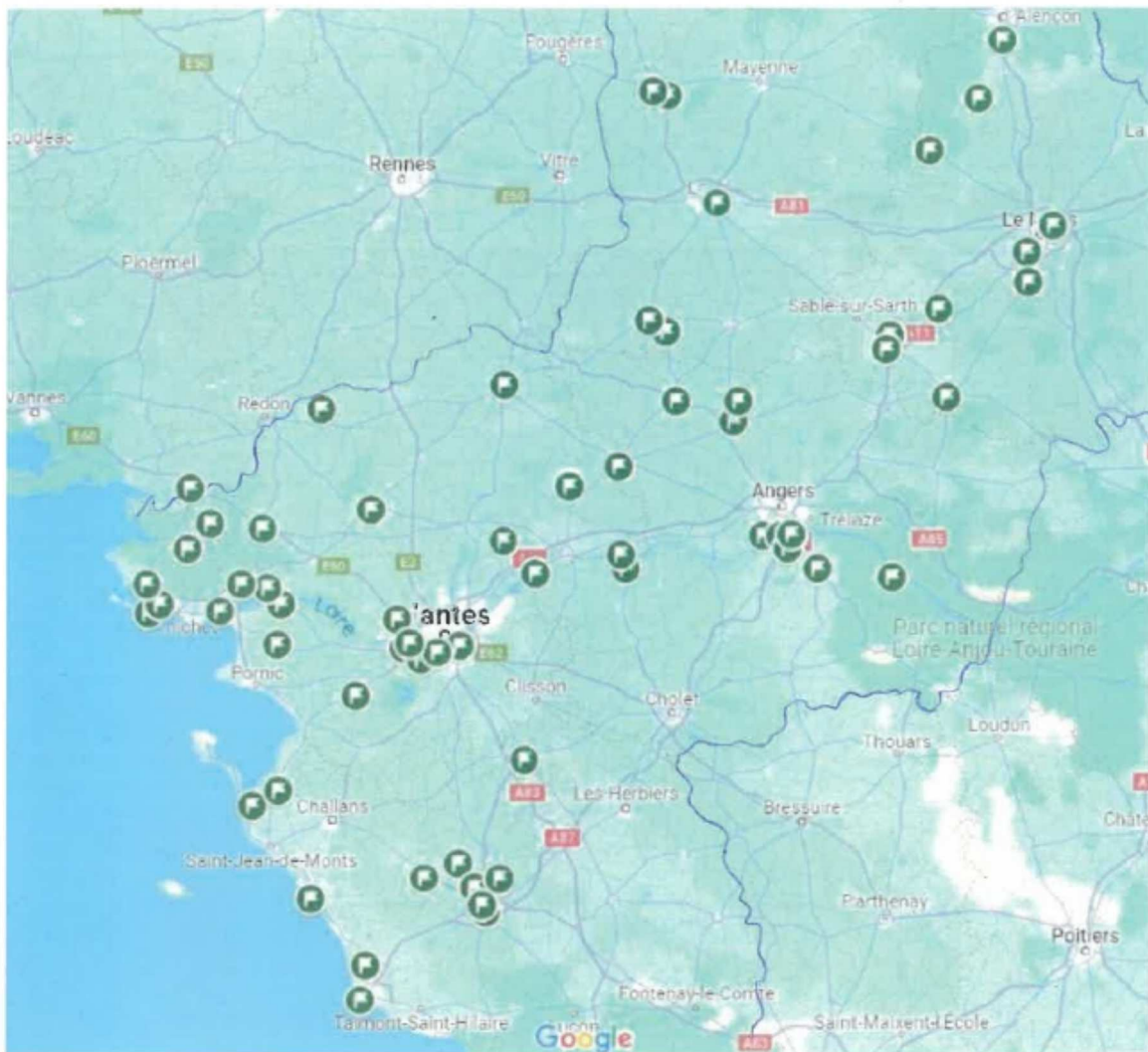
## Sommaire des annexes au mémoire en réponse

- Annexe 1 : cartographie des projets routiers et ferroviaires du volet mobilités
- Annexe 2 : localisation des communes concernées par des projets de itinéraires cyclables
- Annexe 3 : tableau récapitulatif des mesures ERC prises concernant le volet mobilités

# Annexe 1 : cartographie des projets routiers et ferroviaires du volet mobilités



Annexe 2 : localisation des communes concernées par des projets de itinéraires cyclables



### Annexe 3 : tableau récapitulatif des mesures ERC prises concernant le volet mobilités

Enjeu environnemental	Points de vigilance	Sous-volets du volet mobilités concerné	<p align="center"><b>Prise en compte dans le CPER :</b>  <b>mesures intégrées à la convention d'application du volet mobilités et suivi des critères d'éco-conditionnalité (ECD)</b>  <i>Renforcement des critères ECD déjà en place et de leur suivi et intégration de nouveaux critères</i></p>
<p><b>E1 - Atténuation du changement climatique (CC)</b></p> <p>(consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre)</p>	<p>Phase construction et opérations d'entretien / grosses réparations des infrastructures</p>	<p>Ferroviaire et TC, routier</p>	<p>Eco-conception des projets et recours à économie circulaire (équilibre des terrassements, recours à des matériaux alternatifs (recyclage de matériaux inertes) pour la réalisation de remblais ou de matériaux recyclés (agrégats d'enrobés, mâchefer) des couches de chaussées afin de limiter les apports de matériaux extérieurs ou extractions en carrière, recours aux aciers recyclés, enrobés recyclés, béton bas carbone)</p> <p>Charte de chantier à faible impact environnemental (recyclage de matériaux et/ou transport à faible empreinte carbone)</p> <p>Création de puits de carbone pour améliorer le bilan des émissions de GES des projets d'infrastructures</p>
	<p>Développement du trafic routier ou des vitesses (consommation d'énergie émissions de gaz à effet de serre)</p>	<p>Routier</p>	<p>Mesures d'exploitation (apaisement des vitesses ou en faveur de l'augmentation du taux d'occupation des véhicules – covoiturage, TC)</p> <p>Mise en place possible d'ombrières photovoltaïques sur les parkings de covoiturage et des aires de service ou de repos, équipement possible de ces dernières de bornes de recharge des véhicules électriques, accompagnant ainsi la mutation du parc de véhicules roulants vers des véhicules moins émissifs</p>
<p><b>E3 - Eau</b></p>	<p>Qualité de l'eau</p>	<p>routier et portuaire</p>	<p>Charte de chantier à faible impact environnemental avec notamment des protections spécifiques pour supprimer les risques d'altération de la qualité de l'eau localement en phase chantier</p> <p>Application des mesures relatives à l'enjeu E6 biodiversité concernant notamment les milieux humides et aquatiques</p>
<p><b>E4 - Sols</b></p>	<p>Aménagements d'infrastructures notamment linéaires pouvant engendrer consommation d'espaces et/ou artificialisation de sols</p>	<p>ferroviaire et TC, routier, portuaire-fluavial-maritime, vélo</p>	<p>Ecoconception en phase études, qui intègre déjà la limitation de la consommation d'espaces, la renaturation des délaissés, l'intégration du végétal avec gestion écologique des espaces et des dépendances vertes (gestion extensive, fauche tardive, écopâturage, ...), le rétablissement des continuités, la sécurisation des mesures compensatoires recherchée pour en assurer une meilleure efficacité sur le long terme bilan d'artificialisation avec objectif « zéro artificialisation nette »</p>

Enjeu environnemental	Points de vigilance	Sous-volets du volet mobilités concerné	<p align="center"><b>Prise en compte dans le CPER :</b>  <b>mesures intégrées à la convention d'application du volet mobilités et suivi des critères d'éco-conditionnalité (ECD)</b>  <i>Renforcement des critères ECD déjà en place et de leur suivi et intégration de nouveaux critères</i></p>
<p><b>E6 – Biodiversité</b>  (y compris milieux humides)</p>	<p>Construction de nouvelles infrastructures, amélioration et extension d'infrastructures existantes (destruction ou fragmentation d'habitats, rupture de continuités écologiques)</p>	<p>ferroviaire et TC, routier, portuaire-fluvial-maritime, vélo</p>	<p>Ecoconception et mise en œuvre de la démarche ERC en phase études (dès l'amont), gestion économe des emprises sur les espaces naturels ou agricoles, respect strict des continuités écologiques, aménagement préférentiellement sur place pour les infrastructures de transport, évitement préférentiel des sites Natura 2000, requalification environnementale avec restauration des continuités écologiques et aménagements permettant de limiter la mortalité par collision pour la faune, sécurisation des mesures compensatoires recherchée pour en assurer une meilleure efficacité sur le long terme, intégration du végétal avec gestion écologique des espaces et des dépendances vertes (gestion extensive, fauche tardive, écopâturage, ...)</p> <p>Création de puits de carbone articulée avec les enjeux patrimoniaux et paysagers, contribuant à limiter les impacts sur la biodiversité et les paysages (renforcement de trames bocagères et de boisements)</p> <p>Charte de chantier à faible impact environnemental avec notamment des mesures prises contre la dissémination d'espèces végétales envahissantes lors des phases de terrassements (remblais, déblais, renfort de portance) et le départ de sédiments ou de polluants (hydrocarbures, laitance de béton, etc.) vers les milieux naturels.</p> <p>Clauses environnementales des marchés de travaux notamment pour limiter les éventuels effets temporaires des emprises de chantier (bases de vie, pistes d'accès, stockage de matériaux, aire de stationnement et de maintenance des engins,...) avec intégration de mesures d'évitement des zones à enjeu fort et des zones humides, prévention des rejets accidentels et intégration des remises en état après travaux avec restauration d'un couvert végétal permanent (culture, prairie permanente, haies bocagères,...)</p>

Enjeu environnemental	Points de vigilance	Sous-volets du volet mobilités concerné	<p align="center"><b>Prise en compte dans le CPER :</b>  <b>mesures intégrées à la convention d'application du volet mobilités et suivi des critères d'éco-conditionnalité (ECD)</b>  <i>Renforcement des critères ECD déjà en place et de leur suivi et intégration de nouveaux critères</i></p>
<b>E7 - Paysages et patrimoine</b>	Construction de nouvelles infrastructures ou extension d'infrastructures existantes (impacts sur les paysages)	ferroviaire et TC, routier, portuaire-fluvial-maritime, vélo	<p>Diagnostic paysager préalable dans les sites à enjeux et conception de l'insertion paysagère des projets d'infrastructures (y compris des ouvrages d'art, bassins d'assainissement, protections acoustiques,...) en veillant à exploiter l'atlas du paysage (insertion qui contribue à l'amélioration du cadre de vie et peut contribuer à la prise en compte des enjeux de biodiversité (écologie du paysage) par une approche transversale). Insertion qui peut également être renforcée par l'étude de la requalification paysagère des zones d'activités desservies par le réseau par exemple</p> <p>Création de puits de carbone articulée avec les enjeux patrimoniaux et paysagers, contribuant à limiter les impacts sur la biodiversité et les paysages (renforcement de trames bocagères et de boisements)</p>
<b>E8 - Cadre de vie et santé</b>	Développement des trafics routier, ferroviaire, aménagements routiers et ferroviaires des vitesses engendre un risque d'augmentation des émissions de polluants atmosphériques et des nuisances sonores	ferroviaire et TC, routier, portuaire-fluvial-maritime, vélo	<p>Évitement préférentiel des zones habitées pour les aménagements en tracé neuf, protection acoustique préférentiellement à la source ou limitation de vitesse ou requalification environnementale le cas échéant, promotion du report modal et de développement du covoiturage</p> <p>Mesures de réduction ad hoc à prendre pour chaque projet concerné (merlons, murs anti-bruits, etc.)  Dispositif de suivi environnemental avec bilan périodique</p>

Enjeu environnemental	Points de vigilance	Sous-volets du volet mobilités concerné	<p align="center"><b>Prise en compte dans le CPER :</b>  <b>mesures intégrées à la convention d'application du volet mobilités et suivi des critères d'éco-conditionnalité (ECD)</b>  <i>Renforcement des critères ECD déjà en place et de leur suivi et intégration de nouveaux critères</i></p>
<b>E9 - Ressources minérales et déchets</b>	Approvisionnement durable, recours à l'écoconception, production et gestion des déchets de chantier	ferroviaire et TC, routier, portuaire-fluvial-maritime, vélo	<p>Eco-conception des projets et recours à économie circulaire avec par exemple équilibre des terrassements, recours à des matériaux alternatifs (recyclage de matériaux inertes) pour la réalisation de remblais ou de matériaux recyclés (agrégats d'enrobés, mâchefer) des couches de chaussées par exemple afin de limiter les apports de matériaux extérieurs ou extractions en carrière, recours aux aciers recyclés, enrobés recyclés, béton bas carbone), recours à des matériaux favorisant l'infiltration sur les zones pertinentes</p> <p>Mesures de prévention et de gestion des déchets de chantier (tri sélectif, stockage et collecte, recyclage, élimination) à prévoir dans les cahiers des charges des marchés de travaux et de suivi environnemental en phase chantier</p> <p>Pour les interventions sur les ouvrages portuaires existants (curage, dragage), respect strict des recommandations de la loi sur l'économie bleue et la gestion des sédiments de dragage</p> <p>Bonification au développement de l'économie circulaire et ses sept piliers cf ressources ADEME : <a href="https://www.ademe.fr/expertises/economie-circulaire">https://www.ademe.fr/expertises/economie-circulaire</a></p>



## ANNEXE 2 – Bilan de la consultation publique



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Avenant « Infrastructures de transport et mobilités » au Contrat  
de plan État – Région 2021-2027 des Pays de la Loire

Évaluation environnementale stratégique

## **Bilan de la consultation du public**

17 juin 2024

# CPER 2021-2027 des Pays de la Loire Avenant « Infrastructures de transport et mobilités »

## Évaluation environnementale stratégique

### Bilan de la consultation du public

#### 1 – Préambule : la consultation de l'Autorité environnementale

En application de la directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'incidence de certains plans et programmes sur l'environnement, traduite en droit français par les articles L122-4 et suivants du code de l'environnement, le projet d'avenant « Mobilités » au Contrat de plan État Région 2021-2027 a fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique.

Cette évaluation comporte l'établissement d'un rapport des effets notables sur l'environnement que peut avoir la mise en œuvre du programme ainsi qu'une phase de consultation. L'élaboration du rapport d'évaluation environnementale a été confiée par l'État et la Région au CEREMA, Direction territoriale Ouest.

Conformément à l'article R122-21 du code de l'Environnement, l'Autorité environnementale de l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable a été saisie le 29 décembre 2023 pour émettre un avis sur le contenu du rapport environnemental et le projet d'avenant.

Dans son avis délibéré n°2023-130, adopté lors de la séance du 11 avril 2024, l'Autorité environnementale a émis plusieurs recommandations portant sur l'analyse de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le programme. Ces recommandations ont donné lieu à la rédaction d'un mémoire en réponse.

Le rapport environnemental, le projet d'avenant au CPER, l'avis de l'Autorité environnementale et le mémoire en réponse ont été mis à disposition du public durant la phase de consultation prévue par l'article L123-19 du code de l'environnement.

Le présent document constitue le bilan de la consultation du public.

#### 2 – Modalités de consultation du public

##### ➤ Publicité préalable

Conformément aux articles L123-19 et R123-46-1 du code de l'environnement, le public a été informé, 15 jours avant le début de la consultation publique, par :

- un avis dans la presse ; cet avis a été publié dans les 5 éditions départementales Ouest France (Loire-Atlantique, Maine et Loire, Mayenne, Sarthe et Vendée), Presse Océan, Courrier Ouest, Courrier de la Mayenne, Maine Libre et Courrier vendéen ;
- un avis mis en ligne sur les sites internet de la préfecture de région et du conseil régional ;
- un affichage en préfectures et au conseil régional.

Cet avis précisait la composition du dossier, la date de démarrage de la consultation, sa durée et les modalités de présentation des observations.

### ➤ Contenu du dossier

Le dossier mis à disposition du public était constitué :

- du projet d'avenant « Infrastructures de transport et mobilités » (texte et tableaux financiers annexés) ;
- du rapport d'évaluation environnementale stratégique ;
- de l'avis de l'Autorité environnementale ;
- du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale.

### ➤ Consultation du dossier

Les documents ont été mis à disposition pour une durée de 30 jours, **du 30 avril 2024 au 30 mai 2024** inclus, sur les sites internet de la [préfecture de région](#) et du [conseil régional](#) des Pays de la Loire. Le dossier était également consultable en version papier dans les locaux de la préfecture de région, des préfectures et sous-préfectures de département ainsi que dans les locaux de l'Hôtel de région.

### ➤ Recueil des avis exprimés

Les avis pouvaient être formulés du 30 avril au 30 mai :

- sur le registre ouvert à cet effet dans chacune des préfectures et sous-préfectures de département, ainsi qu'à l'Hôtel de région ;
- par courrier électronique à l'adresse suivante : [cper-pdl@pays-de-la-loire.gouv.fr](mailto:cper-pdl@pays-de-la-loire.gouv.fr).

## 3 - Bilan de la consultation du public

**232 connexions** concernant le projet d'avenant au CPER ont été enregistrées sur la période, dont 149 sur le site de la préfecture de région et 83 sur celui du conseil régional<sup>9</sup>

Au terme de la période de consultation du public :

- 1 personne s'est présentée en préfecture pour consulter les documents ;
- aucune observation n'a été recueillie sur registre ;
- **9 contributions ont été déposées par voie électronique**, émanant de 4 associations « Loi 1901 » d'usagers de transport, 2 collectifs, une entreprise et 2 particuliers.

Pour l'essentiel, ces contributions font état :

- du développement nécessaire des mobilités décarbonées (en particulier vélos) et transports en commun ;
- de demandes de précisions (localisation de projets par ex) et d'explications techniques complémentaires (cf. halte ferroviaire Nantes Atlantique, ERTMS, projets routiers) ;
- de préoccupations : chiffrages des émissions de GES, inégalités territoriales, capacité ferroviaire...
- de remise en cause de projets (cf. développements routiers - RN12, RN165) ;

<sup>9</sup> Ces chiffres sont remontés sur la base du nombre d'internautes ayant accepté les cookies, ces derniers permettant de comptabiliser les visites faites sur le site et les pages vues. Le taux d'acceptation des cookies est 59%

Sources : <https://www.cnil.fr/fr/evolution-des-pratiques-du-web-en-matiere-de-cookies-la-cnilevalue-limpact-de-son-plan-daction>

- de demande de concertations et consultations publiques approfondies sur les projets engagés et futurs ;
- de recommandations et propositions de nouvelles mesures.

Chacune des contributions a fait l'objet d'une réponse des autorités responsables :

- l'annexe 1 présente les avis « in extenso » issus de la consultation publique ;
- l'annexe 2 présente les réponses apportées par les autorités responsables à chacun des avis

#### **4 – Suites données aux observations du public**

Les observations recueillies dans le cadre de la consultation du public ont montré les attentes en matière de développement des mobilités décarbonées et ont permis de confirmer la pertinence des grandes orientations de ce projet d'avenant, qui prévoit des moyens financiers renforcés pour les mobilités et flèche 75 % de ces moyens vers les transports ferroviaires et collectifs et les projets en faveur du vélo afin d'accélérer la transition écologique des transports.

Plusieurs observations ont mis en avant l'enjeu de cohésion et d'équité territoriale. Le projet d'avenant prévoit des projets dans l'ensemble des territoires des Pays de la Loire, pour développer et faciliter les transports du quotidien.

L'opportunité de certains projets routiers a pu être questionnée, au regard des enjeux se rattachant à la réduction des gaz à effet de serre. Les réponses apportées à ces observations ont permis de rappeler qu'il s'agissait de projets visant à adapter des infrastructures existantes, soit pour les adapter à la croissance des déplacements et/ou pour des motifs de sécurité routière et de cadre de vie et que ces projets sont compatibles avec la stratégie nationale bas carbone. .

Les éléments issus de la consultation publique viendront nourrir la suite de l'élaboration des projets, en particulier ceux liés aux aménagements cyclables.

Par ailleurs, des bilans sur la mise en œuvre des critères d'éco-conditionnalité et indicateurs de suivi environnemental de l'ensemble des projets seront établis chaque année et donneront lieu à une actualisation de la déclaration environnementale publiée sur les sites internet de la préfecture de région et du conseil régional.

Enfin, à l'échelle de chaque projet s'inscrivant dans le volet mobilité du CPER, une attention particulière sera donnée :

- à l'insertion de critères de sélection dans les appels d'offres, favorisant les solutions les plus vertueuses ;
- à l'organisation de réunions publiques ou de concertation afin d'informer l'ensemble des parties prenantes, d'échanger sur le contenu des projets et préparer au mieux leur mise en œuvre.

#### **5 – Information du public après l'adoption du CPER**

Conformément aux articles L122-9 et R122-23 du code de l'environnement, dès l'adoption de l'avenant au CPER, la préfecture de région et le conseil régional des Pays de la Loire informeront le

public et l'Autorité environnementale des modalités de consultation de l'avenant et de sa déclaration environnementale.

Seront mises à disposition les informations suivantes :

- l'avenant « Mobilités » approuvé ;
- une déclaration environnementale résumant :
  - la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé ;
  - les motifs qui ont fondé les choix opérés par l'avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027 compte tenu des diverses solutions envisagées ;
  - les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du programme

Par ailleurs, les résultats du suivi de la mise en œuvre de l'avenant Mobilités au CPER 2021-2027, prévus au 7<sup>e</sup> de l'article R122-20 du code de l'environnement, donneront lieu à une actualisation de la déclaration environnementale publiée sur le sites internet de la préfecture de la région et du conseil régional des Pays de la Loire, permettant ainsi d'informer le public du suivi environnemental du CPER et en particulier de son volet Mobilités.

**ANNEXE 1 – Tableau de suivi de la consultation publique sur le projet d'avenant « Mobilités » au CPER 2021-2027 des Pays de la Loire – AVIS DÉPOSÉS**

N° avis	Auteur de l'observation	Thème	Observations de l'avis
1	Association Cyclocoop	Routier – déviation RN12 au sud d'Ernée	<p>Avec l'inscription au plan Etat-Région de la déviation de la Nationale 12 au sud d'Ernée, une étape majeure de cet aménagement routier est franchie. Pour preuve, les consultations sont en cours au sujet des échanges de terrains et l'enquête environnementale est annoncée pour 2024. A noter également la contribution de l'Etat et de la Région au projet de voie verte entre le centre-bourg de Montenay et le rond-point de la RD289 &amp; actuelle RD31/future RN12.</p> <p>Pour autant, le projet soumis à enquête publique en 2021 était loin d'être satisfaisant en terme piétonnier et cyclable pour les quelques irréductibles qui sont prêts à marcher ou à pédaler. Au travers de la lettre d'information N°1 éditée en février 2024 par la DREAL, il apparaîtrait que le projet est encore dégradé. En effet, les points suivants sont oubliés ou omis de la carte publiée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour la liaison entre la route de Mayenne (actuelle RN12) et la route de Montenay, le porteur de projet a répondu au Commissaire enquêteur en 2021 que cette section sera prise en compte (page 60 du rapport en annexe de ce communiqué). Mais rien de transparent dans la carte de la lettre d'information. Il s'agit ici d'aménager quelques centaines de mètres sur le chemin du Domaine (et non sur la Voie Communale du Domaine) pour offrir un très bon évitement piéton et cyclable (très bon terme de qualité et de coût).</li> <li>- le boulevard de la République (déviation de la RD31 entre la route de Laval et la route de Mayenne) représente un écran aux mobilités douces entre, d'une part, l'intérieur d'Ernée et, d'autre part, les zones d'activités ainsi que Vautorte et Montenay. A priori, un passage inférieur a été négocié pour les cycles et les piétons. Il y a lieu de se poser la question du positionnement exact de ce passage : au débouché des rues Jules Verne et Alain Colas ? à proximité immédiate du rond-point de la route de Montenay ? En exigeant un aménagement propre des rond-points aux extrémités du boulevard de la République.</li> <li>- En n'oubliant pas que, où que soit placé ce passage inférieur, il ne résoudra en rien les accès aux zones d'activités Sud depuis Montenay ou Vautorte. Une piste de quelques centaines de mètres entre le chemin du petit Ecorcé et la ZA de la Querminais, en longeant le bassin de rétention <a href="https://www.openstreetmap.org/way/1050530993">https://www.openstreetmap.org/way/1050530993</a> semble une solution accessible dans le cadre d'un projet global de 42 M€</li> <li>- Pour l'intersection avec la route de Vitré, il y a lieu de prévoir un aménagement sécurisé de la RD29 en amont, au contact et en aval du rond-point d'intersection avec la déviation. En amont, il faut que la BDD (Bande Dérasée à Droite) s'écarte de la chaussée motorisée pour donner accès à une traversée de la déviation via les îlots d'entrée/sortie de rond-point. A défaut de cet aménagement sobre et minimaliste, il est vain d'espérer quelques cyclistes du quotidien entrer et sortir d'Ernée. Serait-il interdit de travailler dans une ferme à proximité et d'y aller à vélo ? Le fils ou la fille d'un agriculteur n'aurait-il pas le droit de franchir la N12 en sécurité pour rejoindre son collègue ? A noter que, actuellement, les rares cyclistes qui parcourent cette route (à destination de Juvigné ou bien d'une route / chemin de ferme avant Juvigné) n'ont pas d'obstacle au droit du magasin « Agrilal / Point Vert ». Demain (2028), ces cyclistes d'aujourd'hui auront juste à franchir un rond point avec un trafic de 10 000 véhicules jours. La présence des créneaux courts de dépassement sur la RN12 est l'argument du dossier d'enquête publique pour ne pas sécuriser ce rond-point RN12 / RD29. Vu l'orientation des créneaux (après le rond point dans chacun des sens de circulation sur la RN12), nous ne comprenons pas l'argument.</li> <li>- Pour l'intersection de la déviation avec la route de St-Pierre Des Landes (RD138), on note avec satisfaction la présence d'aménagement cyclable sur la carte publiée dans la lettre d'information globalement conforme aux réponses faites par le porteur de projet lors de l'enquête publique</li> </ul> <p>Par ailleurs, Cyclocoop tient à attirer l'attention sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour la liaison entre la route de Laval et la route de St-Hilaire du Maine, il est raisonnable de ne pas demander à ce que le viaduc soit élargi pour être accessible aux cycles. En effet, des solutions simples sont faciles à mettre en œuvre grâce à une bonne intelligence entre les parties prenantes ; à nouveau, on citera ici l'exemple de la Queufrie qui relie Parigné sur Braye à St-Georges-Buttavent. Mais il serait plus fiable d'utiliser les délaissés de chantier le long de la future déviation pour établir une liaison entre les 3 zones (Querminais, Hainaud, Brimmonnière) et le sud-ouest de la zone urbaine (Vaurouge, Quinefolle, Longraie ...). Vu la bretelle d'accès à la surface commerciale côté nord de la RN12, cette liaison mobilité douce a lieu d'être placée côté Sud de la RN12 (quitte à profiter d'un boviduc ou d'un passage petite faune pour faire basculer cette piste côté nord si besoin). Les 3 ZA cités ci-dessus sont « juste » le pôle économique de l'agglomération.</li> <li>- Entre la route de St-Hilaire du Maine et celle de Vitré, le chemin de la Guinefolle aux flux pour la décennie à venir. Il y aurait lieu de conserver les délaissés de chantier, de faible valeur agricole, disponibles en cas de besoin à long terme.</li> <li>- Entre la route de Vitré et celle de St-Pierre des Landes, à nouveau un bon usage des délaissés de chantier devrait permettre une continuité sur des terrains de faible valeur agricole puisque fraîchement tassés.</li> </ul> <p>Ce communiqué :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vise à montrer les faiblesses du projet actuel</li> <li>- alerte sur des reniements qui s'opéreraient d'ors et déjà (sauf erreur cartographique dans la lettre de février 2024)</li> <li>- clarifie la situation du viaduc : il n'est pas nécessaire qu'il soit cyclable à condition que les voiries communales soient utilisées à bon escient et qu'une cheminement piéton/cycle longe la RN12 entre la RD31 et la culée Est du viaduc / la pile Est du Viaduc.</li> <li>- se concentre sur les points à adresser au porteur de projet (l'Etat représenté par la DREAL) et entités sous sa responsabilité (maître d'œuvre)</li> <li>- ne revient pas sur les propositions faites par Cyclocoop sur les aménagements de la responsabilité des collectivités locales</li> </ul>
		Vélos Localisation des opérations	<p>Par rapport à ce document (<a href="https://www.prefectures-regions.gouv.fr/pays-de-la-loire/recontenu/telechargement/116184/866832/file/1_Projet%20avenant_Mobilit%C3%A9s_CPER.pdf">https://www.prefectures-regions.gouv.fr/pays-de-la-loire/recontenu/telechargement/116184/866832/file/1_Projet%20avenant_Mobilit%C3%A9s_CPER.pdf</a>), est-il possible d'avoir une meilleure localisation géographique des "Intitulés d'opérations" ?</p> <p>A titre d'exemple : où est l'avenue Pierre mendès-France cité en page 12 ?</p> <p>Nota : la question est pour l'ensemble des lieux non identifiables facilement (Pour "Treillières/Nantes", on a pu situer Nantes facilement !)</p>
2	Citoyenne	Vélos	<p>En tant que citoyenne d'Ernée, après avoir lu le projet avenant au CPER et en avoir discuté avec un membre de l'association Cyclocoop, je souhaite vous faire part de mon avis : Que soit davantage pris en compte les aménagements pour les cyclistes.</p> <p>En effet, j'ai longtemps habité dans des grandes villes, comme celle de Montpellier et Rennes et j'ai apprécié pouvoir me déplacer quotidiennement à vélo avec des aménagements prévus pour. A Ernée et en Mayenne, avec un budget aussi conséquent et face aux enjeux climatiques et sanitaires de la population (trop sédentaire), ça me paraîtrait être une meilleure idée de prévoir dans le CPER des choix plus judicieux pour aller dans ce sens. Les économistes aujourd'hui développent l'idée que l'indicateur du PIB sera bientôt remplacé par un indicateur de santé pour montrer le taux de développement d'un pays, la santé est ce qui concerne tout le monde et elle ne se rachète pas.</p> <p>Ce budget dans le CPER est une super opportunité pour faire de grands progrès dans ce sens, car je pense que tout à chacun e sait que l'avenir est au développement des mobilités douces. Je porte aussi l'avis de cyclocoop par rapport aux points que je souhaiterais voir modifier dans le CPER. Ce sont des choses simples à mettre en place et qui peuvent changer beaucoup. En comptant sur votre pouvoir politique pour porter la voix de vos citoyens.</p>

N° avis	Auteur de l'observation	Thème	Observations de l'avis
3	Association Nantaise Déplacements Environnement	Ferroviaire Routier	<p>A titre général</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le montant alloué au ferroviaire apporte d'indéniables possibilités d'action à court terme</li> <li>- s'il faut encore consacrer de l'argent public au développement des routes, autant le destiner prioritairement à des aménagements de facilitation des transports en commun sur le réseau viaire</li> <li>- une concertation plus aboutie serait nécessaire avec les associations d'usagers, sur le sujet du CPER, mais surtout sur l'élaboration des projets à venir.</li> </ul> <p>Nous apprécions : l'installation de l'ERTMS entre Ancenis et Nantes, la mise en sécurité du tunnel de Chantenay, la suppression du cisaillement en gare de Chantenay, l'étude du nœud ferroviaire en gare de Nantes, le développement de l'offre de stationnement voitures et vélos dans les gares, la mise en accessibilité des gares de Mauves et Couéron, la rénovation du pont de Pirmil.</p> <p>Nous restons dubitatifs sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'intérêt d'une halte à l'aéroport de Nantes Atlantique dont l'intérêt est vraiment ténu et compliqué à faire fonctionner et peu compétitive vis à vis de la desserte bus en place (navette, 98, 38). Nous approuvons certes ici la création d'une voie d'évitement, pertinente pour améliorer la capacité de cette voie unique entre Bouaye et Pont Rousseau, mais n'y a-t-il donc pas plus utile à faire avec 18 M€ et aussi consensuel politiquement ?</li> </ul> <p>Nous regrettons (et attendons donc une correction idoine en termes de programmation) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le manque d'extension du ERTMS sur la section Nantes et Savenay, pourtant déjà bien saturée aujourd'hui,</li> <li>- la non-inclusion d'une connexion Nord-Sud au niveau de Doulon (avec la remise en service du saut de mouton et son électrification), pourtant d'un grand intérêt pour un SERM nantais diversifié tous azimuts,</li> <li>- le manque d'ambition prospective pour la ligne de Ste Pazanne,</li> <li>- le projet de la mise à 2x3 voies de la RN171 entre Sautron et le Temple de Bretagne (préfigurant probablement son extension jusqu'à Savenay), alors que la généralisation de voies réservées aux TC et covoiturage en entrées d'agglomération sur les grands axes seraient bien plus utiles au quotidien,</li> <li>- le manque de prise en compte de la nécessité à court terme d'un SERM routier, indispensable pour apporter un service équivalent d'accès à Nantes dans tous les secteurs géographiques du territoire, et pourtant bien plus aisé à installer (PEM et diverses priorisations des TC)</li> </ul> <p>Nous attendons rapidement et de manière suivie des précisions techniques et une consultation publique régulière sur tous les projets engagés.</p> <hr/> <p>Nous espérons évidemment que la dynamique en faveur du ferroviaire soit prolongée à ce niveau dans le prochain CPER et jusqu'à complétion d'un SERM global efficace dans la région nantaise. Au delà du sujet de cet avenant au CPER, nous voulons profiter de ce moment de concertation rappeler de nos idées et propositions qui pourraient trouver place dans le prochain contrat, en accord avec le besoin d'accroître fortement la capacité de transport en commun dans la métropole (là où est le plus gros potentiel d'un usage important tout au long de la journée) pour impacter notablement la part de l'automobile dans les déplacements quotidiens</p> <p>L'idée du SERM pour apporter à la population périphérique des solutions de transport en commun rapides et capacitaires en accès au secteur central de Nantes demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'utiliser l'ensemble de l'étoile ferroviaire pour apporter des solutions hors voirie, donc échappant aux encombrements routier en périodes de pointe</li> <li>- de compléter le SERM ferroviaire par un SERM routier disposant d'aménagements de priorisation en entrée d'agglomération pour rester efficace en périodes de pointe,</li> <li>- de compléter les aménagements de circulation par une politique de réduction de l'offre de stationnement, tant en entreprise que sur le domaine public dans les polarités actives bien desservies par les TC.</li> <li>- une billettique intégrée (avec des supports multiples) apparaît également un levier crucial pour réduire les distorsions actuelles entre AOT et apporter un confort d'usage (cf carte Korrigo en Bretagne).</li> </ul> <p>2 - Au delà de ce CPER 2021-2027</p> <p>Quelques propositions majeures :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la mise en place d'une voie de garage pour un terminus de service tant à Couéron (ou Indre St Herblain) qu'à Thouaré, permettant de retourner à des trains afin renforcer le service à l'intérieur de l'agglomération en visant la fréquence au quart d'heure dans ces limites correspondant au secteur de demande maximale de déplacements,</li> <li>- la constitution d'une troisième voie ferroviaire à l'Est de Nantes jusqu'au périphérique en profitant de l'existence de voies utilisées à d'autres choses sur les faisceaux du Grand Blotereau,</li> <li>- une gare supplémentaire côté Est à Ste Luce – La Minais,</li> <li>- la remise en service de la ligne de Carquefou et déjà jusqu'à la Bottière-Chênaie, en coordination avec la jonction Nord-Sud à Doulon, avec une gare d'échange avec la tram boulevard de Doulon</li> <li>- l'usage de l'antenne de l'ancien faisceau de l'Etat pour y installer une gare terminus à proximité du CHU (3 voies possibles a priori, voire 4), pour des services tram-train depuis les lignes du Nord (La Chapelle, Carquefou) et du Sud (Vertou, Bouaye),</li> <li>- l'intérêt de considérer à plus long terme la remise en service de l'antenne de Château Bougon et de son prolongement dans un secteur à fort potentiel d'urbanisation (Pont St Martin au delà de la D2A) pour des liaisons tram-train Nord - Sud par l'île de Nantes.</li> </ul>

N° avis	Auteur de l'observation	Thème	Observations de l'avis
4	Association Shifters de Loire-Atlantique	Routier Inégalités entre territoires Développement des mobilités bas carbone	<p>1) Impact climatique des investissements : 81,9 % des crédits contractualisés et valorisés ont un impact favorable sur les émissions GES – 12,8 % ont un impact très défavorable (2,8%) ou défavorable (10%)            Cependant le développement d'infrastructures de transports bas carbone (trains, transport en commun, mode actifs...) n'a pas pour effet de "compenser" les émissions futures liées aux nouvelles infrastructures classées comme "défavorables".            Les Shifters de Loire-Atlantique se félicitent de voir que le CPER prévoit un développement considérable des modes doux ainsi que des transports en commun. Le renoncement au développement des mobilités plus carbonées, indispensable pour permettre à la France de respecter ses engagements climatiques, ne semble pourtant pas encore là.</p> <p>2) Effet de verrouillage            Le développement d'infrastructures défavorables pour le climat, et notamment routières, nous enferme dans une trajectoire qui nous éloigne toujours plus de la neutralité carbone car le système voiture est la cause première des émissions du secteur et également de son inertie. Cet effet d'inertie, parfois appelé "verrouillage carbone", se traduit par le fait que les infrastructures développées aujourd'hui embarquent des émissions potentielles sur la totalité de leur durée de vie            Les infrastructures de transports sont des objets à très longue durée de vie qui façonnent la manière dont les habitants d'un territoire organisent leurs interactions et donc leurs modes de vie. Les shifters de Loire-Atlantique s'inquiètent de ce que les choix d'aujourd'hui puissent impliquer une organisation sociale future incompatible avec le respect des objectifs climatiques</p> <p>3) Effet de métropolisation et inégalités des territoires            Aspect inégalitaire de la répartition des crédits : Plus de la moitié des financements du CPER sont alloués à la Loire-Atlantique (51,6%), alors que le département ne représente que 38% de la population régionale. On observe donc une concentration des crédits sur des zones à forte croissance démographique (métropole de Nantes et agglomération de St Nazaire), ce qui a pour effet de renforcer l'attractivité de territoires déjà attractifs, augmentant ainsi l'effet de métropolisation.            Les Shifters de Loire-Atlantique s'inquiètent du renforcement de la tendance de métropolisation et d'attractivité du littoral, ainsi que du renforcement des inégalités socio-économiques quand la majeure partie des financements vont vers le département le plus attractif et où les ménages sont, en moyenne, les plus aisés</p> <p>4) Financeurs            L'analyse des contributions des différents financeurs au CPER révèle des disparités vis-à-vis de notre grille d'analyse. Et bien que ces différences s'expliquent probablement par les compétences différenciées des différents acteurs, cela permet d'interroger l'engagement des parties prenantes dans la transition ou l'inertie (business as usual) du secteur des mobilités. A première vue, l'État est le plus gros financeur des investissements défavorables à la transition, tout en étant également le plus petit financeur des investissements "favorables" à la transition énergétique et climatique. Mais ce rôle néfaste de l'État est à nuancer, car l'ensemble des projets notés défavorablement et financés par l'État reçoivent également un financement et donc un soutien de la part de la Région. Alors que les investissements "favorables" ne sont pas toujours financés conjointement par ces acteurs.            Nous demandons à l'État en priorité, mais également à la Région, de chercher à se désengager des projets de développement routier, de soutien à la mobilité aéroportuaire, et autres investissements "défavorables".            Les Shifters de Loire-Atlantique font remarquer que l'État et la Région restent des soutiens importants du "business as usual" en termes de politique de mobilité. Ces politiques n'étant pas compatibles avec les objectifs climatiques de la France, ils les invitent à plus de renoncement en la matière</p> <p>Conclusion            La part très majoritaire des investissements en faveur de la transition écologique est un point positif qui mérite d'être souligné, d'autant qu'une augmentation est observée par rapport au CPER de la période précédente. Néanmoins, la part restante de crédits alloués aux projets défavorables d'émission de gaz à effet de serre pose problème, notamment à cause de l'effet de "verrouillage carbone" lié à la durée de vie élevée des infrastructures routières, car a priori incompatible avec le respect des objectifs climatiques de la France. De plus, l'inégale répartition des investissements, avec une concentration sur la Loire Atlantique, accélère le phénomène de métropolisation et accentue les inégalités entre territoires, deux aspects ayant un effet négatif sur la transition énergétique et climatique.            Les Shifters recommandent donc :            - Le renoncement aux développements routiers, aujourd'hui financés en majorité par l'Etat, suivi de la Région            - L'accélération du développement de toutes mobilités bas carbone, tant que cela n'induit pas de déplacements émissifs (desserte d'un aéroport)            - La prise en compte des inégalités entre territoires avec une allocation renforcée des investissements vers les plus défavorisés, afin d'offrir aux populations concernées des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle.</p> <p>À l'heure de l'urgence climatique, il est fondamental qu'un outil aussi décisif que le CPER soit à la hauteur des engagements de la France en terme de neutralité carbone</p>
5	Entreprise SAS – ECOV	Routier – Développement de lignes de co-voiturage	<p>La mobilité représente 28% des émissions des Pays de la Loire et constitue un puissant levier pour atteindre les objectifs climat. Avec le covoiturage, il est question de l'augmentation structurelle du taux d'occupation des véhicules individuels par l'optimisation de l'usage de la voiture et des infrastructures routières. A nombre égal de personnes transportées, déplacer les ligériens grâce à un usage plus collectif de la voiture pour atteindre l'objectif fixé permettrait de réduire le nombre de kilomètres de voiture parcourus et générerait en conséquence 283 millions d'euros d'économie par an</p> <p>A la lecture des projets financés dans le volet « Infrastructures de transport et mobilités », nous constatons l'absence de considération de ce sujet, cependant que la Région mène de fait des actions et des réflexions parmi les plus avancées en France sur le covoiturage. Nous nous inquiétons de l'adéquation entre le CPER et les ambitions de la Région Pays de la Loire sur le sujet, dans l'optique d'atteindre l'objectif fixé en 2030.</p> <p>Plusieurs Régions se saisissent déjà de l'outil "ligne de covoiturage" pour développer une politique publique de mobilité pour compléter les transports en commun traditionnels et permettre le report modal. Ces nouveaux services routiers peuvent s'inscrire dans le cadre des Services Express Routiers (SER) nouvellement intégrés au SERM</p> <p>Les infrastructures routières constituent le réseau d'avenir pour les transports collectifs. Faire évoluer en profondeur ces infrastructures est une condition indispensable à l'adoption généralisée de nouveaux modes de transports collectifs, dont les lignes de covoiturage express. Dans cette logique, les infrastructures dédiées à la route et au covoiturage devraient être systématiquement conçues en lien avec des potentiels d'usages et des politiques de développement des services. Les aires d'autoroutes pourraient devenir des nouveaux hubs de mobilité. Si des options de rabattement depuis des voies secondaires sont aménagées, les aires d'autoroutes pourraient permettre aux usagers d'organiser des correspondances impliquant différents modes partagés en amont : lignes de covoiturage, car express, mobilités actives et en aval : car longue distance, covoiturage</p>



N° avis	Auteur de l'observation	Thème	Observations de l'avis
6	Collectif Vélo Pays de la Loire	Vélos – Justice sociale	<p>Le protocole d'avenant au CPER 2021-2027 signé en novembre 2023, qui porte les financements accordés au vélo à un niveau historiquement élevé (avec 121.4 M€ dédiés aux mobilités actives et 118.3 M€ pour les projets routiers pour la période 2023-2027), témoigne de l'engagement de la région et de l'État sur la volonté de développer la pratique du vélo.</p> <p>Le Collectif Vélo Pays de la Loire tient à attirer l'attention sur deux points pour maximiser les effets du CPER sur le report modal :</p> <p>1) Lier justice sociale et mobilité pour un impact climat réel et acceptable Redonner à toutes et tous les moyens de se déplacer et rendre accessible le vélo sur tous les territoires, particulièrement pour les classes populaires permettra de lutter contre le recours systématique à la voiture et maximiser l'impact positif sur le climat en rendant cette transition acceptable car adossée à l'égalité entre toutes et tous les citoyens. En ce sens, les efforts en direction du ferroviaire et du vélo sont donc à privilégier et renforcer</p> <p>2) Rééquilibrer les investissements mobilités actives, sur tous les territoires, y compris ruraux</p> <p>Les 48 projets correspondant à l'enveloppe des modes actifs de 121.4 millions d'euros, sont répartis sur les territoires de la façon suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 21 dans le 44 (43%) pour 56.9 M d'€ (46.9%).</li> <li>- 5 dans le 49 (10%) pour 17.47 M d'€ (14%)</li> <li>- 3 dans le 53 (6%) pour 3.24 M d'€ (2%)</li> <li>- 9 dans le 72 (18%) pour 24.2 M d'€ (19.9%). 1 projet sur le Mans soutenu à hauteur de 10.3 M€ par autre que Etat et région.</li> <li>- 6.9 dans le 85 (18%) pour 12.08 millions d'€ (9%)</li> <li>- 1 enveloppe complémentaire de la région pour le rabattement vers les gares = 7.5 M€</li> </ul> <p>Aussi, une répartition moins hétérogène des dépenses par départements, permettrait de répartir équitablement les moyens d'agir sur tous les territoires.</p>
7	Collectif Livre blanc pour le climat (LBC)	Transport en commun Ferroviaire Vélos Routier (GES)	<p>Afin de tenir les objectifs climatiques fixés par la loi il est nécessaire de développer des solutions de mobilités décarbonées, accessible au plus grand nombre, en prenant en compte les inégalités géographiques et économiques. A ce titre le train est une solution très avantageuse,</p> <p>Il est donc urgent d'avoir un plan ambitieux pour la régénération du réseau et le redéveloppement de l'offre. C'est dans cette perspective que notre contribution s'inscrit.</p> <p>Le CPER doit acter la sanctuarisation de toutes les infrastructures et emprises dédié au ferroviaire (en usage ou non), programmer le redéploiement du maillage de réseau ferroviaire pour le fret et le transport de personne et améliorer la qualité du service à ses usagers. Pour le transport de passager la priorité ne doit pas être mis sur les liaisons avec Paris, mais sur les liaisons locales et le transport du quotidien.</p> <p>À l'échelle de la Loire-Atlantique, nous demandons aux différentes autorités organisatrices des transports de s'engager immédiatement pour les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des trains toutes les 15 min en heures de pointe dans l'aire urbaine et 30 min en heures creuses avec un service de 5h à 00h tous les jours. Avec une population grandissante, des trains toutes les 15 minutes permettraient de désengorger significativement les axes routiers et d'offrir une alternative viable à la voiture.</li> <li>- Accès à des transports collectifs de haute fréquence à moins de 5kms pour les communes hors zones urbaines.</li> <li>- Création de nouvelles liaisons Nord/Sud et Est/Ouest avec la diamétralisation du réseau en étoile (c'est à dire sans changement de train en gare de Nantes) et la création de nouvelles gares multimodales comme à Sainte-Luce, Carquefou...</li> <li>- Création de nouvelles haltes et gares, notamment sur l'île de Nantes, en plus de la gare prévue à Bouguenais.</li> <li>- Étendre les services de vélos partagés, d'autopartage et de covoiturage.</li> <li>- Financement du matériel nécessaire et recrutement du personnel.</li> <li>- Extension de la tarification unique et adaptée aux besoins.</li> <li>- Améliorer l'interconnexion entre les réseaux de transport (Aléop, TER, et réseau locaux)</li> </ul> <p>Une des priorités de la Région doit être l'arrêt de tout financement de nouvelles infrastructures routières (agrandissement, nouveau projet). Ce type de projet d'aménagement (comme par exemple le pont de Bellevue à Nantes ou la 2x2 de Pornic) présenté comme une solution aux embouteillages ne fera en réalité qu'augmenter le trafic. Depuis les années 1990, les études scientifiques<sup>1</sup> sur le "trafic induit" et plusieurs exemples à travers le monde ont depuis démontré que les nouvelles capacités routières sont vite saturées et les embouteillages reviennent : on parle de "trou noir" des investissements routiers</p> <p>Afin de réduire les émissions de GES du fret routier, la région doit interdire l'implantation de nouveaux entrepôts logistiques sans connexion au fret ferroviaire.</p> <p>L'amélioration des services "vélo" est aussi à prioriser, cela passe notamment par donner la possibilité aux usagers de mettre leur vélo dans les cars Aléop.</p> <p>Au delà de l'arrêt de tout financement de nouvelles infrastructures routières, des solutions existent pour financer un service de transport collectif de qualité.</p> <p>À l'échelle locale : Taxe sur les stationnements des véhicules lourds et polluants via un tarif spécifique de le stationnement (SUV), Taxe spéciale d'équipement (taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties; taxe d'habitation sur les résidences secondaires et autres locaux meublés non affectés à l'habitation principale; cotisation foncière des entreprises), Taxe spéciale sur les billets d'avion, Hausse de la taxe sur les bureaux et centres commerciaux, Étendre le versement Mobilité aux collectivités qui ne l'appliquent pas.</p> <p>À l'échelle nationale : Taxe sur le kérosène du secteur aérien, Révision du bonus/malus sur l'achat de véhicule comme le proposait la convention citoyenne pour le climat, Affecter la moitié du taux de TVA actuel (10%) sur les billets de train au développement des transports collectifs, Réaffectation des dividendes des sociétés d'autoroute (3,8 Milliards en 2022, en moyenne 3,1 milliards/an entre 2016/2022) aux grands projets d'infrastructures (fin prévue des plus anciennes concessions 2031/2037), Augmenter les taux du versement Mobilité, Affecter la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) aux infrastructures de transports.</p>

N° avis	Auteur de l'observation	Thème	Observations de l'avis	
8	Fédération Nationale des associations des usagers des transports (FNAUT) Pays de la Loire	Transports en commun – Mobilité actives Ferroviaire	Un cadre cohérent	<p>Le document est présenté comme un projet alors que le CPER a fait l'objet d'un protocole d'accord signé par l'État et la Région. Nous escomptons que les contributions pourront être prises en compte.</p> <p>Quant a son contenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le CPER engage des moyens limités alors que les besoins du passage à une mobilité économe et décarbonée sont très importants, et qu'en particulier les infrastructures induisant de faibles consommations énergétiques (ferroviaire, transports publics, modes actifs) ont des capacités de transit qui devraient être considérablement et rapidement augmentées</li> <li>• Ce CPER ne prend pas en compte les objectifs de l'Etat, en particulier ceux de réduction des émissions de GES définis lors du lancement de la COP régionale, qui a été lancée postérieurement au CPER.</li> </ul> <p>Le CPER devrait donc être modifié</p> <p>L'évolution demandée vers une mobilité qui impacte moins l'environnement n'est pas chiffrée et est insuffisante. C'est ce que dit en termes diplomatiques, mais clairement, l'Autorité Environnementale.</p> <p>La mise en cohérence des actions de l'État est nécessaire : le CPER devrait s'appuyer sur une évaluation préalable des impacts en GES de la mobilité actuelle par mode et type de déplacements, des objectifs à atteindre et de la trajectoire de réduction, et évaluer l'impact des actions prévues</p> <p>Cette consultation devrait donc être l'occasion d'élaborer un cadre cohérent et en phase avec l'ambition globale, qui ne passe pas par la priorité à l'électrification des véhicules routiers, gros consommateurs de matières premières importées, et facteur important de l'artificialisation des sols.</p> <p>Il convient de favoriser fortement le transfert modal, à courte distance essentiellement par le soutien au vélo et aux transports urbains, à longue distance par le train, et le car quand il n'y a pas d'infrastructure ferroviaire.</p>
		Réorientation des actions.		<p>Nous attendons du CPER qu'il remédie plus rapidement l'insuffisante capacité du réseau ferroviaire et qu'il promeuve une intégration plus forte avec les actions transports en commun et mobilités actives, pour renforcer un système de déplacement alternatif à la voiture :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- investissements favorisant cette approche : dans les petites villes et en milieu rural, les liaisons vélos entre communes ne suffiront pas, et de nombreuses intercommunalités doivent accélérer leurs actions. Le système d'information de la mobilité laisse de cote une partie de la population. Il manque des pôles d'information mobilités repartis dans les territoires, etc.</li> <li>- renforcement et multiplication des axes desservis par car, des équipements en gare routière, des voies réservées, ce qui permettrait d'éliminer en particulier des projets d'élargissement routiers, de toucher de nouvelles populations isolées, éloignées du transport public, et soumises au mieux aux aléas du covoiturage.</li> </ul> <p>L'ERTMS et la modernisation de l'axe principal de Savenay à la sortie Est d' Angers sont urgentes et doivent permettre aussi de multiplier les trains régionaux et interrégionaux.</p> <p>La seule réouverture de Mortagne / les Herbiers ne saurait suffire. Aucun autre projet n'est examiné.</p> <p>- renforcement des financements au secteur ferroviaire, et accélération des réalisations :</p> <p>Liaison Rennes / Redon / St Nazaire: sans attendre le projet LNOBPL, la liaison Redon I St Nazaire par un ouvrage à l'Ouest de Savenay intéresserait à la fois le fret portuaire et les voyageurs, qui doivent sur cet axe prendre leur voiture. Les trains de marchandise doivent actuellement passer par Nantes et Angers, sur un axe saturé, alors que la voie classique Paris Rennes, doublée par une LGV offre plus de possibilités.</p> <p>SERM : les besoins de déplacement autour des grandes villes explosent alors que les investissements du CPER sont très réduits. Le projet actuel nantais, défini par la Région est minimaliste, avec des fréquences peu incitatives, et très étagé dans le temps, ne reprenant qu'un axe traversant, avec peu de nouveaux points de correspondance entre réseau urbain et régional</p> <p>Réhabilitation et valorisation des voies secondaires : les financements sont toujours tardifs et insuffisants pour entretenir l' existant, se traduisant par des ralentissements prolongés ; la réhabilitation de la liaison ferroviaire la Roche-sur-Yon / Saumur traîne. L'ouverture de haltes dans le Sud Vendée, coupé du Nord Vendée et de Nantes est à retenir. De la Roche sur Yon à la limite de Nouvelle Aquitaine, sur près de 80 km, le train ne s'arrête qu'à Luçon !</p>
9	Citoyenne	Vélos – Routier (RN12)	Habitante de Montenay près de Ernée, je vous remercie d'améliorer les aménagements cyclables et notamment les traversées(ronds points...) le long de la RN12 et des voies adjacentes, pour permettre de se déplacer à vélo en sécurité. Merci d'impliquer l'association Cyclocoop, qui a une certaine expertise sur le sujet, à la suite du projet.	

**ANNEXE 2 – Tableau de suivi de la consultation publique sur le projet d'avenant « Mobilités » au CPER 2021-2027 des Pays de la Loire – RÉPONSES AUX AVIS**

N° avis	Auteur de l'observation	Thème	Réponse des autorités responsables
1	Association Cyclocoop	<p>Routier – déviation RN12 au sud d'Ernée</p> <p>Vélos Localisation des opérations</p>	<p>L'avis concerne le projet de la déviation d'Ernée sur la route nationale 12 en Mayenne.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La lettre d'information N°1, en format 4 pages, publiée en février 2024 ne se veut pas exhaustive et ne précise pas l'ensemble des aménagements cyclables prévus dans le cadre du projet.</li> <li>- L'opération est au stade de conception détaillée. Aussi, des échanges sont toujours en cours entre les différents acteurs des mobilités douces : Conseil départemental de la Mayenne, Communauté de communes de l'Ernée, Commune d'Ernée et la DREAL, maître d'ouvrage du projet de déviation d'Ernée pour concevoir des aménagements répondants aux attentes des usagers.</li> <li>- Le détail des aménagements sera précisé dans le cadre de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique prévue pour la demande d'autorisation environnementale courant 2024. Cette enquête publique ou participation du public sera particulièrement adaptée pour rentrer dans le détail des aménagements.</li> <li>- Le projet est une déviation d'agglomération qui libérera le centre ville de la commune de l'Ernée du trafic de transit, créant ainsi des conditions propices au développement des modes doux. Le traitement du franchissement du projet par les routes secondaires est traité en prenant en compte le caractère de la voie (Route Nationale à fort trafic) et les guides techniques en vigueur.</li> </ul> <p>L'ensemble des libellés d'opération « vélo » a été repris dans la maquette de l'avenant (annexe Modes actifs – crédits contractualisés) afin de mieux les localiser.</p> <p>Au titre des crédits valorisés, 3 opérations lauréates du 6ème appel à projets du "Fonds Mobilités Actives - Continuités Cyclables" appellent des précisions sur leur localisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Création d'une liaison douce cyclable par l'aménagement de 2 voies vertes =&gt; Ville de Montrevault sur Evre -49</li> <li>- Réalisation d'aménagements cyclables sur le boulevard Pierre Mendès-France =&gt; Ville de Mayenne - 53</li> <li>- Réalisation de l'itinéraire cyclable "Centre-ville - Gare" desservant les commerces, écoles, collège, Quai des Sports, l'entreprise Prunier et le secteur des Landes =&gt; Ville de Connerré -72</li> </ul>
2	Citoyenne	Vélos	<p>Avec cette nouvelle génération de contrats de plan, conformément aux recommandations du Conseil d'Orientation des Infrastructures, les investissements d'infrastructures de l'État et de la Région sont dorénavant tournées également vers les modes actifs, avec la création de financements CPER en faveur des itinéraires de vélotourisme.</p> <p>L'État intervient en soutien des collectivités locales maîtres d'ouvrage des projets d'aménagements cyclables, que ce soit <i>via</i> le CPER dédié aux véloroutes à vocation vélotouristique, ou <i>via</i> d'autres dispositifs comme le Fonds Mobilités Actives, dédié aux axes cyclables du quotidien. Il sera tenu compte des éléments issus de la consultation des usagers et des associations dans les projets qui bénéficieront de ces subventions.</p>
3	Association Nantaise Déplacements Environnement	<p>Ferroviaire</p> <p>Routier</p>	<p>Le projet d'avenant relatif au volet « mobilités » du contrat de plan Etat-Région a fait l'objet d'une consultation publique, après avoir reçu un avis du CESER le 19 décembre 2023 et un avis de l'autorité environnementale le 6 avril 2024. Chacun des projets qui sont inscrits dans cet avenant feront ensuite l'objet de concertations publiques, d'enquêtes publiques, qui seront menées par les maîtres d'ouvrages conformément à la réglementation en vigueur. En complément, des réunions publiques ou de concertation pourront avoir lieu afin d'approfondir les échanges, d'informer l'ensemble des parties prenantes et de préparer au mieux les projets.</p> <p>S'agissant plus spécifiquement des projets ferroviaires, les associations sont consultées lors des comités de ligne ferroviaire et peuvent à cette occasion remonter leurs observations sur les projets car les travaux de ligne sont abordés dans ces comités de concertation.</p> <p>Pour les projets d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage collectivités, les porteurs de projet sont en charge de l'association des usagers et autres acteurs à concerter.</p> <p>La halte ferroviaire Nantes Atlantique trouve sa pertinence pour la clientèle aéroportuaire depuis Nantes mais aussi pour les trajets domicile-travail depuis Nantes ou la clientèle aéroportuaire depuis le littoral. Elle a ainsi vocation à s'inscrire dans le projet de développement de services express régionaux métropolitains .</p> <p>Le système de gestion des circulations ferroviaires ERTMS est bien prévu sur la section évoquée, entre Nantes et Rennes via Savenay, à travers les études du projet LNOBPL (liaisons nouvelles ouest Bretagne-Pays de la Loire).</p> <p>La connexion Nord-Sud au niveau de Doulon (avec la remise en service du saut de mouton et son électrification) a bien été étudiée avec SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, dans les études du nœud de Nantes déjà réalisées mais n'a pas démontré sa pertinence.</p> <p>S'agissant de la mise à 2x3 voies de la RN165 entre Sautron et Savenay : l'axe est emprunté par près de 60 000 véhicules par jour dont 10 % de poids lourds, les problèmes de congestion sont récurrents. Le projet de mise à 2X3 voies a pour objectifs de faciliter les mobilités du quotidien, soutenir les activités économiques, améliorer la desserte de l'ouest du département de Loire Atlantique et de la Bretagne, mais également d'améliorer les conditions de sécurité et de garantir une meilleure intégration environnementale de l'infrastructure. Il s'agit d'un projet de long terme, qui s'inscrit en réponse à un contexte de hausse des déplacements en raison de la croissance démographique et économique des territoires concernés : les extrémités ont déjà été traitées par la réalisation du système d'échanges de Savenay en 2004, par la section Savenay – Malville en 2008, et côté Nantes par le passage en 2X4 voies des bifurcations entrantes et sortantes en 2012 et 2021. Le projet initial a été complètement revu pour intégrer les évolutions et connexions de l'ensemble des mobilités (pistes cyclables sur les franchissements de la RN, création ou agrandissement des parkings de covoiturage équipés d'abris vélos, de bornes de recharge électriques...). Enfin, concernant les voies réservées (transports en commun ou covoiturage) , une étude a été menée par le Cerema pour vérifier l'opportunité de leur mise en place.</p> <p>Concernant le SERM routier : le projet de SERM prévoit bien d'intégrer tous les modes, pas seulement le ferroviaire, afin d'améliorer les mobilités du quotidien.</p> <p>Ces différents sujets ont fait l'objet d'études entre 2012 et 2015 et n'ont in fine pas été retenus. Dès lors, ils ne font ainsi pas partie des projets lancés à court, moyen et long termes avec SNCF Réseau. Dans le cadre des projets de Services express régionaux métropolitains, l'offre multimodale de services de transports collectifs dans l'aire urbaine de Nantes fera l'objet de nouveaux échanges et concertations, autour de la desserte ferroviaire mais également de la création de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables, de covoiturage, etc.</p>

N° avis	Auteur de l'observation	Thème	Réponse des autorités responsables
4	Association Shifters de Loire-Atlantique	Routier Inégalités entre territoires Développement des mobilités bas carbone	<p>Le volet mobilités du CPER des Pays de la Loire a pour objectif de favoriser la cohésion des territoires au sein des Pays-de-la-Loire, en facilitant les déplacements du quotidien dans tous les territoires. Si les besoins d'adaptation des infrastructures et, partant les besoins de financements, peuvent être plus importants dans les territoires en forte croissance économique et démographique, le CPER prévoit le financement de projet de transport dans les 5 départements de la Région et sur tous les territoires.</p> <p>Par ailleurs, le fond vert comprend une mesure en faveur de la mobilité en zone rurale, issue du plan France ruralité,,afin d'accompagner les collectivités dans le développement de solutions de mobilité décarbonées et innovantes.</p> <p>Le Pacte des solidarité prévoit un plan d'action renforcé en faveur de la mobilité solidaire. Une étude financée par l'État a permis aux acteurs régionaux d'établir un diagnostic de l'offre de mobilité solidaire en Pays de la Loire et de définir le contour d'une offre socle de mobilité solidaire qui pourra se déployer dans le cadre de la gouvernance des mobilités, au profit de l'insertion sociale et professionnelle des personnes les plus vulnérables. Au-de-là, les contrats locaux des solidarités et les conventions départementales pour l'insertion et l'emploi conclus entre l'Etat et les conseils départementaux de la région dans le cadre du Pacte des solidarités prévoient le financement d'actions de mobilité solidaire et de plateformes de mobilité.</p> <p>Le volet routier du CPER 2023-2027 s'inscrit dans les orientations du scénario planification écologique du COI, qui se traduit par des efforts financiers particuliers en faveur du vélo, du ferroviaire, des transports en commun, du SERM et du port. Au final, plus de deux tiers des montants du volet mobilités du CPER sont ainsi consacrés à des investissements en faveur du train, des transports collectifs et du vélo.</p> <p>L'État étant gestionnaire, exploitant et maître d'ouvrage du réseau routier national, une plus forte implication de sa part en termes de financement est justifiée. Les projets ont été retenus en fonction d'enjeux importants et propres à chacune des opérations : évitement de la saturation des villes et de leurs accès et amélioration des liaisons entre les territoires,réduction des inégalités territoriales, limitation de la consommation d'espaces naturels, amélioration de la qualité de la sécurité du réseau, lutte contre la pollution et la congestion routière, requalification environnementale...</p> <p>Il est à noter que 2 opérations représentent à elles seules 88 % du volet routier. Il s'agit d'opérations de long terme initiées par le CPER 2015-2020 et qui arrivent en phase travaux : aménagement de la RN165 pour 60 M€ - correspond à un engagement du contrat d'avenir - et déviation de la RN 12 à Ernée pour 43.5 M€.</p> <p>L'ensemble des projets sont étudiés en tenant compte des hypothèses de la SNBC (stratégie nationale bas carbone) dans les modélisations et les analyses socio-économiques et les études de conception intègrent l'intermodalité : lien avec les schémas directeurs vélos des collectivités (création ou mise à niveau de pistes cyclables actuelles), intégration des mesures pour favoriser le covoiturage (création ou agrandissement des parkings de covoiturage, réflexion pour les équiper d'abris vélos et de bornes de recharge électrique), étude d'opportunité sur la mise en place de voies réservées transport en commun ou covoiturage.</p> <p>Enfin, l'ensemble des projets routiers sont conçus en adoptant les principes d'éco-conception et de décarbonation des chaussées afin de réduire les impacts et les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>La desserte tous modes de l'aéroport Nantes Atlantique (ferroviaire, bus à haut niveau de service, vélo, modes actifs) trouve sa pertinence pour la clientèle aéroportuaire depuis Nantes mais aussi pour desservir les trajets domicile-travail depuis Nantes ou la clientèle aéroportuaire depuis le littoral. et a vocation à s'inscrire dans le projet de développement de services express régionaux métropolitains.</p>
5	Entreprise SAS – ECOV	Routier – Développement de lignes de covoiturage	<p>Le volet mobilités du CPER 2023-2027 formalise le soutien à des opérations portant sur des infrastructures de transport et de mobilités de long terme, arrêtées en concertation avec les collectivités territoriales, les maîtres d'ouvrage et les opérateurs. Il s'agit en particulier de la poursuite d'opérations prévues par le contrat d'avenir des Pays de la Loire et initiées par le CPER 2015-2022 répondant aux grands enjeux régionaux : le renforcement de l'accessibilité des Pays de la Loire, l'appui aux mobilités du quotidien et la poursuite de la transition écologique et énergétique des mobilités.</p> <p>Le volet dédié aux transports en commun et à la multimodalité prévoit ainsi le soutien de deux projets de voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage (VR2+) sur les RD 723 et RD 178, en articulation avec la VR2+ en service sur l'A83. Le soutien de l'État aux projets en faveur du développement du covoiturage du quotidien se traduit également par le déploiement du Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires (Fonds vert), conformément au plan national « Covoiturage du quotidien ». En 2023, 23 projets de covoiturage ont été financés en Pays de la Loire pour plus de 2 M€, incluant 4 études de potentiel de lignes de covoiturage. La pérennisation du Fonds vert sur la période 2023-2027 permettra d'assurer la complémentarité des financements en faveur des projets de mobilités durables. La Région encourage également fortement l'usage partagé de la voiture avec des résultats significatifs puisqu'elle a accompagné 1 million de trajets depuis 2021.</p> <p>Par ailleurs, le déploiement de services routiers à haut niveau de service est bien intégré dans la stratégie du volet mobilités du CPER 2023-2027, à travers les études multimodales programmées. Les besoins d'infrastructures pour ces nouveaux services routiers à mettre en place dans le cadre des services express régionaux métropolitains (SERM) restent à établir ou à structurer.</p> <p>Enfin, le volet routier du CPER 2023-2027 traduit les orientations du scénario planification écologique du Conseil d'orientation des infrastructures. L'ensemble des projets sont étudiés en tenant compte des hypothèses de la stratégie nationale bas carbone dans les modélisations et les analyses socio-économiques, et les études de conception intègrent systématiquement des mesures pour favoriser le covoiturage et les intermodalités (création ou agrandissement des parkings de covoiturage, réflexion pour les équiper d'abris vélos et de bornes de recharge électrique). Enfin, des études sont menées sur chaque projet pour déterminer l'opportunité et la possibilité de la mise en place de voies réservées transport en commun ou covoiturage.</p>
6	Collectif Vélo Pays de la Loire	Vélos – Justice sociale	<p>L'État et la Région interviennent en soutien des collectivités locales maîtres d'ouvrage des projets d'aménagements cyclables.</p> <p>Les financements qu'ils apportent au titre du CPER s'inscrivent en complémentarité avec ceux qu'ils apportent dans le cadre de d'autres dispositifs.</p> <p>Le Fonds Mobilités Actives de l'Etat octroie un bonus de subvention aux territoires les moins denses : ce dispositif dédié aux mobilités cyclables du quotidien a permis depuis 2018 d'aider 120 M€ de projets répartis en 62 projets d'aménagements cyclables ainsi que 3 programmes pluriannuels d'aménagements cyclables.</p> <p>La Région soutient également le développement d'itinéraires et d'aménagements cyclables au titre de différents dispositifs régionaux : Activ'Pays de la Loire, des dispositifs d'amélioration de l'accès au réseau Aléop, et plus récemment l'Ambition régionale Vélo qui se concrétisera notamment par le déploiement en 2025 de services de location de vélos en courte durée autour d'une trentaine de gares en Pays de la Loire, facilitant le déplacement du dernier kilomètre en intermodalité avec le car ou le train.</p> <p>Ainsi, le CPER ne concentre pas l'ensemble des investissements de l'Etat et de la Région qui disposent en complément d'autres leviers financiers pour soutenir les projets portés dans les territoires.</p>

N° avis	Auteur de l'observation	Thème	Réponse des autorités responsables
7	Collectif Livre blanc pour le climat (LBC)	Transport en commun Ferroviaire Vélos Routier (GES)	<p>Le financement exceptionnel de la régénération de la ligne capillaire fret entre Sablé-sur-Sarthe et Château-Gontier-en-Mayenne est inscrit au CPER. Ce projet permet d'assurer la pérennité de la ligne et d'encourager les entreprises locales à recourir au fret ferroviaire pour leur logistique. Ce financement de 34M€ est accompagné par l'État à hauteur de près de 12M€.</p> <p>S'agissant de l'offre ferroviaire en Loire-Atlantique, elle a fait l'objet d'études qui ont permis d'établir les objectifs de la Stratégie régionale des Mobilités et qui se traduisent en projets de court, moyen et long termes. Dans le cadre des Services express régionaux métropolitains, l'offre multimodale de services de transports collectifs dans l'aire urbaine de Nantes fera l'objet de nouveaux échanges et concertations, autour de la desserte ferroviaire mais également de la création de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables, de covoiturage, de pôles d'échanges, dans une logique d'intermodalité. Les SERM participeront également à un parcours usager facilité avec des objectifs de tarification harmonisée et de services numériques interopérables.</p> <p>Enfin, au titre de son Ambition régionale Vélo, la Région déploiera en 2025 de services de location de vélos en courte durée autour d'une trentaine de gares en Pays de la Loire, facilitant le déplacement du dernier kilomètre en intermodalité avec le car ou le train.</p> <p>Le volet routier du CPER 2023-2027 traduit les orientations du scénario de planification écologique du Conseil d'orientation des infrastructures. L'ensemble des projets sont étudiés en tenant compte des hypothèses de la stratégie nationale bas carbone dans les modélisations et les analyses socio-économiques, des mesures de décarbonation des travaux routiers, et les études de conception intègrent systématiquement des mesures pour favoriser le covoiturage et les intermodalités (création ou agrandissement des parkings de covoiturage, réflexion pour les équiper d'abris vélos et de bornes de recharge électrique).</p> <p>Par ailleurs, des études sont menées sur chaque projet pour déterminer l'opportunité et la possibilité de la mise en place de voies réservées transport en commun ou covoiturage. Enfin, outre l'adoption d'une démarche d'éco-conception dans les projets, l'État va se doter pour les deux opérations majeures routières en travaux (RN165 et RN12) d'un assistant à maître d'ouvrage pour suivre le bilan des émissions de gaz à effet de serre, de la conception à la réalisation. Des critères de sélection seront insérés dans les appels d'offres pour favoriser les solutions vertueuses.</p> <p>Il est également à noter que la loi Climat &amp; Résilience d'août 2021 et la loi 3DS de février 2022 commandent une évolution du SRADDET dans trois domaines, dont celui de la logistique. Le SRADDET devra préciser les conditions dans lesquelles les constructions nécessaires à la logistique doivent être réalisées. Dans ce cadre, lors de la future révision du SRADDET des Pays de la Loire, deux nouveaux objectifs visant à favoriser les activités susceptibles d'utiliser le ferroviaire sur les espaces en mutation à proximité du réseau ferroviaire et à raccorder au ferroviaire des grandes plateformes logistiques (existantes ou en projet) et y générer des trafics pourraient être ajoutés.</p> <p>Au titre de sa nouvelle Ambition régionale Vélo, la Région porte dix mesures pour accélérer son soutien au développement de la pratique du vélo, en complément de ses dispositifs préexistants. Elle va ainsi déployer en 2025 des services de location de vélos en courte durée autour d'une trentaine de gares en Pays de la Loire pour faciliter le déplacement du dernier kilomètre en intermodalité avec le car ou le train. En outre, elle sécurisera les déplacements cyclables par des aménagements en site propre, vers les gares et arrêts routiers Aléop ainsi que depuis et vers les lycées et équipera l'ensemble de ces établissements de stationnements vélos sécurisés d'ici à 2028.</p> <p>S'agissant de l'emport des vélos dans les cars, il est déjà effectif sur plusieurs lignes, notamment en Vendée sur les lignes vers le littoral et en Sarthe, et se déploiera progressivement au fur et à mesure du renouvellement des contrats et de l'acquisition de matériel neuf.</p> <p>La question du modèle de financement des infrastructures et services de transport, notamment dans le domaine ferroviaire, ne relève pas du périmètre du contrat de plan Etat-Région.</p>
8	Fédération Nationale des associations des usagers des transports (FNAUT) Pays de la Loire	Transports en commun – Mobilité actives Ferroviaire	<p>Le volet mobilités du CPER 2023-2027 traduit les orientations du scénario planification écologique du Conseil d'orientation des infrastructures. L'ensemble des projets sont étudiés en tenant compte des hypothèses de la Stratégie nationale bas carbone dans les modélisations et les analyses socio-économiques. Au final, plus de deux tiers des montants du volet mobilités du CPER sont ainsi consacrés à des investissements en faveur du train, des transports collectifs et du vélo.</p> <p>Le volet mobilités du CPER 2023-2027 formalise le soutien à des opérations d'infrastructure portant sur des infrastructures de transport et de mobilités de long terme, arrêtées en concertation avec les collectivités territoriales, les maîtres d'ouvrage et les opérateurs. Il s'agit en particulier de la poursuite d'opérations prévues par le contrat d'avenir des Pays de la Loire et initiées par le CPER 2015-2022 répondant aux grands enjeux régionaux : le renforcement de l'accessibilité des Pays de la Loire, l'appui aux mobilités du quotidien et la poursuite de la transition écologique et énergétique des mobilités.</p> <p>Le soutien exceptionnel de l'État et de la Région en faveur du vélo, pour les mobilités touristiques dans le CPER et quotidiennes dans le Fonds Mobilités Actives, permet d'accélérer les programmes cyclables des collectivités, notamment grâce au nouveau dispositif d'appels à territoires cyclables qui accompagne sur une durée de 6 ans les collectivités dans leur schéma cyclable en doublant l'investissement de la collectivité, ainsi qu'aux différents dispositifs régionaux : Activ'Pays de la Loire, dispositifs d'amélioration de l'accès au réseau Aléop, Ambition régionale Vélo, etc.</p> <p>L'évaluation du projet d'avenant au volet mobilité du CPER a été conduite par grands volets modaux regroupant les différents projets listés (ferroviaire et transports en commun ; routier ; portuaire ; vélos). Les projets financés sont de nature très différentes, leur degré de précision est très variable selon l'avancement des études (allant de l'intention sans caractéristiques techniques ni localisation à des projets en phase post-DUP qui sont eux précis et détaillés), les échéances de mise en service vont aussi au-delà de celles des financements du CPER. L'évaluation permet ainsi d'identifier des effets potentiels notables et des mesures à l'échelle du CPER communes aux différents types de projets constitutifs des volets précités et les enjeux environnementaux sur lesquels l'attention doit être portée et qui devront être pris en compte dans les études amont jusqu'aux travaux. Ces mesures sont récapitulées dans l'annexe 3 du mémoire en réponse mise à disposition dans le dossier de consultation.</p>

N° avis	Auteur de l'observation	Thème	Réponse des autorités responsables
8 (suite)	Fédération Nationale des associations des usagers des transports (FNAUT) Pays de la Loire	Transports en commun – Mobilité actives Ferroviaire	<p>L'estimation quantifiée souhaitée par l'Ae et mentionnée dans la contribution, se heurte à une difficulté de méthode (limites clairement mentionnées dans le rapport d'évaluation environnementale). La majorité des projets soutenus par le CPER n'étant pas suffisamment définis (voire localisés ou connus pour la majorité d'entre eux), il n'a pas été possible d'identifier de façon précise et quantifiée les éventuelles incidences environnementales des projets du volet mobilités, même sous forme d'ordres de grandeur.</p> <p>Le projet de volet mobilité du CPER finance une partie seulement des projets de mobilités sur le territoire régional. Il s'appuie sur la stratégie régionale des mobilités à 2030 qui définit des objectifs de parts modales par mode de transport pour la région, dans la perspective de l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de GES ciblées. Les projets proposés dans le CPER sont conçus en intégrant ces objectifs.</p> <p>Comme expliqué ci-dessus, il n'a pas été possible de conduire une évaluation chiffrée des émissions de GES de l'ensemble des projets figurant dans le CPER, cette évaluation n'a donc été que qualitative. Les grands projets (routiers, ferroviaires notamment) devront présenter, en phase préalable à l'enquête DUP, une évaluation des émissions de GES, intégrant leur construction et leur usage (exploitation). Le dispositif de suivi qu'il est prévu de mettre en place, a identifié des indicateurs en lien avec ceux déjà définis dans le cadre du suivi du SRADDET et de la stratégie régionale de mobilité et qui portent notamment sur les émissions de gaz à effet de serre et l'évolution des parts modales en région Pays de la Loire.</p> <p>Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont définis au travers du Pacte Vert Européen (-55% d'émissions de GES en 2030) adopté par le parlement européen le 15 janvier 2020 : les COP régionales n'ont pas pour vocation de fixer de nouveaux objectifs en termes d'émissions de gaz à effet de serre mais de permettre, à partir d'une répartition théorique, un dialogue territorial et mobiliser les acteurs locaux sur l'identification des voies et moyens les plus efficaces pour accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre afin d'atteindre les objectifs précités, au regard du diagnostic territorial</p> <p>Les projets du CPER mobilités viennent contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre puisque plus de deux tiers des montants du volet mobilités du CPER sont ainsi consacrés à des investissements en faveur du train, des transports collectifs et du vélo, pour développer des mobilités décarbonées.</p> <p>Un travail de réflexion a été engagé afin d'optimiser et utiliser à son maximum la capacité ferroviaire existante, avant d'envisager de développer celle-ci. La mobilité sera par ailleurs mieux intégrée en zone périurbaine grâce aux SERM (schémas express régionaux métropolitains) en développant l'intermodalité.</p> <p>La Région travaille en lien étroit et permanent avec les territoires, qui ont massivement pris la compétence mobilité suite à la Loi d'Orientation des Mobilités et se structurent pour définir leurs priorités et organiser leurs services. Dans cette perspective, consciente du besoin d'information et de conseil sur les offres de mobilité, dans des lieux physiques, la Région proposera à sa prochaine session régionale une mesure pour soutenir les initiatives des territoires permettant d'y répondre.</p> <p>La Région mène actuellement un travail approfondi pour faire évoluer son plan de transport routier. Ainsi, ce plan de transport repensé comprendra des projets de lignes expresses structurantes, permettant de relier les grandes agglomérations et de desservir les centres d'activités avec un meilleur niveau de service. Ces lignes seront complétées par des lignes régulières et par du transport à la demande. Elles offriront plusieurs allers-retours quotidiens avec des temps de parcours optimisés. Le déploiement de l'offre socle de transport à la demande continuera à étoffer le maillage du réseau en permettant à la fois les trajets du quotidien et la connexion avec le réseau structurant Aléop.</p> <p>Dans le cadre des bassins de mobilité, la Région mène également une réflexion sur des projets de pôles d'échanges structurants en milieu rural.</p> <p>La modernisation de la section Savenay – sortie Est d'Angers, grâce au système de gestion des circulations ferroviaires ERTMS est bien prévue, à travers les études du projet LNOBPL (liaisons nouvelles ouest Bretagne-Pays de la Loire) entre Nantes et Rennes et les études de l'axe Nantes-Angers-Sablé. Les études sont en cours par le gestionnaire d'infrastructures, maître d'ouvrage sur le sujet.</p> <p>A ce jour, aucun autre projet n'a un potentiel suffisamment élevé pour rentrer dans le champ de pertinence du transport ferroviaire qui induit des coûts d'infrastructure très élevés. Dans le cadre des Services express régionaux métropolitains, l'offre multimodale de services de transports collectifs dans l'aire urbaine de Nantes fera l'objet de nouveaux échanges et concertations, autour de la desserte ferroviaire mais également de la création de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables, de covoiturage, de pôles d'échanges, dans une logique d'intermodalité.</p> <p>Une étude sur le potentiel fret de la virgule de Savenay a été menée ; elle a démontré un potentiel insuffisant pour justifier à lui seul la création d'une telle infrastructure. L'intérêt pour une desserte voyageurs est étudié dans le cadre du projet LNOBPL.</p> <p>Dans le cadre des Services express régionaux métropolitains, l'offre multimodale de services de transports collectifs dans l'aire urbaine de Nantes fera l'objet de nouveaux échanges et concertations, autour de la desserte ferroviaire mais également de la création de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables, de covoiturage, de pôles d'échanges, dans une logique d'intermodalité.</p> <p>Suite à une étude partagée avec les acteurs du territoire, la Région a décidé de ne pas retenir sur son territoire la création de halte au sud de la Roche-sur-Yon. S'agissant de la ligne la Roche-sur-Yon / Saumur, elle a inscrit 93 M€ d'investissements en faveur de ce projet au titre du CPER 2023-2027 (Régénération de la ligne Thouars-La Roche sur Yon).</p>
9	Citoyenne	Vélos – Routier (RN12)	<p>Avec cette nouvelle génération de contrats de plan, conformément aux recommandations du Conseil d'Orientation des Infrastructures, les investissements d'infrastructures de l'État et de la Région sont dorénavant tournées également vers les modes actifs, avec la création de financements CPER en faveur des itinéraires de vélotourisme.</p> <p>L'État et la Région interviennent en soutien des collectivités locales maîtres d'ouvrage des projets d'aménagements cyclables, que ce soit via le CPER dédié aux véloroutes à vocation vélotouristique, ou via d'autres dispositifs comme le Fonds Mobilités Actives, dédié aux axes cyclables du quotidien, Activ'Pays de la Loire, des dispositifs d'amélioration de l'accès au réseau Aléop, l'Ambition régionale Vélo, etc.</p> <p>Il sera tenu compte des éléments issus de la consultation des usagers et des associations dans les projets qui bénéficieront de ces subventions.</p> <p>S'agissant de l'intégration des modes doux dans le projet de la déviation d'Ernée sur la route nationale 12 en Mayenne.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'opération est au stade de conception détaillée. Aussi, des échanges sont toujours en cours entre les différents acteurs des mobilités douces : Conseil départemental de la Mayenne, Communauté de communes de l'Ernée, Commune d'Ernée et la DREAL, maître d'ouvrage du projet de déviation d'Ernée pour concevoir des aménagements répondants aux attentes des usagers.</li> <li>- Le détail des aménagements sera précisé dans le cadre de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique prévue pour la demande d'autorisation environnementale courant 2024. Cette enquête publique ou participation du public sera particulièrement adaptée pour rentrer dans le détail des aménagements.</li> <li>- Le projet est une déviation d'agglomération. Par définition, il redirigera le trafic de transit vers la nouvelle voie construite pour permettre la création d'aménagements favorables aux modes doux dans l'ensemble de la commune d'Ernée. Il s'agit donc d'un préalable indispensable pour favoriser les modes doux à Ernée. Le traitement du franchissement du projet par les routes secondaires est traité en prenant en compte le caractère de la voie (Route Nationale à fort trafic) et les guides techniques en vigueur.</li> </ul>