

Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale

Volet mobilité du CPER de Bourgogne Franche Comté

2023-2027

21 mars 2025


**PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ**

Table des matières

Préambule	3
1 Recommandations relatives au contexte, à la présentation et aux procédures relatives au volet Mobilités du CPER	3
2 Recommandations relatives à l'analyse de l'évaluation environnementale	4
2.1 Remarques et recommandations : articulation du volet mobilité avec d'autres plans ou programmes	4
2.2 Remarques et recommandations : État initial de l'environnement	8
2.3 Remarques et recommandations : Solutions de substitution raisonnables, exposé des motifs pour lesquels le projet CPER a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement	10
2.4 Remarques et recommandations : Effets notables probables de la mise en œuvre du volet Mobilités du CPER	10
2.5 Remarques et recommandations : Évaluation des incidences Natura 2000	10
2.6 Remarques et recommandations : Mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets et incidences de l'avenant Mobilités du CPER	10
2.7 Remarques et recommandations : Mesures de suivi	12
2.8 Remarques et recommandations : Bilan du volet Mobilités du CPER précédent	13
2.8 Remarques et recommandations : Résumé non technique	13
3 Recommandations sur la prise en compte de l'environnement par le volet Mobilités	14
3.1 Remarques et recommandations : Une orientation forte en faveur du report modal mais des investissements routiers encore importants.	14
Remarques et recommandations : Un engagement pour les mobilités actives à conforter	15
3.2 Remarques et recommandations : Gouvernance et suivi	15

Préambule

Dans le cadre de la procédure d'élaboration du volet mobilité du Contrat de plan Etat-Région de Bourgogne Franche Comté 2023-2027, l'autorité décisionnaire a sollicité l'avis de l'Autorité Environnementale, comme le prévoit l'article R122-3 du code de l'environnement.

L'autorité environnementale (Ae) de l'IGEDD a fait connaître son avis adopté lors de la séance du 13 février 2025.

Par la présente, l'État et la Région souhaitent ainsi apporter des éclaircissements et des réponses aux remarques et recommandations émises dans l'avis sur le volet mobilité et son rapport d'évaluation environnementale stratégique.

1 **Recommandations relatives au contexte, à la présentation et aux procédures relatives au volet Mobilités du CPER**

Le volet Mobilités du CPER, objet de l'avis, a fait l'objet d'un long processus d'élaboration et de consultation dans les territoires à partir de 2021. À ce stade l'avenant au CPER est en encore en cours d'élaboration. Ce document, en général plus précis que le protocole d'accord, sera utilement joint à la consultation du public s'il est disponible, ainsi que l'avis du Ceser.

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

L'Ae recommande de compléter le dossier avec le futur projet d'avenant Mobilités au CPER et avec le premier avis du Conseil économique, social et environnemental régional, pour la bonne information du public.

➤ **Réponse :**

La consultation publique se fera sur la base d'une information claire et complète permettant au citoyen de formuler des observations en toute connaissance de cause. A ce titre, le public sera consulté sur la base des documents officiels validés par la Région et l'Etat et transmis à l'autorité environnementale dans le cadre de sa saisine pour avis en novembre 2024. Il sera ajouté à ces documents officiels le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale produit par les services de la Région et de l'Etat.

Le projet d'avenant mobilités soumis à avis du CESER et au vote de l'assemblée plénière sera rédigé une fois les conclusions finales de l'étude règlementaire connues, donc après réception et examen de l'avis de l'autorité environnementale et de l'avis du public.

2 Recommandations relatives à l'analyse de l'évaluation environnementale

2.1 Remarques et recommandations : articulation du volet mobilité avec d'autres plans ou programmes

Le dossier devrait présenter de manière plus explicite la cohérence du CPER avec les orientations retenues par le Sradet en matière de mobilités.

Le dossier présente par ailleurs une analyse assez complète de l'articulation du volet Mobilités avec un ensemble de programmes de financement. La description met assez bien en perspective la cohérence des interventions des différents programmes mais pourrait être précisée sur plusieurs points : par exemple les montants prévus dans les mesures mobilités des programmes européens (Feder-FSE, Interreg, Feader-Leader) et les principales opérations financées déjà connues ou envisagées (comme les projets soutenus par le programme Interreg⁷).

L'Ae recommande de :

- détailler la prise en compte des objectifs pertinents du Sradet, en particulier concernant les transports,
- compléter le dossier avec une présentation des montants prévus pour la mobilité dans les programmes européens et de présenter un tableau d'ensemble des financements en faveur de la mobilité : volet Mobilités du CPER, programmes européens, autres programmes de financement.

➤ Réponse relative aux objectifs du SRADDET :

La vocation du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est de fixer les objectifs de moyen et long termes sur le territoire régional en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, de lutte contre l'artificialisation, d'intermodalité, de logistique et de développement des transports de personnes et de marchandises, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets. Le schéma identifie les voies et axes routiers qui constituent des itinéraires d'intérêt régional. Le SRADDET intègre les schémas régionaux d'infrastructures et des transports (SRIT) et les schémas régionaux d'intermodalité (SRI).

Le SRADDET – Ici 2050 a été approuvé en septembre 2020. Deux modifications, une première concernant la trajectoire de l'objectif du zéro artificialisation nette en 2050, la logistique et la prévention et gestion des déchets et une seconde concernant les continuités écologiques ont été approuvées à l'automne 2024.

Le CPER est un des moyens de mise en œuvre du SRADDET. Bien que le décret n°2016-1071 permette d'annexer au SRADDET une contribution en vue de contribuer au CPER, la Région Bourgogne-Franche-Comté a fait le choix de ne pas ajouter une pièce facultative au SRADDET. Par ailleurs, le SRADDET – ici 2050 n'est pas un document programmatique, il n'a donc pas vocation à afficher des projets précis.

Néanmoins, le CPER prend en compte la stratégie du SRADDET – ici 2050 en vigueur.

Selon le diagnostic du SRADDET, la Bourgogne-Franche-Comté est un territoire traversé par d'importantes infrastructures de transport routières et ferroviaires d'intérêt national, voire européen, qui caractérisent la région comme un territoire de passage et de transit. Ce positionnement apporte peu de retombées de ces opérations de transit. A l'échelle infrarégionale, le mode de transport privilégié pour les déplacements quotidiens est la voiture utilisée de manière individuelle (80% des déplacements des habitants de la région est effectué en voiture individuelle – source INSEE).

La stratégie du SRADDET – Ici 2050 fixe l'ambition d'améliorer l'attractivité de la Bourgogne-Franche-Comté à horizon 2050. Il s'agit donc, à travers l'ensemble des principes et objectifs du SRADDET, de définir les conditions d'une attractivité régionale globale. Ce choix privilégie la qualité et la différenciation territoriale comme principaux moteurs de l'attractivité régionale. Ce projet, à la fois qualitatif et différentiel, repose en premier lieu sur l'ambition politique vertueuse d'engager le territoire régional dans une trajectoire de région à énergie positive et zéro déchet à l'horizon 2050. Pour ce faire, le SRADDET définit une stratégie de développement qui propose :

- De s'affranchir progressivement de la dépendance aux énergies fossiles en encourageant des solutions de moindre impact pour l'environnement ;
- D'économiser les ressources ;
- De pérenniser notre capital environnemental et paysager en le considérant comme un facteur de résilience et d'attractivité pour l'avenir.

Cette ambition qualitative et différentielle est également incarnée par la volonté régionale de s'appuyer sur le potentiel des territoires. Plutôt que de promouvoir un modèle unique et des logiques de développement trop semblables, il est proposé de faire fonctionner les différences territoriales, dans une double perspective de complémentarités et de réciprocités. Pour cela, il est nécessaire d'accompagner les territoires vers des modèles qui leur sont propres.

Le volet « intermodalité, logistique, développement des transports de personnes et de marchandises » du SRADDET se décline en 4 objectifs :

- L'objectif 10 porte sur la réduction de l'empreinte énergétique des mobilités. Pour viser la neutralité carbone à horizon 2050, il s'agit de :
 - Favoriser les « mix énergétiques » de production et de consommation énergétiques pour chaque mode de transport. Pour ce faire, les solutions de remplacement sont l'électrification des voies ferrées et le développement des trains à batterie ou à hydrogène. La programmation de l'installation d'une station d'avitaillement à hydrogène en gare d'Auxerre est une action répondant à l'objectif 10.
 - Définir des objectifs chiffrés pour réduire la consommation d'énergie en matière de transports : Le SRADDET s'appuie sur le scénario ambitieux « vers une région à énergie positive » (scénario REPOS) pour définir des objectifs quantitatifs de maîtrise de l'énergie, de production d'énergie et d'atténuation du changement climatique. Le scénario REPOS table sur une politique ambitieuse basée sur la réduction maximale des besoins en énergie, par la sobriété et l'efficacité énergétique puis de couvrir les besoins par des énergies renouvelables locales. Pour la mobilité des personnes, il s'agit de développer des solutions alternatives à l'autosolisme. L'accent est également mis sur les modes actifs, et notamment le vélo. Les aménagements cyclables contribuent à augmenter la part modale des modes actifs.

A noter dans cet objectif, la Région s'engage à « Etudier l'électrification de certaines voies ferrées : un travail étroit est mené avec l'Etat et SNCF Réseau, afin d'étudier, après sa régénération partielle et sa modernisation, l'électrification de la ligne Nevers-Chagny, constituant un tronçon de longue distance, sur les prochains Contrats de Plan Etat Région (CPER) ».

- L'objectif 20 porte sur l'adaptation du réseau d'infrastructures aux besoins des usagers. Il s'agit de :
 - Maintenir et développer des Pôles d'échanges multimodaux (PEM) stratégiques ;
 - Poursuivre la mise en accessibilité des infrastructures ferroviaires et routières aux personnes à mobilité réduite ;
 - Poursuivre la modernisation du réseau ferroviaire ;
 - Désenclaver des territoires infrarégionaux desservis seulement par des infrastructures routières en s'appuyant sur le réseau routier d'intérêt régional (RRIR) ;
 - Mettre en cohérence des infrastructures cyclables, pour augmenter la part modale du vélo.

A noter que le RRIR (réseau routier d'intérêt régional) constitue le support de définition des lignes du service public de mobilité régional, de la stratégie des points de distribution d'énergie alternative et au déploiement des aires de covoiturage. Le RRIR est le support pour la négociation des travaux à envisager et à afficher dans les prochains CPER. Par ailleurs, les travaux portant sur les infrastructures facilitant l'usage du vélo pourraient être envisagées dans les prochains CPER.

Au regard de la programmation du volet « mobilité » du CPER, de nombreuses opérations répondent à l'adaptation du réseau d'infrastructures aux besoins des usagers (les opérations d'accessibilité PMR, les opérations sur les lignes de dessertes fines du territoire, ainsi que les véloroutes et les opérations sur les infrastructures routières).

- L'objectif 21 vise à garantir la mobilité durable partout et pour tous. Il s'agit de :
 - Simplifier l'usage des services publics de mobilité en développant un système multimodal d'information aux voyageurs en temps réel, un système de distribution et un système de tarification harmonisés.
 - Développer des solutions de mobilités dans les zones blanches de mobilité : Pour se faire, la Loi d'orientation des mobilités (LOM) encourage les EPCI à prendre la compétence d'Autorité organisatrice des mobilités (AOM). Le SRADDET incite les démarches territoriales de planification des mobilités, notamment en milieu rural, à une échelle pertinente (a minima intercommunale).

Les études, schémas, services... sur les mobilités du quotidiens fléchés dans la programmation ont vocation à accompagner les AOM d'un point de vue de la connaissance pour faciliter la prise de compétence AOM des EPCI et aider à la décision pour organiser les mobilités sur leur périmètre.

- L'objectif 32 porte sur la consolidation des connexions des réseaux de transports régionaux aux réseaux nationaux et internationaux :

Pour les marchandises, il s'agit de :

- Développer le transport fluvial et ferroviaire : le développement des 4 principales plateformes fluviales trimodales, le développement de la plateforme bimodale Dijon-Gevrey, la modernisation de la VFCEA, le maintien et la valorisation des lignes ferroviaires « capillaires » sont affichés dans le SRADDET ;
- Accroître l'intermodalité en renforçant une vision intermodale : le développement d'infrastructures multimodales (hubs) est à envisager dans les prochains CPER et CPIER. Sont également à prendre en compte l'articulation des ports de Mâcon, Chalon-sur-Saône

et Pagny avec ceux de l'axe MERS, les enjeux fonciers le long des voies d'eau et le maintien et création d'installations terminales embranchées.

- Les opérations sur le fret ferroviaire affichées au volet « mobilités » du CPER répondent entièrement aux priorités inscrites dans le SRADDET. Sur le transport fluvial, le développement de la plateforme multimodale du port de Gron va permettre une meilleure connexion au bassin de la Seine, et voire entre les bassins fluviaux de la Seine et de la Saône-Rhône.

Pour les voyageurs, il s'agit de :

- Prolonger la LGV Rhin-Rhône vers le Sud-Alsace : Selon le scénario « cadrage budgétaire » du rapport du Conseil d'Orientation des infrastructures, l'engagement des études et des travaux est prévu à partir de 2042. Néanmoins ce projet fera l'objet d'un nouvel examen pour un éventuel engagement des études sur la période 2033-2037 et l'engagement des travaux sur la période 2038-2042.
- Optimiser les connexions ferroviaires entre réseau à grande vitesse et TER : ambition de développer l'intermodalité entre modes de transports et de désenclaver certains territoires, poursuite de la modernisation du réseau ferré régional ;
- Favoriser les échanges internationaux en améliorant les connexions avec les grands aéroports implantés à l'extérieur de la Bourgogne-Franche-Comté ;
- Renforcer le maillage territorial des plateformes aéroportuaires en faveur de l'économie et de l'intérêt général : hiérarchisation des 34 plateformes. 8 sont d'intérêt régional prioritaire, 3 à distinguer en raison de leurs fonctions économiques spécifiques.

Pour les voyageurs et les marchandises, il s'agit de :

- Contribuer aux échanges routiers avec les territoires limitrophes : référence au RRIR ;
- Améliorer les relations avec les régions voisines et la Suisse en consolidant les « portes d'entrées-sorties », notamment pour le réseau ferroviaire. Cet objectif nécessite une coopération avec les régions voisines.

Enfin, la formalisation des stratégies régionales en matière de transport et mobilité est retranscrite dans le SRADDET – Ici 2050 en vigueur.

➤ **Réponse relative aux montants des financements :**

Le contexte budgétaire actuel ne permet pas de disposer d'une vision exhaustive et prospective des financements alloués aux mobilités sur les crédits nationaux ou régionaux.

Les programmes européens (FEDER, FEADER - Leader) bénéficient d'enveloppes globales (99,3 M€ pour le FEDER et 39,9 M€ pour le programme Leader). Ils incluent notamment le soutien à des projets de mobilités mais l'attribution des subventions est réalisée au fil de l'eau, en fonction de la maturité des projets. Il est impossible de quantifier quelle part du financement sera in fine allouée à ce type de projets.

Le programme interreg France-Suisse 2021-2027 dispose de 16,2 M€ pour des mobilités plus durables et multimodales, concernant les transports collectifs durables, l'interconnexion et les mobilités douces.

2.2 Remarques et recommandations : État initial de l'environnement

Le sous-enjeu « anticiper les effets du changement climatique » est classé au niveau le plus faible, mais il convient de considérer que dans l'analyse il est rattaché à l'enjeu préservation de la biodiversité, des continuités écologiques et des paysages, alors qu'un sous-enjeu spécifique « réduire la vulnérabilité des infrastructures routières et ferroviaires aux risques naturels et technologiques » est identifié par ailleurs et classé en niveau élevé d'importance. Ces cotations semblent incohérentes, ce à quoi il convient de remédier.

NIVEAU D'IMPORTANCE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DANS LA MISE EN ŒUVRE DU VOLET MOBILITE DU CPER 2021-2027 BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ	
TRÈS ÉLEVÉE	Inscrire la sobriété et l'efficacité énergétique au cœur des mobilités Réduire la dépendance énergétique aux énergies fossiles Réduire les émissions de GES et tendre vers la neutralité carbone (émissions/séquestrations) Préserver et restaurer les continuités écologiques suprarégionales, infrarégionales et altitudinales.
ÉLEVÉE	Réduire les risques de ruissellement et de pollution Réduire la vulnérabilité des infrastructures routières et ferroviaires aux risques naturels et technologiques Diminuer les émissions de polluants atmosphériques Réduire les consommations de ressources primaires extraites Favoriser le réemploi direct et l'utilisation des ressources secondaires
MODÉRÉE	Diminuer l'artificialisation des sols dans les projets d'infrastructures Protéger les milieux naturels et agricoles Améliorer la qualité de la ressource en eau
FAIBLE	Anticiper les effets du changement climatique

Les nuisances sonores sont abordées via la présentation d'une liste des grandes infrastructures pouvant en générer (des autoroutes, routes nationales et départementales, ainsi que quatre lignes ferroviaires) et faisant l'objet à ce titre d'une carte de bruit. Eu égard au niveau important de détail de l'état initial dans son ensemble, la partie relative aux nuisances sonores pourrait être plus détaillée.

Une présentation plus détaillée des modes de déplacement (pour toutes les causes, par distance etc..) serait nécessaire, de même qu'une description plus quantifiée de l'organisation et des actions en faveur des transports en commun, des alternatives à l'autosolisme (dont le développement du vélo, notamment pour les déplacements de moins de dix kilomètres), et de l'évolution des parts modales ces dernières années tant pour les déplacements de voyageurs que pour le fret. Les données sur les consommations d'énergie et les émissions de GES concernent l'année 2018 et sont à actualiser.

L'Ae recommande de compléter l'état initial avec une synthèse spécifique des données et enjeux relatifs aux transports et aux mobilités (infrastructures, trafics, parts modales, évolutions récentes et objectifs visés dans les planifications régionales, initiatives en faveur de la mobilité durable, principaux impacts, notamment sanitaires et émissions de GES (en actualisant les données), pour les différentes thématiques abordées.

L'Ae recommande par ailleurs de compléter la partie relative aux nuisances sonores avec la quantification et localisation des points noirs de bruit et la description des actions de résorption en cours ou envisagées.

➤ Réponse :

1ère préconisation :

En réponse à la recommandation de l'Autorité environnementale (Ae) concernant l'ajout d'une synthèse spécifique des enjeux transports et mobilités à l'état initial du CPER Bourgogne-Franche-Comté, des éléments de contexte et d'impact ont été apportés par l'AE en pages 16 et 17 de son avis.

Le rapport d'évaluation respecte les exigences de l'article R.122-20 du Code de l'environnement, avec une description précise des composantes environnementales concernées par le volet mobilité du CPER. La synthèse demandée par l'Ae, détaillant infrastructures, trafics, parts modales et émissions actualisées de gaz à effet de serre, dépasse les exigences réglementaires et relève davantage de stratégies ou documents dédiés.

Le CPER constitue une déclinaison programmatique du SRADDET dont les données ont vocation à être actualisées au gré des modifications engagées.

Par ailleurs, les émissions de gaz à effet de serre sont précisément évaluées dans le cadre des études d'impact propres à chaque projet individuel, rendant non indispensable une actualisation supplémentaire à l'échelle du CPER.

Sur le plan opérationnel, actualiser ces données serait incompatible avec les contraintes techniques liées à la collecte et validation auprès des multiples acteurs régionaux, dans le calendrier du volet mobilités.

Toutefois, la Région et l'État restent attentifs à l'enjeu de suivi, qui sera assuré en parallèle via des démarches spécifiques hors cadre de l'évaluation environnementale.

2nde préconisation :

Le rapport environnemental présente dans sa partie « 7.2 Nuisances sonores (bruit) » les enjeux relatifs au bruit en Région, en indiquant les principales infrastructures de transport terrestre (routières, autoroutières, ferroviaires) présentant des enjeux à ce titre et faisant par suite, en vertu des réglementations européennes (directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement), l'objet de cartes de bruit stratégiques (CBS) et de plans de prévention des bruits dans l'environnement (PPBE). Les éléments de contexte relatifs aux transports en région Bourgogne - Franche Comté présentés dans l'avis de l'Ae seront ajoutés dans l'EIE en complément de ceux déjà présents. Ces éléments sont tout à fait circonstanciés et satisfaisants au regard des attentes réglementaires de la démarche d'évaluation environnementale comprenant un état initial de l'environnement en lien avec les exigences de l'article R.122-20 du Code de l'environnement

A titre de complément, il peut être précisé que ces éléments sont notamment disponibles sur les sites internet de l'État dans les différents départements, et qu'une nouvelle actualisation de ces CBS et PPBE est actuellement en voie de finalisation par les différentes autorités concernées (PPBE 4e échéance).

Les enjeux relatifs aux effets du changement climatique seront regroupés dans le niveau élevé avec ceux consistants à réduire les risques de ruissellement et la vulnérabilité des infrastructures routières et ferroviaires.

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

Pas de remarques ni de préconisations.

2.4 Remarques et recommandations : Effets notables probables de la mise en œuvre du volet Mobilités du CPER

Pas de remarques ni de préconisations.

2.5 Remarques et recommandations : Évaluation des incidences Natura 2000

L'analyse est plus détaillée pour les projets routiers sur la RN7 et la RN57, avec une cartographie de l'emprise des projets et des secteurs susceptibles d'être affectés et une présentation des incidences possibles. Pour la RN7 il est signalé un dossier de demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus et habitats d'espèces protégées et des mesures de compensation, sans précision apportée dans le dossier sur ces sujets⁹.

L'Ae recommande de compléter le dossier par des éléments précis relatifs à la demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats et aux mesures d'évitement, réduction et compensation envisagées ou décidées pour le projet sur la RN7.

➤ Réponse :

L'opération routière sur la RN7 entre Saint-Pierre-Le-Moûtier et la limite Allier a fait l'objet de l'élaboration d'un dossier de demande d'autorisation « espèces protégées » en date du mois de juillet 2017. Ce dossier a été complété en janvier 2019. Un arrêté d'autorisation a été pris le 30 décembre 2019.

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

Le rapport environnemental consacre une demi-page, aux mesures d'évitement et réduction des incidences, peu détaillées. Leur traduction opérationnelle reste à préciser et mettre en œuvre concrètement dans les projets. Il n'est pas fourni d'exemples permettant d'apprécier l'effet de cette éco-conditionnalité sur les projets figurant au CPER précédent ou dans d'autres programmes.

La partie relative aux incidences rappelle par ailleurs l'importance attachée dans le volet Mobilités à la limitation de la consommation d'espaces naturels et forestiers.

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

- de compléter l'analyse des secteurs susceptibles d'être affectés, pour chacun des onze projets étudiés, par les incidences potentielles les plus importantes et les points de vigilance, voire les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées ou déjà définies, ou en identifiant par enjeu les projets les plus susceptibles de présenter des incidences importantes,
- d'étendre cette analyse aux enjeux de pollution atmosphérique et de nuisances sonores, ainsi que d'urbanisation induite,
- d'indiquer les suites données aux principales recommandations de l'Ae dans les avis relatifs aux projets concernés,

- de présenter un bilan quantifié des surfaces qui seront effectivement artificialisées du fait du CPER et des mesures prises pour éviter, réduire voire compenser ces incidences.
- de compléter le dossier par une analyse des émissions de gaz à effet de serre liées aux chantiers des projets soutenus et par une estimation des évolutions induites par le CPER (émissions des chantiers, différence des émissions avec et sans projet en exploitation), au moins pour les projets les plus importants, et envisager des mesures pour améliorer ce bilan carbone,
- de finaliser au plus vite les dispositifs d'éco-conditionnalité pour les inclure dans les conventions de financement des projets.

➤ Réponses :

L'analyse des secteurs susceptibles d'être affectés sera complétée à partir des avis des autorités environnementales et des études d'impacts lorsqu'il sera techniquement possible de le faire.

Concernant l'analyse des enjeux de pollution atmosphériques, de nuisances sonores, l'absence de données géomatiques ne permet qu'une analyse qualitative. Un paragraphe pourra être ajouté dans l'EES.

Le propos de l'évaluation environnementale n'est pas de documenter les suites données aux recommandations des avis de l'Ae.

A ce stade de l'avancement des opérations, il n'est pas possible d'établir un bilan quantifié des surfaces artificialisées. Rappelons que la méthode adoptée par l'évaluation environnementale maximise les superficies potentiellement impactées au moyen de tampons surfaciques. De plus, le volet mobilité adopte une stratégie de réduction de la consommation foncière en choisissant de régénérer ou doubler des axes déjà existants.

La réalisation d'une analyse complète des incidences sur les émissions de GES, couvrant à la fois les phases de construction et d'exploitation des projets financés dépasse le cadre de l'EES. Des études d'impact spécifiques sont réalisées pour chaque projet au moment de leur mise en œuvre, conformément aux exigences réglementaires.

Critères régionaux d'éco-conditionnalité

La Région Bourgogne-Franche-Comté affiche une orientation forte en matière d'éco-conditionnalité dans ses politiques d'aménagement et de soutien aux projets.

Depuis 2019, les aides allouées par la Région pour les opérations de construction ou rénovation bâtimentaires sont éco-conditionnées, ce qui permet de soutenir des projets à haute performance énergétique. Cet engagement a été renforcé avec un élargissement des critères d'éco-conditionnalité à d'autres thématiques (gestion de l'eau, des déchets de chantier, sobriété foncière, préservation de la biodiversité) ; il est intégré dans le règlement budgétaire et financier de la collectivité voté en Assemblée plénière en février 2024.

Ce règlement précise cependant que les dossiers individualisés du CPER sont exclus de ce périmètre puisqu'il définit ses propres objectifs en matière d'éco-conditionnalité. En effet, le CPER signé le 23 février 2022 précise dans sa partie 5 – 2 / prise en compte des enjeux environnementaux :

« Le parti pris par le partenariat État/Région est le suivant :

- *Tous les projets d'envergure seront nécessairement soumis en temps utile aux réglementations environnementales en vigueur au moment de leur mise en œuvre. La démarche « Eviter – Réduire – Compenser » sera prise en compte dans l'élaboration de ces projets dès la phase de conception.*

- *Les aides allouées par les services de l'État et de la Région en accompagnement aux projets portés sont instruites au regard de critères d'éco-conditionnalité déjà existants et/ou à venir (règlements d'intervention pour la Région par exemple),*
- *Le cas échéant, le partenariat convient, en particulier sur les impacts potentiellement négatifs identifiés par l'ESE, d'utiliser la liste de critères d'éco-conditionnalité proposées par l'ESE pour une prise en compte le plus en amont possible par les porteurs de projets de certaines composantes environnementales »*

Mais aussi

« En synthèse, le partenariat s'attachera à développer progressivement une démarche basée sur 3 grands principes :

- *respect de l'ensemble des procédures réglementaires environnementales existantes*
 - *prise en compte de la séquence « Éviter-Réduire-Compenser » par les porteurs de projets structurants le plus en amont possible*
 - *introduction de critères d'éco-conditionnalité dans les modalités de sélection de tous les projets*
- Au travers de ce schéma, le partenariat entend être particulièrement attentif aux enjeux environnementaux communs CPER / SRADDET suivants :*
- *réduction de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols*
 - *développement des énergies renouvelables, maîtrise des consommations énergétiques et réduction des gaz à effet de serre*
 - *préservation de la biodiversité, des continuités écologiques et des paysages*
 - *préservation de la ressource en eau et amélioration de la qualité des eaux souterraines et superficielles*
 - *prévention et réduction de l'exposition des populations aux risques*
 - *réduction, réutilisation et recyclage des déchets et matériaux en favorisant le développement d'une économie circulaire ».*

C'est sur ces principes phares que les opérations inscrites au volet mobilités du CPER ont été sélectionnées parmi toutes celles à financer, en appliquant des critères d'éco-conditionnalité afin de ne retenir que celles s'inscrivant dans les orientations attendues dans ce domaine (réduction des émissions polluantes, limitation des surfaces imperméabilisables, diminution des consommations d'énergie primaire...).

2.7 Remarques et recommandations : Mesures de suivi

Le dossier décrit un dispositif de suivi articulé sur deux axes :

- un suivi global du volet Mobilités, conduit par un comité de pilotage d'ensemble, des comités de pilotage et des comités techniques par mode de transport ou opérations, avec la probable création d'un secrétariat opérationnel État-Région,
- un suivi environnemental.

Le dossier présente les indicateurs proposés pour le suivi environnemental. Pour ces indicateurs la source et la fréquence de collecte des données sont indiquées, sans présenter en revanche d'état initial ni d'objectif.

Il est par ailleurs indiqué que les indicateurs de suivi « mobilités » sont en cours de définition et se concentreront sur la réalisation des projets et les résultats de ceux-ci et des politiques de mobilité, en cherchant une synergie avec les indicateurs environnementaux en cours de définition.

L'Ae recommande de finaliser au plus vite les indicateurs des dispositifs de suivi et d'établir un état « zéro », un calendrier de réalisation et des cibles et, si nécessaire, des mesures correctives en cas d'écart aux objectifs.

➤ **Réponse :**

L'élaboration des indicateurs de suivi se poursuit. L'État et la Région dialoguent sur ces indicateurs et sont attentifs aux recommandations de l'AE. De nombreux projets disposent d'ores-et-déjà de leurs propres indicateurs de suivi.

Une gouvernance a été adoptée par la Région dans le cadre de la LOM (comitologie en lien avec les territoires).

Remarques et recommandations : Bilan du volet Mobilités du CPER précédent

Le dossier ne présente pas d'éléments de bilan sur le volet Mobilités du CPER précédent.

L'Ae recommande de compléter le rapport environnemental par des éléments de bilan sur le volet Mobilités du CPER précédent, en intégrant des analyses sur les incidences environnementales des projets soutenus.

➤ **Réponse :**

Le bilan officiel du CPER 2015-2020 retient pour la thématique des mobilités deux points majeurs :

- des chantiers d'une ampleur considérable ont été menés à leur plein achèvement (plus de 545 M€ d'engagement) répondant ainsi aux besoins principaux identifiés avec les études conduites dans le cadre des CPER et ce, prenant acte de l'évolution des coûts ou de l'ambition à la hausse de certains projets (par exemple, la ligne des Hirondelles en ex-Franche-Comté).
- Une partie des ambitions « mobilités » des CPER 2015-2020 n'ayant pu être engagée sur la période, elles ont été inscrites dans un prolongement de deux années du programme routier et ferroviaire sur les périodes 2021-2022 notamment au titre des programmes de « Relance » mis en œuvre par l'Etat et la Région. Cet accord témoigne de la cohérence et de la concertation renforcée des politiques.
- Le bilan du CPER 2015-2020 est consultable sur le site internet de la Région BFC <https://www.bourgognefranche-comte.fr/media/8668>

Les incidences environnementales ne sont pas documentées.

2.8 Remarques et recommandations : Résumé non technique

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

➤ **Réponse :**

Le résumé non technique sera mis à jour après la consultation afin d'être cohérent avec les amendements apportés.

3 Recommandations sur la prise en compte de l'environnement par le volet Mobilités

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

Le volet Mobilités du CPER Bourgogne - Franche-Comté propose une orientation claire en faveur du report modal et des mobilités moins carbonées, qui rassemblent les deux tiers des crédits contractualisés entre l'État et la Région. L'effort en faveur des mobilités moins carbonées est en augmentation par rapport au CPER précédent. Cependant les montants consacrés aux investissements routiers restent importants, d'autant plus que des projets conséquents (RN19, RCEA) pourraient être financés hors CPER.

Les opérations financées sur le réseau routier national sont en nombre limité et présentées comme la poursuite d'engagements des CPER précédents et, dans certains cas, comme l'achèvement des derniers itinéraires à conforter. Ces projets peuvent aussi être contradictoires avec les objectifs de report modal et développement des mobilités actives.

Le projet de volet Mobilités prévoit à ce stade des études pour avancer dans la définition des deux projets de SERM de Dijon et Besançon, sans identification à ce stade d'investissement significatif d'ores et déjà identifié.

L'Ae recommande de compléter la présentation des informations sur les projets routiers par des éléments sur les projets routiers qui pourraient être financés hors CPER (RN19 en Haute-Saône, RCEA), au moins en termes d'enjeux environnementaux d'ores et déjà identifiés, pour la complète information du public.

L'Ae recommande également de renforcer les actions en faveur du report modal et de la réduction des émissions de GES et polluants atmosphériques dans le cadre de ces projets routiers.

L'Ae recommande de présenter, pour la bonne information du public, l'état d'avancement actualisé des travaux sur les services express régionaux métropolitains et les méthodes et objectifs poursuivis.

➤ Réponse :

Les projets RN19 et RCEA hors CPER s'inscrivent dans une temporalité incompatible avec le CPER ou sont d'envergure inter-régionale. Ils bénéficient d'une procédure individuelle d'étude de l'impact environnemental. La consultation ne porte que sur le volet mobilités du CPER, ces projets n'en font pas partie.

Deux projets de SERM ont été labellisés par le ministre des Transports en date du 12 février 2025 : SERM de Dijon (SERM du Dijonnais) et SERM de Besançon (SERM Autour de Besançon).

Remarques et recommandations : Un engagement pour les mobilités actives à conforter

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

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

➤ Réponse :

L'Etat et la Région partagent totalement la recommandation de l'AE.

3.2 Remarques et recommandations : Gouvernance et suivi

En complément de la gouvernance spécifique du CPER, la Bourgogne – Franche-Comté, il est aussi prévu de s'appuyer sur l'observatoire régional des transports pour le suivi et les indicateurs.

La formalisation des stratégies régionales en matière de transport et mobilités paraît dans l'ensemble devoir être renforcée, à commencer par la stratégie régionale fret et logistique, dont l'adoption est visée en 2025.

L'Ae recommande de présenter dans le dossier l'ensemble de la gouvernance des mobilités mise en place dans la région et de renforcer la formalisation des stratégies régionales en matière de transport et mobilité.

➤ Réponse :

Une gouvernance spécifique a été adoptée par la Région dans le cadre de la LOM (comitologie en lien avec les territoires) :

- Les comités des partenaires par bassin : les 11 intercommunalités AOM urbaines existantes ont fait l'objet de la création d'un bassin propre à chacune. A l'issue des concertations et des réunions de bassin de l'année 2020-2021, 35 bassins de mobilités sont définis.
- Un comité des partenaires unique à l'échelle régionale a été établi par la Région en tant qu'AOM Régionale composé des représentants des employeurs et syndicats (9 entités), des représentants des usagers (FNAUT Régionale), des partenaires acteurs de la mobilité (5 entités). En tant que de besoin, des acteurs de la mobilité pourront être invités (taxis, usagers du vélo, ...).