



**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.

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 régional¹

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) ;

¹ 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^e 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 Monteny et le rond-point de la RD289 & 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"> - pour la liaison entre la route de Mayenne (actuelle RN12) et la route de Monteny, 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 l'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). - 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 Monteny. 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 Monteny ? En exigeant un aménagement propre des rond-points aux extrémités du boulevard de la République. - 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 Monteny 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 https://www.openstreetmap.org/way/1050530993 semble une solution accessible dans le cadre d'un projet global de 42 M€ - 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 « Agrial / 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. - 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 <p>Par ailleurs, Cyclocoop tient à attirer l'attention sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, Brimmonière) 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. - 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. - 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 terrassés. <p>Ce communiqué :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vise à montrer les faiblesses du projet actuel - alerte sur des reniements qui s'opéreraient d'ors et déjà (sauf erreur cartographique dans la lettre de février 2024) - 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. - 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) - ne revient pas sur les propositions faites par Cyclocoop sur les aménagements de la responsabilité des collectivités locales
		Vélos Localisation des opérations	<p>Par rapport à ce document (https://www.prefectures-regions.gouv.fr/pays-de-la-loire/irecontenu/telechargement/116184/866832/file/1_Projet%20avenant_Mobilit%C3%A9s_CPER.pdf), 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 entre 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</p> <p>En comptant sur votre pouvoir politique pour porter la voix de vos citoyen-nés.</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"> - le montant alloué au ferroviaire apporte d'indéniables possibilités d'action à court terme - 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 - 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. <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"> - 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 ? <p>Nous regrettons (et attendons donc une correction idoine en termes de programmation) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le manque d'extension du ERTMS sur la section Nantes et Savenay, pourtant déjà bien saturée aujourd'hui, - 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, - le manque d'ambition prospective pour la ligne de Ste Pazanne, - 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, - 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) <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"> - d'utiliser l'ensemble de l'étoile ferroviaire pour apporter des solutions hors voirie, donc échappant aux encombrements routier en périodes de pointe - 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, - 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. - une billetterie 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). <p>2 - Au delà de ce CPER 2021-2027</p> <p>Quelques propositions majeures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mise en place d'une voie de garage pour un terminus de service tant à Coueron (ou Indre St Herblain) qu'à Thouaré, permettant de retourner là 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, - 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, - une gare supplémentaire côté à l'Est à Ste Luce – La Minais, - la remise en service de la ligne de Carquefou et déjà jusqu'à la Bottière-Chêne, en coordination avec la jonction Nord-Sud à Doulon, avec une gare d'échange avec la tram boulevard de Doulon - 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), - l'intérêt de considérer à plus long terme la remise en service de l'antenne de Chateau 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.

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. 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"> - 21 dans le 44 (43%) pour 56.9 M d'€ (46.9%). - 5 dans le 49 (10%) pour 17.47 M d'€ (14%) - 3 dans le 53 (6%) pour 3.24 M d'€ (2%) - 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. 6 9 dans le 85 (18%) pour 12.08 millions d'€ (9%) - 1 enveloppe complémentaire de la région pour le rabattement vers les gares = 7.5 M€ <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 priorités 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"> - 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. - Accès à des transports collectifs de haute fréquence à moins de 5km pour les communes hors zones urbaines. - 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... - Création de nouvelles haltes et gares, notamment sur l'île de Nantes, en plus de la gare prévue à Bouguenais. - Étendre les services de vélos partagés, d'autopartage et de covoiturage. - Financement du matériel nécessaire et recrutement du personnel. - Extension de la tarification unique et adaptée aux besoins. - Améliorer l'interconnexion entre les réseaux de transport (Aléop, TER, et réseau locaux) <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' 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 le 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 société 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"> • 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 • 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. <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> <p>- 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 côté une partie de la population. Il manque des pôles d'information mobilités repartis dans les territoires, etc.</p> <p>- 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.</p> <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 exposent 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> <p>- 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. - 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. - 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. - 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.</p> <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 : - Création d'une liaison douce cyclable par l'aménagement de 2 voies vertes => Ville de Montrevault sur Evre -49 - Réalisation d'aménagements cyclables sur le boulevard Pierre Mendès-France => Ville de Mayenne - 53 - Réalisation de l'itinéraire cyclable "Centre-ville - Gare" desservant les commerces, écoles, collège, Quai des Sports, l'entreprise Prunier et le secteur des Landes => Ville de Connerré -72</p>
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. 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). 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 en fin de compte 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 interoperables.</p> <p>Enfin, au titre de son Ambition régionale Vélo, la Région déploiera en 2025 des 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 & 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.</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>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> <p>- 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.</p> <p>- 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.</p> <p>- 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.</p>