



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**Région
Hauts-de-France**

CPER DES HAUTS DE FRANCE INTEGRANT L'AVENANT MOBILITE 2023- 2027

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATEGIQUE MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

PREAMBULE

Dans le cadre de la procédure d'élaboration de l'avenant mobilité du Contrat de plan Etat-Région des Hauts de France 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 7 novembre 2024.

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 l'avenant mobilité et son rapport d'évaluation environnementale stratégique.

Dans une première partie sont abordées les remarques ou recommandations émises dans l'avis qui demandent des précisions sans que des modifications du CPER mobilités et de son évaluation environnementale soient nécessaires.

Dans une deuxième partie sont traitées les remarques ou recommandations émises dans l'avis qui donnent lieu à modifications du volet mobilités du CPER ou de son évaluation environnementale.

1. Précisions générales sur le projet et son évaluation environnementale

Les recommandations trouvant déjà réponse dans le dossier

Avis de l'AE

L'Ae recommande de détailler la cohérence du volet Mobilités avec les stratégies nationales pertinentes, la stratégie régionale des transports affirmée dans le Sradet, et le Plan d'actions axe nord, ainsi qu'avec les orientations du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de transport (COI), et d'exposer en quoi il contribue à l'atteinte de leurs objectifs. (p13)

L'Ae recommande de finaliser l'état initial des indicateurs et d'en proposer des objectifs et trajectoires de moyen terme et de prévoir la diffusion vers le public du suivi qui sera réalisé. (p27)

L'Ae recommande de compléter le volet Mobilités avec une présentation de l'évolution quantifiée de la qualité de l'air et des nuisances sonores du fait des actions envisagées. (p23)

Réponse

Concernant la cohérence du volet Mobilités avec les stratégies nationales, régionales (Sradet) et sectorielles et les orientations du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), ces aspects sont bien abordés dans le rapport d'évaluation environnementale, dans le chapitre « justification et motifs des choix » ou bien dans le chapitre « articulation ».

Dans le chapitre « dispositif de suivi », les valeurs initiales des indicateurs environnementaux sont bien renseignées. La DREAL sera en charge de renseigner les valeurs à t0 des nouveaux indicateurs de suivi.

Dans le chapitre « analyse des incidences » la qualification des actions envisagées sur la qualité de l'air et les nuisances sonores est réalisée lors de la présentation des incidences sur l'air et le bruit.

Sur l'état initial de l'environnement

Avis de l'AE

Le choix d'actualiser, souvent à la marge, l'état initial conduit à ce que les données relatives aux enjeux de transport et mobilité ne font pas l'objet d'une présentation unifiée dans l'évaluation environnementale (p13)

Réponse

Nous tenons à souligner que l'état initial de l'environnement, établi à l'échelle de la région des Hauts de France, en s'appuyant sur l'état des lieux du CPER 2023-2027, a été entièrement actualisé sur l'ensemble des thématiques à partir des données les plus récentes à date. A savoir :

1. Milieu physique (agriculture, ressource foncière, ..)
2. La consommation foncière
3. Ressources minérales
4. Pollution des sols
5. Ressource en eau
6. Milieux naturels et biodiversité
7. Paysage et Patrimoine
8. Maîtrise de l'énergie et émissions de gaz à effet de serre (GES)
9. La qualité de l'air
10. Gestion des déchets
11. Risques naturels et technologiques
12. Nuisances sonores

L'état initial de l'environnement (EIE) vise à fournir une vue d'ensemble des conditions environnementales actuelles

avant la mise en œuvre du projet. Il ne s'agit ni d'un diagnostic détaillé des mobilités, ni d'un diagnostic territorial mais plutôt d'un cadre contextuel permettant d'évaluer les impacts potentiels du projet sur les enjeux environnementaux régionaux.

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

Chaque thématique environnementale fait l'objet d'un chapitre complet traitant des sujets suivants : portrait, diagnostic, sensibilité, principaux plans et mesures existants, objectifs du SRADDET quantifiés, tendances et perspectives d'évolution, enjeux.

Les aspects liés aux fonctionnalités de mobilités pour chacun des projets inclus dans l'avenant au CPER sont abordés à deux niveaux :

- Dans les documents stratégiques de référence à l'échelle régionale, comme le SRADDET.
- Au sein des procédures réglementaires spécifiques à chaque projet, telles que les études d'opportunité ou les évaluations socio-économiques.

Sur l'analyse des incidences : secteurs susceptibles d'être impactés et enjeux environnementaux

Avis de l'AE

Il aurait été nécessaire de rapporter cette consommation potentielle d'espace, en moyenne annuelle reconstituée en fonction de la durée des travaux, à la consommation d'espaces, en particulier non artificialisés, dans la région, à la fois au regard des tendances passées pour les infrastructures de transport et des perspectives futures introduites par la politique de réduction de l'artificialisation nette, déclinée régionalement par la modification en cours du SradDET. (p16)

Réponse

Une estimation chiffrée de l'impact foncier des projets financés dans le cadre du volet mobilité a été réalisée et est présentée au chapitre des secteurs susceptibles d'être impactés de l'analyse des incidences. Au total, avec la prise en compte de zones tampons traduisant des aires d'étude plus ou moins larges, **une surface potentielle de 6510 ha a été considérée**, soit environ 0,2% du territoire. Cette superficie demeure un périmètre d'études et ne saurait être comparé avec des valeurs précises liée à la traduction de la réduction de l'artificialisation nette au niveau régional.

Avis de l'AE

L'Ae recommande de compléter la justification des choix effectués au regard des stratégies pertinentes en matière de transport ainsi qu'au regard des incidences, par exemple en présentant les bilans des émissions de GES et de polluants atmosphériques pour les grands choix stratégiques effectués. (p18)

Réponse

Nous souhaitons souligner que 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. Les récents développements techniques permettent aujourd'hui d'établir une estimation des émissions de GES en phase chantier d'opérations. Ces études restent à ce jour marginales et ne permettent pas d'avoir une vision globale pouvant être valorisée à l'échelle régionale. Dans les années à venir, il pourra peut-être devenir possible de qualifier de manière quantitative ces émissions.

Sur la connaissance et l'évaluation de projets routiers spécifiques

Avis de l'AE

L'Ae recommande aussi de présenter une vision d'ensemble du projet routier de modernisation de la RN2 au regard des alternatives étudiées, retraçant, le cas échéant, la prise en compte des avis de l'Ae sur ces opérations. (p23)

L'Ae recommande donc de renforcer l'évaluation des incidences du projet d'ensemble de la RN2 et de ses opérations, en particulier en termes d'émissions de gaz à effet de serre, en les comparant à celles de solutions alternatives, de définir des mesures d'évitement, réduction et compensation de ces incidences, en les présentant dans le CPER et en les approfondissant et mettant en place à l'occasion de la réalisation du projet et de ses opérations. (p30)

Nous tenons à préciser que sur l'ensemble des opérations prévues pour l'ensemble de la RN2, seule une étude d'impact présente un bilan des gaz à effet de serre du projet a été réalisée. A savoir, qu'au final un scénario intermédiaire a été retenu. A ce jour, nous ne disposons pas des données techniques des projets pour réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble du projet.

L'Ae recommande de compléter les informations relatives aux incidences sur le site Natura 2000 du projet de mise à 2x2 voies Nabringhen-Bullescamps sur la RN42 et à l'état d'avancement des mesures de compensation de la remise en navigation du canal de Condé à Pommeroeul. (p25)

Concernant le projet de mise à deux fois deux voies de la RN42 entre Nabringhen et Bullescamps, le projet longe les pelouses calcicoles en bordure de la RN42 (zone Natura 2000) en limite des communes de Longueville et Brunembert. Des incidences sont donc prévisibles sur des surfaces boisées, des pelouses calcicoles et des espaces bocagers. Les études préalables à la DUP dont l'étude d'impact vont être lancées prochainement permettant d'apporter des informations sur le de mise à 2x2 voies de la RN42 entre Nabringhen-Bullescamps

Concernant le projet de remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul, une attention particulière a été portée à la préservation et la restauration de la biodiversité. Près de 1 % des 116 millions d'euros de budget total ont été consacrés à des mesures environnementales offrant des actions ciblées pour compenser les impacts et valoriser les écosystèmes locaux.

- Pour compenser l'impact du projet sur les milieux naturels, 34 hectares de zones humides ont été aménagés sur des anciens terrains miniers, répartis sur deux sites à Condé-sur-l'Escaut et Thivencelle. Ces travaux, réalisés entre 2017 et 2018 pour un montant de 3,1 millions d'euros, ont permis de recréer des habitats favorables à la faune et à la flore locales. Depuis leur aménagement, ces zones humides jouent un rôle écologique majeur, notamment en améliorant la qualité de l'eau, en régulant les crues et les périodes de sécheresse, et en contribuant au rafraîchissement climatique local grâce à la création d'îlots de fraîcheur en été. Ces sites accueillent aujourd'hui une biodiversité remarquable, notamment des espèces d'oiseaux, d'insectes et de chauves-souris, et offrent un lieu de frai pour le brochet. Ces zones humides sont désormais gérées par le Département du Nord et s'intègrent dans une démarche de mise en valeur écologique. Les cheminements qui bordent le canal ont également été aménagés pour permettre des déplacements doux, comme la marche et le vélo, favorisant ainsi le lien entre les communes et un accès facilité pour les habitants à ces espaces naturels d'exception.
- Des mesures spécifiques pour la faune ont été prises dont :
 - Protection du castor européen : Suite à la découverte de traces de passage en 2021, des mesures ont été prises pour favoriser son habitat, notamment la création de huttes de substitution, la plantation d'espèces végétales spécifiques comme le saule marsault, et l'aménagement d'accès aux annexes alluviales.
 - Conservation des chauves-souris : Une expertise menée a révélé la présence de 7 espèces sur les neuf stations de suivi, et 22 espèces sont actuellement recensées dans la région. Des mesures spécifiques ont été mises en œuvre entre 2021 et 2022 sur six sites, validées par les acteurs locaux, afin de protéger les populations de chiroptères, incluant la création de sites de reproduction et d'aménagements spécifiques.

Le dossier sera donc complété avec ces informations précisées.

Les mesures ERC et critères d'éco-conditionnalité

Avis de l'AE

L'Ae recommande de compléter le rapport environnemental par la définition de mesures d'évitement, de réduction voire de compensation, applicables à l'avenant Mobilités, en tenant compte des recommandations de l'Ae sur les composantes du CPER qui ont donné lieu à des avis, et par la présentation des mesures déjà connues à l'échelle des projets financés par cet avenant. (p26)

L'Ae recommande de proposer des mesures ERC et dispositions d'éco-conditionnalité, par opération ou type d'opérations et par milieu ou enjeu, en proposant par exemple de les inscrire dans le cahier des charges de consultation des entreprises devant réaliser ces opérations ou dans les critères de notation environnementale des offres. (p26)

Réponse

Comme le précise l'IGEDD dans son avis, les points de vigilance généraux « dans l'ensemble pertinents sur le principe [...] seront à confirmer et préciser en phase opérationnelle ». Les mesures ERC ont pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Cette séquence sera étudiée dans le cadre des études

d'impact spécifiques liées à chaque projet routier et aura pour objectif l'absence de perte nette voire un gain de biodiversité. Ainsi, elles découleront de la nature des impacts sur les milieux concernés. En particulier, les autorisations environnementales propres à chaque projet définissent ces mesures. De plus et conformément à l'article R.122-5 du Code de l'environnement, les effets cumulés avec d'autres projets seront analysés. Ces autres projets sont ceux qui lors du dépôt de l'étude d'impact ont fait l'objet :

- d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;
- d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public

Les projets d'infrastructures de transport font ainsi l'objet d'une démarche ERC dès le stade amont, par exemple dans l'identification et l'analyse des différentes variantes, au regard de leur impact environnemental. L'avenant « mobilités » au CPER intégrant des projets à des stades très différents (amont, phase autorisation, chantier), c'est bien à chacune des étapes de la vie du projet que ces mesures sont définies et précisées.

De plus, l'Etat et la Région sont engagés sur ce volet en appliquant des critères environnementaux dans les critères d'attribution des marchés.

2. Les actions prévues afin de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale

Amendements du rapport environnemental

Chapitre État initial de l'environnement

Avis de l'AE

L'AE recommande de présenter de manière unifiée dans le document une vision d'ensemble de l'état initial des transports (déplacements de personnes et transport de marchandises) dans la région, en particulier les volumes de transport, parts modales d'ensemble et sur certains territoires/infrastructures, et les incidences principales (part dans les émissions de gaz à effets de serre, de polluants atmosphériques, enjeux relatifs aux nuisances sonores). (p14)

L'AE recommande de compléter l'état initial en ce qui concerne les points noirs de bruit. (p15)

L'AE recommande de présenter un scénario « au fil de l'eau » qui exposerait les grandes tendances d'évolution du transport de marchandises et de déplacement des personnes. (p16) Réponse

Réponse

Le rapport environnemental sera complété des éléments suivants :

- **L'état initial de l'environnement** intégrera des informations issues du SRADDET et de l'ORT sur les mobilités et les points noirs de bruit. A savoir :

La région Hauts-de-France bénéficie d'un réseau de transport dense et varié, positionnant son territoire comme un carrefour stratégique entre le nord de l'Europe et le reste de la France. Toutefois, des déséquilibres marquent son organisation, tant dans la mobilité des personnes que dans le transport de marchandises, entraînant des impacts environnementaux, sociaux et économiques significatifs.

Mobilité des personnes

La population des Hauts-de-France est caractérisée par une forte mobilité quotidienne, avec environ 19 millions de déplacements par jour, dont une distance moyenne de 17 km par personne. La voiture demeure le mode prédominant, représentant plus de deux tiers des trajets. Les transports collectifs, bien qu'importants dans les grands pôles urbains et sur certains axes ferroviaires comme les liaisons domicile-travail vers l'Île-de-France, n'atteignent que 7 % des parts modales au niveau régional.

Cette dépendance à l'automobile s'explique notamment par un taux d'équipement en véhicules de 81 %, inférieur à la moyenne nationale, mais essentiel dans les zones rurales où l'offre en transport collectif reste insuffisante. Les disparités territoriales sont importantes, avec une meilleure couverture en transports collectifs dans les secteurs densément peuplés au nord (métropole lilloise, ancien bassin minier) qu'au sud ou dans les espaces périurbains et ruraux.

Le réseau ferroviaire, qui comprend 2 814 km de lignes (10 % du réseau national), joue un rôle clé avec 1 200 TER quotidiens et une forte concentration des flux vers Lille et Paris. Cependant, des disparités de fréquentation sont observées entre les gares majeures et de nombreux points d'arrêt à faible usage.

Environnement et nuisances

Le secteur des transports est un contributeur majeur aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et aux polluants atmosphériques dans la région. Les axes routiers saturés, tels que l'A1 autour de Lille ou les dessertes des ports de Dunkerque et Calais, sont sources d'une pollution localisée accrue, exacerbée par les fortes densités de trafic. Par ailleurs, les nuisances sonores, engendrées par les infrastructures routières et ferroviaires, affectent particulièrement les zones urbanisées proches des grands axes.

Transport de marchandises

Les Hauts-de-France occupent une position stratégique pour le transport de marchandises grâce à un réseau logistique performant et à sa proximité avec les grands ports du nord de l'Europe. Le fret ferroviaire et fluvial y joue un rôle essentiel. La région est traversée par des corridors majeurs, dont le réseau ferré dédié au fret (340 km de voies à grande vitesse) et le canal Seine-Nord Europe en cours de développement.

Toutefois, des contraintes subsistent. Le réseau routier, avec ses 1 177 km d'autoroutes et ses connexions vers les ports, souffre de congestion sur des axes clés, notamment autour des pôles logistiques. Les performances du fret ferroviaire et fluvial sont encore limitées par des infrastructures vieillissantes ou sous-dimensionnées, tandis que les flux transfrontaliers nécessitent une meilleure coordination pour renforcer leur fluidité.

Synthèse des enjeux

Le diagnostic initial met en lumière une région à la fois bien équipée et confrontée à des défis structurels :

- Une mobilité quotidienne dominée par l'autosolisme, avec des transports collectifs sous-utilisés dans de nombreux territoires ;
- Des impacts environnementaux significatifs, notamment liés aux GES et aux nuisances locales ;
- Une pression sur les infrastructures routières, tant pour les déplacements de personnes que pour le fret ;
- Une polarisation des flux autour des grands pôles (Lille, Paris, ports), contrastant avec des zones rurales ou périurbaines moins desservies.

Ces constats soulignent les besoins cruciaux en rééquilibrage des modes de transport et en réduction des externalités négatives liées aux mobilités actuelles. Ces éléments seront, dans la mesure du possible, chiffrés et accompagnés de cartes adaptées.

Le scénario **au fil de l'eau** sera enrichi par de nouvelles informations, apportant une vision plus détaillée des projets concernant les mobilités financés par ailleurs. Ainsi, les crédits valorisés indiqués dans la maquette financière soutiendront la mise en œuvre des projets suivants :

- Des infrastructures structurantes comme Magéo et le Canal Seine-Nord sont amenées à être financées par ailleurs.
- Des évolutions contrastées sont à noter avec des gains en population dans des secteurs tels que Dunkerque et la MEL, en opposition à la régression démographique observée dans le territoire du Sambre-Avesnois-Terrache. Du côté de la Métropole Européenne de Lille (MEL), les enquêtes ménages prévues pour 2025 fourniront des données précieuses pour mieux comprendre les grandes tendances locales.
- Sans le volet mobilité du CPER, aucune opération d'amélioration, d'adaptation et de développement du réseau ferroviaire et routier ne seront financés, tout comme aucune opération relative au volet fret et jusqu'à aucune opération relative au volet portuaire.

Concernant les points noirs du bruit, la DREAL Hauts-de-France a engagé une réflexion stratégique sur l'identification et la priorisation des points noirs de bruit le long du réseau routier national à l'échelle régionale. Cette étude permettra de prioriser les secteurs nécessitant la mise en place de protections de façades ou l'étude d'écrans acoustiques en fonction des conclusions. Le financement de ces études et travaux est intégré dans le volet modernisation du réseau routier national.

Quelques illustrations sur le sujet :



Figure 2 : Carte de bruit stratégique département du Nord



Figure 1 : Carte d'identification des PNB



Figure 3 : Exemple de priorisation des enjeux bruit par maille

Chapitre Articulation

L'Ae recommande de davantage mettre en valeur dans le rapport :

- la cohérence des priorités stratégiques du CPER et de son volet Mobilités avec celles des fonds européens,
- la complémentarité des projets portés par le volet Mobilités et ceux financés par ailleurs par les programmes européens,
- l'intégration de financements européens MIE dans le volet Mobilités CPER (cofinancements entre fonds européens et CPER, ainsi qu'avec les crédits nationaux non contractualisés dans le CPER).

L'Ae recommande de présenter pour information les crédits mobilisés en faveur de la mobilité vélo par l'Etat et la région en dehors du CPER.

Dans le cadre de l'avenant au CPER 2021-2027, une attention particulière a été portée à l'alignement des priorités stratégiques du volet Mobilités avec celles des fonds européens, ainsi qu'à la complémentarité et à l'intégration des financements européens dans le financement global des projets.

1. Cohérence des priorités stratégiques du CPER et des fonds européens

Le volet Mobilités du CPER s'inscrit dans la continuité des priorités définies au niveau européen, notamment celles du règlement (UE) n° 1316/2013 relatif au Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE). Ces priorités comprennent la suppression des goulets d'étranglement, l'amélioration des tronçons transfrontaliers et le renforcement de l'interopérabilité des réseaux de transport. En particulier, les projets d'amélioration de la navigation sur le canal Condé-Pommeroeul, de recalibrage de la Lys mitoyenne et de modernisation du réseau navigable en vue de l'arrivée du canal Seine Nord Europe répondent directement à ces objectifs européens. Les priorités du CPER, telles que la modernisation du réseau ferroviaire, la régénération des infrastructures fluviales et le développement du Service Express Régional Métropolitain (SERM), sont alignées sur ces enjeux européens et visent à soutenir l'intégration du réseau de transport à l'échelle européenne.

2. Complémentarité des projets portés par le CPER et les programmes européens

Les projets financés par le CPER et ceux soutenus par les programmes européens, notamment le MIE, se complètent et se renforcent mutuellement. Par exemple, les projets de modernisation du réseau fluvial (tels que l'amélioration de la navigation sur le Dunkerque-Escaut) sont soutenus à la fois par les fonds du CPER et par le MIE, ce qui permet d'accélérer la mise en œuvre des infrastructures clés pour la mobilité durable dans la région. De plus, des projets transfrontaliers comme la réhabilitation du canal Condé-Pommeroeul et du canal Lys mitoyenne bénéficient d'un financement croisé, combinant les ressources du CPER et des programmes européens, garantissant ainsi leur complémentarité.

3. Intégration des financements européens MIE dans le volet Mobilités du CPER

Le financement des projets du volet Mobilités est assuré par une combinaison de ressources provenant du MIE, des crédits nationaux et régionaux, et des apports des collectivités locales. Les financements européens MIE sont intégrés dans le volet Mobilités du CPER pour des projets tels que la régénération des infrastructures fluviales, le traitement des passages à niveau et les investissements ferroviaires visant à renforcer les liaisons transfrontalières. Par exemple, les projets d'amélioration de l'infrastructure fluviale, le recalibrage des écluses et le développement de la plateforme multimodale sur le Canal Seine-Nord Europe bénéficient d'une combinaison de financements du MIE (MIE1 et MIE2.1) et des crédits nationaux et régionaux. Cette approche garantit une complémentarité des financements et permet de maximiser les ressources disponibles pour la réalisation de ces projets stratégiques.

Ainsi, le rapport détaillera clairement la synergie entre les différents financements européens, nationaux et régionaux, en mettant en évidence leur complémentarité et l'intégration des fonds européens MIE dans les projets du CPER. Cette approche vise à assurer une cohérence globale et une efficacité maximale dans la mise en œuvre des projets de mobilité durable et de transition énergétique.

4. Financement des aménagements cyclables,

En complément des crédits inscrits au CPER par l'Etat et la Région, il est possible que différents financements HORS CPER soient mobilisés et viennent accompagner la politique vélo :

- Dans le cadre du plan de relance, l'Etat a dédié une enveloppe de 5,6 millions d'euros pour financer l'implantation d'abris vélos sécurisés dans ou aux abords des gares les plus fréquentées (reprises dans le décret LOM) – la Région vient compléter le financement quand cela est nécessaire ;
- L'appel à projets numéro 6 de 2023 du Fonds de Mobilité Active se concrétise par un financement de l'Etat de 8,86 millions d'euros pour 21 projets déclarés lauréats ;
- L'Etat a également retenu en 2023 la communauté de communes des 7 Vallées et Cœur de Flandres Agglomération suite à l'appel à territoires cyclables de 2023 pour des projets devant se concrétiser sur plusieurs années – la participation Etat s'élève à 7M€ ;
- Pour l'Etat, la DSIL (1,9M€ en 2023 et autant en 2024) et le FNADT (0,3M€) sont également sollicités par les collectivités pour des aménagements cyclables ;
- Au titre du programme régional FEDER 2021-2027, une enveloppe de 13M€ est consacrée à ce genre d'aménagements en milieu urbain ;
- Différents programmes sont également portés par l'ADEME : AVELO pour le financement d'ingénierie et l'élaboration de schéma directeur, le déploiement de stationnement vélos, et le savoir rouler à vélo (SRAV – en lien avec le Ministère de l'Education nationale) ;
- Divers appels à projets sont également instruits par l'ADEME sur des thématique de développement de l'industrie du vélo (Fonds Fance 2030) et le développement du vélotourisme.

Ces différents éléments seront intégrés dans le rapport d'évaluation.

Analyse des incidences

L'Ae recommande d'actualiser le dossier par l'état d'avancement des principaux projets ayant des incidences sur les milieux naturels (décisions prises ou envisagées, avec leurs motivations et conséquences, mesures et incidences résiduelles, questions et démarches en cours) en particulier pour la RN2 : déviation de Vauciennes, déviation de Froidmont-Cohartille (raisons du choix de la variante retenue et enjeux en découlant), et le projet CAP 2020 sur le port de Dunkerque. (p23)

Réponse

L'évaluation environnementale sera mise à jour pour préciser l'état d'avancement des principaux projets ayant des incidences sur les milieux naturels en particulier pour la RN2 et le projet CAP2020, notamment sur la base des

compléments qui ont été transmis à l'autorité environnementale en octobre 2024 (note mode routier et note portuaire et fluvial).

L'état d'avancement des principaux projets ayant des incidences sur les milieux naturels, en particulier pour la RN2 et CAP2020 est présenté ci-après :

| Opération | État d'avancement |
|---|--|
| Déviations de Vauciennes | Procédures réglementaires espèces protégées et loi sur l'eau dont incidences Natura 2000 menées |
| Déviations de Froidmont-Cohartille et mise à 2x2 voies A 26 – Marle | Inventaires faune flore habitats en cours pour la mise en place de la démarche éviter réduire compenser |
| Déviations de La Capelle | Inventaires faune flore habitats à réaliser une fois le fuseau choisi |
| Contournement d'Avesnes-sur-Helpe | Procédures réglementaires espèces protégées et loi sur l'eau menées |
| Section centrale Avesnes – Beaufort | Inventaires faune flore habitats à actualiser |
| Contournement nord de Maubeuge | Inventaires faune flore habitats réalisés, procédures réglementaires en préparation |
| Contournement de Laon | Inventaires faune flore habitats en cours |
| Déviations de Villers-Cotterêts | Inventaires faune flore habitats à actualiser |
| Sécurisation de la forêt de Retz | Inventaires faune flore habitats à actualiser |
| CAP2020 et aménagements routiers du port ouest | Autorisation environnementale obtenue le 17/11/2023 modifiée par arrêté préfectoral du 28 mars 2024. Travaux engagés (principalement terrassements). |

Chapitre Résumé non technique (RNT)

Avis de l'AE

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis. (p27)

Réponse :

Le résumé non technique sera modifié en conséquence.