



Mars 2026

Évaluation Stratégique Environnementale du CPIER Rhône-Saône 2021-2027

Actualisation intégrant le volet mobilités 2023-2027

Déclaration environnementale

au titre de l'article L. 122-9 et suivant du Code de l'environnement

Préfecture de la région Auvergne-Rhône-Alpes



Rédaction : Karine GENTAZ, Laurène PROUST

Photos de couverture : © VNF, @ Plan Rhône [plan-rhone.fr]



Agence Mosaïque Environnement

111 rue du 1er Mars 1943 - 69100 Villeurbanne tél. 04.78.03.18.18 - fax 04.78.03.71.51

agence@mosaique-environnement.com - www.mosaique-environnement.com

SCOP à capital variable – RCS 418 353 439 LYON

SOMMAIRE

Chapitre I.	Le contexte.....	3
I.A.	Introduction.....	4
I.A.1.	Le CPIER Rhône-Saône.....	4
I.A.2.	La déclaration environnementale.....	4
Chapitre II.	Manière dont il a été tenu compte des avis.....	6
II.A.	Prise en compte de l'évaluation environnementale et de l'avis de l'autorité environne- mentale (AE).....	7
II.A.1.	Modalités de l'évaluation environnementale.....	7
II.A.2.	Prise en compte du rapport d'évaluation environnementale.....	7
II.A.3.	Prise en compte de l'avis de l'autorité environnementale.....	8
II.B.	Prise en compte des avis et observations recueillis pendant la phase de consultation du public et du Conseil économique, Social et Environnemental Régional (CESER).....	11
II.B.1.	Synthèse de la consultation du public.....	11
II.B.2.	Synthèse de l'avis du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER).....	12
Chapitre III.	Exposé des motifs ayant conduit au projet retenu.....	13
III.A.	L'élaboration du projet dans le cadre de la concertation.....	14
III.B.	L'avenant mobilité.....	14
Chapitre IV.	Mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environne- ment de la mise en œuvre du CPIER.....	15



Chapitre I. Le contexte

1



I.A. INTRODUCTION

I.A.1. Le CPIER Rhône-Saône

Les Contrats de Plan État-Inter Régions (CPIER) ont été créés par la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification.

Outil privilégié de la relation contractuelle entre l'État et les régions, accompagnant la décentralisation, un CPIER « définit les actions que l'État et les Régions s'engagent à mener conjointement par voie contractuelle pendant la durée du Plan ».

Il traduit ainsi les priorités partagées en matière d'aménagement et de développement du territoire régional dans un souci de justice, d'égalité et de dynamisme des territoires, pour une période de 6 ans.

Depuis la 5ème génération de contrats (2007-2013), la mise en œuvre des CPIER s'articule avec le déploiement des fonds européens gérés par les Conseils Régionaux et, de façon complémentaire, par l'État.

Le CPIER Rhône-Saône 2021-2027 fédère les nombreux acteurs intervenant sur le bassin Rhône-Saône et permet l'expression d'une solidarité entre les territoires. Il confirme l'engagement financier des partenaires au sein du Plan Rhône.

Il permet d'accompagner la mise en œuvre du Plan Rhône-Saône sans être exclusif d'autres actions et financements à l'initiative des partenaires sur la période contractualisée, et au-delà.

Après un premier contrat de plan interrégional signé en 2007 pour cinq ans, les partenaires se sont de nouveaux engagés pour une seconde contractualisation en signant le CPIER 2015-2020 le 30 octobre 2015, pour un investissement global estimé à 850 millions d'euros de projets de développement durable sur l'axe Rhône-Saône.

Le CPIER initial (hors avenant mobilité 2023-2027 a été signé par les partenaires le 13 septembre 2023

Par courrier du 5 juin 2023, la Première ministre a transmis à la Préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes un mandat de négociation relatif à l'intégration, par avenant au CPIER Rhône-Saône 2021-2027, du **volet Mobilité** portant sur la période **2023-2027**.

Sur la base de ce mandat, les signataires du CPIER concernés par ce volet mobilité (l'État dont Voies Navigables de France, les conseils régionaux, la Compagnie Nationale du Rhône), le Grand Port Maritime de Marseille et les Métropoles de Lyon et Aix-Marseille ont conclu un protocole d'accord signé le 5 juin 2024, destiné à être intégré par avenant au CPIER Rhône-Saône.

I.A.2. La déclaration environnementale

Selon l'article R.122-17 du Code de l'environnement, les CPIER sont soumis à **évaluation environnementale**.

Le présent document constitue la **déclaration environnementale** établie conformément aux dispositions de l'article L. 122-9 du Code de l'environnement, qui en précise la finalité et la composition. Ainsi, la déclaration résume :

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

Ce document est transmis pour information du public, conformément à l'article R. 122-24 du Code de l'environnement : « Dès l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la personne publique responsable informe sans délai le public des lieux, jours et heures où il peut en prendre connaissance ainsi que de la déclaration mentionnée au 2° du I de l'article L. 122-10 et des modalités par lesquels toute personne peut obtenir, à ses frais, une copie de ses documents. Cette information indique l'adresse du site internet sur lequel ces documents sont consultables en ligne et :

- *Fait l'objet d'une mention dans au moins un journal diffusé dans le territoire concerné par le plan, schéma, programme ou document de planification ;*
- *Est transmise à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement ainsi que, le cas échéant, aux États consultés en application de l'article R. 122-24 ;*
- *Est publiée sur le site internet de la personne publique responsable ou, à défaut, sur celui de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement saisie à cet effet ».*

Le CPIER Rhône-Saône 2021-2027, qui a fait l'objet d'un protocole d'accord en février 2022 et a été signé en septembre 2023 a fait l'objet d'une évaluation environnementale produite en juillet 2022.

Le volet mobilités 2023-2027 du CPIER Rhône-Saône, destiné à être intégré par avenant au CPIER Rhône-Saône, a fait l'objet d'un protocole d'accord signé le 5 juin 2024. Il a conduit à actualiser l'évaluation environnementale.

L'avenant mobilités a été signé le 30 décembre 2025.

La présente déclaration environnementale porte sur l'avenant mobilités 2023-2027.



Chapitre II. Manière dont il a été tenu compte des avis



II.A. PRISE EN COMPTE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DE L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (AE)

II.A.1. Modalités de l'évaluation environnementale

Le bureau d'études Mosaïque Environnement a été sollicité pour appuyer l'État et la préfecture de la Région Auvergne Rhône-Alpes pour l'évaluation environnementale du CPIER Rhône-Saône 2021-2027. Les services chargés de l'élaboration du contrat pour l'État (le Secrétariat Général aux Affaires Régionales) et le Conseil Régional Auvergne Rhône-Alpes (le Pôle DATAR) ainsi que la Direction de l'environnement) ont encadré les travaux.

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

II.A.2. Prise en compte du rapport d'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale a contribué à s'assurer de la prise en compte de l'environnement dans le CPIER à travers un processus itératif débuté en septembre 2020 et qui s'est poursuivi jusqu'à la consultation de l'autorité environnementale. Le premier rapport d'évaluation réalisé en 2022 a été actualisé sur le volet Mobilité en 2023 et 2024.

Dans un premier temps, un diagnostic a permis de décrire l'état initial de chaque composante environnementale et leurs perspectives d'évolution sous l'effet de la réglementation, des documents de planification, etc. et en l'absence du futur CPIER.

Trente enjeux environnementaux ont ensuite été identifiés afin de servir de socle à l'évaluation environnementale. Ils ont été validés en groupe de travail regroupant l'État (SGAR, DREAL) puis ont été hiérarchisés en fonction selon plusieurs critères et niveaux :

- de leur force sur le territoire : faible (1), moyenne (2) ou forte (3)
- des liens avec le CPIER : lien direct avec le CPIER, à analyser systématiquement (1), lien indirect avec le CPIER, ayant fait l'objet d'une présentation réduite (2) et sans lien direct ni enjeu notable avec CPIER qui ont fait l'objet d'une analyse succincte

L'évaluation environnementale a été conduite en 2 étapes :

- une première analyse a consisté en une qualification (négative, positive, non significative ou indéterminée) des effets de chaque objectif stratégique au travers d'un référentiel composé de questions évaluatives découlant des enjeux environnementaux. Elle a permis d'identifier les risques d'effets notables ainsi que les effets cumulés des objectifs stratégiques sur chaque composante environnementale ;
- une seconde analyse a été concentrée sur les objectifs opérationnels et typologies d'actions ayant des risques d'effets négatifs. Elle s'est attachée à les préciser en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets.

Ces 2 approches, menées dans le cadre de l'évaluation du CPIER Rhône-Saône 2021-2027 ont été actualisées et complétées, en 2024, lors de l'intégration du volet Mobilité 2023-2027.

La démarche conduite a permis de prendre en compte les enjeux environnementaux chemin faisant. Ainsi, l'analyse des incidences du CPIER montre que la stratégie environnementale de ce dernier répond bien aux enjeux identifiés par l'état initial de l'environnement et de manière cohérente avec leur degré de priorité. Des incidences positives significatives sont relevées sur les enjeux environnementaux régionaux forts, tels que les

risques d'inondation, la transition énergétique, écologique et numérique du transport fluvial et des ports, la qualité et la quantité des ressources en eau, que vient renforcer l'avenant Mobilité. La stratégie développée est donc en adéquation avec les priorités établies.

Mais plusieurs points de vigilance, correspondant à des impacts potentiellement négatifs, ont aussi été relevés. Les principaux ont trait à la consommation d'espace et à la gestion des ressources en matériaux, à la préservation de la biodiversité et des ressources en eau ...

Des mesures correctrices destinées à éviter ou réduire ces effets négatifs ont été ainsi proposées. Certaines ont des effets directs (recomposition des trames arborées ou arbustives, évitement des sites sensibles, intégration paysagère des bornes de recharge électrique, ...), d'autres ont des impacts induits (organisation des activités touristiques et de loisirs, sensibilisation ...).

II.A.3. Prise en compte de l'avis de l'autorité environnementale

Avis relatif au CPIER Rhône-Saône 2021-2027

Le CPIER Rhône-Saône 2021-2027 signé en septembre 2023 a fait l'objet d'une première évaluation environnementale qui a été transmise, dans le cadre de la saisine obligatoire, à l'Autorité Environnementale qui l'a réceptionnée le 26 juillet 2022. Une visioconférence a été organisée le 7 octobre 2022 pour échanger avec les co-rapporteurs désignés par le Président de l'AE en vue de l'instruction de l'avis. Des documents complémentaires ont été fournis suite à cet entretien pour apporter des éléments de réponse aux questions ayant émergé de la part des co-rapporteurs qui ont rendu leur avis le 20 octobre 2022.

Un mémoire en réponse a été élaboré avec les partenaires du CPIER Rhône-Saône.

L'avis de l'autorité environnementale a mis en évidence différents éléments permettant de faire évoluer positivement le projet de contrat de plan CPIER 2021-2027, ainsi que sa mise en œuvre. Ainsi, le partage et l'analyse des recommandations de l'Autorité environnementale entre les partenaires ont permis de s'accorder sur des évolutions qui concernent :

- l'importance de mieux prendre en compte les recherches et études sur l'axe, qui doivent alimenter les travaux : le partenariat constituera un lieu d'identification, de capitalisation voire d'initiative des études qui pourront alimenter la stratégie sur l'axe ;
- l'analyse et la qualification des projets qui seront financés dans le cadre du CPIER : au sein des différents volets, les partenaires produiront une grille d'examen des projets (analyse multicritère au regard des enjeux et objectifs du CPIER), qui s'alimentera notamment des recommandations de l'évaluation environnementale, et qui pourra être mise à disposition des porteurs de projets. En parallèle de la production de cette grille, les pilotes de volets identifieront les indicateurs de suivi pertinents (qui pourront être capitalisés par opération, ou de manière globale par volet) ;
- la précision des périmètres géographiques d'intervention du CPIER pour chacun des volets, qui sera utile pour les porteurs.

Quelques recommandations de l'AE n'ont pas été suivies ou seulement partiellement :

- le niveau de précision du CPIER (qui définit des objectifs communs plus que des projets pré-identifiés) et la variabilité du périmètre selon les volets ne permet pas une territorialisation des enjeux ;
- l'analyse de l'articulation du CPIER avec les autorités suisses n'a pas été réalisée, le sujet faisant l'objet d'instances dédiées et faisant intervenir des discussions diplomatiques. S'agissant du Rhône, il ne traite que de sa partie française ;
- l'actualisation de l'état initial de l'environnement lors de la reprise des travaux post covid a été ciblée sur les informations clés en lien avec les leviers d'action du CPIER ;

- l'analyse des solutions de substitution aux projets aux incidences potentiellement négatives pour l'environnement sera faite dans le cadre de leur instruction environnementale et n'est pas envisageable dans le cadre du CPIER qui les cite sans en faire une présentation détaillée ;
- l'évaluation d'incidences Natura 2000 ne peut être précisée et reste proportionnée au caractère stratégique du CPIER et à l'absence de localisation des actions ;
- chacun des comités techniques thématiques interrégionaux relatifs aux différents volets du CPIER examinera, dans le cadre de sa feuille de route, les indicateurs pertinents pour assurer un suivi des impacts environnementaux des projets. Si les indicateurs sur les polluants de l'air et émissions de GES semblent difficiles à suivre à l'échelle de l'axe, en revanche, les indicateurs sur l'exposition des personnes et des biens paraissent pertinents et réalisables ;
- une analyse des incidences environnementales des principales filières économiques à l'échelle de l'axe semble trop ambitieuse pour pouvoir être conduite dans le cadre du CPIER, tant sur l'ensemble des études à conduire que sur la complexité du territoire correspondant. En revanche, ces questions pourront être reprises dans le cadre de l'élaboration de la stratégie globale post 2025.

Avis relatif au volet mobilités 2023-2027

Le volet mobilités 2023-2027 du CPIER Rhône-Saône, qui constitue le volet n°2 de ce plan, intitulé « *développer un transport fluvial performant et écologique* » a conduit à actualiser l'évaluation environnementale et à la compléter par l'analyse des incidences du volet mobilités 2023-2027. L'AE a été saisie pour avis par la préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes : l'ensemble des pièces constitutives du dossier a été reçu le 20 juillet 2024. Conformément aux dispositions de l'article R.12221 du Code de l'Environnement, l'AE a consulté par courrier du 14 août 2024 :

- la ministre chargée de la santé, qui a transmis une contribution le 2 octobre 2024 ;
- les préfets des régions Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne Franche Comté, Occitanie et Provence Côte d'Azur ;
- les préfets des départements de l'Ain, de l'Ardèche, des Bouches-du-Rhône, de la Côte d'or, de la Drôme, du Gard, de l'Hérault, de l'Isère, du Jura, de la Haute-Loire, du Rhône, de la Haute-Savoie, de la Saône-et-Loire, de la Savoie, de la Haute-Savoie et du Vaucluse, le préfet de l'Ardèche ayant transmis une contribution le 7 octobre, celui de la Côte d'Or le 22 octobre, celui de la Drôme le 16 septembre, celui du Jura le 10 septembre, celui de la Loire le 4 octobre et celui des Bouches-du-Rhône le 2 septembre.

Sur le rapport de Laurent Michel, qui a tenu une réunion en visioconférence avec le maître d'ouvrage le 18 octobre 2024, après en avoir délibéré, a rendu son avis le **7 novembre 2024**.

Un mémoire en réponse produit en janvier 2025 consigne les réponses apportées par le porteur de projet aux recommandations de l'avis de l'AE, et notamment la justification de celles qui n'ont été suivies que pour tout ou partie :

- le niveau d'homogénéisation des données actualisées est conditionné par la nature des données (forme, année de référence ...) mises à disposition par les organismes qui les produisent (et qui diffèrent eu égard à l'étendue du périmètre) et ne permet pas toujours d'avoir une année de référence identique ;
- sous réserve de l'existence d'études spécifiques, il n'y a aucune donnée librement disponible et facilement accessible en matière de transport de marchandises permettant de calculer les GES. Il apparaît par ailleurs délicat d'estimer les parts modales à l'échelle de l'axe. Il est toutefois possible d'évaluer les émissions de GES que le transport fluvial va permettre d'éviter (baisse de +1.5 million de tonnes entre 2019 et 2023) ;
- une synthèse des principaux enjeux des projets en termes d'impacts sur l'environnement, en particulier pour le canal du Rhône à Sète, pourra être produite sous réserve d'un niveau de définition du(es) projet(s) suffisamment abouti pour pouvoir les qualifier. Par ailleurs, nombre d'entre eux, eu égard à leur envergure, feront eux-mêmes l'objet d'une évaluation environnementale qui en précisera les incidences. En ce qui concerne les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de polluants atmosphériques

visés par le volet mobilités, le CPIER fixe des objectifs de trafic (+25% en tonnes) qui pourraient pour partie être convertis notamment en émissions de GES évités. Les données ne sont toutefois pas facilement accessibles. Une telle analyse nécessitera également de s'interroger sur l'année de référence afin de « lisser » l'impact de la crise sanitaire ;

- l'appréciation des incidences du volet mobilité sur les sites Natura 2000 pourra être reprise sous réserve d'un niveau de définition du(es) projet(s) suffisamment abouti pour pouvoir les qualifier ;

- une réflexion sera engagée concernant la possible intégration d'indicateurs supplémentaires de suivi environnemental ou de suivi des projets. Toutefois, toute adaptation du dispositif proposé devra veiller à ce que le suivi reste efficace et atteigne les objectifs qui lui sont assignés, ce qui implique de s'interroger sur leur pertinence et leur utilité, la justesse d'analyse et leur mesurabilité. Le cas échéant pourront être proposés des indicateurs de suivi des objectifs assignés au CPIER et rattachés à ses 3 défis.

Aucune modification de l'évaluation stratégique environnementale et de son résumé non technique n'a été faite suite aux recommandations de l'AE.

II.B. PRISE EN COMPTE DES AVIS ET OBSERVATIONS RECUEILLIS PENDANT LA PHASE DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DU CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL (CESER)

II.B.1. Synthèse de la consultation du public

L'article L.122-8 du Code de l'environnement confère que : « *lorsqu'un projet de plan ou de programme dont la mise en œuvre est susceptible de produire des effets notables sur le territoire national est transmis pour avis aux autorités françaises par un autre État, il peut être décidé de consulter le public sur le projet* ».

Au même titre, l'article L. 122-9 du même Code, précise la finalité et la composition du CPIER, avec la réalisation de la déclaration qui accompagne le Contrat de Plan devant établir « *la manière dont il a été tenu compte du rapport établi [...] et des consultations auxquelles il a été procédé* ».

Consultation relative au CPIER Rhône-Saône 2021-2027

Le projet de CPIER Rhône Saône 2021-2027 a été soumis à une procédure de consultation du public par voie électronique qui est venue clôturer une large séquence de concertation entre les partenaires (les quatre conseils régionaux Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur concernés par l'axe, l'État et ses opérateurs : agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse, Voies navigables de France et différents services de l'État – DREAL et DRAAF de bassin, SGAR de bassin, Électricité de France et de la Compagnie Nationale du Rhône, comité de bassin Rhône-Méditerranée) préalablement à son approbation.

Cette phase de consultation s'est déroulée par voie électronique du 15 novembre au 16 décembre 2022 inclus.

Consultation relative au volet Mobilités 2023-2027 du CPIER

La Préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes, préfète coordonnatrice de bassin, a procédé à une consultation du public, en application des articles L.123-19 et R. 123-46-1 du code de l'environnement, sur les orientations stratégiques et l'impact environnemental du projet de volet Mobilités 2023-2027 à intégrer par avenant au CPIER Rhône-Saône 2021-2027, préalablement à son approbation.

Cette consultation publique, ouverte à toute personne morale ou physique du 10 juin 2025 au 11 juillet 2025, s'est déroulée par voie électronique. Les documents rendus publics et consultables sur le site internet <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/auvergne-rhone-alpes> étaient les suivants :

- le projet de volet mobilités 2023-2027, à intégrer par avenant au Contrat de Plan Interrégional État Régions (CPIER) Rhône-Saône 2021-2027.
- le rapport d'évaluation stratégique environnementale du CPIER avec actualisation du volet mobilités, intégrant un résumé non technique ;
- l'avis de l'Autorité environnementale et le mémoire en réponse.

La phase de consultation s'est tenue entre le 10 juin et le 11 juillet 2025 sans qu'aucune contribution n'ait été enregistrée.

Aucune modification du CPIER ou de l'avenant mobilités n'a été réalisée.

II.B.2. Synthèse de l'avis du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER)

En France, le Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER) est l'institution consultative présente dans chaque région et collectivité territoriale assimilée. Placés auprès du conseil régional et de son président, ses membres du CESER sont issus des mondes économique, social, environnemental, éducatif et associatif de la région.

L'article L. 4134-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) attribue au CESER la « *mission d'informer le conseil régional sur les enjeux et conséquences économiques, sociaux et environnementaux des politiques régionales, de participer aux consultations organisées à l'échelle régionale, ainsi que de contribuer à des évaluations et à un suivi des politiques publiques régionales* ». Il est obligatoirement saisi pour donner son avis, en amont du vote de l'Assemblée Régionale, sur des documents relatifs :

- *Aux différents documents budgétaires de la région ;*
- *Aux orientations générales dans les domaines sur lesquels le conseil régional est appelé à délibérer ;*
- *Aux actions régionales en termes d'environnement.*

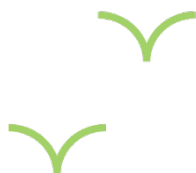
Des demandes d'avis sur des projets économiques, sociaux, culturels ou environnementaux, intéressant la Région, peuvent également lui être adressées par le Président du Conseil Régional. Le CESER peut aussi, de sa propre initiative (auto-saisine), émettre des avis sur toute question relevant des compétences de la Région.

Les CESER des Régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Bourgogne-Franche-Comté, dans leurs missions de consultation auprès des instances politiques ont émis un **avis sur le CPIER Rhône Saône 2021-2027** mais pas sur l'avenant mobilité :

- Avis du CESER Provence-Alpes-Côte-d'Azur du 20 mars 2023
- Avis du CESER Bourgogne-Franche-Comté du 27 juin 2023

En revanche, les CESER des Régions Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes **n'ont pas émis d'avis sur l'avenant Mobilités** dans les délais impartis.

Le CESER Provence-Alpes-Côte-d'Azur a émis un avis le 15 octobre 2025 indiquant qu'il n'avait pas pu examiner le dossier afin d'émettre un avis dans les délais. En conséquence, il prend acte de l'avenant Mobilités.



Chapitre III. Exposé des motifs ayant conduit au projet retenu

3



III.A. L'ÉLABORATION DU PROJET DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION

Au titre de l'article L. 122-9 du Code de l'environnement - les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées.

Après un premier contrat de plan interrégional signé en 2007 pour cinq ans, les partenaires se sont de nouveaux engagés pour une seconde contractualisation en signant le CPIER 2015-2020 le 30 octobre 2015, pour un investissement global estimé à 850 millions d'euros de projets de développement durable sur l'axe Rhône-Saône. Le CPIER Rhône-Saône 2021-2027 a été signé par l'ensemble des partenaires en septembre 2023. Dans sa version finale, le CPIER Rhône-Saône 2021-2027 s'articule autour de 4 orientations qui servent de fils directeurs :

- **développer le transport fluvial et sa mutation** : cohérence et efficacité des aménagements le long de l'axe, amplifier le transport fluvial, améliorer sa compétitivité économique et ses performances environnementales, en cohérence avec la stratégie initiée par les travaux de la délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône (DIMeRS) et le schéma fluvial de l'axe engagé dans ce cadre ;
- **favoriser les innovations et les dynamiques économiques liées à la transition écologique et énergétique**, pourvoyeuses d'emplois, en soutenant les démarches d'économie circulaire et notamment les actions relevant de l'écologie industrielle et territoriale, en accélérant la transition énergétique, en favorisant une agriculture résiliente et un tourisme durable ;
- **développer la résilience des territoires et de leurs activités économiques face au risque d'inondation** : actions de protection pour réduire l'aléa inondation, en particulier dans le delta du Rhône, actions d'aménagement des activités existantes pour réduire la vulnérabilité des territoires en situation de crue, actions de sensibilisation et de préparation à la crise pour savoir mieux vivre avec le risque ;
- **préserver et restaurer en qualité comme en quantité les milieux et les ressources** : actions pour restaurer une biodiversité digne d'un grand fleuve et pour atteindre le bon état des milieux naturels, actions en faveur du partage et de la protection de la ressource en eau dans le contexte de changement climatique.

III.B. L'AVENANT MOBILITÉ

Par courrier du 5 juin 2023, la Première ministre a transmis à la Préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes un mandat de négociation relatif à l'intégration par avenant au CPIER Rhône-Saône 2021-2027 du volet mobilités portant sur la période 2023-2027.

Sur la base de ce mandat, les signataires du CPIER concernés par ce volet mobilité (l'État dont Voies Navigables de France, les conseils régionaux, la Compagnie Nationale du Rhône), le Grand Port Maritime de Marseille et les Métropoles de Lyon et Aix-Marseille ont apporté leurs contributions, notamment sur la maquette financière. C'est sur la base de ces apports que les signataires ont conclu un protocole d'accord signé le 5 juin 2024, ayant vocation à être intégré par avenant au CPIER Rhône-Saône.

L'avenant au CPIER reprend les termes de ce protocole d'accord et formalise l'évolution de la maquette financière globale du CPIER 2021-2027.



Chapitre IV. Mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du CPIER

4



L'Autorité de gestion en charge du programme CPIER a la responsabilité de coordonner et mettre en œuvre le dispositif de suivi du plan.

Sur l'axe Rhône-Saône, au regard des différents enjeux interrégionaux relevés dans le cadre de l'État initial de l'environnement, et afin de comprendre dans quelle mesure l'impact des projets retenus au titre du CPIER sur l'environnement est fort ou s'il reste maîtrisé, il nous paraît particulièrement intéressant de disposer d'un suivi des dimensions environnementales les plus impactées par la réalisation des projets portés par le CPIER Rhône-Saône 2021-2027. À ce titre, les indicateurs de suivi qui semblent les plus pertinents sont relatifs aux dimensions :

- ressources (foncier, eau, matières premières)
- biodiversité ;
- paysage et patrimoine.

Les différents schémas environnementaux régionaux (notamment les SRCE, mais également le SDAGE et le PGRI) avec lesquels le CPIER doit s'articuler comportent déjà un choix d'indicateurs spécifiques, qui vont être suivis. Dans la mesure où ils correspondent aux volets du CPIER et aux types de projets retenus, certains pourront être repris au titre du CPIER. Notre propos est en effet ici de rappeler la nécessité, dans la conception du dispositif d'indicateurs de suivi des effets environnementaux des programmes, de prendre en considération l'existant avant de proposer d'autres indicateurs.

Plusieurs des indicateurs proposés relèvent du volet mobilités :

- surface de foncier nouvellement consommée pour le développement portuaire et de la logistique fluviale, en hectares
- nombre d'hectares de mesures compensatoires liés à des projets d'aménagements portuaires
- nombre de bornes de recharge alimentées par des sources d'énergie décarbonée
- nombre de bornes d'avitaillement alimentées en nouvelles énergies décarbonées