

RAPPORT D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE

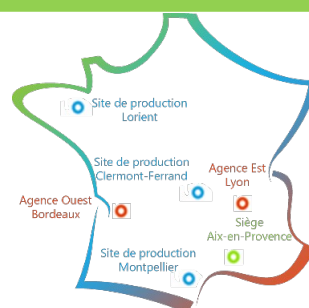


CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION GRAND EST
2021 -2027
INTÉGRANT LE VOLET MOBILITÉ 2023-2027



14 mars 2024 – Version définitive

EcoVia SCOP SARL
Europôle de l'Arbois – Bât Marconi – Avenue Louis Philibert
13100 AIX EN PROVENCE
04 42 12 53 31 – contact@ecovia.fr – www.ecovia.fr
SIRET : 483 216 792 00026 – APE : 7112B



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
I. INTRODUCTION.....	1
II. ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT.....	2
2.1.1. L'état initial de l'environnement.....	2
2.1.2. Méthodologie d'élaboration : une démarche coconstruite historiquement.....	2
2.1.3. Limites de l'état initial de l'environnement.....	2
III. ARTICULATION DU CPER.....	3
3.1.1. Enjeux nationaux des CPER 2021-2027.....	3
3.1.2. Contenu des CPER 2021-2027 et du volet mobilité 2023-2027.....	3
3.1.3. Le volet mobilité 2023-2027.....	5
IV. JUSTIFICATION DES CHOIX.....	12
V. ANALYSE DES INCIDENCES.....	23
VI. DISPOSITIF DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL.....	89
VII. ANNEXES.....	94

I. INTRODUCTION

Le présent document constitue le projet de rapport environnemental final relatif au Contrat de plan État-Région de la région Grand Est pour la période 2021-2027 (ci-après le « CPER »). Il a été rédigé dans le cadre de la procédure d'Évaluation Environnementale Stratégique (EES) réalisée par ÉcoVia à la demande de la préfecture de la Région Grand Est. Il porte sur le projet de CPER Grand Est 2021-2027 dans sa version du 4 juillet 2021, complété par le volet Mobilité tel qu'issu des termes du protocole d'accord du 15 décembre 2023, et a été préparé conformément aux dispositions de l'article R. 122-20 du Code de l'environnement.

Ce projet de rapport environnemental final fera partie du dossier comprenant le projet de CPER, soumis à l'avis de l'autorité environnementale représenté par le CGEDD. L'article R. 122-21, I du Code de l'environnement prévoit en effet que la personne publique responsable de l'élaboration ou de l'adoption du contrat de plan transmet pour avis à l'autorité environnementale le dossier comprenant le projet de CPER, le rapport environnemental ainsi que les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables et qui ont été rendus à la date de la saisine.

Le présent rapport environnemental comporte six volets qui correspondent aux rubriques de l'article R. 122-20 du Code de l'environnement :

- le volet 1 constitue un résumé non technique du rapport
- le volet 2 établit une description de l'état initial de l'environnement régional ;
- le volet 3 contient une présentation générale du projet de CPER résumant son contenu ainsi que les objectifs auxquels il répond. Il comporte une analyse de l'articulation du projet de CPER au regard de la stratégie territoriale et des autres moyens disponibles pour satisfaire les objectifs de cette stratégie ;
- le volet 4 rappelle la méthodologie mise en œuvre pour réaliser ce travail d'évaluation et constitue une évaluation des effets de la mise en œuvre du projet de CPER sur l'environnement, accompagnés des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences négatives ;
- le volet 5 détaille les motifs pour lesquels le projet de CPER a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement et envisage les solutions de substitution envisageables permettant de répondre à l'objet du projet de CPER au regard des enjeux environnementaux de la région ;
- le volet 6 résume le dispositif de suivi du projet de CPER et les indicateurs associés.

II. ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

2.1. Préambule

2.1.1. L'état initial de l'environnement

Comme le prévoit la circulaire d'avril 2006 relative aux évaluations environnementales de plans et programmes, l'état initial de l'environnement aborde l'ensemble des thématiques relatives à la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les ressources en eau, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages, etc.

Ces thématiques sont développées non selon une recherche d'exhaustivité, mais selon un principe de démonstration, en recadrant son contenu analytique au regard des influences potentielles que le projet aura sur son environnement, du fait de ses champs d'interventions réglementaires.

L'état initial de l'environnement est la première pierre de l'évaluation environnementale. Son analyse a permis de mettre en lumière les principales caractéristiques nécessaires à la compréhension des **enjeux environnementaux spécifiques** au CPER, **structurant** le projet.

À travers les tendances passées et les historiques analysés, le devenir du territoire régional en l'absence de CPIER a pu être synthétisé en un **scénario au fil de l'eau détaillé en grilles atouts/faiblesses et perspectives**. Cette évolution tendancielle sert, également, à identifier et qualifier les incidences prévisibles du projet sur le territoire.

L'état initial de l'environnement est structuré en abordant en premier lieu les thématiques du milieu physique, puis celles des milieux naturel et humain et présente finalement les enjeux retenus.

2.1.2. Méthodologie d'élaboration : une démarche coconstruite historiquement

La réalisation de l'état initial de l'environnement de la région Grand Est s'est déroulé en plusieurs étapes :

En 2021, un premier EIE a été réalisé à partir de celui établi pour l'évaluation du FEDER-FSE+ 2021-2027 en Grand Est. Celui-ci avait été amendé à la suite de l'avis émis par l'autorité environnementale du CGEDD en mars 2021. Les enjeux environnementaux avaient été revus selon les prérogatives du Contrat de plan.

Au printemps 2023, cet EIE a été mis à jour avec les données actualisées. Les enjeux ont été rediscutés afin de s'assurer que les problématiques découlant des mobilités étaient bien prises en compte.

2.1.3. Limites de l'état initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement a été mené au plus fin des données existantes dans les bases de données et dans les documents faisant référence sur la région Grand Est.

III. ARTICULATION DU CPER

Le rapport environnemental comprend :

1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

Extraits de l'article du R 122-20 Code de l'environnement

3.1. Présentation générale du CPER

3.1.1. Enjeux nationaux des CPER 2021-2027

D'une durée de sept ans (comme le calendrier des fonds européens), les contrats de plan État-Régions (CPER) sont des documents contractuels entre l'État et les Régions qui s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants tels que la création d'infrastructures, l'amélioration d'équipements ou le soutien à des filières d'avenir. D'autres collectivités (conseils généraux, communautés urbaines...) peuvent s'y associer à condition de contribuer au financement des projets qui les concernent.

La génération des CPER rénovés 2021-2027 devait répondre à **trois enjeux**¹ :

- **Répondre à la crise sanitaire** économique et environnementale actuelle en favorisant l'investissement public,
- **Transformer le modèle de développement**, sur une durée plus longue, dans une optique de transition écologique, numérique et productive,
- Illustrer **l'approche différenciée** de la décentralisation. Chaque CPER devant prévoir un volet territorial traduisant le nouveau cadre de dialogue entre l'État et les collectivités territoriales et s'inscrivant dans les stratégies de développement des acteurs locaux.

Se retrouvent ainsi les enjeux nationaux de neutralité carbone en 2050.

Le calendrier bousculé par les événements exceptionnels de la crise sanitaire de 2020 avait conduit les autorités à prolonger le volet mobilité du CPER 15-20 sur la période 2021-2022 et à décaler la programmation d'un nouveau volet mobilité à 2023.

3.1.2. Contenu des CPER 2021-2027 et du volet mobilité 2023-2027

Selon les termes de la loi no 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification, qui a créé les contrats de plan État-Région (CPER), « le plan de la région détermine les objectifs à moyen terme du développement économique, social et culturel de la région pour la période d'application du plan de la nation » et « le contrat de plan conclu entre l'État et la région définit les actions que l'État et la région s'engagent à mener conjointement par voie contractuelle pendant la durée du plan ».

Ces contrats visent donc, à l'origine, l'établissement d'un cadre de référence pour la mise en cohérence des orientations stratégiques de l'État et des régions. Dans ces documents, l'État et les régions s'engagent réciproquement sur la programmation et le financement pluriannuels de projets tels que la création d'infrastructures ou la modernisation d'équipements.

L'association de l'État et de la Région doit permettre, au-delà même de la cohérence accrue des actions menées par chacun, un plus grand effet de levier pour des investissements de grande envergure et donc coûteux.

¹ Source : Circulaire du Premier ministre adressée aux préfets de région

Les CPER rénovés 2021-2027 se sont inscrits dans le contexte du plan de relance national, ainsi ils précisent :

- Les **crédits territorialisés du plan de relance** 2021-2022 qui abonderont au CPER dans le cadre d'un accord régional de relance : pour une relance massive et rapide de l'économie régionale.
- Les **crédits contractualisés** jusqu'en 2027 en région, pour lesquels la contribution du conseil régional est inscrite en regard de la part de l'État : pour un développement régional ambitieux, sobre et vertueux.

Ainsi, la programmation 2021-2027 a été présentée en un document stratégique et synthétique, complété par une maquette financière à grosse maille. La programmation des mobilités 2023-2027 a fait elle l'objet de d'un protocole d'accord signé le 21 décembre 2023 entre l'Etat et le Conseil régional qui préfigure l'avenant mobilité qui sera soumis aux consultations réglementaires et signé et annexé au CPER Grand Est 2021-2027 en 2024.

Le document cadre signé en 2021 entre l'État et la Région pour la mise en œuvre du plan de relance en Grand Est et le futur contrat de plan 2021/2027 a mis en avant les objectifs qui ont été intégrés ensuite dans le CPER signé en 2022. L'ambition première est d'inscrire l'adaptation au changement climatique comme un objectif de long terme nécessitant l'intervention des acteurs publics dans les champs climatique, écologique, énergétique et du numérique (Pilier 1). Si l'adaptation aux changements climatiques, industriels, sociétaux favorise en elle-même la compétitivité et l'attractivité de la région, il est nécessaire d'investir pour mobiliser l'économie de la connaissance au service des entreprises et pour garantir la place de la région Grand Est en France et en Europe (Pilier 2). Dans une région aux territoires aux profils sociaux, économiques et démographiques très, le CPER porte une politique d'aménagement durable du territoire, irriguée par les politiques transversales structurantes que sont notamment la transition écologique, la prévention et la lutte contre la pauvreté, la lutte contre les discriminations ou l'égalité entre les femmes et les hommes.

Pour ce faire, il mobilise 14 axes autour de 5 piliers dans lesquels des crédits issus de la contractualisation, de la relance ou de droits communs (dits non libres d'emploi) seront investis.

Pilier 1 : La transition écologique
Axe 1 : Développer la connaissance pour anticiper les conséquences du changement climatique.
Axe 2 : Optimiser la gestion de l'eau, ressource naturelle essentielle, dans un contexte de raréfaction croissante
Axe 3 : Adapter la région aux enjeux de la transition énergétique, de la production d'énergies renouvelables et de la sobriété énergétique
Axe 4 : Amplifier les actions de reconquête du patrimoine naturel, de l'air et de la biodiversité, incluant la prévention des risques
Pilier 2 : La compétitivité et l'attractivité du territoire régional
Axe 5 : Maintenir et développer des pôles d'enseignement supérieur, de recherche et les outils de valorisation dans un environnement de compétition internationale
Axe 6 : Soutenir et développer les filières industrielles remarquables
Axe 7 : Exploiter les technologies numériques au profit des territoires
Axe 8 : Identifier, renforcer et promouvoir les atouts du Grand Est
Pilier 3 : La cohésion sociale et territoriale
Axe 9 : Mobiliser les outils à effet de levier sur la cohésion sociale et territoriale
Axe 10 : Faciliter l'accès aux soins et renforcer la résilience sanitaire
Axe 11 : Déployer des politiques publiques adaptées finement aux territoires
Axe 12 : Améliorer la connectivité des territoires par une politique de développement multimodal des infrastructures de transport et des équipements
Pilier 4 : Coopération transfrontalière

Axe 13 : Effacer progressivement les frontières en termes de transport, d'aménagement et d'accès aux services publics en apportant des réponses aux problèmes du quotidien des citoyens

Axe 14 : Soutenir les structures institutionnelles politiques et de conseil pour la coopération transfrontalière de la région Grand Est

Pilier 5 : La gouvernance et les modalités de mise en œuvre du CPER

L'effort global de l'État et de la Région s'élève à près de 5 milliards d'euros sur 2021/2027.

L'évaluation environnementale s'est déroulée sur le contrat de déclinaison du CPER 2021-2027 signé en 2022 et amendé du volet Mobilité 2023-2027, en application de l'article 37° de l'art R. 122-17 du Code de l'environnement et sur le volet mobilité en date de décembre 2023.

3.1.3. Le volet mobilité 2023-2027

L'élaboration du volet mobilité s'est faite au cours du second semestre 2023 après plusieurs mois de discussions et négociations en premier lieu avec le Conseil régional, afin d'établir une stratégie commune, puis avec les collectivités afin de partager et valider cette stratégie. Il vise à apporter une continuité aux opérations déjà engagées sur les infrastructures de déplacement et à répondre aux enjeux concernant les mobilités régionales actuelles, dans un cadre national plus global visant à promouvoir les mobilités décarbonées et/ou massifiées. Il comprend les opérations suivantes :

- 1- **Renforcer la part des mobilités actives dans les déplacements** : soutient l'achèvement des derniers segments des itinéraires véloroutes inscrits aux schémas national ou régional afin de contribuer à l'objectif de triplement de la part modale du vélo dans les déplacements.
- 2- **Mettre en place des services express régionaux métropolitains**. Les Services express régionaux métropolitains (SERM) visent l'amélioration de la desserte des zones urbaines et périurbaines, notamment en termes de fréquence et de qualité de service, dans une approche multimodale (train, bus, vélo, covoiturage...) : SERM de Strasbourg, SERM Lorraine-Luxembourg, SERM de Mulhouse - Bâle dont le raccordement ferroviaire de l'Euroairport et l'étoile ferroviaire de Reims.
- 3- **Engager des investissements immédiats sur le réseau ferroviaire**
 - **Moderniser les axes ferroviaires nationaux structurants** : plusieurs opérations contribuent à augmenter la performance sur des axes majeurs du territoire, à destination à la fois des « voyageurs » et du « fret » : achèvement de l'électrification de la ligne Paris-Troyes ? liaison ferroviaire Colmar-Fribourg.
 - **Remettre à niveau des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire**
 - **Dynamiser le fret sur les grands axes et à proximité des acteurs économiques** : études prospectives pour développer une stratégie ferroviaire régionale en faveur du fret, identifier les plateformes multimodales structurantes essentielles pour compléter les infrastructures des ports ou des cours de marchandises ; maintien, voire développement du réseau capillaire fret, développement des installations terminales embranchées (ITE).
 - **Rendre accessibles les quais de gare aux personnes à mobilité réduite** : 12 nouvelles gares et accompagnement de collectivités à améliorer l'intermodalité pour tous.
 - **Sécuriser les passages à niveau** : suppression de deux passages à niveau (PN 129 de Laneuveville-devant-Nancy et PN 22 de Thann) et études de sécurisation.
- 4- **Développer les ports et la voie d'eau, des atouts pour l'économie de la région**
 - **Le volet fluvial** confié à l'opérateur Voies Navigables de France (VNF) : régénération et modernisation des barrages de navigation de la Moselle, élargissement de la porte de garde de Pont à Mousson sur la Moselle, remise en état du sas 2 des écluses de Gamsheim sur le Rhin, reconstruction des barrages manuels sur la Seine, l'Aisne et sur la Marne.
 - **Le volet portuaire** : augmentation des flux ferroviaires sur les plateformes trimodales des ports intérieurs (Ports de Moselle, Ports de Mulhouse-Rhin) ainsi que du Port Autonome de Strasbourg et études de développement du port de Nogent sur Seine.

- 5- Poursuivre l'aménagement du réseau routier national pour conforter l'accès aux territoires :** financements pour finaliser les opérations déjà engagées au titre du CPER 2015-2022, poursuivre l'aménagement d'itinéraires structurants, notamment concernant des « derniers maillons » permettant leur achèvement.

L'ensemble des ambitions sont déclinées en volets présentées dans le tableau ci-dessous

1 - Renforcer la part des mobilités actives dans les déplacements
Véloroutes
2- Mettre en place des services express régionaux métropolitains.
Divers REM
Modernisation réseau structurant
REM Lorraine Luxembourg
REM Mulhouse
REM Reims
REM Strasbourg
3- Engager des investissements immédiats sur le réseau ferroviaire
Accessibilité PMR
Fret – Accès
Fret – Capillaire
LDFT
LDFT 100 % Région
Modernisation réseau structurant
REM Strasbourg
Suppression de PN
4- Développer les ports et la voie d'eau, des atouts pour l'économie de la région
Autres projets
Développement réseau (grand gabarit)
Gestion hydraulique (petit gabarit)
Ports de Strasbourg
Ports intérieurs
Ports intérieurs alsaciens
Ports intérieurs champardennais
Ports intérieurs lorrains
Sécurité Voies navigables
5- Poursuivre l'aménagement du réseau routier national pour conforter l'accès aux territoires
Projet de l'Etat
Projets de l'Etat et mise à disposition
Réseau mis à disposition de la Région
Réseau transféré au CD 52
Réseau transféré au CD 57
Réseau transféré loi Alsace CEA

Par rapport au précédent CPER, l'adaptation et la modernisation du réseau routier national relève d'une enveloppe réservée au niveau national sur la période 2023-2027.

A l'inverse, les volets relatifs au fret ferroviaire, au vélo ou encore à l'accessibilité PMR des gares, font leur entrée au CPER, permettant une prise en compte adaptée au niveau régional.

3.2. Cadre de l'analyse de l'articulation

L'objectif de l'évaluation environnementale est d'apprécier les incidences potentielles ou attendues, négatives comme positives, consécutives à la mise en œuvre de la programmation 2021-2027 et du volet mobilité 2023-2027, sur les dimensions de l'environnement. Elle analyse également la pertinence et la cohérence des actions et opérations financées au regard des objectifs de référence d'échelle régionale.

3.2.1. Lignes de partage entre fonds européens, régionaux et nationaux

Le CPER 2021-2027, le Programme opérationnel FEDER-FSE+ Grand-Est 2021-2027, le FEADER, le FEAMP, les programmes transfrontaliers et transnationaux, sont des instruments financiers complémentaires au service d'une même stratégie. Les programmes européens se répartissent le financement de certains domaines d'intervention au niveau régional.

Dans le cadre du plan de relance européen **REACT-EU en Grand Est**, des ressources financières spécifiques ont été débloquées entre 2021 et 2022 afin de favoriser une relance économique, résiliente, durable et numérique. La Région Grand Est a ainsi bénéficié d'une **dotations totale de 188 M€, dont 148 M€ pour l'appel à propositions 2021** dont les objectifs étaient :

- Assurer la résilience du système de santé régional ;
- Relancer l'économie régionale en soutenant les entreprises les plus touchées par la crise, celles permettant de maintenir ou de créer des emplois et celles en lien avec les domaines de la santé ou de la transition énergétique et/ou environnementale. Dans cet objectif, l'apport d'ingénierie portant sur la stratégie de l'entreprise ou les investissements matériels/immatériels s'inscrivant dans un plan de développement peuvent être soutenus ;
- Rénover thermiquement les bâtiments publics et les logements sociaux ;
- Diffuser plus largement le recours aux usages numériques. Dans cet objectif, le développement et l'évolution d'applications et d'outils numériques dans le domaine de la culture et du tourisme peuvent être soutenues.

Le taux maximum d'intervention du FEDER correspond à 100% des dépenses éligibles (sous réserve des plafonds d'aides publiques). Le programme opérationnel du **FEDER-FSE+ Grand-Est 2021/2027** doté de **896 M€** a posé comme objectifs le développement économique et social de la région (objectifs FEDER) ainsi que la création d'emplois, l'insertion et la formation professionnelle (objectifs FSE). 5 objectifs stratégiques ont été définis. Cela se concrétise par des mesures destinées à soutenir la R et D, la digitalisation, le développement des PME, la transition énergétique et écologique, l'économie circulaire, le développement d'une mobilité durable, la revitalisation des zones urbaines et rurales par leur équipement en matière de santé, d'éducation et de formation, de culture, de services ; la formation des demandeurs d'emploi ; l'accompagnement à la création d'entreprises...

Le **FEADER** est, quant à lui, centré sur le développement agricole et rural non agricole. Ses objectifs sont de soutenir les secteurs agricole, agroalimentaire et forestier, de favoriser la contribution de l'agriculture à la biodiversité et à la préservation de l'environnement et de favoriser un développement territorial équilibré. Les programmes FEADER ont entamé leur révision pour 2023.

Au titre de la période 2022-2027, la mise en œuvre de la programmation mobilisera les crédits de l'État et de la Région issus de la contractualisation, de la relance et des crédits non libres d'emploi, mais également des fonds européens auxquels s'ajoutera la participation des collectivités. Il est en effet rappelé que dans le cadre des CPER, tout projet soutenu appellera une part d'autofinancement.

Concernant spécifiquement le volet mobilité : il prévoit 2,1 Mards d'€ d'opérations à engager sur la période 2023-2027, financées par des apports de l'Etat (708 M€), du Conseil régional (708 M€) et des cofinancements d'autres opérateurs (SNCF notamment) ou d'autres partenaires européens (Luxembourg, Suisse, Allemagne...) pour les projets transfrontaliers ou français, principalement CD, métropoles et agglomérations. Enfin, certaines opérations présentant un intérêt identifié dans le cadre des corridors de transport européens pourront élarger aux appels à projet et bénéficier le cas échéant de subventions de l'UE.

3.2.2. Le sens juridique de l'articulation

Au sens juridique, les documents de planification — ou plus largement les « normes » — sont reliés et encadrés pour qu'ils n'entrent pas en conflit. Une notion de hiérarchie est introduite avec des normes dites supérieures et des normes dites inférieures, la première s'imposant à la seconde. Différents degrés sont établis : la prise en compte, la compatibilité, l'opposabilité à l'administration, l'opposabilité aux tiers et la conformité. **Le CPER, outil de financements de politiques publiques régionales, n'entre pas dans cette hiérarchie des normes.**

3.2.3. Méthode d'analyse

La réflexion conduite ici vise à s'assurer que l'élaboration du CPER a été menée en cohérence avec les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau national et régional. Elle reflète le degré de prise en compte dans le CPER des enjeux et objectifs environnementaux établis par les documents d'objectifs et d'orientations régionaux (notamment schémas directeurs et plans).

Cette analyse a complété celle de l'état initial de l'environnement et a conduit à identifier les thématiques et les ambitions environnementales prioritaires dans la région, ayant vocation à guider le choix des objectifs et le dimensionnement des mesures du CPER. Une note d'analyse a ainsi été transmise à la préfecture de région en amont de la version finale du CPER.

Le choix des plans et programmes à étudier s'est appuyé sur la base des articles R. 122-20 et R. 122-17 du Code de l'environnement. Plusieurs documents, sans relations directes avec le CPER, ont servi à alimenter la réalisation de l'état initial de l'environnement où ils sont présentés en amont de chaque thématique. En outre, ce choix visait les plans et programmes les plus pertinents au regard d'un certain nombre de principes :

- Les plans et programmes approuvés à la date de réalisation de l'évaluation ;
- Les plans et programmes dont l'échelle d'application concorde avec celle du CPER (échelle régionale) ;
- Les plans et programmes nationaux sectoriels de protection de l'environnement déclinés au niveau interrégional et régional (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux [SDAGE], plans de gestion des risques d'inondation [PGRI], etc.).

L'analyse s'est déroulée en trois étapes. La première analyse a porté sur le protocole d'accord afin d'alerter la Préfecture de région sur les objectifs environnementaux à prendre en compte. La seconde analyse a porté sur le CPER 2021-2027 et a été comparée à la première analyse. La grille d'analyse du paragraphe 2.2 montre l'évolution de la prise en compte des objectifs environnementaux par le contrat de plan. L'analyse finale a intégré le volet mobilité 2023-2027.

3.3. Cohérence au regard des plans et schémas portant la stratégie environnementale régionale

Cette cohérence a été évaluée au regard des documents-cadres suivants :

- Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) du Grand Est ;
- Le Plan régional forêt-bois (PRFB) ;
- La Stratégie régionale biodiversité ;
- Les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), les plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) 2022-2027 des bassins Rhin-Meuse, Rhône-Méditerranée et Seine-Normandie.

A noter que tous ces documents ont été soumis à évaluation environnementale stratégique.

3.3.1. Cohérence par thématique environnementale

Sur les objectifs de l'énergie, des émissions de GES et d'adaptation au changement climatique

La programmation 2021-2027 devrait contribuer aux objectifs des SDAGE Rhône-Méditerranée, Seine-Normandie et Rhin-Meuse en matière d'adaptation au changement climatique : les axes 2, 3 et 4 du CPER ciblent par exemple la prévention des inondations, l'accompagnement des plans d'adaptation au changement climatique ou l'encouragement des solutions fondées sur la nature. La plupart des objectifs du SRADDET trouvent une déclinaison dans le CPER, comme l'objectif 2 « accélérer et amplifier les rénovations énergétiques du bâti », qui se traduit dans la mesure 1.3.2 (« inscrire la performance énergétique dans tous les projets d'équipements [création ou rénovation] soutenus ») ou 1.3.3 (« Agir pour la performance énergétique du

bâti »). En revanche, l'aspect décarbonation de l'industrie n'est pas suffisamment développé et pourrait aller à l'encontre de l'objectif 1 du SRADDET « Devenir une région (...) bas carbone à l'horizon 2050 ».

Le volet mobilité contribuera aux objectifs ambitieux du SRADDET de réduction des consommations énergétiques du transport à travers les actions sur le réseau ferroviaire voyageurs, les véloroutes, les SERM, le transport fluvial et le développement du fret ferroviaire.

Sur les objectifs associés à la biodiversité, les interactions sont très limitées.

Les objectifs des documents cadre en rapport avec la biodiversité sont moins bien déclinés dans la programmation 2021-2027 — à part l'objectif 6 « protéger et valoriser le patrimoine naturel, la fonctionnalité des milieux et les paysages » du SRADDET qui se retrouve notamment dans les axes 4 ou 8 du CPER —, certaines mesures pourraient compliquer l'atteinte des objectifs régionaux ou des SDAGE, notamment au regard des actions qui entraîneront une artificialisation des sols substantielle à l'échelle régionale (infrastructures routières et ferroviaires, développement d'EnR, création ou extension de bâtiments). Ainsi, la prise en compte transversale du principe de non-dégradation des milieux aquatiques ciblé spécifiquement par le SDAGE Rhône-Méditerranée n'est pas affichée.

Par ailleurs, le soutien d'infrastructures fragmentantes semble peu compatible avec l'objectif 7 du SRADDET « Préserver et reconquérir la trame verte et bleue ». En parallèle, la granulométrie de la programmation ne permet pas de qualifier ses contributions à plusieurs objectifs du SDAGE Rhin-Meuse, tels l'objectif 4 « Arrêter la dégradation des écosystèmes aquatiques », l'O7 « Préserver les zones humides », etc.

En effet, certains projets structurants le long du Rhin notamment, classé en réservoir de biodiversité au SRADDET Grand Est et en périmètre NATURA 2000, pourront avoir des incidences permanentes ou temporaires sur les habitats naturels et les espèces liées aux écosystèmes. Des études d'impact spécifiques sont en cours de production pour s'assurer que la démarche éviter, réduire, compenser puisse être mise en œuvre de façon adaptée et proportionnelle.

Sur les objectifs liés aux ressources en eau

Le CPER comporte des points dédiés spécifiquement à la ressource en eau, tel l'axe 2 « optimiser la gestion de l'eau, ressource naturelle essentielle, dans un contexte de raréfaction croissante » qui devrait contribuer directement à l'atteinte de certains objectifs des SDAGE (le T4-O1 « Prévenir les situations de surexploitation et de déséquilibre quantitatif [...] » pour le SDAGE Rhin-Meuse ou « Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir » pour Rhône-Méditerranée).

L'articulation du CPER avec les objectifs ciblés par les documents analysés sur la réduction des pollutions et contaminants de différentes origines, sur les questions d'aménagement de gestion de l'eau, de non-dégradation des milieux aquatiques reste difficile à qualifier. Cela dépendra fortement de la nature des projets soutenus ainsi que des critères de sélection et d'implantation des opérations et de développement de la méthanisation (incidences sur la qualité de l'eau des effluents industriels et des digestats épandus).

Sur les objectifs relatifs à la consommation d'espace

Le CPER devrait contribuer à l'objectif 14 « reconquérir les friches et accompagner les territoires en mutation » du SRADDET à travers l'axe 11 en particulier : les friches constituent en effet une cible d'intervention particulière. Quelques mesures des axes 2 et 3 ciblent des projets de renouvellement de la ville sur la ville, de mutualisation des bâtis, ce qui est cohérent avec l'objectif 11 du SRADDET « économiser le foncier naturel, agricole et forestier », néanmoins, certaines mesures, notamment l'axe 5 « Maintenir et développer des pôles d'enseignement supérieur, de recherche et les outils de valorisation dans un environnement de compétition internationale », l'axe 6 ou l'axe 7 prévoient de nouvelles constructions ou le développement du tissu industriel ou du numérique, et pourraient diverger de ce même objectif. La construction de nouvelles infrastructures routières entraînera également l'artificialisation de nouvelles surfaces.

Le CPER financera des opérations dédiées à la préservation et la valorisation du patrimoine, à travers son axe 8 en particulier qui vise à « identifier, renforcer et promouvoir les atouts du Grand Est ».

Relevons également que la contribution du CPER et du volet mobilité aux paysages découlera fortement d'une part de la conduite des opérations financées au titre de la relocalisation industrielle, du développement des

EnR et des chantiers routiers et ferroviaires financés, d'autre part de la mise en œuvre des opérations destinées à reconquérir la biodiversité.

Sur les objectifs de qualité de l'air et nuisances sonores

La qualité de l'air est traitée par l'objectif 15 du SRADDET « Améliorer la qualité de l'air, enjeu de santé publique », et le CPER financera plusieurs types d'actions directement en faveur de cette thématique, tels l'axe 3 (accompagnement des filières industrielles ou soutien du PRSE4), ou indirectement, à travers les mesures soutenant le fer (axe 12) ou la décarbonation des transports (axe 3).

En investissant dans le développement du fret ferroviaire et l'augmentation du niveau de service ferroviaire voyageur (régénération de lignes capillaires fines, développement de SERM), le volet mobilité contribuera à la marge aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air notamment par le développement des solutions de multimodalités et de report modal vers le ferroviaire, ou encore par le contournement de Rombas.

Sur les objectifs relatifs aux risques (naturels et technologiques)

Les objectifs identifiés dans les documents analysés sont pris en compte à différents niveaux du CPER par les actions sur la prévention des inondations, celles de préservation et de restauration des fonctionnalités des milieux aquatiques en s'appuyant sur des solutions fondées sur la nature (axe 4), la désimperméabilisation des sols artificialisés (axe 3). L'absence de localisation des opérations ne permet pas de conclure sur la manière sur la manière dont les risques naturels et technologiques seront pris en compte dans les nouveaux aménagements. Rappelons toutefois que ces aménagements devront respecter les réglementations et zonages en vigueur qui prennent en compte les périmètres des risques. Par ailleurs, l'imperméabilisation de nouvelles surfaces pour la relocalisation industrielle, à la création-extension de bâtiments ou à la création de nouvelles infrastructures routières est un facteur intensifiant les risques d'inondations dues au ruissellement.

Les opérations sur le fret ferroviaire ainsi que celles concernant des aménagements de sécurité routière contribuent aux objectifs de réduction des risques technologiques liés au transport de matière dangereuse.

Sur les objectifs relatifs aux déchets et aux ressources minérales

Le CPER s'aligne avec l'objectif 16 du SRADDET « Déployer l'économie circulaire et responsable dans notre développement », à travers notamment l'axe 3 ou l'axe 6 (« encourager le développement de nouveaux modèles économiques dans le domaine de l'économie circulaire notamment »). Notons que l'objectif 17 « Réduire, valoriser et traiter nos déchets » n'est pas repris par le CPER.

Concernant la ressource minérale, certaines mesures viennent appuyer l'objectif de la stratégie régionale biodiversité « Limiter les pressions », comme dans l'axe 3 (recherche de solutions innovantes privilégiant la mutualisation et les usages multiples, économie circulaire). En revanche, les nouvelles constructions prévues engendreront une demande en matériaux qui pourrait ne pas être cohérente avec cet objectif.

Les travaux du BTP financés par le volet mobilité seront à organiser en considérant les objectifs du SRADDET et du SRC en termes de prévention et de valorisation des déchets de chantiers et d'économie des ressources minérales.

3.3.2. Matrice d'analyse de l'articulation

Le tableau annexe présente l'analyse de la cohérence du CPER au regard des orientations stratégiques des différents plans et schémas directeurs en matière de politique environnementale et des grands enjeux environnementaux du territoire.

Le niveau de cohérence du CPER est révélé à travers un code couleur :

Couleur	Degré de cohérence
	Très bonne prise en compte des objectifs du document
	Prise en compte des objectifs du document
	Absence de réponse aux objectifs environnementaux du document
	Quelques divergences allant dans le sens contraire des objectifs du document
	Fortes divergences allant dans le sens contraire des objectifs du document

Seuls les objectifs pouvant interagir avec le CPER et son volet mobilité sont repris dans le tableau suivant. Les éléments notés en rouge dans la colonne « CPER+mobilité » ne vont pas dans le sens des objectifs des autres plans et programmes.

3.4. Conclusion

Précisons que l'ambition ou la précision des objectifs des documents (ex. : Préserver les zones humides, connaître et réduire les émissions de substances toxiques, Prévenir le risque de coulées d'eau boueuse, etc.), associées aux manques de précision sur les modes de mise en œuvre des projets financés entraînent de fortes incertitudes sur la contribution du CPER à l'atteinte de divers objectifs environnementaux. La qualification de l'articulation du volet mobilité est plus aisée, chaque opération financée étant connue.

Le CPER et son volet mobilité s'articulent de manière hétérogène avec les documents de programmation et de planification contribuant à la mise en œuvre des objectifs environnementaux fixés. Le CPER 2021-2027 s'articule avec une meilleure cohérence avec les objectifs du SDAGE Rhin-Meuse ou Seine-Normandie qu'avec ceux du SRADDET ou des autres documents analysés.

La programmation 2021-2027 s'articule bien avec les objectifs de préservation des paysages et du patrimoine, des risques ou de la qualité de l'air, et de manière moins systématique avec ceux de préservation de la biodiversité et de la ressource en eau, de transition énergétique et d'adaptation au changement climatique que l'on retrouve dans les documents cadres. Le volet mobilité répond aux objectifs des documents cadres sur l'aspect ferroviaire (voyageur, fret, SERM), fluvial et portuaire.

IV. JUSTIFICATION DES CHOIX

Le rapport environnemental comprend :

3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan [...] ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

L'objet de ce chapitre est de présenter :

- D'une part, les solutions de substitution raisonnables, c'est-à-dire les alternatives qui ont été examinées, lors de la rédaction du CPER, en explicitant les choix qui ont été faits au regard de l'environnement.
- D'autre part, la justification des choix retenus, au regard des objectifs de protection de l'environnement. Cette partie présente l'élaboration du CPER afin de montrer et d'expliquer en quoi elle a tenu compte des enjeux nationaux et régionaux ainsi que les enjeux environnementaux du territoire dans ses choix.

4.1. La notion de solutions de substitution adaptée au CPER

4.1.1. Une notion correspondant mal au mode d'élaboration du CPER

L'élaboration du CPER Grand Est a fait l'objet d'une procédure énoncée par l'État et dont l'initiative a été formulée par courrier du Premier ministre en date du 5 septembre 2019, donnant les éléments de cadrage et dans la synthèse des contributions des ministères. L'accord de partenariat Etat-Régions du 28 septembre 2020 avait reprécisé ce cadre à la suite de la crise économique engendrée par la crise sanitaire du COVID-19. Le mandat de négociations transmis aux préfets de région n'a pas porté sur d'éventuels scénarios de substitution au plan imposé, mais plutôt sur l'élaboration d'une stratégie discutée entre l'État, la Région Grand Est et en second temps avec les collectivités territoriales.

La programmation des mobilités avait alors été reportée à l'année 2023, une nouvelle enveloppe financière y étant associée.

4.1.2. Rappel sur l'élaboration du CPER Grand Est

Le CPER a été construit dans le respect d'un cadre fixé par l'État et a fait l'objet d'une élaboration en plusieurs temps :

- Une **note stratégique** transmise à l'exécutif national fin 2019, elle annonçait la structure et les objectifs envisagés pour le territoire ainsi que les besoins associés ;
- La **réception d'un mandat de négociation** établissant les crédits attribués par l'État en réponse ;
- La **signature d'un document cadre** en mars 2021 entre l'Etat et la Région Grand-Est. Les quatre piliers thématiques du document cadre du CPER étaient structurés dans les domaines de compétences partagées État-Région, en cohérence dans leurs objectifs avec les différents documents stratégiques.
- L'élaboration d'un **contrat de déclinaison du CPER** Grand Est 2021-2027 reprenant la structure préfigurée par le document cadre.

S'agissant du volet Mobilités, il s'est inscrit également dans un cadre similaire :

- **Mandat de négociation** adressé par la PM à la préfète de région en juin 2023 ; ce mandat a fait suite à un process de dialogue visant à permettre l'intégration des nécessités régionales aux priorités nationales
- **Signature d'un protocole Etat-Région** arrêtant les opérations et engagements financiers réciproques de l'Etat et du Conseil régional Grand Est, en déclinaison du mandat

Concernant le choix des objectifs et des actions qui composent le CPER, ils ont été dimensionnés pour favoriser les investissements publics au regard des trois grands enjeux relevés par le Gouvernement. Ainsi, les trois piliers correspondent aux objectifs annoncés dans France Relance :

- Pilier 1 : La transition écologique (4 axes) ;
- Pilier 2 : La compétitivité et l'attractivité du territoire régional (4 axes) ;
- Pilier 3 : La cohésion sociale et territoriale (4 axes) ;

Le pilier 4 concerne la spécificité transfrontalière du Grand Est, les opérations y figurant sont extraites des Piliers 1, 2 et 3 sur la base desquels les opérations sont financées.

Ainsi, le mode d'élaboration du CPER Grand Est n'a pas soulevé de scénarios ou de solutions de substitution bien définis ou contrastés. Malgré ces propos liminaires, une solution de substitution concernant le volet mobilité a été retenue. Un mandat de négociation spécifique au volet mobilité a été envoyé à chaque préfet de région en juin 2023, assorti d'une enveloppe financière, afin de programmer les opérations sur les infrastructures de déplacement à réaliser sur la période 2023-2027. Aucune opération de Mobilité n'était citée dans le CPER 2021-2027. Pour la mobilité les années 2021-2022 ont été couvertes par l'avenant Mobilité 2015-2022 signé en janvier 2021. Le mandat de négociation spécifique aux mobilités reçu en 2023 a permis d'ouvrir les négociations sur cette thématique qui bénéficie d'un avenant dédié.

4.2. Exposé des motifs pour lesquels le programme a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement

4.2.1. Les enseignements tirés des CPER 2015-2020 des trois anciennes régions

4.2.1.1 Bilan sur l'exécution des précédents CPER 2015-2020

Les CPER 2015-2020, un par ex-région, représentaient un montant total contractualisé de 2003,79 M€ (1070,87 M€ pour l'État et 932,92 M€ pour la Région). Ils ont fait l'objet d'une revoyure commune en 2016 (impactant les volets mobilité et enseignement supérieur, recherche et innovation). Avec un abondement de 80,20 M€, le total contractualisé a été porté à 2083,99 M€ (1100,76 M€ pour l'État et 983,23 M€ pour la Région).

À fin 2020, l'État avait engagé environ 851M€, soit 77,10% du montant contractualisé, et la Région 663 M€ (64 %). Au total, l'État et la Région avaient engagé près de 1 515 M€ (70,79%) On constate, donc, un retard des engagements par rapport à une consommation régulière, en partie accentuée par le poids relatif du volet mobilité (près de la moitié du montant total). La prolongation de 2 ans du volet mobilité a permis d'améliorer de manière significative le niveau global des engagements et a débouché sur un accord financier conséquent (supérieur à 2 000 M€).

Globalement, l'exécution des anciens CPER présentait un retard, non rattrapable en 2020 (certaines opérations ont connu un retard du fait de la crise de Covid-19). Les points de vigilance suivants, déjà évoqués dans les précédents bilans, en ont résulté :

- le retard de certaines opérations d'infrastructures de mobilité ;
- la difficulté d'effectuer un suivi de crédits/prêts valorisés gérés par des opérateurs/agences de l'État.

- l'abandon ou le report d'un outil de suivi CPER, attendu aussi bien des services de l'État (directions régionales comme opérateurs) que de ceux de la Région.

Plus particulièrement, en ce qui concernait le volet transition écologique et énergétique, le montant contractualisé de 424,71 M€ n'avait pas bénéficié de la révision de 2016. Le taux d'exécution de l'Etat est de 77,66% (170 M€) et de 65,41% pour la région (134 M€) soit globalement 71,73% d'engagement (304,6 M€). Malgré un léger retard au niveau des engagements, aucune difficulté particulière n'était identifiée pour ce volet. A fin 2020, parmi les opérations conduites, peuvent être évoqués :

- volet « efficacité énergétique et qualité environnementale des bâtiments », des renouvellements de postes d'informations (« espaces info énergie ») ;
- volet « énergies renouvelable », des investissements dans les réseaux de chaleur, la géothermie ou encore la biomasse ;
- volet « économie circulaire et économie de ressources », des opérations de traitement/valorisation ou recyclage des déchets ;
- volet « climat et démarches territoriales de développement durable », un accompagnement à l'ingénierie territoriale et aux programmes d'actions climat air énergie.

Quelques points de vigilance ont été relevés concernant le volet transition écologique et énergétique :

- Sur la partie « Eau-biodiversité », le point de fragilité principal résidait dans une difficulté de mobilisation des crédits européens, notamment le FEADER, en particulier sur le périmètre lorrain.
- Les actions liées au volet Énergie ont fait l'objet d'une convention 2015-2020 Etat-ADEME-Région, définie pour chacune des anciennes régions selon les priorités énoncées dans le Schéma Régional Climat Air Énergie. Aucune difficulté particulière n'avait été identifiée pour la mise en œuvre de ces conventions.

Il convient, également, de noter des modes de gestion différents d'une région à l'autre, des contenus des volets des CPER non homogènes, des dispositifs d'intervention différents. En Lorraine, certaines aides avaient été accordées prioritairement au titre du PACTE Lorraine (période 2014-2016). L'enjeu principal du volet transition écologique et énergétique était de confirmer la capacité des services à faire émerger des projets et à engager les crédits correspondants, dans un contexte de reconfiguration de l'administration régionale.

4.2.1.2 Conséquences pour la programmation 2021-2027

La priorité accordée aux mesures environnementales lors de l'élaboration de l'exécution des trois CPER 2015-2020 est renforcée dans la génération du CPER Grand Est 2021-2027. Cette volonté Etat-Région est confirmée par la priorité consacrée aux recommandations à l'éco-conditionnalité. En effet, celle-ci s'inscrit dans une démarche partagée qui doit garantir que les projets financés au titre du CPER permettent d'enclencher la transition écologique et énergétique du modèle de développement et exclure des projets qui auraient des incidences néfastes pour l'environnement malgré les mesures correctives.

Le contrat de programmation pluriannuelle des financements prévus pour 2021-2027 s'élève à 4.8 Mds€ et présente donc des enjeux financiers conséquents qui font l'objet d'une attention toute particulière à l'aune de la transition bas-carbone et de la protection du climat. Cette volonté est issue des enseignements tirés de l'exécution des CPER 2015-2020 des trois anciennes régions. Les engagements Etat – Région ayant atteint plus de 1.5 Mds€ au total avec des engagements qui portaient sur des secteurs à forts enjeux et leviers sur le climat : mobilité - notamment le transport ferroviaire, efficacité énergétique des bâtiments, énergies renouvelables, renouvellement urbain et aménagement, bâtiments de l'enseignement supérieur. De plus, les engagements de l'Etat et de la Région dans les trois CPER 2015-2020 représentaient une part importante de leurs budgets d'investissement sur cette même période tant dans le ferroviaire, l'enseignement supérieur ou l'aménagement du territoire au travers des différents dispositifs contractuels soit conjoint, soit propre à l'Etat ou à la Région.

Sur l'ensemble des engagements contractualisés sur 2015-2020, il peut être considéré qu'une partie avait été favorable à la réduction des émissions de gaz à effet de serre : soutien de projets ferroviaires régionaux (capillaire voyageur, TER), engagements sur l'efficacité énergétique des bâtiments et projets d'énergies renouvelables. Certains présentaient des co-bénéfices environnementaux sur l'eau, la biodiversité...

La contribution du CPER à la réduction des émissions de gaz à effet de serre nécessite que les enjeux climat soient intégrés de manière transversale et systématique pour l'ensemble des projets financés. Aussi, la question de la mobilité a été reportée à 2023 dans le cadre de la loi LOM. D'autre part, l'Etat et la Région se sont assurés de la cohérence avec les objectifs climat nationaux (stratégie nationale bas carbone, plan national d'adaptation au changement climatique), et régionaux – schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et CPER.

Les orientations stratégiques du CPER Grand Est ont été établies à partir de nouveaux bilans régionaux. En effet, le nouveau périmètre « Grand Est » créé au 1er janvier 2016 a modifié sensiblement le regard porté sur les grands enjeux d'aménagement du territoire tels qu'ils pouvaient ressortir de la seule juxtaposition des anciens périmètres régionaux :

- le Grand Est riche de 5,5 millions d'habitants présente une superficie supérieure à celle de la Belgique
- le fait transfrontalier s'y impose, avec 760 km de frontières, la totalité de la frontière franco-allemande et 167 000 travailleurs frontaliers. La région se situe aux portes de territoires aux dynamiques d'emploi et de population majoritairement très positives (Wallonie, Luxembourg, Allemagne, Suisse, Île de France) ;
- les évolutions démographiques et de l'emploi restent très différentes entre les trois anciens périmètres régionaux, avec un territoire alsacien plus dynamique ;
- une « écharpe de déprise », concerne en grande partie les marges des anciens périmètres régionaux de la partie Nord de la « diagonale du vide » qui s'étend dans la région des Ardennes aux Vosges en passant notamment par la Meuse et la Haute-Marne. Les indicateurs (démographie, économie, emploi, santé...) y sont nettement défavorables.

4.2.2. Des engagements relatifs à un contexte national extraordinaire

4.2.2.1 Les engagements environnementaux de l'accord de partenariat Etat-Régions 2021-2027

Le gouvernement français poursuivait une double ambition à travers les CPER 2021-2027². A savoir, contribuer directement aux efforts du pays pour relever les défis de la transition écologique, productive, numérique et garantir l'effet des politiques publiques sur la vie quotidienne des concitoyens. Pour ce faire, les thématiques ouvertes à la contractualisation avaient été élargies. Concernant les thématiques environnementales, elles englobaient la transition énergétique et écologique, la culture, la santé, l'agriculture et des thématiques ayant des incidences sur l'environnement : le tourisme, le numérique et la recherche pour retenir les plus importantes.

La crise sanitaire de la Covid-19 avait amené le gouvernement à faire évoluer, tout à la fois le calendrier d'élaboration et les demandes aux régions. Le modèle de développement territorial, économique et social a été réinterrogé affirmant de nouvelles priorités. Dans le même temps, la transition écologique s'est inscrite au cœur des préoccupations collectives³. L'accord de partenariat Etat-Régions a, ainsi, défini plusieurs engagements environnementaux pour 2021-2027 :

- La relance de l'économie, sa montée en gamme et celle de l'industrie reposera notamment sur **l'accélération de la transition environnementale et de la décarbonation**. Il est précisé par ailleurs que la décarbonation de l'économie devra toucher tous les niveaux de la chaîne de production et s'accompagner d'efforts de formation.
- L'Accord pose l'engagement Etat-Région à soutenir **la modernisation et la transition du modèle agricole** vers une agriculture durable, résiliente et diversifiée garantissant la sécurité alimentaire. Etat et Régions se mobilisent en faveur de la protection de l'environnement et de l'attractivité des territoires ruraux.

2 Lettre du premier ministre, Edouard Philippe aux préfets de région en date du 5 septembre 2019

3 Accord de méthode Etat-Régions du 20 juillet 2020.

- Concernant les **infrastructures de mobilité**, il s'agit de doter le territoire de réseaux de TC à haute performance, développer le fret ferroviaire et promouvoir les moyens logistiques propres, assurer la couverture du territoire par un réseau de bornes de recharge électrique pour accompagner l'essor des véhicules électriques (relance de la maintenance et de l'offre ferroviaire, développement de filières spécifiques pour mettre la transition énergétique au cœur des politiques de transport et de mobilité, réflexion sur l'avenir des plateformes aéroportuaires et portuaires – leur transition écologique).
- La **rénovation et la promotion du patrimoine historique**, les richesses patrimoniales déterminantes pour l'attractivité nationale feront l'objet d'une attention soutenue. La mise en œuvre d'un **développement touristique responsable** permettant une croissance inclusive respectueuse des habitants, du territoire et de la biodiversité est soulignée.

Les CPER 2021-2027 ont décliné ces engagements environnementaux Etat-Région établis par le cadrage national⁴.

L'État et la Région Grand Est ont souhaité décliner ces engagements en favorisant des investissements structurants et matures, à travers le principe d'Appels à projets (AAP) pour tenir compte de la temporalité du contrat, des évolutions et des besoins des territoires qui émergeront au cours du temps. En tant que financeurs, l'État et la Région incitent fortement les porteurs de projet à démontrer la prise en compte des enjeux environnementaux dans les dits projets, par exemple la prise en compte de la reconversion de friches, le recours à des matériaux bio-sourcés....

Ainsi, les enjeux actuels ont été pris en compte dans un esprit de mutualisation et de synergie tout en évitant les redondances en s'appuyant à la fois sur les critères nationaux et ceux élaborés pour le SRADDET et en associant les instances de gouvernance, de pilotage et d'évaluation de celui-ci.

L'idée maîtresse est d'assurer une plus grande transparence sur cet outil contractuel qui va orienter près de 4,8 Mds€ d'engagements de financement d'investissement par l'État et la Région pour les sept prochaines années ; avec à la clé l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone de la France.

Concernant le volet mobilité, Il convient d'abord de rappeler que le mandat adressé par la Première Ministre à la Préfète de région était placé sous le signe du report modal et des mobilités du quotidien ; cela s'est notamment et concrètement traduit par :

- la possibilité de contractualiser de nouveaux types d'opérations, comme les véloroutes ou les sujets de fret ferroviaire
- la limitation forte des opérations routières, fortement limitées dans leur objet et dans l'enveloppe attribuée dans le mandat (22%)
- à l'inverse, des moyens plus importants accordés au ferroviaire, ou aux schémas express régionaux métropolitains

Cette priorité forte du mandat, s'inscrivant dans la stratégie plus globale de transition écologique, a été le fil rouge des négociations menées, rappelé aussi comme première ambition dans l'avenant : intermodalité, investissements massifs en faveur des développement durable, modes de transports décarbonés, amélioration des réseaux et de l'offre pour répondre aux enjeux d'accessibilité, ont ainsi été les sous-jacents des choix effectués.

La maquette et les chiffres du Grand Est issus de la négociation viennent concrétiser cette ambition :

- près de 85% des opérations inscrites concernent des modes de transport massifiés et/ou décarbonés, soit une part plus importante que celle initialement fixée dans le mandat,
- 40% des opérations concernent le ferroviaire, dans leur immense majorité pour des remises en état ou des modernisations :

⁴ Accord de partenariat Etat-Régions du 28 septembre 2020. Seuls les engagements de portée environnementale sont cités.

- tous les travaux de modernisations inscrits (280 M€) sont en faveur de la décarbonation du ferroviaire, avec notamment l'achèvement de l'électrification de la ligne 4 Paris-Troyes, ou encore les créations ou augmentations capacitaires des sous-stations électriques, au vu des besoins croissants de territoires
- 180 M€ seront consacrés aux lignes capillaires fret, afin d'une part de les pérenniser (en rappelant que le Grand Est représente 25% du trafic national sur ces catégories d'axe), d'autre part d'accompagner les entreprises dans leurs projets de report modal du routier vers le fer
- 240 M€ portent sur la régénération des lignes de desserte fine du territoire, permettant d'assurer les transports du quotidien et indispensable à l'augmentation d'offre et de fréquentation des transports TER visée dans la stratégie régionale
- enfin, plus de 130 M€ seront consacrés à des questions d'accessibilité PMR et de sécurisation des passages à niveau
- ce CPER fait la part belle aux SERM (Services Express Régionaux Métropolitains), grâce à des réflexions engagées de longue date en vue de favoriser le recours aux transports collectifs et/ou massifiés dans les métropoles mais aussi et surtout dans les territoires ruraux qui doivent nécessairement bénéficier d'une offre suffisante. Pas moins de 3 SERM devraient être labellisés d'ici un an, parmi les 10 visés au plan national, et nécessitent des infrastructures permettant de proposer un saut d'offre conséquent : renforcements électriques, travaux ferroviaires en gare et/ou sur voies, études de capacité, accompagnement de projets de voies réservées et/ou de pôles d'échanges multimodaux... Les SERM représentent 650 M€ des opérations envisagées, soit plus de 30% du volet Mobilité
- le dialogue instauré avec les services du PM et du MT ont également permis de porter un **effort important sur les ports du Grand-Est**, qui sortent pour beaucoup d'entre eux d'une phase de structuration et de refonte de leur gouvernance, et arrivent aujourd'hui à des phases d'investissement, indispensable dans le cadre de l'essor du fret fluvial et ferroviaire visé dans la stratégie nationale, et fortement portée également au niveau local. 73 M€ seront engagés entre 2023 et 2027, pour des opérations directement liées aux ambitions de report modal, dont le futur nouveau hub ferroviaire de Strasbourg, dont la 1^{ère} tranche sera engagée rapidement pour 18 M€, l'extension du terminal conteneur de Lauterbourg, qui accompagne l'implantation d'entreprises ayant choisi le mode fluvial ou ferroviaire pour leur approvisionnement ou leurs exports, ou celui du Port de Metz, ou encore la remise en service de l'embranchement permettant l'accès ferroviaire au port de Thionville ; l'Etat et la Région ont ainsi choisi de soutenir exclusivement mais également intégralement tous les projets visant à améliorer et augmenter les flux ferroviaires depuis ou vers les ports, afin de favoriser l'usage des modes alternatifs à la route et d'offrir un maillage de plateforme suffisant pour rendre cette offre attractive.
- le volet fluvial contribue bien entendu également pleinement à cet objectif, la part la plus importante des opérations relevant toutefois d'opérations de sécurité des voies navigables, en application directe des engagements nationaux de VNF dans son contrat d'objectif
- enfin, la place toute particulière du vélo est à souligner dans ce CPER, appuyée d'une part sur la volonté d'achever le schéma national des véloroutes et d'engager le schéma régional, en cours de finalisation au sein du Conseil régional, et qui s'inscrit dans une stratégie plus large de soutien au vélo, très fortement présente dans le Grand Est et s'appuyant également sur les appels à projets, le fonds vert au titre de la mesure ZFE, mais également sur une participation importante du Conseil régional, qui a accepté d'aligner sa participation à celle de l'Etat

Ces opérations s'inscrivent en outre dans plusieurs stratégies régionales fortes, s'agissant notamment du fret (plan régional de régénération et de financement de lignes capillaires fret), de l'accord sur les LDFT, de l'offre de service augmentée de TC dans le cadre des SERM, ou des plans vélos régionaux.

Enfin, ces choix ont été effectués en pleine concertation avec les collectivités notamment AOM, de façon à inscrire ces investissements dans les choix publics faits à tous niveaux et d'aboutir à des résultats tangibles en termes de changement de paradigme et de développement des usages de transports permettant de prendre le tournant de la transition écologique.

4.2.3. La mise en œuvre d'une démarche de concertation

A compter de l'automne 2019, l'Etat et la Région ont co-construit le CPER Grand Est 2021-2027, premier CPER de la nouvelle région issue de la fusion de l'Alsace, la Champagne-Ardenne et la Lorraine. Les orientations stratégiques du CPER Grand Est ont été construites à partir de bilans réalisés sur les anciennes régions. En effet, le nouveau périmètre « Grand Est » créé au 1er janvier 2016 modifie sensiblement le regard porté sur les grands enjeux d'aménagement du territoire tels qu'ils pouvaient ressortir de la seule juxtaposition des anciens périmètres régionaux.

Les orientations stratégiques du CPER Grand Est ont été le résultat de travaux conjoints et collaboratifs État - Conseil régional très constructifs menés durant plusieurs mois. Elles traduisent à la fois les convergences de vues État - Région et la volonté conjointe d'élaborer un CPER 2021-2027 différent de la génération précédente. Cinq piliers ont ainsi été identifiés, dont un pilier transversal « adaptation au changement climatique ». La compétitivité du territoire régional, la coopération transfrontalière et la cohésion sociale et territoriale constituent trois piliers. La gouvernance et les modalités de mise en œuvre du CPER font l'objet du cinquième pilier.

Pour préparer les échanges avec les acteurs et parties prenantes de cette contractualisation nouvelle à la fois dans le périmètre et les domaines, des rencontres régulières ont été organisées et adaptées à la crise sanitaire :

- sous la forme d'abord de **réunions techniques entre la Direction générale du Conseil régional et le Secrétariat général pour les affaires régionale et européenne** (SGARE) de la préfecture de région à partir de la mi-juillet 2019 pour mettre au point la méthode de travail, le calendrier et enclencher la co-construction du contenu de la stratégie 2021-2027. Ces réunions se sont poursuivies par des rencontres au printemps 2020 et en 2021 par des échanges avec l'ensemble des collectivités (10 conseils départementaux, 3 métropoles et villes, 9 agglomérations et villes), les 6 parcs naturels, les opérateurs de l'Etat, et le monde universitaires (5 universités, opérateurs de recherche) et les associations d'élus ;
- par des **temps de travail entre le Président de Région et la Préfète de région** ;
- des séminaires régionaux de l'encadrement des services et opérateurs de l'État sous la forme d'un **travail en ateliers traitant de la transition écologique et climatique**, de la cohésion sociale, de la territorialisation des politiques publiques et du transfrontalier. Des points spécifiques lors des Comités de l'Administration Régionale (CAR) ont été tenus entre 2019 et 2021 tant sur les objectifs et priorités d'intervention pour la période de programmation 2021- 2027, tant pour le CPER que pour les fonds européens ;
- plusieurs instances régionales ont mené un **travail continu** : un groupe projet au sein de la Direction générale et un comité de pilotage assuré par les membres de la Direction générale de la Région, transmettant les avancées des travaux au Président, aux Vice-Présidents et aux présidents de commissions pour décisions ou arbitrages puis présentation en commissions thématiques du Conseil régional et séance plénière ;
- **des saisines** des services de la Région et directions de l'Etat à chaque moment clef pour avis, remarques et suggestions sur le document cadre et ceux de déclinaison ;

Les grandes étapes de cette démarche de co-construction mise en œuvre pour l'élaboration du CPER sont synthétisées dans la figure suivante.

S'agissant du déroulé de la négociation du volet Mobilité du CPER, un premier travail de recensement des projets de mobilités susceptibles d'être inscrits au volet Mobilité du CPER a été entrepris dès **décembre 2021**, sur la base des orientations et besoins stratégiques connus notamment des gestionnaires d'infrastructures, et également sur la base des besoins exprimés par les collectivités : conseil régional en premier lieu, mais également conseils départementaux et communautés d'agglomération.

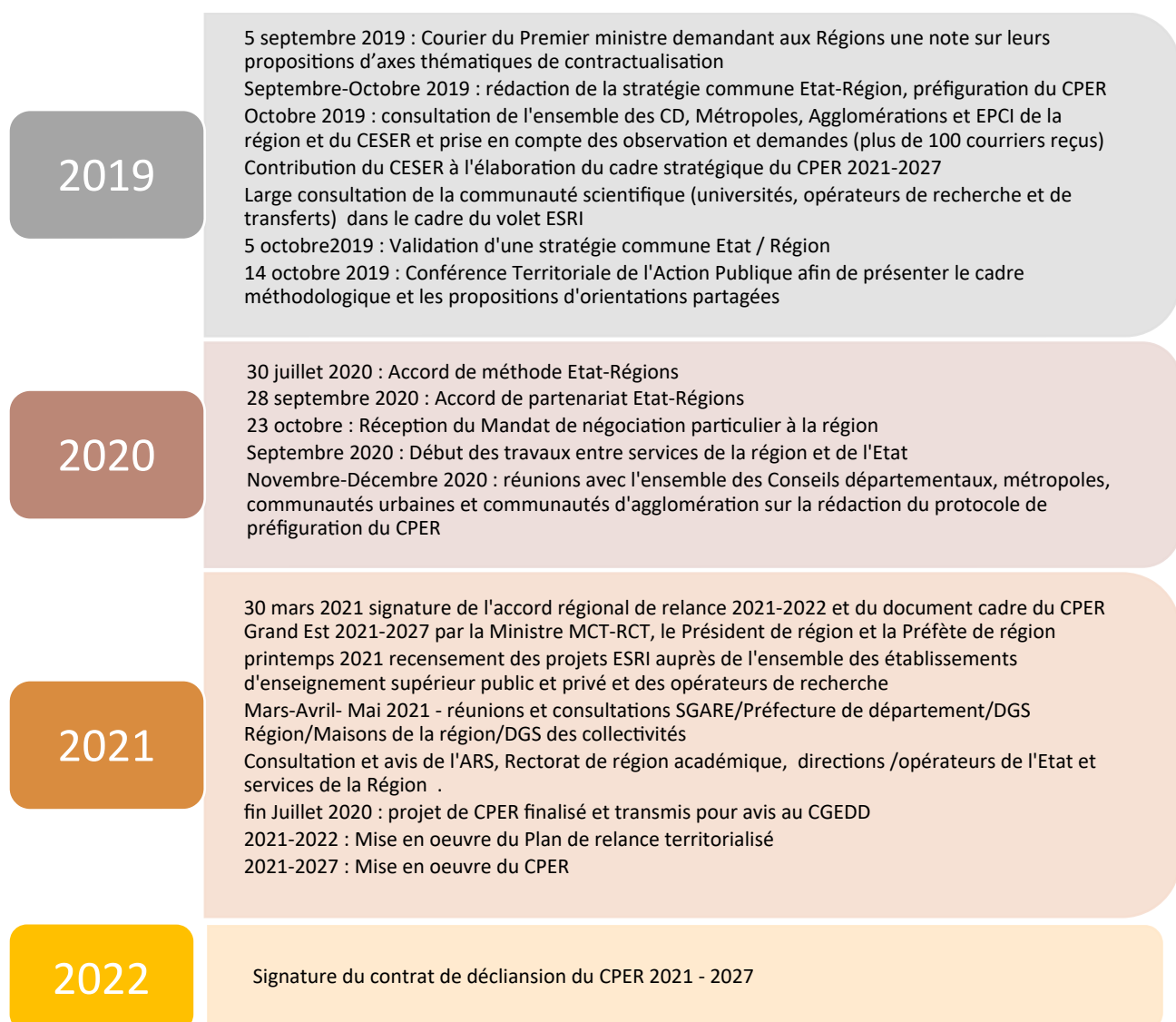
Un pré-cadrage méthodologique, donnant de premières indications d'opérations éligibles, a permis d'établir une liste d'opérations éligibles, transmise conjointement par la préfecture de région et le conseil régional **début 2022** au Ministre en charge des Transports.

En parallèle, les opérations d'importance stratégique du Grand Est ont été présentées au Conseil d'orientation des infrastructures en **janvier 2022**.

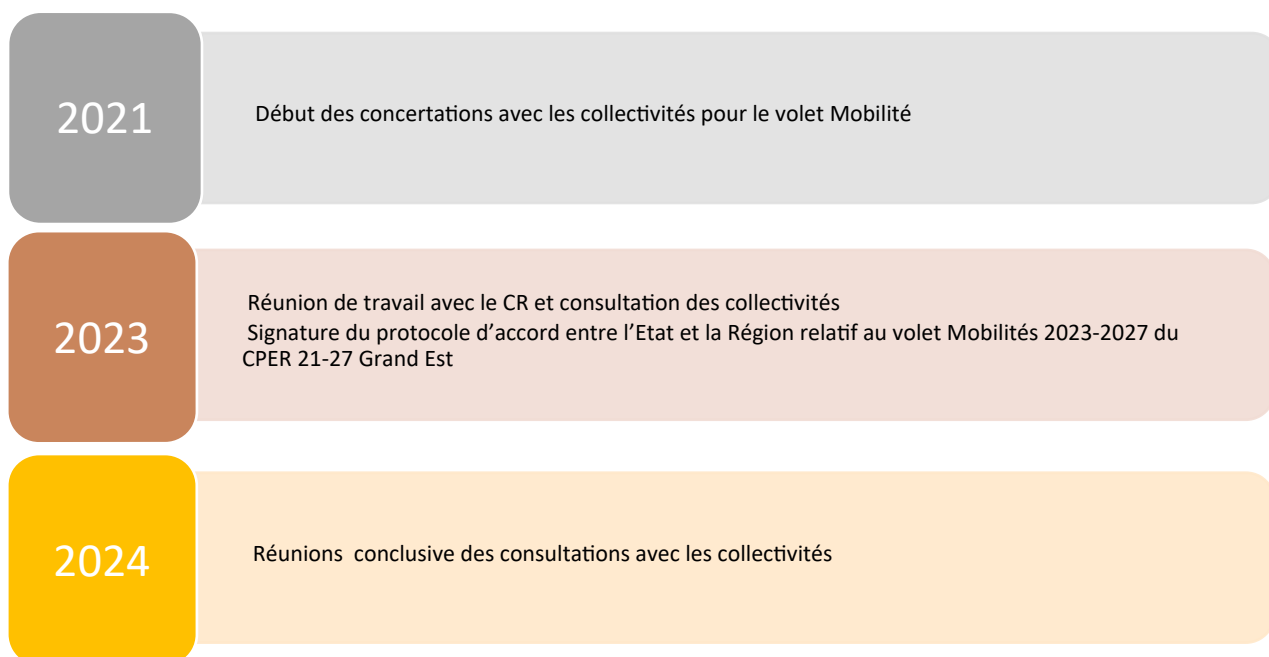
Sur la base du rapport du COI, remis en **février 2023** à la Première Ministre, et à l'issue d'échanges constructifs entre Mme la préfète de région et les cabinets ministériels concernés sur les stratégies visées, le mandat de Mme la Première Ministre à Mme la Préfète de région Grand-Est a été donné le **5 juin 2023**, précisant d'une part le périmètre des opérations éligibles, d'autre part l'enveloppe financière accordée.

Le dialogue avec le Conseil régional Grand-Est, sur la base du premier recensement et du mandat de négociation, a permis de disposer dès **mi-juillet 2023** d'une première maquette répondant à la fois aux orientations nationales et aux besoins des territoires. Sur cette base, le dialogue avec les collectivités concernées (CD, métropoles et CA) s'est engagé dès **juillet 2023**, afin de s'assurer de la bonne prise en compte des priorités éligibles au CPER sur chaque territoire, et de la teneur des projets identifiés, ainsi que du bouclage possible des plans de financement avec les collectivités concernées.

Ce dialogue s'est poursuivi jusqu'en novembre 2023, parallèlement à des échanges pour obtenir des crédits complémentaires au regard des besoins importants de la région, au vu de la maturité des projets et des ambitions visées. L'obtention de cette enveloppe complémentaire a ainsi permis le bouclage de la maquette, et la signature d'un protocole d'accord entre Etat et Conseil régional le **15 décembre 2023**.



Pour le volet Mobilités 2023-2027 :



4.2.4. Des choix en cohérence avec la situation environnementale du territoire

4.2.4.1 Un contrat construit en réponse aux objectifs environnementaux régionaux

En conformité avec les dispositions de l'article R. 122-20 du Code de l'environnement ayant une incidence sur l'environnement et de celles de l'article 5 de la directive 2011/42/CE de l'Union européenne et de son annexe 1, le projet de CPER pour la période 2021-2027 reste cohérent avec les objectifs des schémas, plans et autres programmes définissant la stratégie environnementale régionale, comme exposé dans le volet « Articulation avec d'autres plans ou programmes ».

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Grand Est, adopté en 2019, fournit un cadre stratégique commun pour guider la transition écologique du territoire. Il développe trente objectifs pour une consommation soutenable des ressources et la réduction de la pollution sous toutes ses formes :

- La restauration des milieux et des continuités écologiques passera par la mise en œuvre des actions du SRADDET.
- la rénovation globale et performante des bâtiments, notamment la rénovation thermique des bâtiments publics répondent à la priorité 2 du SRADDET
- Le soutien de projets qui ont un impact positif sur l'économie de la ressource en eau (priorité 10).
- La promotion de projets qui misent sur une économie relocalisée, responsable et pérenne (priorité 16)

- Le soutien de projets qui proposent la mutualisation de leurs fonctions, optimisent de l'usage du foncier ou intègrent les enjeux de la transition énergétique dans leurs projets d'aménagement (priorité 12).

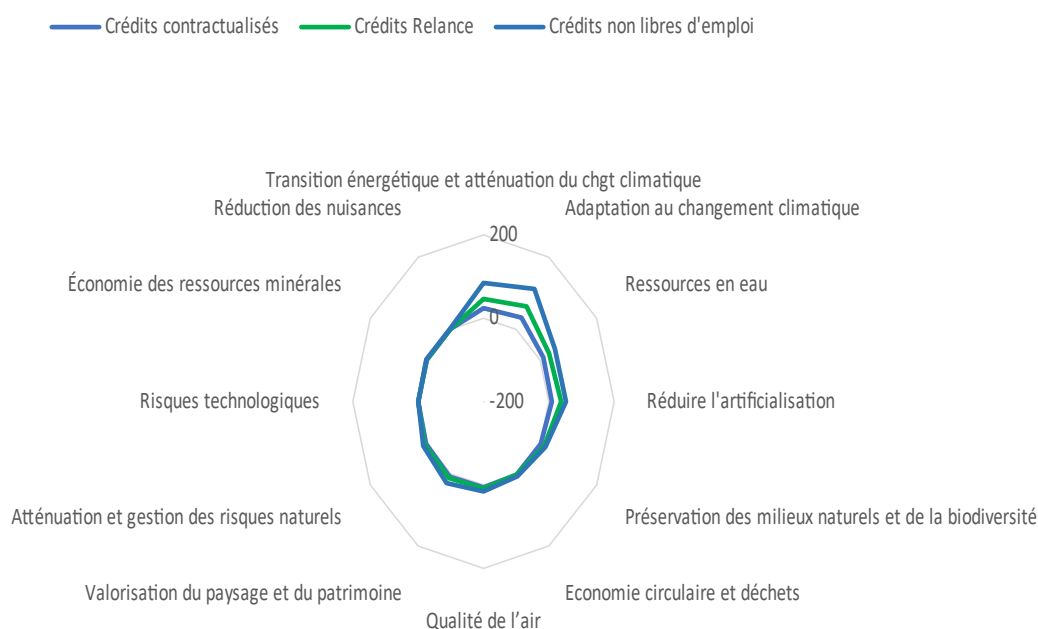
Certains des objectifs du SRADDET sont de nature transversale. Ils seront considérés dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets financés dans ce CPER, ceci afin de limiter les externalités négatives de nos actions. Le comité d'interprétation du SRADDET est saisi des projets de règlement des AAP et AMI des différents axes et piliers du présent du document.

Plusieurs objectifs guident la gouvernance envisagée pour mettre en œuvre le CPER, dont celui d'assurer la convergence entre le CPER et les schémas régionaux, dont ceux relatifs à l'environnement tels le Programme régional de Sécurité Alimentaire (PRSA), la Stratégie régionale pour la Biodiversité (SRB), les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), les Plans de Gestion des Risques d'Inondations (PGRI), le Projet Régional de Santé (PRS) et le Plan Régional Santé Environnement (PRSE).

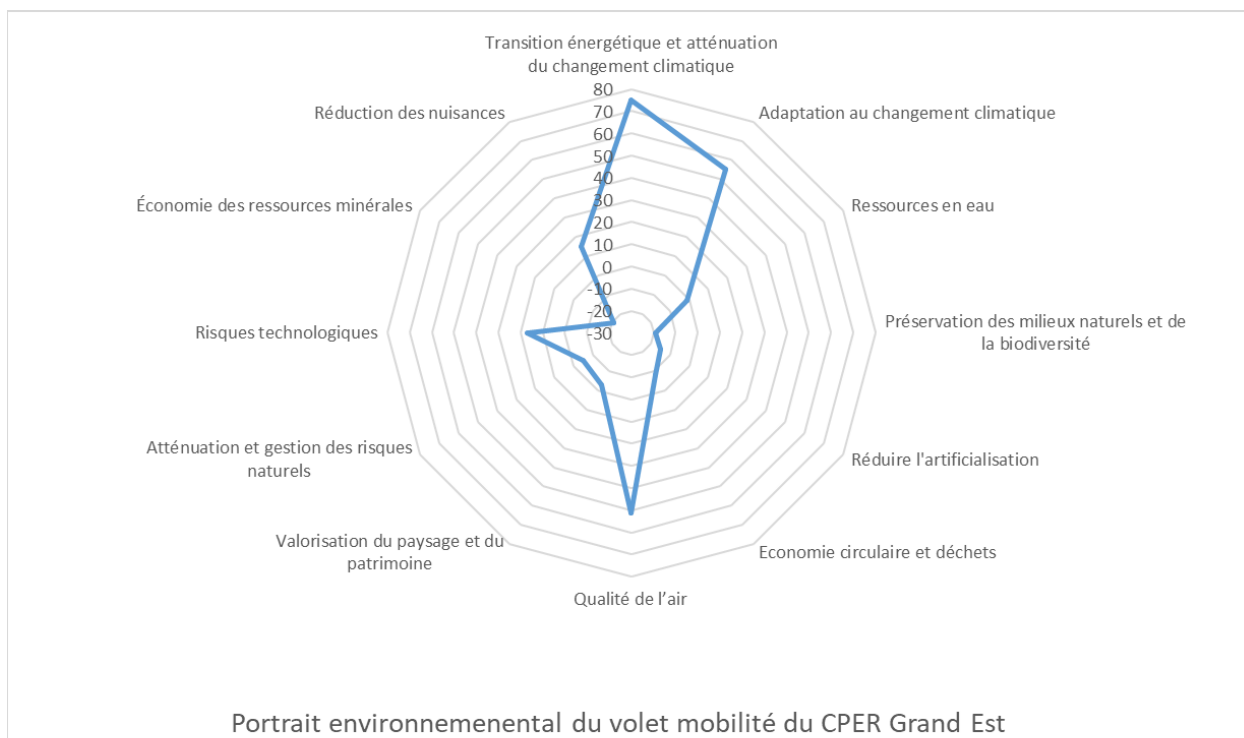
4.2.4.2 La cohérence entre les enjeux et les actions du CPER et du volet mobilité

Établir des enjeux environnementaux spécifiques à l'état de l'environnement et aux capacités allouées au CPER prend tout son sens si celui-ci répond de manière optimale aux enjeux du territoire concerné.

Déclinaison de la stratégie environnementale par source des crédits



L'évaluation environnementale du CPER montre que la stratégie environnementale de ce dernier répond bien aux enjeux identifiés par l'état initial de l'environnement de manière cohérente avec leur priorité (voir graphique ci-dessus). L'ensemble des financements sont mobilisés au service des enjeux de transition énergétique et de changement climatique, dans ses dimensions d'atténuation, d'adaptation et de résilience des territoires.



Concernant le portrait environnemental du volet mobilité, traité à part du CPER, les résultats mettent en avant une bonne prise en compte des principaux enjeux de la mobilité, à savoir la qualité de l'air, la transition énergétique, l'atténuation et l'adaptation du changement climatique. Ces incidences sont en cohérence avec les ambitions politiques portées par la région Grand Est en orientant très fortement les financements sur le rail.

4.2.4.3 La mise en œuvre de critères d'éco-conditionnalité pour améliorer la prise en compte des enjeux

Une évolution notable de la dernière version du Contrat de déclinaison du CPER est l'intégration d'éléments d'éco-conditionnalité associés aux piliers 1, 2 et 3. Les encarts précisent que ces critères pourront être appliqués aux opérations soutenues et pourront être intégrés dans les appels à projets qui seront publiés pour la programmation des opérations 2022-2027.

Les projets financés dans le cadre du pilier 1 ayant tous une visée environnementale, les critères mis en place auraient pour objet de soutenir les projets présentant une plus-value écologique. Les critères du pilier 2 reprennent et complètent ceux du pilier 1 pour réduire des incidences, ou bien flécher les projets vers des sujets apportant une plus-value environnementale (ex. : l'économie sociale et solidaire durable le développement des analyses prospectives relatives aux secteurs d'activité, métiers et compétences de la transition écologique...). De nombreux critères associés au pilier 3 sortent du champ de l'environnement pour inclure des critères sociaux (ex. l'emploi notamment en faveur des personnes et des territoires en difficultés, l'épanouissement de tous les êtres humains, la cohésion sociale et la solidarité entre territoires).

Les modalités de mise en œuvre, suivi et gouvernance sont indiquées dans le pilier 5 : les instances et outils de suivi du SRADDET relatifs à l'environnement et à l'éco-conditionnalité sont mutualisés avec ceux du Contrat de déclinaison du CPER Grand Est 2021-2027. Ainsi, le comité d'interprétation du SRADDET est saisi des projets de règlement des AAP et AMI des différents axes et piliers du présent document.

V. ANALYSE DES INCIDENCES

« Le rapport environnemental comprend :

L'exposé des effets notables probables sur l'environnement regardés 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.

L'exposé de l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ainsi que la présentation successive des mesures prises pour éviter, réduire, compenser — lorsque cela est possible — les incidences négatives sur l'environnement.

La présentation de la méthodologie. »

Extraits de l'article du R 122-20 Code de l'environnement

5.1. Présentation des méthodes de l'évaluation

L'exercice d'évaluation environnementale stratégique dont le présent rapport rend compte a été réalisé conformément aux dispositions de l'article R. 122-20 du Code de l'environnement issu du décret n° 2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement. Ce chapitre détaille les principaux éléments de la méthodologie mise en œuvre pour réaliser cet exercice.

L'évaluation a porté sur la version du contrat de plan régional (CPER) de la région Grand Est présentée à l'avis du CGEDD en août 2021 et sur le volet mobilité 2023-2027.

5.1.1. Regroupement et hiérarchisation des enjeux environnementaux

Compte tenu de la nature opérationnelle et financière du CPER, le choix a été fait de **prendre en compte l'ensemble des enjeux de l'état initial de l'environnement**.

Les thématiques environnementales ont été prises en compte en fonction de **deux niveaux de priorité** :

- Lorsqu'elle se trouvent en lien direct avec le CPER, elles sont analysées de façon approfondie ;
- Lorsqu'elles présentent un lien indirect, elles font l'objet d'une présentation succincte.

5.1.1.1 Un regroupement des enjeux par thématique environnementale

Les enjeux environnementaux retenus tout au long de l'exercice d'évaluation reposent sur dix thématiques couvrant l'ensemble des composantes environnementales énumérées à l'article R. 122-20, 5° a) du Code de l'environnement. Ces thématiques sont la préservation des paysages et du patrimoine culturel ; les milieux naturels et la biodiversité ; les ressources en eau ; la maîtrise de l'énergie ; la résilience au changement climatique ; les risques naturels ; la qualité de l'air ; les déchets ; les sites et les sols pollués ; la ressource foncière ; les ressources minérales ; les risques technologiques ; les nuisances sonores.

Ce découpage thématique a été retenu de manière à compléter celui proposé dans le Code de l'environnement, qui n'inclut pas explicitement la notion d'adaptation au changement climatique. Il s'agit aussi de simplifier en regroupant des enjeux couplés : à titre d'exemple, la faune, la flore et la diversité biologique regroupées dans la thématique « milieux naturels et biodiversité ».

Par souci de clarté et de cohérence, ce découpage se retrouve dans les différents volets de l'évaluation : de la description de l'état initial de l'environnement au choix des indicateurs de suivi des effets sur l'environnement.

5.1.1.2 Une hiérarchisation à l'interface du territoire et des documents évalués

L'article R122-20 du Code de l'environnement fixe les grandes thématiques environnementales qu'il convient d'analyser pour les plans et programmes. Conformément à cet article, les principaux enjeux environnementaux thématiques en interaction avec le CPER et son volet mobilité ont été définis.

Ces enjeux représentent les axes d'évaluation des incidences prévisibles du CPER et du volet mobilité. Ils représentent également les enjeux des tendances évolutives du territoire présentées dans l'état initial de l'environnement. Ils servent également d'assise à l'identification des critères d'évaluation.

Les enjeux environnementaux sur lesquels le projet de CPER est susceptible d'avoir des incidences ont été relevés lors de l'analyse de l'état initial. Ils ont été par la suite ajustés lors d'une discussion collective regroupant le SGARE, la DREAL et le Conseil régional de la Région Grand Est pour aboutir aux enjeux de l'évaluation environnementale.

Ces enjeux sont hiérarchisés selon deux critères :

- **Sensibilité du territoire** : traduit la criticité actuelle de l'enjeu selon l'état initial de la thématique (bon ou dégradé) et sa sensibilité au regard des pressions externes existantes ou futures (de 1 à 5) ;
- **Priorité thématique** : traduit les thématiques environnementales prioritaires des fonds contractualisables selon l'Accord de méthode Etat-Régions du 28 septembre 2020 (de 1 à 5) et selon le volet mobilité.

Enjeu	Sensibilité du territoire	Influence du CPER	Hiérarchisation
Notation	1 < Sensibilité < 5	1 < Influence < 5	Moyenne arrondie de sensibilité et influence directe

Cinq classes d'enjeu — prioritaire, fort, moyen, faible, très faible — sont ainsi établies. Celles-ci sont traduites par une pondération allant de 1 à 5 pour l'analyse matricielle des incidences.

Thématique	Proposition d'enjeux régionaux	Sensibilité du territoire régional	Levier du CPER intégrant le volet mobilité	Hiérarchisation finale
Transition énergétique et atténuation du changement climatique	Diminuer les consommations d'énergie par la sobriété et l'efficacité énergétique, en particulier dans l'industrie, l'habitat particulier, le tertiaire et les transports	5	5	5
	Tripler la production d'énergies renouvelables dans le respect de l'environnement			
	Développer des modes de transports bas carbone (électrique, hydrogène, GNV/bioGNV) et optimiser l'utilisation des transports collectifs et mobilités actives			
	Atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050			
	Décarboner l'ensemble de la chaîne d'activité (déplacements, logements, production, consommation)			
Adaptation au changement climatique	Intégrer l'adaptation au changement climatique dans les activités et systèmes du territoire, afin d'en améliorer la résilience	4	4	4
	Intégrer la nature en ville et dans les pôles d'activité et faciliter la désimperméabilisation			

	Anticiper et s'adapter à la raréfaction de la ressource en eau			
	Préserver la fonctionnalité des milieux naturels			
Ressources en eau	Reconquérir et préserver la qualité des eaux superficielles et souterraines pour atteindre le bon état qualitatif	5	3	4
	Développer la sobriété dans les usages de l'eau			
	Réduire les pollutions diffuses d'origine agricole			
	Réduire les pollutions diffuses d'origine industrielle			
	Restaurer l'hydromorphologie, la continuité des cours d'eau et la fonctionnalité des zones humides			
Préservation des milieux naturels et de la biodiversité	Préserver les espèces et les habitats remarquables	5	3	4
	Maintenir la biodiversité ordinaire			
	Restaurer les continuités écologiques en renforçant notamment les fonctions écologiques dans les espaces anthropisés			
	Trouver un équilibre entre exploitation agricole, viticole, sylvicole, l'activité touristique et la préservation des écosystèmes associés			
Réduire l'artificialisation	Économiser le foncier à vocation industrielle, économique et urbaine	4	3	3
	Réduire la consommation d'espaces naturels et agricoles			
	Réhabiliter et réutiliser les friches industrielles, militaires, administratives et économiques			
	Anticiper et prévenir les pollutions potentielles			
	Participer à la dépollution des friches en vue de favoriser leur réhabilitation			
Economie circulaire et déchets	Réduire la production de déchets des entreprises par le développement de nouveaux modèles économiques (gestion économe des ressources) et des ménages (par l'incitation)	3	3	2
	Augmenter les capacités de recyclage et de valorisation			
	Renforcer la collecte, le recyclage et la valorisation des déchets du BTP			
	Réduire la production de matières plastiques et leurs usages			
Qualité de l'air	Réduire les émissions de polluants atmosphériques liées aux activités industrielles,	3	3	

	au bâti résidentiel, aux transports et aux activités agricoles			
Valorisation du paysage et du patrimoine	Préserver la qualité des paysages emblématiques et du patrimoine architectural et culturel	3	2	2
	Reconquérir la qualité des paysages urbains dans les secteurs sensibles ou dégradés (friches, franges, centres-villes)			
Atténuation et gestion des risques naturels	Réduire la vulnérabilité et l'exposition des personnes et des biens, notamment aux inondations et aux mouvements de terrain	3	2	2
	Prendre en compte les risques naturels en intégrant la perspective du changement climatique			
Risques technologiques	Prévenir et réduire les risques technologiques, notamment par une approche multirisque	3	1	1
	Réduire les risques hérités du passé historique et minier			
Économie des ressources minérales	Économiser la ressource extraite pour répondre aux besoins des aménagements, des technologies et de l'industrie en favorisant l'utilisation de matériaux de substitution ou recyclés	2	2	1
Réduction des nuisances	Participer à la réduction des nuisances sonores	1	2	1

5.1.2. L'évaluation des incidences selon une typologie d'actions...

Le but de cette analyse est de mettre en évidence les impacts que pourraient avoir les interventions du CPER sur l'environnement pour pouvoir, par la suite, envisager, s'il y a lieu, des mesures permettant de supprimer ou de limiter les incidences négatives. Aussi, l'analyse qui suit ne questionne pas l'intérêt et la pertinence économiques des actions du projet de CPER et se préoccupe uniquement d'en identifier les effets et la plus-value sur les enjeux environnementaux.

À noter que l'intensité des effets pourra être nuancée par l'enveloppe financière attribuée à chaque action.

5.1.2.1 Une analyse des incidences par typologie d'opérations

Le CPER est structuré selon quatre piliers et quinze axes regroupant un ensemble d'interventions illustrées d'exemples de réalisation éligibles. Les interventions sont hétérogènes : certaines regroupent un panel d'opérations (travaux, recherche et développement, soutien de filière, etc.) d'autres sont ciblées sur un unique type d'opérations (construction d'un bâtiment, extension d'une zone, etc.). Ainsi, le CPER apporte des réponses adaptées aux problématiques spécifiques aux territoires ou à la région. Leur nombre et la précision de leur contenu sont également très variables.

Dans ce cadre, nous avons privilégié **une analyse en plusieurs étapes à partir des incidences par typologie d'opérations**, considérant que leurs incidences sur l'environnement sont comparables (cf. paragraphe suivant).

Dans ce cadre, une préanalyse du document a été développée afin d'identifier des typologies d'actions et de pondérer leurs incidences en accord avec leur nature, considérant que leurs incidences sur l'environnement sont similaires :

- Soutien financier de formations, d'études, d'actions de sensibilisation, d'éducation ou de formation, soutien ou création d'observatoires
- Soutien financier de démarches de RDI ou d'expérimentations
- Financements de politiques publiques ou de démarches institutionnelles portées par des acteurs publics
- Soutien financier d'activités économiques ou de filières professionnelles
- Financement d'outils, d'équipements, de matériels
- Financements de travaux localisés en milieux urbains ou de réhabilitation, rénovation, restauration à emprise foncière constante
- Financements de travaux situés hors du milieu urbain pouvant engendrer une consommation foncière
- Financements de travaux sur voiries ou voies ferrées

Certaines de ces opérations sont à visée environnementale et ciblent des enjeux de l'eau, de l'énergie, de la décarbonation, des milieux naturels ou encore de la gestion des risques. D'autres sont de portée régionale ou globale.

a) Formations, études, actions de sensibilisation, éducation ou formation, soutien ou création d'observatoires

Les actions de sensibilisation et d'amélioration des connaissances qui seront soutenues par le CPER concernent plusieurs thématiques économiques comme environnementales.

Les actions de sensibilisation et d'information à visée environnementale sont particulièrement positives puisqu'elles permettent de faire évoluer les comportements vers un plus grand respect du patrimoine naturel, permettant de limiter les effets négatifs de la fréquentation des sites sur les territoires très attractifs. Les bénéfices de la sensibilisation sont à la fois locaux (par exemple, autour du lieu de vacances pour des touristes) et territoriaux. Ces effets peuvent toutefois être temporaires pour les personnes qui en bénéficient (force de l'habitude) et se traduisent de manière remarquable qu'après des années d'acculturation aux problématiques et solutions.

De manière plus générale, ces interventions sont susceptibles d'avoir des effets positifs lorsque les actions concourent à l'intégration des aspects environnementaux dans les projets et à la diffusion de pratiques en faveur de l'environnement. La portée de l'incidence sera très dépendante de la manière dont les publics concernés s'approprient ces savoirs et les mettront en pratique. Les incidences de ces actions de formation, de sensibilisation et d'information du public sont également très dépendantes des modalités de mise en œuvre (consommation de papier, d'énergie, déplacements, etc.). La mise en place de nouveaux observatoires, le recours au numérique ou aux déplacements ont des impacts négatifs en contribuant à l'augmentation des émissions des GES et de la consommation d'énergie, à l'émission de polluants atmosphériques (particules, etc.) et aux nuisances sonores. Ces effets sont globalement directs, irréversibles et permanents.

Les incidences de ce type d'opérations sont donc estimées indirectes et à moyen/long terme. Leur note maximale sera bornée à 1.

b) Démarches de RDI ou d'expérimentations

Les investissements dans des démarches de recherche et développement et dans des expérimentations couvrent plusieurs thématiques et prennent plusieurs formes dans le CPER (innovation, études prospectives, études scientifiques, expérimentations).

Ces investissements n'ont pas d'impacts directs significatifs sur l'environnement à l'échelle régionale lorsqu'ils n'ont pas de visée environnementale. Leur plus-value environnementale n'apparaît qu'une fois l'innovation aboutie et mise en œuvre à une échelle suffisante, les études découlant en résultats concrets et tangibles. Malgré tout, les phases de recherche et de mise au point s'appuient sur des expérimentations et des technologies consommatrices de ressources naturelles et sources de déchets. Les retombées environnementales positives se mesurent à moyen/long terme.

D'autre part, tous les investissements liés au **développement des usages numériques** impliquent :

- **À court terme** : l'achat, ou au moins l'utilisation et l'usure de matériel informatique, qui impliquent des incidences liées au cycle de vie des appareils électroniques (consommation de ressources, d'énergie, production de déchets, pollutions). Les effets sur la consommation de ressources et d'énergie et sur les pollutions sont directs, et généralement permanents et irréversibles. Les effets de la production de déchets par contre, sont locaux, temporaires et réversibles. À noter que des effets négatifs des ondes sur la santé sont également possibles, bien que le débat soit encore ouvert à ce sujet ;
- **À moyen terme**, la mise au rebut des anciens matériels, l'utilisation de ressources minérales pour leur construction, l'accroissement des consommations énergétiques par la multiplication des usages et des technologies.

La construction et l'utilisation de nouveaux équipements ou bâtiments dédiés à la RDI peuvent engendrer une consommation de ressources naturelles (eau, matériaux, minéraux, foncier) et une augmentation des consommations énergétiques. Soutenir certaines filières stratégiques peut avoir des incidences notables avec l'apparition de nouveaux polluants des eaux, des sols ou de l'air, des émissions de GES ou de risques technologiques.

L'utilisation de transports et la mise en œuvre de certaines expérimentations (déplacements et voyages d'études par exemple) ont également des impacts négatifs en contribuant à l'augmentation des émissions des GES et de la consommation d'énergie, à l'émission de polluants atmosphériques (particules, etc.) et aux nuisances sonores.

Le développement du numérique entraîne une augmentation des consommations électriques, repose sur l'utilisation de matériaux critiques et de terres rares, engendre des déchets et des ondes électromagnétiques.

A contrario, nombre d'innovations peuvent être porteuses d'amélioration de l'empreinte environnementale des technologies ou des processus industriels. Le CPER envisage de financer des expérimentations sur le numérique à partir de solutions écologiques. Ces éléments sont venus nuancer la qualification des effets.

Les incidences de ce type d'opérations sont donc estimées indirectes et à moyen/long terme. Leur note maximale sera bornée à 2.

c) Soutien d'activités économiques ou de filières professionnelles

Le CPER comprend de nombreuses opérations visant à soutenir la relance économique post crise sanitaire : des activités des entreprises jusqu'au développement des filières économiques jugées prioritaires (aéronautique, spatial, systèmes embarqués, industries et technologies de santé, nouveaux systèmes énergétiques, numériques, industries agroalimentaires).

Soutenir les **filières économiques** engendre des incidences divergentes :

- Les investissements dans les filières qui répondent à des enjeux environnementaux (énergie/environnement, culture, déchets, économie circulaire, construction durable, préfabrication et garantie de performance énergétique, démantèlement, réutilisation et recyclage des parcs éoliens) auront des retombées positives sur l'environnement, notamment dans leur domaine, à moyen ou long terme.
- Les incidences des investissements dans les filières de l'industrie (aéronautique, aérospatiale, automobile, numérique, agroalimentaire, santé) sont incertaines, car elles dépendront de la nature des opérations financées. Les interventions visant à améliorer la performance énergétique, la réduction des émissions de GES, l'optimisation des ressources naturelles ou la mise en œuvre de solutions vertueuses sur le plan écologique auront des incidences à court et moyen termes pouvant être durables.

La **relocalisation** de la chaîne de valeurs peut contribuer à diminuer le bilan carbone des produits fabriqués, mais engendrer une consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers (NAF) pour l'installation des nouveaux sites de production ainsi que l'exploitation de ressources naturelles pour la fabrication de ces pièces en sus de la construction du site. Des incidences négatives sur les milieux naturels et les paysages peuvent en découler selon la localisation et le type de bâtiments construits. L'**export** par voie aérienne de produits

fabriqués en région engendre automatiquement des impacts énergétiques et carbone qui anéantissent les optimisations réalisées lors de la production.

Leur note maximale sera bornée à 4.

d) Politiques publiques ou démarches institutionnelles portées par des acteurs publics

Le CPER comprend de nombreuses actions qui visent les territoires, que ce soit à l'échelle des EPCI, des métropoles, des villes, des acteurs territoriaux ou encore à travers l'accompagnement des territoires par des acteurs dédiés ou à travers la mise en œuvre de financements visant la relance et la transformation.

Les structures visant le développement d'innovations ou le transfert de technologies peuvent induire des incidences environnementales positives à moyen/long terme, si elles contribuent à soutenir l'amélioration de process et de technologies actuels selon des principes de réduction des impacts environnementaux. En effet, le transfert de technologies est un élément clef pour réduire le décalage entre les coûts environnementaux de la RDI et les gains environnementaux apportés.

Les investissements visant à favoriser la relance et la transformation visent des projets contribuant à la décarbonation, au soutien des transports collectifs et au zéro artificialisation nette, mais envisagent également diverses opérations pouvant présenter des impacts négatifs (développement de l'industrie, etc.). Leurs incidences dépendront fortement de l'équilibre trouvé entre les actions à portée environnementale et celles induisant des émissions de GES, des consommations d'énergie et d'eau supplémentaire pour répondre aux besoins du numérique et du tourisme.

Les incidences des **contrats et stratégies territoriaux** aux enveloppes budgétaires pluri-thématiques dépendent directement des objectifs définis pour chacun. Ainsi, des améliorations locales de certaines problématiques environnementales peuvent en découler du fait d'actions à visée environnementales (ex. PAPI, stratégie littorale) tout comme l'aggravation des pressions d'actions développant les flux touristiques ou certains aménagements (ex. Contrats de destination, Projet partenarial d'Aménagement). À ce titre, le **développement du tourisme** se traduit à la fois par des impacts négatifs et positifs. Les impacts négatifs sont liés à l'augmentation de la fréquentation des sites en lien avec un risque de pollution par des déchets (pollution visuelle, des sols et des milieux naturels), avec une consommation accrue de ressources et d'énergie, un dérangement d'espèces et une dégradation des habitats naturels, etc. Les impacts positifs sont liés au fait qu'il devient nécessaire de préserver les richesses locales (patrimoines et paysages) pour maintenir l'attractivité des territoires, et que cette attractivité donne l'opportunité de sensibiliser un public plus large au respect de l'environnement.

Le **soutien des acteurs du territoire** permet de maintenir le maillage actuel voire de le renforcer sur des thématiques sociales et environnementales structurantes. Au-delà de la mission des acteurs territoriaux, les impacts environnementaux reposent sur le fonctionnement propre à chacune de ces structures : consommation de ressources naturelles (eau, énergie, matériaux), émissions de polluants et production de déchets d'activités.

D'autre part, ces investissements pour la plupart immatériels ont généralement comme finalité d'augmenter l'attractivité du territoire (développement du tourisme, de l'emploi, améliorer les connaissances sur le territoire pour mieux les valoriser, etc.). Or, l'augmentation de la population et/ou de la fréquentation des sites a des impacts négatifs sur plusieurs compartiments de l'environnement : consommation d'espace/urbanisation, modification des paysages, augmentation de la consommation de ressources et d'énergie, augmentation de la production de GES, augmentation des risques de perturbation des espèces et de dégradation des habitats naturels, etc. Bien que la plupart de ces incidences soient indirectes, elles sont généralement permanentes et irréversibles.

Les incidences de ces opérations ont des effets tant locaux que régionaux. Selon leur nature, elles peuvent être permanentes et irréversibles (ex. : consommation accrue de ressources) ou temporaires et réversibles (dérangement d'espèces).

Ce type d'interventions a donc des effets ambivalents sur l'environnement fortement relié à l'objet des contrats et des stratégies signés. Étant donné le parti pris environnemental que l'on retrouve fortement dans le choix des interventions, on est en droit d'attendre des incidences cumulées globalement favorables à l'environnement. Leur note maximale sera bornée à 3.

e) Outils, équipements, matériels

Ces investissements concernent essentiellement du matériel à destination de l'industrie, de la recherche scientifique, des professionnels de santé ou de la culture et des équipements visant au développement du numérique :

- **Financements d'équipements** : renouvellement de l'outil productif et des utilités du secteur de l'industrie (technologies s'appuyant sur la décarbonation) ; équipements scientifiques de haut niveau, adaptation technologique de l'outil de production permettant de réduire les émissions de GES (industrie) ; outils logistiques et de report modal du fret ferroviaire ; équipement (matériel et logiciel) des professionnels de santé, outils utilisant l'Intelligence artificielle ; investissements matériels (irrigation, problématiques environnementales, développement économique, cohésion sociale, aménagement territorial, structuration de filières, santé, éducation, patrimoine et culture).
- **Financements d'équipements numériques** : accélérer le rythme de déploiement de la téléphonie mobile : parachever cette action ; investissements en faveur de la modernisation des organismes de formation (digitalisation des métiers) ; renforcement de l'équipement numérique des lycées, augmentation des capacités de connexion des lycées.

La numérisation de la société et le développement de data centers engendrent une augmentation des besoins en électricité spécifique. La 5G va entraîner la mise au rebut de nombreux appareils.

Les incidences correspondantes ont cependant été jugées globalement faibles, car elles dépendront de la nature exacte des investissements et de leurs impacts réels sur le territoire.

Des listes d'opérations peuvent être précisées dans certains cas, comme pour l'ESRI (voir en annexe).

Les impacts environnementaux des **petits investissements matériels** sont liés au cycle de vie du matériel : consommation de ressources (eau et ressources minérales) et d'énergie pour la fabrication (effet territorial, voire transfrontalier, permanent et irréversible), production de déchets en fin de vie des équipements (effet local, temporaire et réversible) et risque de pollution de l'eau par ces déchets (effet territorial, voire transfrontalier, permanent et réversible). Des impacts négatifs sont donc à attendre sur les ressources naturelles, les déchets et la qualité de l'eau. Toutefois, les orientations prises par le CPER mettent en avant les technologies de la décarbonation et de la transition énergétique et écologique. Des impacts positifs sont donc à attendre sur les émissions de GES.

Les incidences correspondantes ont cependant été jugées globalement faibles, car les opérations concernées demeurent restreintes. Leur note maximale sera bornée à 3.

f) Travaux localisés en milieu urbain, opérations de réhabilitation, rénovation, restauration et de génie écologique

Des travaux sont envisagés par le CPER afin de requalifier des espaces urbains dans une perspective de modernisation, d'adaptation au changement climatique, de développement des mobilités ou de réhabilitation. Il en découle des interventions à l'échelle de bâtiments (création ou rénovation) ou de villes (quartiers, centres, espaces publics). Des listes d'opérations sont données en exemple et concerneront des bâtiments de l'enseignement supérieur, de la recherche, de la santé, du logement étudiant et du patrimoine culturel. Les opérations retenues dans ce paragraphe ont la particularité d'être localisées en milieu urbain n'entraînant aucune nouvelle artificialisation des sols. Des opérations à visées environnementales ont également été identifiées dans le CPER et sont présentées à la suite.

Contrairement à la construction, la modernisation de bâtiments existants, la **mutation d'activité et la requalification d'espaces en milieu urbain** limitent l'artificialisation des sols et n'entraînent pas d'incidences comme la fragmentation d'espaces naturels, la coupure de corridors écologiques, la destruction d'espèces et la consommation d'espaces agricoles et/ou forestiers. De plus, les rénovations prévues envisagent une

amélioration de la performance énergétique, ce qui permet de diminuer durablement la consommation d'énergie et la production de GES locale associée.

La **construction de nouvelles structures** en milieu urbain engendre automatiquement de nouvelles consommations d'eau et de ressources minérales, une augmentation des déchets, des émissions de GES et de nouvelles consommations énergétiques même s'il elles sont construites selon les normes BBC, qui proviennent de son fonctionnement propre, mais aussi des déplacements des futurs usagers. Ces constructions peuvent d'autre part entraîner une requalification paysagère et s'appuyer sur la valorisation de friches urbaines ou de dents creuses.

Le type d'incidences, leur sens et les volets environnementaux affectés dépendent à la fois de la finalité des travaux engagés et des modalités de leur mise en œuvre. La phase travaux des chantiers de construction ou de rénovation localisés en milieu urbain entraîne des **incidences négatives** prévisibles sur l'environnement, qui peuvent être temporaires le temps du chantier ou permanentes :

- La production de poussières, de particules, de déchets liés aux matériaux et emballages, et de bruit est locale, **temporaire** et réversible.
- La consommation de matériaux de construction, d'eau et d'énergie et la production de GES sont **permanentes**, irréversibles et ont une certaine portée spatiale.

Les **travaux de conservation et d'adaptation des milieux** ont des effets positifs sur l'environnement permanents, bien que réversibles. Ils ont généralement pour objectif de restaurer ou gérer des espaces naturels ou paysagers (restauration des continuités écologiques, restauration d'habitats naturels, réintroduction d'espèces, etc.) ou d'améliorer la prévention des risques naturels. Selon la nature et l'objectif des travaux, ils peuvent donc avoir des effets positifs locaux ou territoriaux et permanents sur le patrimoine naturel (faune, flore, habitats et trame verte et bleue) et paysager, sur les risques naturels et sur l'adaptation au changement climatique. Cependant, les phases de travaux nécessaires à la mise en place d'ouvrages de génie écologique ou de prévention des inondations ou nécessaires à la restauration d'habitats naturels peuvent avoir des impacts négatifs sur l'environnement, comme la destruction locale d'espèces ou d'habitats, la consommation de ressources naturelles (eau et ressources minérales) et d'énergie, la dégradation locale des sols (tassement, création d'ornières due aux engins...) et la modification de la continuité sédimentaire des cours d'eau (effet régional, permanent, mais réversible), ainsi que la production de déchets (effet local, temporaire et réversible) et de GES (effet régional, permanent et irréversible). De plus, ces travaux sont localisés dans des zones sensibles (zones inondables ou humides, lits de rivière, etc.), amplifiant ainsi le risque d'impacts sur des milieux naturels et des espèces sensibles.

Les incidences de ce type d'interventions sont globalement positives sur les enjeux prioritaires (énergie, artificialisation des sols, milieux naturels et changement climatique). Leur note maximale sera bornée à 2.

g) Travaux situés hors du milieu urbain pouvant engendrer une consommation foncière

Plusieurs opérations entraînant la construction de bâtiments ou d'aménagements sur des sites n'étant pas anthropisés sont portées au titre du CPER :

- Nouvelles constructions en milieux non urbanisés : voir listes en annexe pour l'enseignement et la culture ; voies vertes ou véloroutes, nouveaux ports le long du canal du Midi ; création de maisons ou de centres de santé pluriprofessionnels, déploiement d'internats d'excellence ; développement de restaurants universitaires, notamment dans les villes universitaires d'équilibre ; développement de la filière éolien en mer flottant ;
- Travaux reliés aux énergies renouvelables : projets de bois-énergie, méthanisation, solaire thermique, géothermie et les énergies marines renouvelables ; projets de récupération d'énergie, soutien aux réseaux de chaleur ; projets liés à la production, à la distribution et à l'usage de l'hydrogène ;
- Autres aménagements : création d'infrastructures et des grands ouvrages structurants d'adduction d'eau.

La phase travaux de tout chantier entraîne des incidences négatives prévisibles sur l'environnement, qui peuvent être temporaires ou permanentes :

- La dégradation des abords pour manœuvrer les engins, la production de poussières, de particules, de déchets liés aux matériaux et emballages, de bruit et le risque de pollution des eaux superficielles sont locaux, **temporaires** et réversibles ;
- La consommation d'espace, la destruction locale d'habitats naturels et/ou d'espèces, la consommation de matériaux de construction, d'eau et d'énergie, la production de GES sont **permanentes**, irréversibles et ont une certaine portée spatiale.

L'implantation de nouveaux sites de production d'énergie renouvelable ainsi que les opérations de mobilisation du bois-énergie ont des impacts paysagers et fonciers directs ainsi que sur les milieux naturels et les espèces occupant le site. Ces sites sont également concernés par un risque de dégradation locale des sols et créent des trouées artificielles et de légères fragmentations (dessertes d'accès). La création de milieux ouverts en forêt peut toutefois être bénéfique à la dynamique écologique selon le mode d'intervention. Des consommations d'énergie et des émissions de GES découlent de l'utilisation des engins et outils forestiers. Des espèces d'oiseaux et de chiroptères peuvent être impactées par la mise en place d'éoliennes. L'installation de sites d'EnR repose également sur la création ou l'extension de postes de transformation électrique, de lignes aériennes et souterraines. Ces équipements sont portés par le S3REN.

Dans le cadre du droit des sols, la création de nouveaux bâtiments hors de l'enveloppe urbaine et l'installation de sites de production d'EnR ne peut intervenir que sur des parcelles identifiées au titre des documents d'urbanisme :

- **Cas de projets non soumis à étude d'impact** : ces projets se feront en accord avec le règlement identifié par le document d'urbanisme en vigueur (PLU, PLUi, CC ou RNU) et relèveront d'un permis de construire. La majorité des documents d'urbanisme est soumise à évaluation environnementale.
- **Cas de projets soumis à étude d'impact au cas par cas** : en sus du respect de la destination du parcellaire, ces projets sont soumis à une étude d'impact. Celle-ci doit aboutir à éviter, à réduire ou à compenser les impacts environnementaux du projet et doit montrer l'absence d'incidences significatives remettant en cause la conservation du ou des sites situés dans l'emprise ou à proximité du projet. L'étude établit les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) à mettre en œuvre par le porteur de projet. Lors de la délivrance d'autorisation du projet, toute incidence aura ainsi été étudiée, réduite, voire évitée et en dernier lieu compensée. Il revient au maître d'ouvrage de financer et mettre en œuvre cette séquence ERC.

Ces opérations sont globalement les plus impactantes sur les enjeux environnementaux entraînant une artificialisation des sols et une destruction d'espaces naturels et/ou agricoles. Leur note maximale sera bornée à 5.

h) Travaux sur le réseau fluvial, les voiries ou les voies ferrées

Les phases de travaux de ces projets induisent systématiquement des incidences négatives, qui peuvent être temporaires ou permanentes, en lien avec la consommation de ressources naturelles et d'énergie et la production de déchets et de nuisances. La mise en œuvre de ces infrastructures entraîne des impacts localisés inhérents à leur nature et localisation (consommation foncière, fragmentation des continuités écologiques, dérangement d'espèces et dégradation des habitats naturels, consommation de ressources naturelles, émissions de polluants, etc.) et qui seront permanents dans le temps du fait de leur utilisation comme moyen de déplacement et de transports (consommation d'énergie électrique ou de carburants, émissions de GES et de polluants atmosphériques [dans une moindre mesure pour le transport ferroviaire], émissions de nuisances sonores).

Leur note maximale sera bornée à 5.

i) Tableau de synthèse

Le tableau suivant synthétise ces réflexions liminaires qui déterminent la valeur maximale pouvant être attribuée lors de l'analyse multicritère.

Typologie d'opérations	Note maximale attribuée	Justification de la note maximale attribuée
Étude préalable	0	Les effets seront associés aux travaux réalisés si le CPER les finance.

Soutien financier de formations, d'études, d'actions de sensibilisation, d'éducation ou de formation, soutien ou création d'observatoires	1	Indirects	Long terme	Locaux	Incertains
Soutien financier de démarches de RDI ou d'expérimentations	2	Indirects	Moyen/long terme	Globaux	Incertains
Financement d'outils, d'équipements, de matériels	3	Directs	Court terme	Locaux	Certains
Financements de politiques publiques ou de démarches institutionnelles portées par des acteurs publics	3	Indirects	Moyen/long terme	Territoriaux	Incertains
Soutien financier d'entreprises, d'activités économiques ou de filières professionnelles	4	Directs	Court terme, moyen terme	Locaux/globaux	Certains
Financements de travaux localisés en milieux urbains ou de réhabilitation, rénovation, restauration à emprise foncière constante	5	Directs	Long terme	Locaux/territoriaux	Certains
Financements de travaux situés hors du milieu urbain pouvant engendrer une consommation foncière	5	Directs	Long terme	Locaux/globaux	Certains
Financements de travaux sur voiries ou voies ferrées	5	Directs	Long terme	Locaux/globaux	Certains

5.1.2.2 Zoom sur le volet mobilité

Concernant les différents projets intégrés au volet mobilité du contrat plan état région Grand Est, le travail de caractérisation des incidences a permis de différencier trois « typologies » de projets ayant à chaque fois un niveau d'incidence variable et qui donc ne seront pas évalué avec la même pondération :

- Les projets ayant des incidences concrète et pérenne (positive ou négative), il s'agit notamment des projets routiers ou ferroviaires entraînant des travaux.
- Les projets ayant des incidences mineures ou temporaires, il s'agit notamment de travaux ponctuels ou non impactant (électrification de voiries, projets véloroutes, suppression ou adaptation de passage à niveau).
- Les projets ayant aucune incidence environnementale dans le cadre de ce CPER, il s'agit principalement des études engagées en amont des projets.

5.1.2.3 Une matrice d'analyse multicritère des incidences

La méthode repose sur une analyse matricielle multicritère (AMC) qui considère la portée territoriale, réglementaire et novatrice du projet et tous les volets de l'environnement.

a) Une analyse systémique du projet de CPER grâce à des matrices d'analyse multicritère

Les analyses effectuées résultent d'une évaluation « à dire d'expert », laquelle se base sur les sources documentaires mises à disposition ainsi que sur la réalisation d'un certain nombre d'entretiens auprès d'interlocuteurs disposant d'une connaissance approfondie du CPER. Pour ce faire, une analyse multicritère a été mise en œuvre :

- **Multicritère**, car elle considère les effets directs et indirects, à courts ou moyens termes, locaux ou globaux des mesures choisies pour mettre en œuvre les fonds ;
- **Multidimensionnelle**, car sont considérés tous les volets de l'environnement. Chacun des enjeux environnementaux est pris en compte lors de l'évaluation d'une mesure du CPER.

L'analyse matricielle croise chacun des éléments du document évalué avec les enjeux issus de l'analyse de l'état initial de l'environnement et hiérarchisés en fonction des leviers du CPER :

- En **abscisse de la matrice** : les **thématiques environnementales** regroupant les enjeux environnementaux ;

- En **ordonnée de la matrice** : d'une part les **interventions inscrites dans le CPER**, d'autre part les **opérations financées par le volet mobilité**.

Tableau 1 : Structure de la programmation 2021-2027

Pilier 1 : La transition écologique
Axe 1 : Développer la connaissance pour anticiper les conséquences du changement climatique.
Axe 2 : Optimiser la gestion de l'eau, ressource naturelle essentielle, dans un contexte de raréfaction croissante
Axe 3 : Adapter la région aux enjeux de la transition énergétique, de la production d'énergies renouvelables et de la sobriété énergétique
Axe 4 : Amplifier les actions de reconquête du patrimoine naturel, de l'air et de la biodiversité, incluant la prévention des risques
Pilier 2 : La compétitivité et l'attractivité du territoire régional
Axe 5 : Maintenir et développer des pôles d'enseignement supérieur, de recherche et les outils de valorisation dans un environnement de compétition internationale
Axe 6 : Soutenir et développer les filières industrielles remarquables
Axe 7 : Exploiter les technologies numériques au profit des territoires
Axe 8 : Identifier, renforcer et promouvoir les atouts du Grand Est
Pilier 3 : La cohésion sociale et territoriale
Axe 9 : Mobiliser les outils à effet de levier sur la cohésion sociale et territoriale
Axe 10 : Faciliter l'accès aux soins et renforcer la résilience sanitaire
Axe 11 : Déployer des politiques publiques adaptées finement aux territoires
Axe 12 : Améliorer la connectivité des territoires par une politique de développement multimodal des infrastructures de transport et des équipements
Pilier 4 : Coopération transfrontalière
Axe 13 : Effacer progressivement les frontières en termes de transport, d'aménagement et d'accès aux services publics en apportant des réponses aux problèmes du quotidien des citoyens
Axe 14 : Soutenir les structures institutionnelles politiques et de conseil pour la coopération transfrontalière de la région Grand Est
Pilier 5 : La gouvernance et les modalités de mise en œuvre du CPER

Tableau 2 : Structuration du volet mobilité du CPER

1 - Renforcer la part des mobilités actives dans les déplacements
Véloroutes
2- Mettre en place des services express régionaux métropolitains.
Divers REM
REM Lorraine Luxembourg
REM Mulhouse
REM Reims
REM Strasbourg
3- Engager des investissements immédiats sur le réseau ferroviaire
Accessibilité PMR
Fret – Accès
Fret – Capillaire
LDFT
Modernisation réseau structurant
Suppression de PN
4- Développer les ports et la voie d'eau
Autres projets
Développement réseau (grand gabarit)
Gestion hydraulique (petit gabarit)
Ports de Strasbourg
Ports intérieurs
Ports intérieurs alsaciens
Ports intérieurs champardennais
Ports intérieurs lorrains
Sécurité Voies navigables
5- Poursuivre l'aménagement du réseau routier national pour conforter l'accès aux territoires

Projet de l'Etat
Projets de l'Etat et mise à disposition
Réseau mis à disposition de la Région
Réseau transféré au CD 52
Réseau transféré au CD 57
Réseau transféré loi Alsace CEA

L'objectif est de comparer l'efficacité des interventions et des opérations en fonction de leurs capacités à répondre aux enjeux de chaque thématique environnementale. Bien qu'il s'agisse d'une analyse essentiellement qualitative, à « dire d'expert » du projet, un système de notation est utilisé de manière à quantifier et comparer les incidences prévisibles.

b) Un système de notation pour objectiver l'analyse des incidences

Le système de notation garantit l'exhaustivité et la transparence de l'analyse et rend compte des effets notables identifiables de la mise en œuvre du projet de CPER selon chaque thématique environnementale et chaque critère d'évaluation retenu. Ce système de notation fonctionne selon le principe suivant :

Chaque intervention se voit attribuer pour chaque thématique environnementale une note selon l'effet probable de sa mise en œuvre, respectivement jugé plutôt positif, négligeable ou inexistant, ou potentiellement négatif.

L'attribution d'une note prend en compte trois critères :

- La typologie de l'action envisagée : celle-ci définit la note maximale pouvant être attribuée ;
- La contribution positive ou négative à l'enjeu concerné : l'action envisagée aura-t-elle un effet positif ou négatif sur l'enjeu considéré ?
- La portée opérationnelle : les incidences de la mesure sont-elles fortes, moyennes ou faibles ? La portée géographique de la mesure (local, territoire, région) est également prise en compte.

Au sein de la matrice d'analyse, les incidences positives sont présentées en vert, les négatives en rouge. Les notes sont ainsi établies au regard de la pertinence des choix d'investissements et des opérations face à l'enjeu considéré.

Chaque mesure est ainsi évaluée « à dire d'expert » par cette notation composite pour chaque enjeu de l'environnement. Les notes sont ensuite sommées de deux manières différentes pour calculer deux scores :

- D'une part, **les incidences cumulées** d'une action sur l'ensemble des thématiques environnementales. Ce score transversal permet d'identifier les opérations présentant des faiblesses sur lesquelles un travail de prise en compte de l'environnement doit être mené. Ce score permet d'identifier les points de vigilance et les mesures ERC à préconiser.
- D'autre part, la plus-value de l'ensemble des interventions par thématique environnementale. Ce score thématique met en évidence l'incidence globale par thématique environnementale des choix effectués. Il reflète **la plus-value environnementale du projet** analysé et la cohérence entre les enjeux et la stratégie développée. Pendant la phase itérative, il permet de réorienter les choix et de combler les manques. En phase finale, ce score traduit la plus-value environnementale du projet par rapport à la tendance au fil de l'eau et permet également d'identifier les mesures de la séquence « Éviter, compenser, réduire » (ERC) par enjeu.

c) La prise en compte des critères d'éco-conditionnalité

À la suite des recommandations de l'État et de l'évaluation environnementale, des critères d'éco-conditionnalité ont été inscrits dans le CPER par pilier. Cet ajout a été valorisé dans la matrice d'analyse des incidences.

5.1.3. Une analyse par secteurs susceptibles d'être impactés

5.1.3.1 Préambule méthodologique

Le CPER 2021-2027 ne spatialisait par de projets tandis que le volet mobilité 2023-2027 est à l'origine de financements de projets liés au domaine des transports en phase étude ou réalisation. Leur réalisation est susceptible d'impacter les secteurs sur lesquels ils sont localisés. Ceux-ci sont dénommés les secteurs susceptibles d'être impactés (SSEI).

Des opérations sont envisagées **au sein d'espaces urbanisés** dans une perspective de modernisation, d'entretien ou de développement des infrastructures de transport déjà existantes : gares, voies routières ou ferroviaires. Ces interventions localisées en milieu anthropisé n'entraînent aucune nouvelle consommation d'espace. Les incidences sont par voie de conséquent moindres.

Plusieurs opérations porteront sur des **infrastructures reliant des pôles urbains** :

- **entretien / rénovation de voiries** : RD, RN, petites lignes ferroviaires. **La modernisation et la rénovation** d'infrastructures existantes n'entraînent pas d'incidences liées à la consommation d'espaces agricoles et/ou naturels et donc la fragmentation d'espaces naturels, de corridors écologiques, la destruction d'espèces ou d'habitats (sauf dans le cas de réouverture de voies en friches depuis plus d'une décennie).
- **création de nouvelles infrastructures** : déviations, contournements, ouverture de nouvelles lignes ferroviaires, élargissement de voiries. Ces nouvelles infrastructures engendreront une modification des usages du sol avec consommation d'espaces naturels ou agricoles, artificialisation, imperméabilisation potentielle. Les impacts seront plus importants et entraîneront une destruction d'habitats ou d'espèces et l'apparition de nouvelles pressions environnementales.

Ainsi, les infrastructures de déplacement entraînent des impacts inhérents à leur nature et à leur localisation qui seront permanents dans le temps du fait de leur utilisation régulière (consommation d'énergie électrique ou de carburants, émissions de GES et de polluants atmosphériques pour les déplacements routiers), émissions de nuisances sonores, mortalité d'espèces par choc, perte de continuité écologique, modification du paysage.

Ces projets sont **soumis pour la plupart à étude d'impact (pour certains au cas par cas)** : celle-ci doit aboutir à éviter, à réduire ou à compenser les impacts environnementaux du projet et doit montrer l'absence d'incidences significatives remettant en cause la conservation du ou des sites situés dans l'emprise ou à proximité du projet. L'étude établit les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) à mettre en œuvre par le porteur de projet. Lors de la délivrance d'autorisation du projet, toute incidence aura ainsi été étudiée, réduite, voire évitée et en dernier lieu compensée. Il revient au maître d'ouvrage de financer et mettre en œuvre cette séquence ERC.

Les secteurs susceptibles d'être impactés (SSEI) présentés par la suite représentent les zones les plus exhaustives possibles susceptibles d'être impactées, selon le niveau de connaissance actuel des opérations financées.

Leur localisation dans un logiciel SIG permet d'identifier les incidences potentielles en fonction des périmètres des enjeux environnementaux. Ce recoupement permet d'avoir une première approche des sensibilités environnementales de chacun et de caractériser les incidences potentielles du volet mobilité du CPER Grand Est. Des tampons ont été utilisés sur les projets les plus impactant pour représenter leur impact potentiel en phase de travaux et d'exploitation. Le choix du tampon est dépendant de la nature du projet sur le territoire, il a été estimé « à dire d'expert » et vise à maximiser les impacts par principe de précaution. Ils sont croisés avec les périmètres à enjeux relatifs à l'occupation du sol, aux milieux naturels, au patrimoine/paysage, aux nuisances sonores, ainsi qu'aux risques et à la qualité de l'air.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, les effets notables probables sur l'environnement sont caractérisés selon quatre composantes :

- caractère plutôt positif, négligeable ou inexistant, ou potentiellement négatif pour l'environnement ;
- caractère direct ou indirect ;
- caractère temporaire ou permanent ;
- et l'horizon des effets potentiels - à savoir sur le court, moyen ou long terme.

Tous les secteurs de projets identifiés bénéficient donc d'une évaluation environnementale rigoureuse et argumentée dans ce chapitre, qu'ils soient concernés ou non par le réseau Natura 2000. Seuls sont présentés les plus impactants. Cela correspond à ceux qui présentent une nouvelle consommation d'espace par rapport au réseau de déplacement existant ou une augmentation des pressions par modification des usages de l'infrastructure actuelle.

Une analyse spécifique des secteurs susceptibles d'être impactés au niveau des sites Natura 2000 a été également menée dans la partie dédiée aux incidences du CPER et de son volet mobilité.

5.1.3.2 Limites de l'analyse

Rappelons que le niveau de précision de l'évaluation environnementale est adapté à l'échelle du projet de CPER et de son volet mobilité, c'est-à-dire régionale. Aussi, elle ne saurait atteindre celui des études d'impact qui sont réalisées à l'échelle de chaque projet, en accord avec l'article R122-20 du Code de l'environnement. Pour autant, les études déjà réalisées ont été mobilisées pour préciser les incidences potentielles relevées lors de l'analyse des SSEI.

Certaines lignes de crédits correspondent au financement d'études, ceci implique qu'aucun tracé précis ou définitif n'est établi, augmentant les incertitudes de l'analyse.

La phase travaux de tout chantier entraîne des incidences négatives prévisibles sur l'environnement, qui peuvent être temporaires ou permanentes :

- La dégradation des abords pour manœuvrer les engins, la production de poussières, de particules, de déchets liés aux matériaux et emballages, de bruit et le risque de pollution des eaux superficielles sont locaux, **temporaires** et réversibles.
- la consommation d'espace, la destruction locale d'habitats naturels et/ou d'espèces, la consommation de matériaux de construction, d'eau et d'énergie, la production de GES sont **permanents**, irréversibles et ont une certaine portée spatiale.
- Ces secteurs sont également concernés par un risque de dégradation locale des sols.

Ces incidences à court terme n'ont pas été qualifiées et sont documentées dans les études d'impact des projets

Des tampons ont dû être définis en fonction des types de projets pour arriver à qualifier les impacts, ils ont été choisis de manière à majorer la véritable emprise des projets.

À noter que pour l'ensemble de l'analyse des SSEI, tous les périmètres à enjeux environnementaux cartographiés sur l'ensemble du territoire ont été croisés avec les projets localisables. Seuls ceux intersectant les zones de projets ont fait l'objet d'une analyse plus approfondie.

5.1.4. Présentation des résultats

Bien que l'analyse ait été menée au niveau de chacun des enjeux environnementaux, il a été décidé de présenter les résultats par grands chapitres :

- Les enjeux de la résilience : atténuation du changement climatique et adaptation, ressources en eau, risques naturels, milieux naturels, biodiversité
- Les enjeux de la transition : transition énergétique et qualité de l'air, gestion des déchets et ressources minérales
- Les enjeux de l'attractivité du territoire : artificialisation des sols, paysages et patrimoine
- Les enjeux de santé environnementale qui reprennent la qualité de l'air, la pollution des sols, les risques technologiques ainsi que la pollution sonore

L'évaluation présente, tout d'abord une synthèse des incidences de l'ensemble des crédits avant de détailler celles du CPER et du volet mobilité par thématique environnementale puis par objectifs.

5.1.5. Limites de l'analyse des incidences

L'analyse des incidences du contrat sur l'environnement est un exercice complexe dans la mesure où l'objet de l'évaluation ne peut être l'analyse de tous les projets auxquels le CPER 2021-2027 ambitionne de contribuer.

L'analyse selon le prisme **quantitatif** a été limitée par les moyens, la précision des données et les outils d'évaluation disponibles. L'analyse **qualitative** a été, quant à elle, systématiquement réalisée afin d'établir les « effets notables probables de la mise en œuvre du contrat de plan ». Elle permet, en effet, de pallier l'absence d'éléments précis pour caractériser les projets.

Cette notation « qualitative » garde toutefois une part de **subjectivité** en fonction de l'évaluateur. Ainsi, les notes peuvent plus ou moins varier selon l'appréciation individuelle des sous-critères et de la prise en compte des enjeux environnementaux. Une série d'allers-retours avec la maîtrise d'ouvrage permet de limiter les effets de cette subjectivité et de mieux justifier les notes attribuées.

L'évaluation stratégique repose ainsi sur des degrés de précision bien inférieurs aux évaluations menées pour un projet local d'activité ou d'aménagement par exemple, qui dispose d'informations foncières bien localisées et de caractéristiques techniques précises. C'est donc ultérieurement et de manière plus précise que chacun des projets liés aux actions soutenues devront s'inscrire dans le cadre réglementaire des études d'impact (article L122-1 du Code de l'environnement), des dossiers d'évaluation des incidences sur l'eau et les milieux aquatiques (article L214-1 du Code de l'environnement), des dossiers d'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000 (article L414-4 du Code de l'environnement), des dossiers concernant les installations classées pour la protection de l'environnement (article L511-1 du Code de l'environnement), etc.

D'autre part, les modalités d'élaboration du CPER puis du volet mobilité, de consultation de l'autorité environnementale et du grand public et l'urgence des calendriers gouvernementaux ont fortement contraint le déroulement de l'évaluation environnementale. Celle-ci s'est retrouvée interrompue plusieurs fois, s'appuyant tout d'abord sur le protocole de préfiguration du CPER. L'évaluation a ensuite porté sur la version du CPER transmise à l'avis de l'autorité environnementale en 2021 puis sur le volet mobilité 2023-2027. Des ajustements ont été nécessaires.

5.2. Exposé et discussion détaillée des incidences sur l'environnement

Cette section présente notre analyse des incidences notables probables sur l'environnement de la mise en œuvre du CPER. Conformément aux dispositions de l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, les effets notables probables sur l'environnement sont caractérisés selon quatre composantes : leur caractère plutôt positif, négligeable ou inexistant, ou potentiellement négatif pour l'environnement ; leur caractère direct ou indirect ; leur caractère temporaire ou permanent ; et l'horizon des effets potentiels – à savoir sur le court, moyen ou long terme. L'exercice réalisé s'attache ainsi à faire ressortir les incidences au niveau régional par rapport à une évolution de référence estimée en 2027.

En premier temps sont présentés les effets cumulés probables sur les enjeux de l'environnement de la mise en œuvre du projet ainsi que les mesures associées d'évitement, de réduction voire de compensation, puis, les effets probables de la mise en œuvre des axes du CPER.

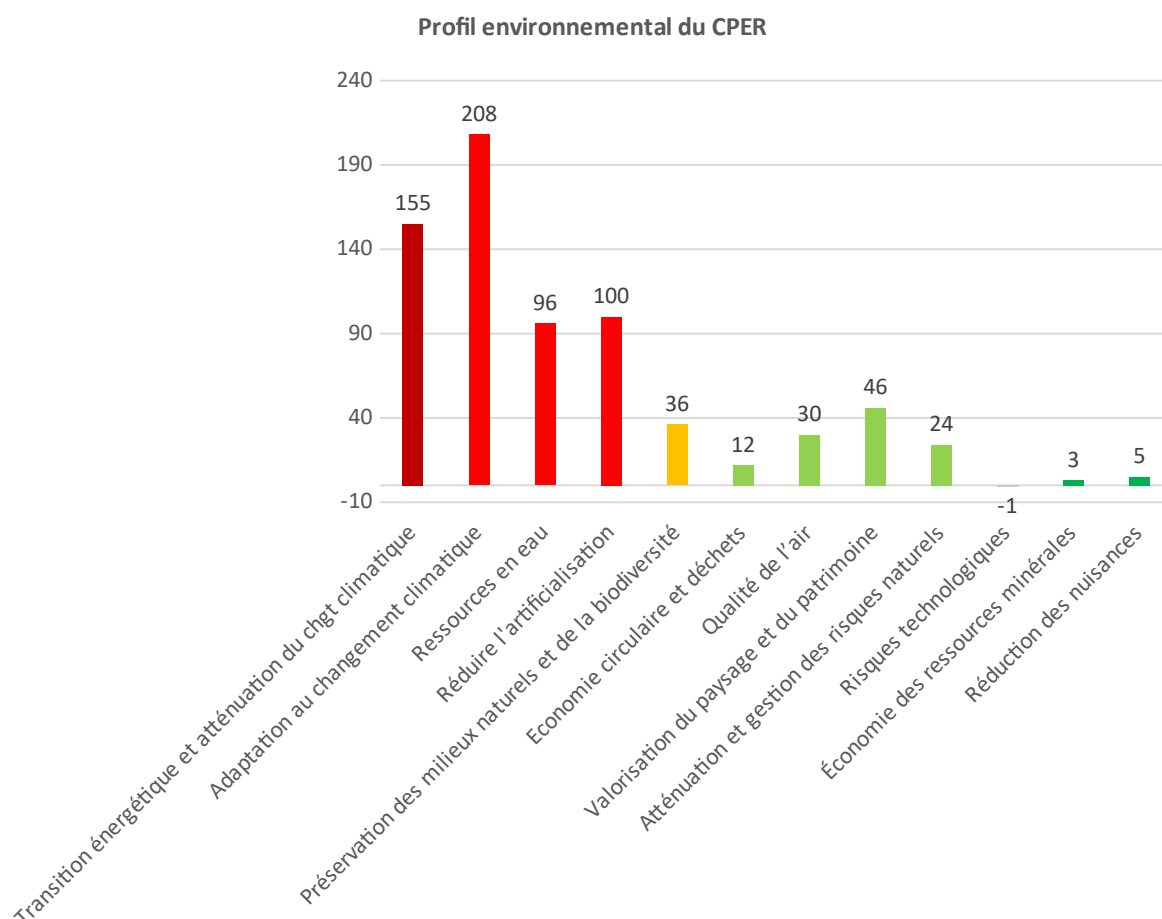
Cette double présentation permet d'identifier des mesures ERC ou des points de vigilance. Les mesures sont déterminées lorsque des incidences négatives sont relevées.

Les graphiques illustrant ces parties sont issus de l'analyse multicritère des incidences (matrice en annexe).

5.2.1. Les incidences sur les enjeux environnementaux

5.2.1.1 Le profil environnemental du projet global

Ce profil établi à partir de la grille d'analyse des incidences montre que la mise en œuvre du CPER et de son volet mobilité devrait apporter une plus-value globalement positive aux enjeux environnementaux. La lecture par enjeu environnemental correspond à une lecture « verticale » de la matrice d'analyse des incidences. Pour rappel, il s'agit d'une notation globale visant à « comparer » les impacts de la programmation 2021-2027 et du volet mobilité 2023-2027 sur les différentes thématiques environnementales. Il n'y a pas de notation maximale à atteindre.



Ce premier graphique montre les incidences positives marquées du CPER sur les enjeux environnementaux associés à l'adaptation au changement climatique, à la transition énergétique et atténuation du changement climatique. La prise en compte des autres thématiques est également positive. Les nuisances, les ressources minérales et les risques technologiques sont les moins bien intégrés.

Le cumul des financements au sein de la programmation 2022-2027 devrait apporter une réponse opérationnelle concrète aux enjeux majeurs de la transition avec **un focus important sur le climat et la transition énergétique**. Il devrait également apporter une réponse à divers enjeux régionaux, comme nous le détaillerons dans les chapitres suivants.

Retenons les éléments caractéristiques suivants :

- Des incidences positives significatives sont relevées sur les enjeux environnementaux prioritaires et forts régionaux ;
- Des incidences positives significatives sur les enjeux de la préservation des milieux naturels et de la biodiversité ainsi que sur les enjeux des paysages et du patrimoine sont également relevées.

Relevons que le projet apporte une contribution positive aux thématiques de la santé environnementale – « qualité de l'air », « ressources en eau » et « risques naturels ». Ces améliorations resteront locales avant de pouvoir se remarquer à l'échelle régionale.

5.2.1.2 Zoom sur le volet mobilité.

L'analyse des impacts du volet mobilité du Contrat de Plan État-Région (CPER) révèle une diversité d'effets environnementaux qui s'alignent étroitement avec les objectifs préétablis de ce programme. L'examen du graphique ci-dessous illustre clairement que les initiatives prises sous ce volet sont en adéquation avec les ambitions de soutenir une transition énergétique durable et de promouvoir une mobilité régionale décarbonée.

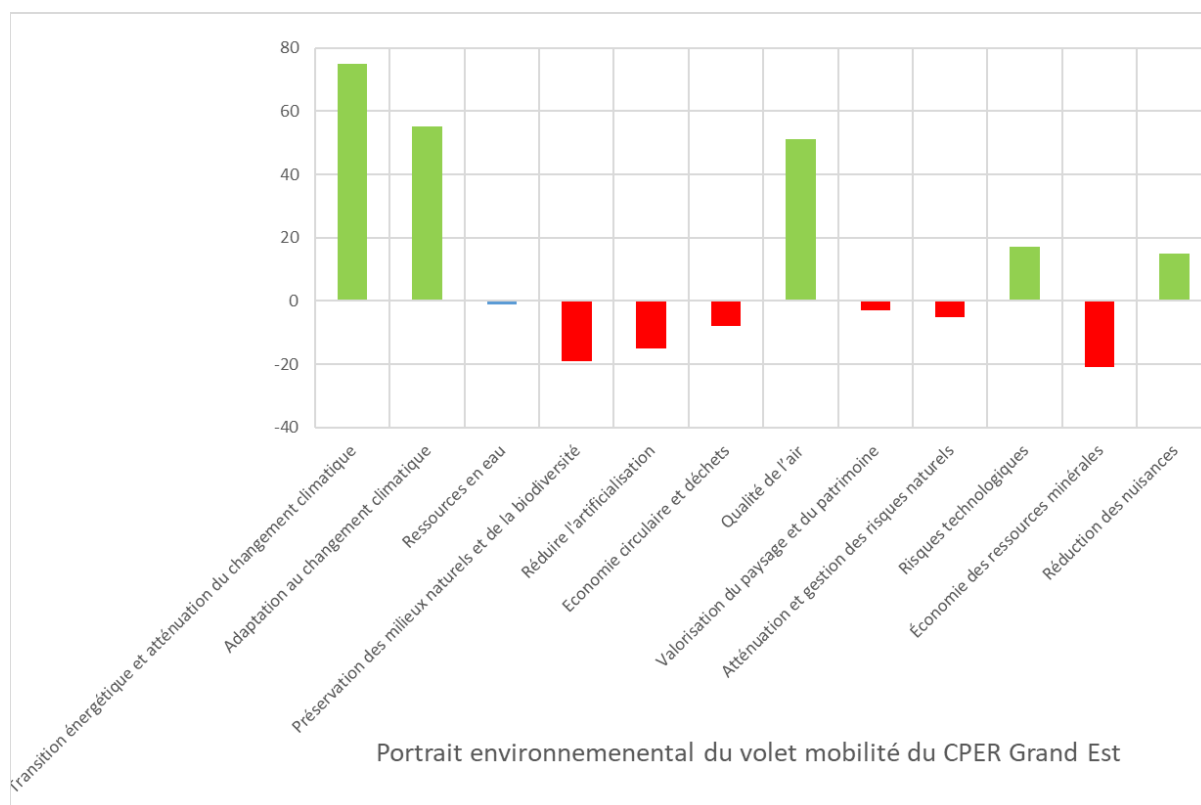
En particulier, les mesures visant à stimuler la transition énergétique et atténuer les émissions de carbone dans le secteur des transports apparaissent comme des points forts, avec des répercussions substantielles et durables. Cela reflète un engagement envers des pratiques de mobilité plus vertes qui incluent le développement de transports publics électrifiés, un effort structurant sur le développement du ferroviaire, pour les courts et longs trajets. Ces efforts sont en ligne avec les volontés politiques croissantes pour une adaptation proactive face aux changements climatiques.

L'impact modéré sur la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores souligne également l'effet bénéfique des politiques de mobilité qui visent à diminuer la pollution atmosphérique urbaine et à améliorer le bien-être des citoyens grâce à un environnement sonore plus sain. Cela pourrait résulter de l'adoption de technologies de transport plus propres et de la régulation du trafic pour réduire les niveaux de bruit dans les zones densément peuplées.

Cependant, l'analyse révèle également que les projets menés sous ce volet peuvent engendrer des conséquences négatives sur les espaces naturels, notamment en contribuant à l'artificialisation des sols. Cela soulève des inquiétudes quant à la consommation des terres agricoles et forestières, qui peut résulter de l'expansion des infrastructures de transport ou de la création de nouvelles voies de communication. Il s'agit là d'un défi environnemental significatif qui nécessite une attention particulière pour équilibrer les gains en matière de mobilité avec la préservation des milieux naturels et la biodiversité.

Pour atténuer ces impacts négatifs, il est crucial d'adopter des stratégies de planification et de gestion qui privilégient l'utilisation rationnelle du territoire et qui favorisent la cohabitation harmonieuse entre le développement des infrastructures de transport et la conservation des écosystèmes naturels. Cela s'inscrit dans la politique d'aménagement du territoire portée par la Région Grand Est dans son STRADDET et la répartition des enveloppes entre les projets structurants et les territoires de SCOT.

En somme, **le portrait environnemental dépeint par ce graphique pour le volet mobilité du CPER Grand Est est révélateur des efforts déployés pour aligner les politiques de transport régionales avec les impératifs de développement durable, tout en soulignant les domaines où des améliorations sont nécessaires pour minimiser les impacts écologiques négatifs et favoriser une harmonisation des enjeux environnementaux à long terme.**



5.2.1.3 Les enjeux de la résilience : adaptation au changement climatique, ressources en eau, risques naturels, milieux naturels et biodiversité

Adaptation au changement climatique	Intégrer l'adaptation au changement climatique dans les activités et systèmes du territoire, afin d'en améliorer la résilience Intégrer la nature en ville et dans les pôles d'activité et faciliter la désimperméabilisation Anticiper et s'adapter à la raréfaction de la ressource en eau Préserver la fonctionnalité des milieux naturels
Ressources en eau	Reconquérir et préserver la qualité des eaux superficielles et souterraines pour atteindre le bon état qualitatif Développer la sobriété dans les usages de l'eau Réduire les pollutions diffuses d'origine agricole Réduire les pollutions diffuses d'origine industrielle Restaurer l'hydromorphologie, la continuité des cours d'eau et la fonctionnalité des zones humides
Préservation des milieux naturels et de la biodiversité	Préserver les espèces et les habitats remarquables Maintenir la biodiversité ordinaire Restaurer les continuités écologiques en renforçant notamment les fonctions écologiques dans les espaces anthropisés Trouver un équilibre entre exploitation agricole, viticole, sylvicole, l'activité touristique et la préservation des écosystèmes associés
Atténuation et gestion des risques naturels	Réduire la vulnérabilité et l'exposition des personnes et des biens, notamment aux inondations et aux mouvements de terrain Prendre en compte les risques naturels en intégrant la perspective du changement climatique
Incidences positives	L'ensemble des enjeux climatiques trouvent une réponse dans la programmation 2021-2027, à travers les crédits contractualisés et de relance. Le CPER mobilisera des actions allant du financement d'études aux investissements dans les filières, ou des projets portés par des collectivités ou des porteurs de projets privés. Des études visant à développer la connaissance du changement climatique, ou encore l'accompagnement de la transition des stations sont programmées. Des actions visent notamment la mise en place de solutions fondées sur la nature et la prévention des inondations, l'accompagnement de la filière agricole vers des systèmes plus résilients, et la restauration des continuités écologiques du SRADDET. Les enjeux de ressource en eau bénéficieront des actions de recherche portées par

	l'axe 1, mais la plus forte plus-value du CPER découle de l'axe 2 en particulier : modernisation de la gestion hydraulique, sobriété des usages, réduction des prélèvements, soutien de l'émergence de plans d'action, accompagnement de l'agriculture, etc. Par ailleurs, l'accompagnement du développement de la bioéconomie spécifie la prise en compte de la protection de la ressource en eau (axe 3) et chaque opération immobilière recherchera les économies d'eau (axe 5). De manière moins précise, le soutien de projets présentant une plus-value écologique pourrait bénéficier à la ressource en eau également. Face aux enjeux des risques naturels, le Contrat soutiendra la mise en place de solutions fondées sur la nature (axes 2 et 4) et les projets de prévention des inondations. De manière plus ou moins directe, la restauration des milieux aquatiques (axe 2) devrait participer également à la maîtrise des risques naturels, en plus d'être directement bénéfique pour la biodiversité et les écosystèmes. La désimperméabilisation des sols (axe 3) permettra de réduire le ruissellement. Face aux enjeux des milieux naturels, la contractualisation investit dans le soutien aux acteurs clefs (organismes de recherche, organismes gestionnaires [Parcs, conservatoires, N2000], etc.), la protection, la gestion et la restauration (soutien des plans nationaux d'action, animation, travaux). Les actions de restauration des continuités écologiques participeront en parallèle à augmenter la capacité de séquestration de carbone du territoire. La contractualisation tient compte des pressions issues de l'agriculture et de la sylviculture par le soutien aux évolutions vers des systèmes de production plus durables et résilients. La conclusion de pactes territoriaux État-Région-Départements pour favoriser la cohérence des actions est envisagée (construits sur 3 domaines, dont la transition énergétique et écologique), ce qui devrait participer à une gestion intégrée de l'ensemble de ces enjeux de résilience du territoire. Pour chacun des piliers, des critères d'éco-conditionnalité⁵ ont été rajoutés. Ainsi, les critères mis en place pour le pilier 1 ont donc pour objectif de soutenir les projets présentant une plus-value écologique, notamment l'atténuation et l'adaptation au changement climatique, la prévention des risques, la valorisation de la biodiversité, des espaces naturels et des services écosystémiques, la préservation des ressources naturelles. Enfin, le volet mobilité favorise fortement le développement du ferroviaire, que ce soit pour les voyageurs ou pour le fret en misant sur une amélioration substantielle des installations (lignes, gares, zones de fret,...) afin de concurrencer la route et ainsi œuvrer directement sur les émissions de gaz à effet de serre et les polluants aériens.
Incidences négatives	Des incidences négatives sur les milieux naturels et les espèces associées peuvent découler d'actions qui entraîneront la réalisation d'opérations immobilières, d'installation d'EnR ou de voiries sur des sols non artificialisés. Le développement de certaines filières stratégiques (notamment le numérique, les équipements scientifiques et les infrastructures) ainsi que la relocalisation industrielle soutenus par le CPER ont des incidences environnementales sur les enjeux identifiés (consommations d'énergie, d'eau relocalisées). Le développement de méthaniseurs et de la filière hydrogène augmentera les pressions sur les ressources en eau. Le développement touristique et le développement des sports pourraient par ailleurs engendrer des pressions supplémentaires sur les ressources et les milieux naturels. Le développement de nouvelles infrastructures (routières, ferroviaire, ou encore portuaires) aura des incidences directes sur les milieux naturels et les écosystèmes concernés. Même si la très grande majorité des projets concerne des infrastructures

⁵ Les grilles de critères d'écoconditionnalité sont repris en annexe.

	existantes, le CPER et son volet mobilité flèche quelques projets nouveaux qui devront intégrer en amont des travaux les enjeux écologiques locaux et les continuités écologiques.
Manques relevés	Dans un contexte d'adaptation au changement climatique, des opérations concernant les risques émergents gagneraient à être contractualisées selon la sensibilité des territoires. La nature en ville pourrait être spécifiquement intégrée dans toutes les opérations.
Mesures ERC	• Inscrire dans le soutien apporté aux projets immobiliers, aux industriels et aux activités agricoles des critères visant à favoriser les économies d'eau et la réduction des effluents toxiques • Envisager le repowering des sites EnR existants avant l'installation de nouveaux sites • Inclure dans les contrats territoriaux la restauration de la trame noire et de la nature en ville • Soutenir des projets de RDI permettant d'améliorer les procédés présentant un lien avec l'eau • Élargir le champ des opérations éligibles visant une meilleure gestion des risques feux de forêt, glissements de terrain et risques météorologiques • Veiller à soutenir une relocalisation écologiquement vertueuse de l'industrie • Veiller au choix des espèces dans les projets (locales, non allergènes, adaptées aux évolutions climatiques) • Veiller à la prise en compte transversale des enjeux de résilience dans les projets

5.2.1.4 Les enjeux de la transition : transition énergétique et atténuation du changement climatique, gestion des déchets et ressources minérales

Transition énergétique atténuation changement climatique	Diminuer les consommations d'énergie par la sobriété et l'efficacité énergétique, en particulier dans l'industrie, l'habitat particulier, le tertiaire et les transports Tripler la production d'énergies renouvelables dans le respect de l'environnement Développer des modes de transports bas carbone (électrique, hydrogène, GNV/bioGNV) et optimiser l'utilisation des transports collectifs et mobilités actives Atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 Décarboner l'ensemble de la chaîne d'activité (déplacements, logements, production, consommation)
Économie circulaire et déchets	Réduire la production de déchets des entreprises par le développement de nouveaux modèles économiques (gestion économe des ressources) et des ménages (par l'incitation) Augmenter les capacités de recyclage et de valorisation Renforcer la collecte et le traitement des déchets du BTP Réduire la production de matières plastiques et leurs usages
Économie ressources minérales	Économiser la ressource extraite pour répondre aux besoins de l'urbanisme, des technologies et de l'industrie en favorisant l'utilisation de matériaux de substitution ou recyclés
Incidences positives	Les actions déploieront la décarbonation de l'énergie et la réduction des émissions de GES à travers le soutien aux acteurs économiques, le soutien aux mobilités durables (aménagements cyclables, transport collectif durable avec impact carbone faible), le soutien au développement des EnR. Au titre de la contractualisation, diverses actions devraient contribuer à diminuer la consommation d'énergie globale et par habitant au moyen d'études, d'expérimentations, de soutien de politiques publiques, et de travaux. Le CPER investit dans les filières régionales structurantes (mobilités intelligentes et durables, numérique, santé, énergie/environnement). La contractualisation apporte des financements au développement de tous les types d'EnR ainsi que des énergies de récupération, à des projets d'efficacité énergétique des bâtiments, économes en ressource, au développement de l'économie circulaire qui permet d'optimiser les consommations d'énergie. Des expérimentations seront également soutenues.

	Concernant la transition énergétique du bâti, les opérations de rénovation énergétique et le soutien de projets de requalification contribueront à réduire les consommations énergétiques du bâti, et la performance énergétique de tous les projets d'équipement soutenus est inscrite dans le Contrat (axe 3). Des actions telles que la revitalisation des territoires ruraux et l'encouragement d'un modèle de ville compacte favorisant la mixité des fonctions auront des incidences positives sur les consommations d'énergie liées aux déplacements. Concernant les enjeux relatifs aux déchets, le CPER inscrit le développement de l'économie circulaire dans son axe 3, et dans l'axe 6, il est précisé qu'il pourra soutenir le développement de nouveaux modèles économiques dans ce domaine. Par ailleurs, pour chaque opération immobilière dans le cadre du soutien à l'enseignement supérieur public, l'optimisation du tri des déchets sera recherchée (axe 5). Concernant les chantiers relatifs au patrimoine, le réemploi/tri/recyclage/traitement des déchets issus des chantiers de démolition/construction et le suivi des déchets issus des chantiers de démolition/construction pour assurer leur traçabilité et leur valorisation sera recherchée au maximum. De nombreux projets de rénovation seront éligibles et engendreront la production de déchets du BTP. Néanmoins, la rénovation utilise beaucoup de matériaux recyclés et consomme moins de matières premières que la construction neuve. Ainsi, du point de vue des enjeux relatifs aux ressources minérales, les actions citées précédemment auront des incidences positives en réduisant la demande en matières premières extraites ; de la même manière, la mutualisation recherchée lors des opérations de rénovation énergétique du bâti permet de réduire les besoins en matériaux. Les opérations immobilières prévues pour les domaines de l'enseignement supérieur et la recherche devront rechercher l'utilisation de matériaux de construction biosourcés ou recyclés. Pour chacun des piliers, des critères d'éco-conditionnalité ont été rajoutés. Ainsi, les critères mis en place pour le pilier 1 ont pour objet de soutenir les projets présentant une plus-value écologique, notamment la sobriété énergétique, la préservation des ressources naturelles, l'amélioration des performances et de la sobriété énergétiques en matière de travaux de rénovation/réhabilitations ; l'utilisation de sources d'énergie renouvelable pour la production de chaleur et/ou d'électricité (bois, solaire, géothermie). Les critères du pilier 2 comptent également plusieurs points en rapport avec la thématique, comme le développement et le soutien de l'économie circulaire (déchets et éco conception) ou l'économie des ressources et la sobriété énergétique. Il est précisé que l'État et le Conseil régional souhaitent s'engager et soutenir les projets qui intègrent les enjeux de la transition énergétique dans leurs projets d'aménagement. Le pilier 3 cite la performance environnementale des chantiers et le soutien des techniques de construction innovantes et économes en consommation et transport de matériaux ainsi qu'en dépenses énergétiques. Dans la même logique, les efforts structurants portés par le volet mobilité du CPER en priorisant la majorité des enveloppes budgétaires vers le rail et le ferroviaire et le développement du vélo route au détriment de la route influe directement sur la consommation énergétique d'origine fossile.
Incidences négatives	Des opérations visant le développement du numérique, de l'industrie, de nouveaux équipements de recherche seront éligibles aux crédits du CPER. Celles-ci entraîneront de nouveaux besoins en électricité spécifique. La relocalisation de l'industrie engendrera une relocalisation des pressions associées (déchets, consommations de ressources). Les chantiers de démolition auront des incidences notables sur la production de chantiers du BTP. La politique de grands travaux sur le bâti, l'accompagnement en faveur des grandes infrastructures découlant du CPER reposeront sur la consommation de ressources en matériaux de construction. Le développement des EnR et du numérique ainsi que la relocalisation industrielle entraîneront des besoins en minéraux pour l'industrie.
Manques	Le développement des énergies issues de la biomasse (bois-énergie) devrait être envisagé

relevés	en tenant compte des questions de préservation des puits de carbone, de gestion intégrée des espaces boisés et de pollution atmosphérique (dispositifs de combustion performants). Dans l'idée de soutenir la relocalisation industrielle, les filières structurantes et la production d'énergie renouvelable, la contractualisation aurait pu combiner de manière systématique la création/extension de nouveaux bâtis avec la production d'EnR en site propre. Tout comme pour les enjeux du chapitre précédent, la conclusion de pactes territoriaux Etat-Région-Département pour favoriser la cohérence des actions est envisagée. Les enjeux des ressources minérales gagneraient à être inclus en liaison avec les objectifs qui seront définis par le Schéma régional des carrières.
Mesures ERC	• Inciter à la sobriété numérique dans les aménagements et les pratiques • Accompagner de critères d'éco-conditionnalité l'octroi de financements aux entreprises et collectivités (sobriété et efficience énergétiques) • Apporter un soutien en ingénierie ou financier aux EPCI dans l'élaboration ou la révision de leurs documents d'urbanisme et leur PCAET pour favoriser le développement de la production d'EnR. • Soutenir des expérimentations de production d'EnR permettant un couplage des usages, notamment agricole • Coupler la production d'EnR avec la mise en œuvre de nouveaux aménagements et équipements • S'assurer d'alimenter les installations de bois-énergie par des ressources locales issues de forêts gérées durablement • S'assurer du gain énergétique des nouveaux aménagements, équipements et rénovations financés par rapport à l'existant • Veiller à l'optimisation du tri/traitement/recyclage des déchets de chantier pour tous les projets • Financer le développement des installations de tri/transfert/traitement des déchets en accord avec les objectifs et besoins identifiés par le PRPGD et en complément des appels à projets de l'ADEME • Soutenir la mise en place d'un observatoire régional des ressources minérales coordonné avec le suivi du Schéma régional des carrières • Privilégier pour toutes les opérations immobilières celles ayant recours à l'utilisation de matériaux biosourcés ou issus du recyclage • Privilégier les maîtrises d'ouvrage mettant en œuvre une démarche de réduction de leur empreinte énergétique et des techniques permettant de réduire les apports de matière première

5.2.1.5 Les enjeux de l'attractivité du territoire : artificialisation des sols, paysages et patrimoine

Réduire l'artificialisation	<i>Économiser le foncier à vocation industrielle, économique et urbaine</i> <i>Réduire la consommation d'espaces naturels et agricoles</i> <i>Réhabiliter et réutiliser les friches industrielles, militaires, administratives et économiques</i> <i>Anticiper et prévenir les pollutions potentielles</i> <i>Participer à la dépollution des friches en vue de favoriser leur réhabilitation</i>
Valorisation du paysage et du patrimoine	<i>Préserver la qualité des paysages emblématiques et du patrimoine architectural et culturel</i> <i>Reconquérir la qualité des paysages urbains dans les secteurs sensibles ou dégradés (friches, franges, centres-villes)</i>
Incidences positives	Le partenariat État/Région sera renforcé autour de la reconquête des friches au sein des territoires, en privilégiant le croisement avec les autres politiques publiques, dont le « zéro artificialisation ». Le Contrat soutient des opérations de rénovation de bâtiments, la revitalisation des centres urbains et la requalification des campus existants. Ces opérations contribuent à réduire les besoins en nouveau foncier. Ces opérations auront en outre des incidences positives sur le patrimoine bâti ordinaire et historique et sur les ambiances paysagères urbaines.

	D'autre part, un soutien au patrimoine culturel et identitaire est apporté à travers des investissements d'accompagnement ou de valorisation. Les opérations visant à préserver et restaurer les continuités écologiques (objectif de 1000 km de haies d'ici 2027) participent à préserver la qualité des grands paysages naturels. Pour chacun des piliers, des critères d'éco-conditionnalité ont été rajoutés. Ainsi, les critères mis en place pour le pilier 1 visent le soutien des projets présentant une plus-value écologique, notamment la sobriété foncière (concourir au « zéro artificialisation nette »). Les critères du pilier 2 comportent également plusieurs points en rapport avec la thématique, comme la réduction de l'impact paysager des infrastructures. Il est en outre précisé que l'État et le Conseil régional souhaitent s'engager et soutenir les projets qui optimisent l'usage du foncier dans leurs projets d'aménagement.
Incidences négatives	Le CPER soutiendra des chantiers de construction et probablement d'extension (ESRI, logements étudiants, développement de l'industrie, du numérique, etc.) qui induiront automatiquement une artificialisation des sols en densification ou extension de la tâche urbaine actuelle. Par ailleurs, la création de voies vertes, de liaisons douces et de voies réservées aux transports en commun, la relocalisation industrielle, etc. ne seront pas sans incidences sur l'artificialisation des sols.
Manques relevés	Le contrat dans sa rédaction ne fait pas état d'une recherche systématique de qualité architecturale des opérations financées qui pourrait présager de la bonne prise en compte des enjeux paysagers urbains et périurbains et éviter ainsi la banalisation des paysages et la standardisation des opérations immobilières.
Mesures ERC	• S'assurer de l'intégration architecturale et de la plus-value paysagère des opérations financées au titre du CPER • Privilégier pour tous les projets ceux justifiant d'une sobriété foncière, d'une multifonctionnalité ou d'une réversibilité des aménagements • Privilégier les projets biocompatibles (végétalisation des abords ou des toitures, préservation d'espaces naturels fonctionnels) • Accompagner en ingénierie ou financièrement les EPCI à décliner à leur échelle le Zéro artificialisation nette

5.2.1.6 Les enjeux de santé environnementale : la qualité de l'air, les risques technologiques ainsi que les nuisances

Qualité de l'air	<i>Réduire les émissions de polluants atmosphériques liées aux activités industrielles, au bâti résidentiel, aux transports et aux activités agricoles</i>
Risques technologiques	<i>Prévenir et réduire les risques technologiques, notamment par une approche multirisque Réduire les risques hérités du passé historique et minier</i>
Réduction des nuisances	<i>Participer à la réduction des nuisances sonores Réduire l'exposition des populations aux nuisances issues de l'industrie et des infrastructures de déplacement</i>
Incidences positives	Le CPER soutiendra les filières structurantes (santé, énergie/environnement) ayant des incidences sur ces enjeux de santé environnementale. Il cible le soutien au recours aux énergies non fossiles, le développement des dispositifs de stockage et l'expérimentation en matière d'EnR en veillant à la maîtrise des impacts environnementaux et sur la santé. Le développement des modes de déplacements doux et des motorisations électriques limite les consommations d'énergies fossiles, sources de pollutions atmosphériques et de nuisances sonores. Si le numérique augmente les besoins électriques, il permet de réduire certains déplacements et contribue ainsi à réduire ses incidences sur la qualité de l'air et les nuisances sonores. Les réhabilitations et rénovations soutenues devront répondre aux nouvelles normes en matière de matériaux et d'insonorisation. Concernant les polluants agricoles, le soutien des opérations visant à accompagner les

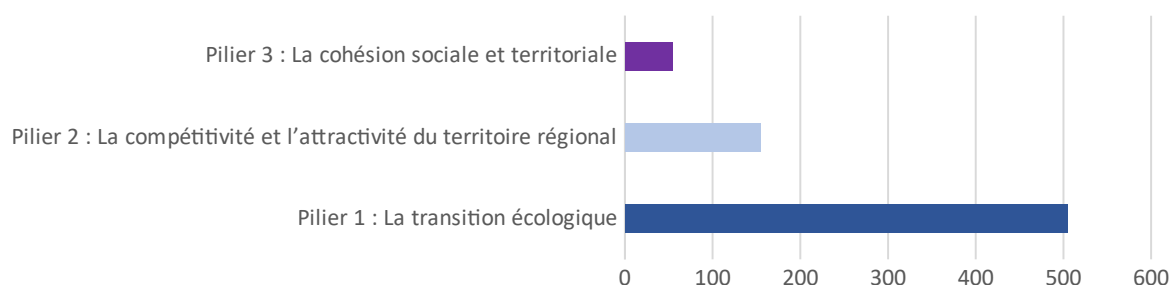
	pratiques agroécologiques peut avoir des incidences positives au niveau de l'air et du sol. Toutes les actions ayant des incidences sur les enjeux de la résilience du territoire contribuent à une meilleure qualité de l'air, en préservant les services écosystémiques et en contribuant à atténuer les effets du changement climatique (les pics de pollution à l'ozone augmentent avec les journées chaudes). Pour chacun des piliers, des critères d'éco-conditionnalité ont été rajoutés. Ainsi, les critères mis en place pour le pilier 1 ont donc pour objectif de soutenir les projets présentant une plus-value écologique, notamment en matière de qualité de l'air (réduction des émissions de polluants atmosphériques).
Incidences négatives	Les incidences sur la qualité de l'air et les nuisances sonores restent incertaines et dépendront de l'équilibre entre les usages du réseau national routier et la compétitivité des services de transport collectif sur les trajets du quotidien. Les chantiers peuvent également impacter la qualité de l'air de manière temporaire et peu significative à l'échelle du projet. Les incidences sur les risques technologiques sont difficilement identifiables sans connaître les projets soutenus. Les installations d'EnR (classées ICPE) et la relocalisation industrielle peuvent engendrer des risques technologiques ainsi que des dégradations du sol (effluents toxiques ou risque d'érosion) selon leur nature.
Manques relevés	Le contrat ne mentionne pas la prise en compte des risques technologiques, notamment dans une approche multirisque et en prenant en compte le changement climatique.
Mesures ERC	• S'assurer d'une prise en compte des enjeux de santé environnementale et de la considération attentive des risques technologiques dans les projets • Préserver des zones de quiétude dans les nouveaux aménagements

5.2.2. Incidences cumulées par pilier et par axe

Rappelons que trois piliers structurent le CPER qui se décline en douze axes. Dans la perspective d'établir des points de vigilance adaptés à la mise en œuvre opérationnelle du CPER, l'évaluation a pris le parti de présenter les incidences les plus significatives par pilier et axe du contrat.

Le graphique suivant — la signature environnementale du CPER — présente les scores environnementaux des piliers et regroupe ainsi les effets cumulés sur l'ensemble des enjeux identifiés. Il représente les résultats des interactions entre chaque opération éligible et les enjeux, selon une échelle ouverte et en utilisant le système de notation décrit dans le chapitre sur la méthodologie.

Incidences cumulées des piliers sur l'environnement



En premier lieu, on note que les trois piliers de la programmation globale entraîneront des incidences positives, bien qu'hétérogènes sur les enjeux environnementaux cumulés. Logiquement, les contributions du pilier 1 sont les plus importantes étant donné la nature des opérations envisagées.

Parmi les piliers déclinant la programmation 2021-2027, le pilier 1 porte effectivement la stratégie environnementale du CPER :

- Axe 1 : Développer la connaissance pour anticiper les conséquences du changement climatique
- Axe 2 : Optimiser la gestion de l'eau, ressource naturelle essentielle, dans un contexte de raréfaction croissante
- Axe 3 : Adapter la région aux enjeux de la transition énergétique, de la production d'énergies renouvelables et de la sobriété énergétique
- Axe 4 : Amplifier les actions de reconquête du patrimoine naturel, de l'air et de la biodiversité, incluant la prévention des risques

Ces quatre axes sont de fait les axes portant la plus grande plus-value environnementale du Contrat.

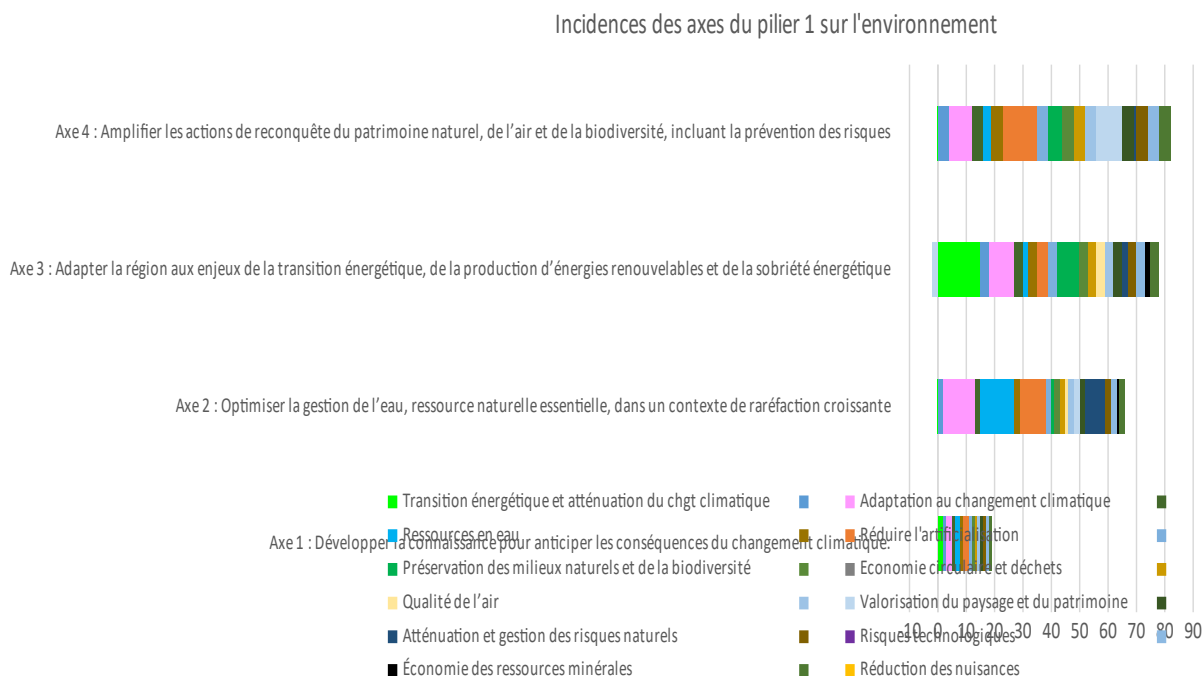
Les piliers 2 et 3 présentent des incidences environnementales plus faibles :

- Ils comportent les axes dont les incidences cumulées sont négatives (voir paragraphes suivants) ;
- Ils ciblent prioritairement la compétitivité et la cohésion sociale, et comptent de fait moins d'actions en faveur de l'environnement.

5.2.2.1 Pilier 1 : La transition écologique

Comme énoncé précédemment, le pilier s'appuie sur quatre axes

- Axe 1 : Développer la connaissance pour anticiper les conséquences du changement climatique
- Axe 2 : Optimiser la gestion de l'eau, ressource naturelle essentielle, dans un contexte de raréfaction croissante
- Axe 3 : Adapter la région aux enjeux de la transition énergétique, de la production d'énergies renouvelables et de la sobriété énergétique
- Axe 4 : Amplifier les actions de reconquête du patrimoine naturel, de l'air et de la biodiversité, incluant la prévention des risques



Ce pilier soutient la mise en œuvre de la stratégie régionale en faveur de l'environnement : il vise à conforter les transitions engagées dans les territoires en matière d'économie circulaire et de développement des circuits courts et de proximité, de développement des énergies renouvelables, d'emploi et de formation, d'aménagement urbain, de gestion du foncier et de la ressource en eau, etc. Les incidences environnementales sont, de fait, positives, directes et significatives, elles seront majeures en matière de climat, de réduction de l'artificialisation, ressource en eau. Les autres enjeux sont également bien pris en compte.

L'axe 1 porte sur des actions de recherche concernant potentiellement plusieurs thématiques (forêt, biodiversité, agroécologie, eau, énergie, services écosystémiques), ce qui pourra permettre d'améliorer la connaissance sur ces domaines.

L'axe 2 cible la ressource en eau et contient les actions visant la sobriété des usages de l'eau (réduction des prélèvements, réutilisation des eaux non conventionnelles), et pourra soutenir l'agroécologie (réduisant les pollutions aquatiques) et conforter le second pilier de la PAC (préservation de l'eau). Par ailleurs, les actions de restauration des milieux aquatiques et les solutions fondées sur la nature bénéficieront à l'adaptation et à l'atténuation du changement climatique, aux milieux naturels et aux risques, notamment inondation.

L'axe 3 a pour objectif la transition énergétique et soutiendra la transition du tissu économique, les démarches des territoires et la performance énergétique du bâti. Il s'agira d'accompagner les filières (industrie, agriculture) vers des systèmes de production plus durables et résilients, d'accompagner la structuration de filières de transport décarbonées, de développement des EnR, etc. En outre, des actions de rénovation énergétique, de renouvellement urbain seront soutenues, avec des reconversions de friches, une gestion intégrée des eaux pluviales, des actions de renaturation ou de désimperméabilisation des sols, etc. De fait, cet axe a des incidences environnementales globalement positives et transversales.

L'axe 4 porte les actions de protection et restauration des milieux naturels, le soutien aux Parcs, conservatoires, l'aide à l'animation du réseau Natura 2000, etc. Le Contrat vise également le « déploiement de trames vertes et bleues pour ambitionner 1 000 km de haies d'ici 2027 ». Ainsi, c'est l'axe portant la plus forte plus-value en matière de milieux naturels et biodiversité. Par ailleurs, ces actions participent à la préservation des paysages, et des services écosystémiques permettant une maîtrise des risques naturels, la préservation de la ressource en eau et l'adaptation au changement climatique. Il s'agit de fait de l'axe du CPER pour lequel les incidences environnementales sont les plus élevées.

En toute logique, ce pilier apporte la plus-value environnementale la plus notable de l'ensemble de la programmation, du fait de la nature des actions qui traduisent les préoccupations environnementales régionales. Les incidences de ces mesures s'illustrent en toute logique en positif sur les enjeux climat, air et énergie, milieux naturels et biodiversité, ressources en eau, artificialisation des sols et risques naturels. Quelques points de vigilance sont tout de même identifiés.

Points de vigilance du pilier 1

Les actions d'adaptation au changement climatique et de renouvellement urbain peuvent impacter divers enjeux, comme ceux relatifs au patrimoine, à l'imperméabilisation aux nuisances ou encore à la nature en ville. Ce type d'opérations, ainsi que toutes les actions en matière d'environnement, doit être attentivement élaboré afin d'avoir une vision croisée et transversale de tous les enjeux environnementaux, notamment locaux, par exemple :

- La gestion des eaux pluviales devra cibler une gestion à la parcelle (au plus près du point de chute) et la restauration du cycle de l'eau, et être conjointement abordée avec la question de la nature en ville, de la trame verte et bleue et de la création ou la préservation des îlots de fraîcheur ;
- Une attention devra être portée au respect de l'architecture locale et à la préservation du patrimoine bâti ;
- Des espèces locales non allergènes et adaptées au contexte local, notamment aux évolutions climatiques, devront être privilégiées ;
- Les nouveaux aménagements pourront être pensés en intégrant la collecte et le tri des déchets ;
- Le développement du bois-énergie devrait s'accompagner d'un plan d'approvisionnement durable n'induisant pas d'émissions de GES supplémentaires, d'un plan de gestion intégré des ressources forestières mobilisées et d'une campagne d'équipements en systèmes de combustion performants.

Par ailleurs, concernant les actions soutenues pour la transition énergétique, notamment du bâti :

- S'assurer du gain énergétique des opérations immobilières réalisées par rapport à l'existant ;
- Veiller à la qualité des opérations immobilières afin de créer un patrimoine architectural de qualité et de valoriser l'existant ;

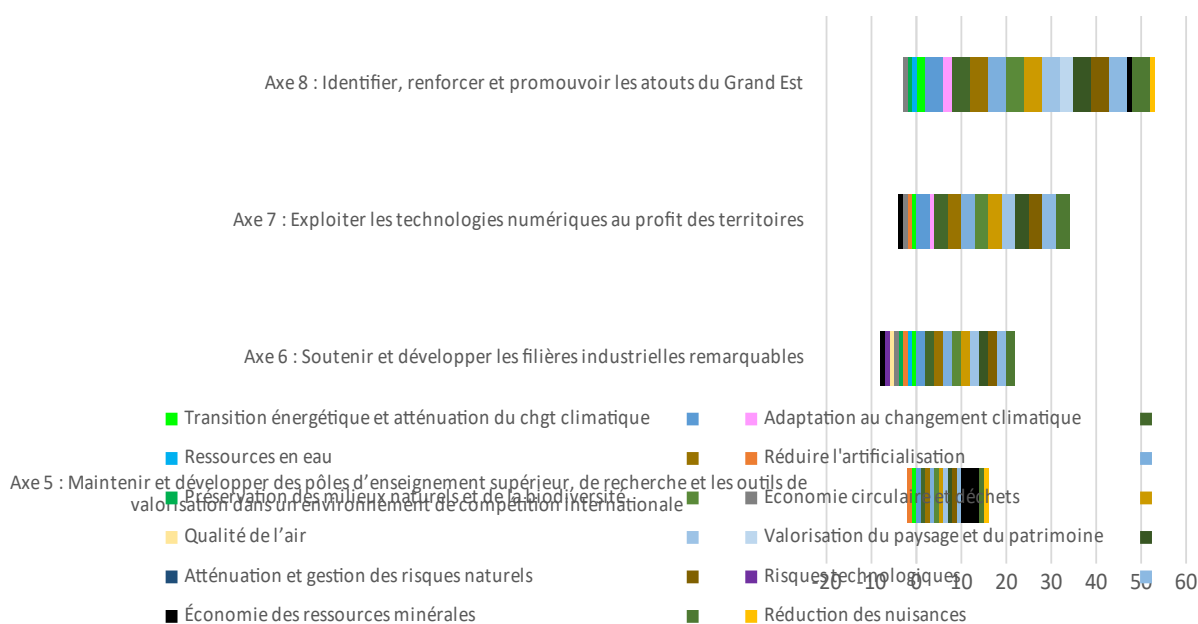
- Privilégier les projets bioclimatiques (abords ou toitures végétalisés, auto-alimentation en EnR, économie d'eau).

5.2.2.2 Pilier 2 : La compétitivité et l'attractivité du territoire régional

Comme le pilier 1, le pilier 2 est découpé en quatre axes :

- Axe 5 : Maintenir et développer des pôles d'enseignement supérieur, de recherche et les outils de valorisation dans un environnement de compétition internationale
- Axe 6 : Soutenir et développer les filières industrielles remarquables
- Axe 7 : Exploiter les technologies numériques au profit des territoires
- Axe 8 : Identifier, renforcer et promouvoir les atouts du Grand Est

Incidences des axes du pilier 2 sur l'environnement



L'axe 5 vise le développement des pôles de l'enseignement supérieur et de la recherche. De fait, des incidences négatives potentielles découlant de la création de bâtiments et du financement d'équipements sont relevées (consommation d'espace — et potentiellement d'espaces naturels en cas d'extension —, de ressources minérales, d'énergie). Néanmoins, le soutien à la recherche (notamment les 5 filières ciblées : bioéconomie, énergie, matériaux, numérique, santé) peut engendrer des incidences positives sur l'environnement, par exemple en matière d'économie circulaire, ou d'énergie (réduction des besoins, optimisation de procédés, etc.). La rénovation sera également soutenue, engendrant de fait une amélioration des performances énergétiques et acoustiques.

Le soutien des filières remarquables est ciblé par l'axe 6. Des incidences négatives, là encore en fonction des industries soutenues, pourront découler de la contractualisation, notamment du fait de la relocalisation : consommations d'énergie et de ressources en eau et minérales, émissions de polluants et de GES, consommation d'espaces potentiellement naturels pour les besoins, etc. Quelques incidences positives sont également relevées, découlant de l'essor des nouvelles mobilités potentiellement attendu, du développement de la filière hydrogène ou de l'économie circulaire, mais les incidences cumulées restent potentiellement négatives.

La mise en œuvre de l'axe 7, sur le développement du numérique, engendrera potentiellement des incidences cumulées négatives ; en effet, malgré le gain potentiel en matière de déplacements, le développement du numérique nécessite des ressources (énergétiques [notamment par effet rebond], minérales, foncières).

L'axe 8 décline les actions de valorisation du patrimoine et des atouts du Grand Est et aura des incidences globalement positives. Il s'agit en effet de restaurer le patrimoine bâti, de valoriser les espaces patrimoniaux remarquables, ce qui aura des incidences positives sur les enjeux identifiés, mais aussi d'accompagner la transition des stations touristiques de montagne dans le cadre du changement climatique ou de poursuivre l'amélioration de l'offre de mobilité douce. Il est par ailleurs spécifié que les déchets de chantier seront tracés et valorisés au maximum, et des objectifs de respect de l'environnement ou de durabilité sont mentionnés.

Points de vigilance du pilier 2

Le développement et l'ancrage régional des filières structurantes ainsi que la relocalisation industrielle et le développement de l'ESRI impliqueront potentiellement l'utilisation de foncier. Il faudra veiller à prioriser la valorisation de friches industrielles et de fonciers dégradés. Il s'agit également de rechercher la sobriété foncière et l'optimisation des transports en commun et de la collecte des déchets lors de la construction puis le fonctionnement de nouveaux sites. Dans la sélection des porteurs de projet, une attention pourrait être portée sur leur empreinte environnementale à travers la mise en œuvre de critères de bonification environnementaux :

- Conditionner les projets de relocalisation ou de soutien aux industries et filières structurantes à la mise en œuvre de process et technologies préservant les ressources en eau ;
- Conditionner le soutien apporté à l'innovation à la plus-value environnementale globale des transferts de technologies vers le monde socio-économique, pour éviter les transferts de pollutions et d'impacts ;
- S'assurer de l'exemplarité environnementale des opérations immobilières : démarche environnementale du maître d'ouvrage, démarche de sobriété foncière et énergétique et mobilisant des ressources biosourcées ou issues du recyclage, collecte des déchets de chantier, intégration d'aménagements qualitatifs favorisant l'adaptation au changement climatique, par exemple végétalisation, couplage avec des productions d'EnR en sites propres, des systèmes d'économie d'eau, amélioration de la performance énergétique par rapport à l'existant, etc. ;
- Veiller à l'exemplarité environnementale des équipements culturels (matériaux de proximité, biosourcés ou recyclés, sobriété des consommations une fois rénové [énergie, eau, numérique], adaptation climatique, efficacité énergétique, compatibilité avec l'avifaune patrimoniale, végétalisation, utilisation de solutions écologiques) ;
- Privilégier les maîtres d'ouvrage justifiant d'une démarche environnementale de réduction de leurs consommations énergétiques et de leur empreinte carbone ;
- Par ailleurs, il serait intéressant de conditionner l'attribution des financements au titre de la contractualisation au respect des enjeux environnementaux déclinés localement et opérationnellement.

En matière d'enseignement supérieur, les actions prévues pourraient être l'occasion d'améliorer la mobilité des étudiants :

- S'assurer d'optimiser les accès et la desserte en transports en commun et mobilité douce des nouveaux aménagements destinés aux étudiants ;
- Financer des équipements de recharge et de sécurisation des vélos et trottinettes électriques aux abords des campus et résidences étudiantes.

5.2.2.3 **Pilier 3 : La cohésion sociale et territoriale**

Comme les deux premiers piliers, le pilier 3 est découpé en quatre axes :

- Axe 9 : Mobiliser les outils à effet de levier sur la cohésion sociale et territoriale
- Axe 10 : Faciliter l'accès aux soins et renforcer la résilience sanitaire
- Axe 11 : Déployer des politiques publiques adaptées finement aux territoires
- Axe 12 : Améliorer la connectivité des territoires par une politique de développement multimodal des infrastructures de transport et des équipements

Incidences des axes du pilier 3 sur l'environnement



L'axe 9 est celui cumulant le plus d'incidences potentielles négatives. En effet, le soutien des équipements prévus pour la cohésion sociale (maisons de santé, entreprises d'insertion, services) pourrait engendrer des consommations de ressources supplémentaires (énergie, eau, foncier, granulats), et peu d'incidences positives viennent contrecarrer ces impacts ; seul l'appui au développement des services en milieu rural pourrait se traduire par une réduction des distances et donc des déplacements, et limiter les émissions de polluants et GES.

L'axe 10 est orienté sur l'accès aux soins et le renforcement de la résilience sanitaire (création – extension et financement des maisons et centres de santé). Peu d'incidences découleront des actions induites. Le renforcement des connaissances en santé environnement auprès du public pourrait se traduire par une amélioration des pratiques (moins de pression sur la ressource en eau, amélioration de la qualité de l'air, adaptation au changement climatique). En revanche, on retrouve les incidences négatives potentiellement induites par la création potentielle de nouveaux bâtiments (centres ou maisons de santé) déjà évoquées pour les axes précédents.

L'axe 11 devrait avoir des incidences globalement positives du fait de la revitalisation et la remobilisation des friches qui seront soutenues, engendrant des économies de foncier et des réductions des déplacements. Il s'agira également d'accompagner les territoires dans la valorisation de leur attractivité, en agissant sur la réduction des difficultés environnementales. Néanmoins, le soutien aux sports, par le dispositif Terre de Jeux notamment, peut impacter les milieux naturels et la ressource en eau selon les sports et les équipements qui seront soutenus.

Dans l'axe 12, le CPER pourra accompagner les projets de mobilités douces et actives et sous certaines conditions les projets de transport collectif durables avec un impact carbone faible. Cela devrait se traduire par une réduction des consommations d'énergie, des émissions (GES et polluants) et des nuisances sonores. Mais des utilisations supplémentaires de matériaux pourraient découler des installations et travaux induits.

Ces incidences incitent à émettre les points de vigilance suivants qui préfigurent la mise en œuvre de critères d'éco-conditionnalité.

Points de vigilance du pilier 3

Comme pour le pilier 2, les projets d'aménagement prévus pourront impliquer des besoins en fonciers et en ressources. Il s'agira en ce cas de rechercher la sobriété (valorisation de friches industrielles et de fonciers dégradés, optimisation de l'usage des ressources naturelles) et l'optimisation en matière de transport :

- Veiller à l'exemplarité environnementale des opérations, notamment des équipements sportifs et des aménagements de santé : matériaux de proximité, biosourcés ou recyclés, gestion des déchets de chantier, adaptation climatique (par exemple végétalisation, prise en compte des aléas naturels et de leur potentielle évolution), efficacité énergétique, couplage avec des productions d'EnR en sites propres, compatibilité avec l'avifaune patrimoniale, végétalisation, sobriété des consommations après la rénovation (énergie, eau, numérique), etc. ;
- Privilégier les maîtres d'ouvrage justifiant d'une démarche environnementale de réduction de leurs consommations énergétiques et de leur empreinte carbone ;
- Développer de manière cohérente les projets d'opérations immobilières et de construction d'infrastructures de déplacement en cohérence avec les actions à visée environnementale du pilier 1 ;
- Par ailleurs, il serait intéressant de conditionner l'attribution des financements au titre de la contractualisation au respect des enjeux environnementaux déclinés localement et opérationnellement, et de manière transversale.

Par ailleurs, le développement de nouvelles motorisations entraînera des afflux de voitures mises en décharge. Le soutien de la filière du retrofit et du recyclage automobile pourrait être avantageux.

Une attention particulière devra être apportée aux projets de requalification urbaine vis-à-vis de la présence d'éléments végétaux et d'espaces de nature fonctionnels en milieu urbain, dans lesquels une biodiversité ordinaire et non d'ornementation peut se développer. Ces îlots de verdure pourront ainsi apporter pleinement leur service de régulation thermique en milieu urbain. Il s'agira de veiller à la préservation de ces espaces qualitatifs dans les opérations de densification, de réhabilitation et de construction.

Les contrats territoriaux devraient s'attacher en priorité à la transition environnementale des territoires et faciliter la mise en œuvre de démarches de résilience et de solutions visant à répondre de manière transversale aux enjeux environnementaux locaux.

5.2.1. Incidences du volet mobilité

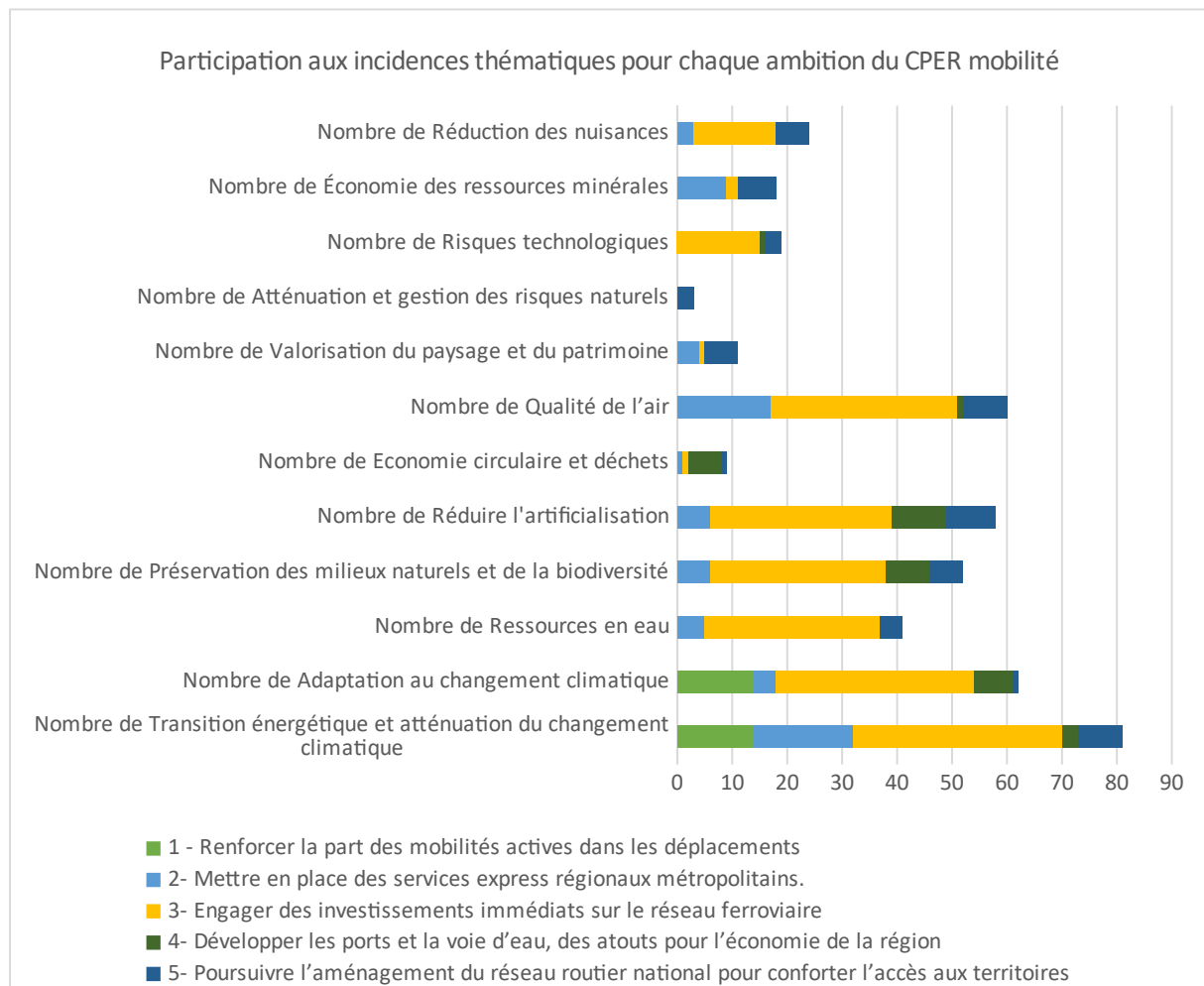
Le volet mobilité du contrat plan Etat Région du Grand Est est découpé en 5 grandes ambitions qui regroupent des « typologies de projets » cohérentes :

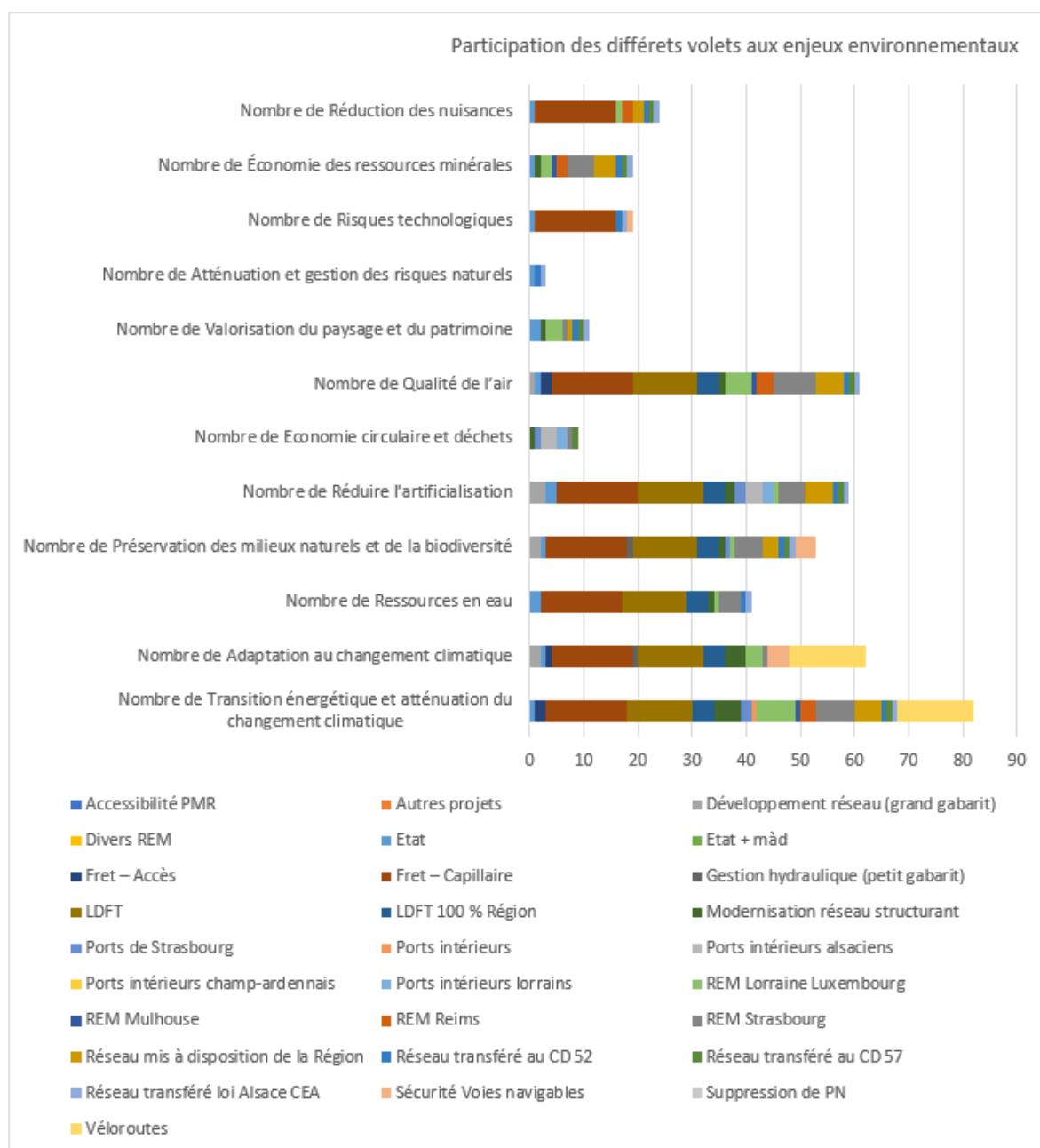
1. Renforcer la part des mobilités actives dans les déplacements
2. Mettre en place des services express régionaux métropolitains.
3. Engager des investissements immédiats sur le réseau ferroviaire
4. Développer les ports et la voie d'eau, des atouts pour l'économie de la région
5. Poursuivre l'aménagement du réseau routier national pour conforter l'accès aux territoires

L'analyse de la participation de ces différentes ambitions du volet mobilité du CPER aux grands enjeux environnementaux identifiés par l'état initial de l'environnement mettent en évidence que :

- L'ambition 3 : engager des investissements immédiats sur le réseau ferroviaire agit sur la quasi-totalité des enjeux et notamment sur ceux présentant une hiérarchisation plus importante
- L'ambition 2 : Mettre en place des services express régionaux métropolitains participe également, dans une moindre mesure à la plus-value globale du volet mobilité. Néanmoins, il influe le plus fortement sur les enjeux de qualité de l'air et de transition énergétique
- Enfin, l'ambition n°1 : renforcer la part de mobilité actives dans les déplacements joue également son rôle

L'objectif du graphique ci-après n'est pas de montrer les incidences positives ou négatives de tel ou tel projet. Il est là pour montrer la participation des ambitions





5.2.2. Analyse des secteurs susceptibles d'être impactés

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, ce chapitre décrit les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du CPER, analyse les incidences potentielles de sa mise en œuvre et propose le cas échéant des mesures d'évitement, réduction et compensation permettant de diminuer l'impact environnemental sur ces secteurs spécifiques.

Les secteurs susceptibles d'être impactés présentés par la suite représentent les secteurs potentiellement concernés par la mise en œuvre du CPER, selon le niveau de connaissance actuel des opérations éligibles. Il est possible de distinguer deux grandes familles de projets en fonction de leur déclinaison en milieu urbain (au sens de l'enveloppe urbaine actuelle) ou à l'extérieur.

5.2.3.1 Les opérations localisées en milieu urbain

Comme l’a présenté le chapitre 1.2 sur les incidences environnementales par typologie d’interventions, un grand nombre d’opérations devrait se situer en milieu urbain.

Elles recouvrent des interventions sur le bâti en tant qu’élément unique ou sur un ensemble de bâtis (échelle du campus, du quartier), des interventions sur les transports à travers de nouveaux aménagements ou équipements visant à développer l’usage des transports en commun et des mobilités durables qui relèvent plus de l’organisation et du fonctionnement territorial. Parmi les opérations déjà fléchées, les opérations immobilières retenues pour l’enseignement supérieur concernent en majeure partie des projets couplant rénovation énergétique, nouveaux équipements et restructuration. Sur les sites et monuments patrimoniaux ou dédiés à la culture, une quarantaine d’opérations est susceptible d’être soutenue (restaurations, rénovation, reconversion de site, etc.). Le CPER liste en sus une demi-douzaine de sites pour le développement du tourisme industriel.

Le tableau suivant synthétise les incidences relevées lors de l’évaluation pour ces secteurs urbains par rapport aux opérations envisagées dans le contrat.

Thématiques	Nature des incidences potentielles	Qualification de l’incidence
Transition énergétique et du changement climatique	Développement potentiel d’une sobriété des usages Efficacité énergétique, performance énergétique améliorée de certains bâtiments Consommation d’énergie pour la construction	Positive, à vigilance maintenir
Adaptation au changement climatique	Développement potentiel d’une sobriété des usages et d’usages mutualisés Risque de suppression d’îlots de fraîcheur Risques d’introduction d’éléments végétaux non adaptés au changement climatique lors des aménagements	Vigilance à avoir sur les projets immobiliers
Ressource en eau	Sobriété des usages, réduction des conflits d’usage Utilisation d’eau sur les chantiers et consommation des nouveaux usagers et nouvelles activités Optimisation des réseaux de distribution	Positive, à vigilance maintenir
Préservation des milieux naturels et de la biodiversité	Recentrage de la population dans les secteurs urbanisés réduisant la consommation d’espaces naturels Réintroduction de la nature en ville Introduction d’espèces ornementales ou exotiques, plantations hors-sol	Positive, à vigilance maintenir
Réduction de l’artificialisation	Favorise la reconstruction de la ville sur la ville et réduit la consommation d’espace Disparition possible d’espaces verts, de jardins privés, de délaissés faisant office d’espaces de respiration, d’îlots de fraîcheur en ville	Positive, à vigilance maintenir
Atténuation et gestion des risques naturels	Développement possible d’espaces imperméabilisés dans les espaces urbains ou à l’inverse désimperméabilisation prévue dans les projets	Incertaine
Valorisation du paysage et du patrimoine	Revalorisation de friches, de quartiers, de sites Risque d’impact patrimonial sur le bâti existant, banalisation architecturale	Positive, à vigilance
Économie circulaire et déchets	Réduction à la source des déchets, optimisation de la collecte Réalisation de chantiers de rénovation, extension voire construction, sources de déchets du BTP Sensibilisation des usagers à la prévention des déchets	Positive, à vigilance maintenir
Qualité de l’air	Amélioration de la qualité de l’air en ville par les mobilités durables et les transports collectifs Introduction potentielle d’espèces allergènes	Positive, à vigilance maintenir
Risques technologiques	Certaines relocalisations industrielles pourraient s’inscrire dans des zones d’activité exposées aux risques, et amplifier ces derniers	Incertaine
Économie des ressources minérales	La rénovation consomme moins de ressources minérales et fait souvent appel à des produits issus du recyclage Les usages du numérique augmentent les pressions sur les matériaux critiques.	Positive, à vigilance maintenir
Réduction des nuisances	Amélioration de l’acoustique des bâtiments Augmentation potentielle de l’exposition des populations aux nuisances selon le projet (localisation, orientation du bâti)	Positive, à vigilance maintenir

Les secteurs de projets situés en zone urbaine devraient voir l'état de plusieurs paramètres environnementaux, principalement la qualité du patrimoine urbain et les consommations énergétiques, s'améliorer grâce aux interventions envisagées.

On peut espérer une amélioration de la gestion des déchets en ville. Une réduction de la consommation d'espace pourrait également découler des nombreuses opérations de rénovation et de restauration de bâtiments, des facilités d'accès aux services incitant certains habitants à rester en ville plutôt qu'à s'éloigner. Cela dépendra fortement de gestion de l'espace (double exposition des logements, orientation des bâtiments pour la gestion des nuisances), de la présence d'îlots de fraîcheurs et de l'intégration de la nature en ville.

5.2.3.2 Les incidences sur les secteurs « hors des murs » : en milieu non urbanisé

Les opérations situées à l'extérieur des secteurs urbains présentent en général de forts impacts sur l'environnement étant donné la destruction de terres agricoles ou naturelles et l'allongement des distances. Nous regroupons ici toutes les opérations qui ne seront pas inscrites dans la tâche urbaine régionale actuelle et qui donneront lieu soit à des extensions de cette dernière, soit à l'apparition de nouvelles structures isolées sur des espaces agricoles ou naturels, notamment des infrastructures de déplacement, de production d'énergies renouvelables ou de sites industriels.

Le tableau suivant résume les incidences relevées lors de l'évaluation pour ces secteurs urbains par rapport aux opérations envisagées.

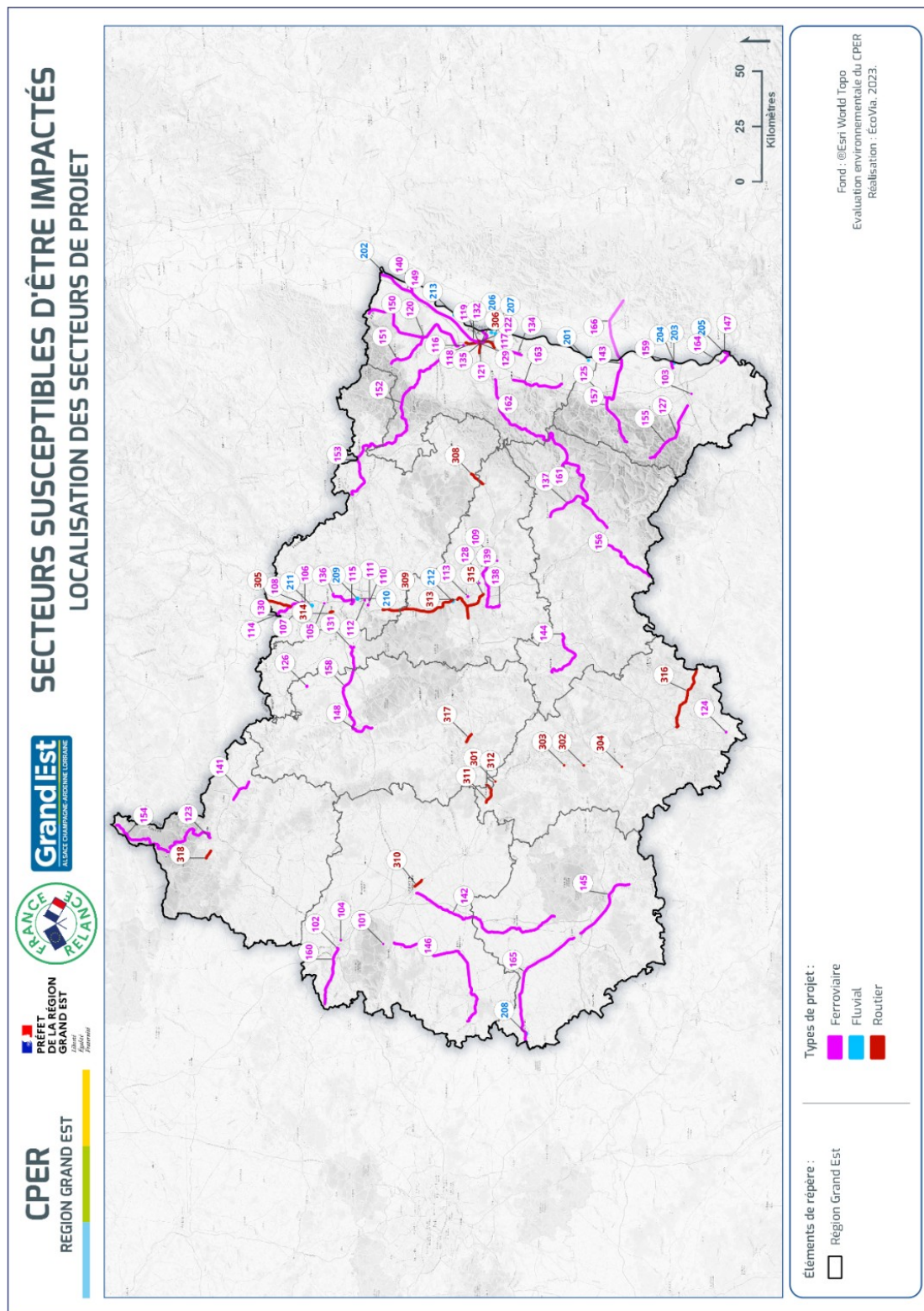
Thématiques	Nature des incidences potentielles	Qualification de l'incidence
Transition énergétique et atténuation du changement climatique	Amélioration du mix énergétique par les installations EnR Déploiement de l'intermodalité et des mobilités alternatives Relocalisation industrielle possible	Positive, vigilance à maintenir
Adaptation au changement climatique	Restauration de continuités écologiques et de l'état de milieux dégradés Transition des activités	Positive, vigilance à maintenir
Ressource en eau	Sobriété des usages Évolution de modèles agricoles vers l'agroécologie Préservation des périmètres de captage Solutions fondées sur la nature et désimperméabilisation Relocalisation industrielle possible	Positive, vigilance à maintenir
Préservation des milieux naturels et de la biodiversité	Restauration de continuités écologiques et d'habitats dégradés Destruction d'habitats ou d'espèces lors de chantiers et lors du développement de nouveaux sites d'activité (EnR, industries), rupture de continuités (infrastructures de déplacement)	Vigilance à maintenir
Réduction de l'artificialisation	Consommation d'espace et artificialisation des sols pour les infrastructures et nouveaux aménagements situés hors de la tâche urbaine La requalification des espaces urbains peut entraîner une diminution de l'étalement urbain	Négative, vigilance nécessaire
Atténuation et gestion des risques naturels	Mise en œuvre de solutions fondées sur la nature Restauration des milieux naturels Opérations immobilières pouvant entraîner l'imperméabilisation du sol	Positive, vigilance à maintenir
Valorisation du paysage et du patrimoine	Banalisation possible des espaces urbains et périurbains par les opérations immobilières Dégradation de paysages par la relocalisation industrielle et le surdéveloppement mal coordonné d'EnR	Vigilance nécessaire
Économie circulaire et déchets	Production de déchets du BTP Optimisation du tri recherchée dans certains projets	Négative
Qualité de l'air	Déploiement des mobilités douces Relocalisation industrielle possible	Vigilance à avoir
Risques technologiques	Relocalisation d'industries	Vigilance à avoir
Économie des ressources	Extraction de ressources minérales pour les chantiers	Négative, vigilance

minérales		nécessaire
Réduction des nuisances	Déploiement des mobilités douces Relocalisation industrielle possible Construction potentielle d'infrastructures de transport	Vigilance à avoir

Les incidences du CPER sur ces secteurs « hors des murs », très incertaines du fait du manque d'information sur les projets qui seraient finalement financés, montre qu'une vigilance est nécessaire quant à l'artificialisation des sols et l'exploitation des ressources extraites afin de préserver les espaces naturels, mais aussi agricoles, de préserver les ressources, d'éviter d'étendre les distances et d'augmenter la fragmentation des espaces naturels.

5.2.3.3 Incidences au titre des opérations sur les infrastructures de déplacement du volet mobilité 2023-2027

Les superficies des projets concernés ont été croisées avec les principaux secteurs à enjeux environnementaux cartographiés. Les paragraphes suivants détaillent les incidences potentielles sur ces secteurs des opérations routières et ferroviaires portées par le volet mobilité 2023-2027.



Projets ferroviaires		Vendenheim - Wissembourg	150
Implantation d'un signal supplémentaire sur l'évitement d'Avenay	101	Haguenau - Niederbronn	151
Banalisation de voies et création d'un point remarquable	102	Mommenheim - Sarreguemines	152
Modernisation gare de Mulhouse	103	Sarreguemines - Béning	153
Halte de Beine Farman	104	Charleville - Givet	154
Sous-station électrique de Bévange (Richemont)	105	Lutterbach - Kruth	155
Plan de voies de Thionville (études)	106	Epinal - Bains-lès-Bains	156
Optimisation du flux voyageur en gare de Thionville	107	Colmar - Metzeral	157
Modernisation sous-station électrique de Thionville ou 2x25 kV	108	Verdun - Conflans-Jarny	158
Création d'un "origine/terminus" à Blainville	109	Bantzenheim - Chalampé	159
Atelier de maintenance de Montigny-lès-Metz	110	Reims - Fismes	160
Bifurcation de Metz-Sablons	111	Arches - Saint-Dié	161
REM Etoile de Metz (études)	112	Molsheim - Saint-Dié	162
REM Etoile de Nancy (études)	113	Obernai - Sélestat	163
Sas fret de Bettembourg	114	Raccordement ferroviaire de l'EuroAirport (PRO - acquisitions foncières - 1ers travaux préparatoires)	164
Sas fret de Woippy (études)	115	Electrification de Paris - Troyes (phase 2)	165
Sous-station électrique de Lampertheim	116	Colmar - Fribourg (études AVP)	166
Délocalisation du pôle logistique de Strasbourg	117	Projet fluvial	
Renouvellement d'appareils de voies d'accès au raccordement Bischheim - Hausbergen	118	Reprise des voies ferrées de Marckolsheim	201
Extension du faisceau de remisage de Sainte-Hélène	119	Extension du terminal conteneurs de Lauterbourg	202
Adaptation du plan de voies de la gare de Haguenau (études)	120	Ports Mulhouse Rhin : aménagement port d'Ottmarsheim	203
Capacité ferroviaire gare de Strasbourg (études)	121	Nouveau terminal trimodal d'Ottmarsheim	204
Capacité "voyageurs" gare de Strasbourg (études + travaux préparatoires)	122	Huningue - Village-Neuf : aménagement de terre-plein et quai (phases 3 à 4)	205
Suppression de la temporisation du passage planchéié de service en gare de Charleville	123	Port de Strasbourg : nouveau terminal ferroviaire	206
Halte de Vaux sous Aubigny	124	Port de Strasbourg : accès ferroviaire zone sud	207
Renforcement de la sous-station de Colmar	125	Aménagement du port de Nogent-sur-Seine perspective de mise à grand gabarit et projet de centrale nucléaire	208
Sous-station de Nouillonpont	126	Extension installation terminal embranché nouveau port de Metz	209
PN 22 de Thann	127	Nouveau port de Metz : terminal "conteneurs"	210
Pn 129 de Laneuveville	128	Port de Thionville-Ilange : Remise en service et développement de l'ITE	211
Création d'un ensemble d'ateliers à Cronenbourg + aménagement des accès	129	Port de Nancy-Frouard - Rénovation et développement de l'installation terminale embranchée (ITE)	212
Optimisation du block (études)	130	Construction du pôle VNF à Gamsheim	213
Shunt de Conflans-Jarny	131	Projets routiers	
Electrification de Strasbourg-Bischheim (études)	132	RN67: Sécurisation carrefour Roches-sur-Marne	301
Electrification Vendenheim - Haguenau (études)	133	RN67: Sécurisation carrefour Vraincourt	302
Capacité Strasbourg - Sélestat (Erstein-Limersheim) (études)	134	RN67: Sécurisation carrefour Rouécourt	303
Modernisation de la section Strasbourg-Kehl et création de la halte Starcoop	135	RN67: Sécurisation carrefour Brottes	304
Voie mère Woippy (études)	136	Voies multimodales RD 653 (Moselle)	305
Rambervilliers - Bruyères (EGGER)	137	Ex-A351 : aménagement extrémité et section urbaine	306
Pont Saint Vincent - Xeuilley (Tranche 2 et 3)	138	Requalification M35	307
Pont Saint Vincent - Rosières (Tranche 2)	139	RN4 Gogney - St-Georges: Mise à 2x2 voies	308
Roeschwoog - Beinheim	140	A31bis Secteur Centre	309
Pont Maugis - Mouzon	141	N44: Moncetz-Châlons	310
Coolus - Luyères (Phase 2)	142	N4: Déviation de Saint-Dizier Section Ouest	311
Colmar - Neuf-Brisach	143	N4: Déviation de Saint-Dizier Section Est	312
Neufchâteau - Gironcourt	144	A31: Protections phoniques Champigneulles	313
Troyes - Poliset (phase 2)	145	VR52: Contournement de Rombas	314
Oiry - Esternay (phase 2)	146	Etudes des actions issues de la démarche multimodale sur le bassin de vie de Nancy	315
Saint-Louis - Huningue	147	RN19: Etude d'axe Langres-Vesoul	316
Verdun - Dugny	148	RN135: Déviation de Velaines	317
Strasbourg - Lauterbourg	149	A304: Confortement géotechnique	318

d) Consommation d'espace

Au total, une surface potentielle de près de 37 000 ha au sol pourrait être impactée par les opérations prévues par le volet mobilité, soit environ 0,65 % du territoire total de la région. L'impact des projets sur la consommation d'espace diffère selon la typologie du projet et sa nature.

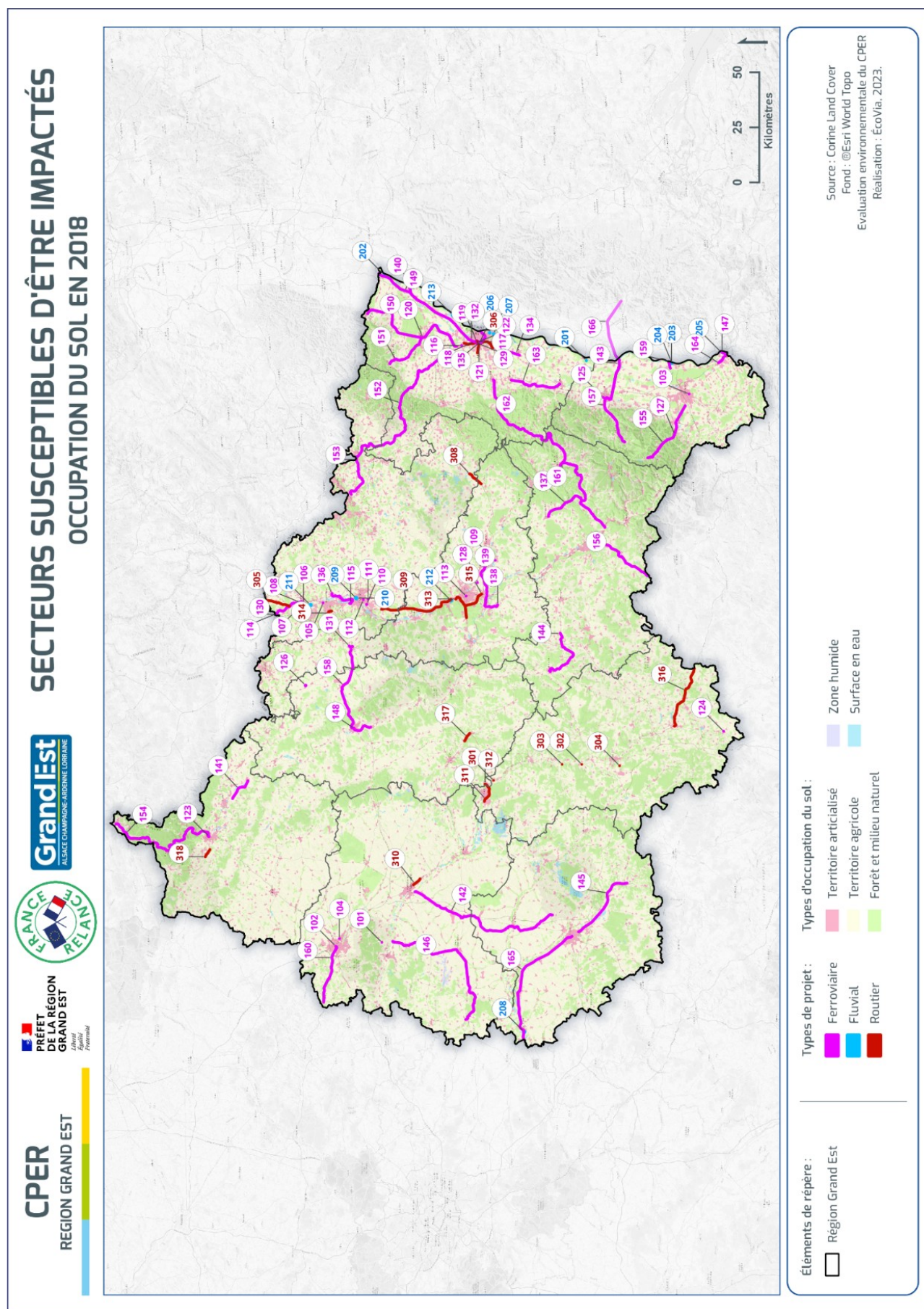
ha Enjeux	Superficie en	Ferroviaire	Routier	Fluvial	Total
Occupation du sol					
Zone urbaine – Territoires artificialisés		8 908	1 336	364	10 608
Milieu agricole		16 262	2 328	46	18 636
Milieu forestier		5 757	795	71	6 623
Milieu humide		60	-	-	60
Milieu aquatique		835	94	95	1 024
Total		31 822	4 553	576	36 951

L'analyse montre une emprise foncière importante des projets ferroviaires, avec 31 822ha susceptibles d'être impactés, soit 86% de la part totale. L'impact des projets ferroviaires sur la superficie totale des projets de la région concerne 87% du territoire agricole, 87% des milieux forestiers, 100% des zones humides et 82% des surfaces en eau. Si la plupart des opérations sont réalisées dans les emprises existantes, certains projets requièrent une vigilance. Ils sont susceptibles d'induire des changements de l'usage des sols et d'augmenter l'artificialisation, c'est le cas des opérations concernant le REM avec la création de voies et de quais au niveau du nœud de Mulhouse, le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport ou les travaux d'aménagement sur la ligne Paris-Troyes.

En ce qui concerne les projets routiers du territoire, leur emprise couvre 12% de la superficie impactée par l'ensemble des projets. À noter que 51% des surfaces impactées par le routier correspondent à des territoires agricoles. Les opérations routières impliquant la création d'un nouveau tracé, un élargissement de voie ou la création d'un nouvel aménagement routier sont susceptibles d'entraîner un changement d'usage des sols. Ainsi certains les projets, de par leur nature sont susceptibles d'avoir une incidence sur l'occupation du sol, et plus particulièrement sur le territoire agricole. Plusieurs projets routiers impliquent de la création de voies. Les projets de la mise à 2x2x voies de la RN44 entre Moncetz-Longevas et Châlons-en-Champagne, la RN4 au niveau de la déviation de Saint-Dizier les travaux de mise à 2x2 voies section Ouest et la mise à 2x2 voies de la RN4 entre Gogney et St Georges concerné par 600m de tracé neuf présentent une incidence modérée d'artificialisation des sols. En revanche les projets de mise à 2x3 voies de l'A31 entre le sud de Metz et le nord de Nancy ainsi que les travaux sur la VR52 au niveau du contournement de Rombas leur mise en œuvre entraîne une augmentation de l'artificialisation.

Enfin concernant les opérations fluviales, l'incidence sur l'occupation du sol est modérée, les opérations impliquant des aménagements au niveau des ports, bien qu'elles se concentrent principalement sur des territoires déjà artificialisés, présentent une potentialité d'impact sur les changements d'usages du sol.

L'enjeu sur l'occupation du sol est fort pour les projets routiers. Il est modéré pour les projets ferroviaires et fluviaux. Les scénarios avec le moins d'impact sur l'emprise foncière et les milieux agricoles devront être privilégiés.



b) Biodiversité

Plusieurs périmètres d'inventaire, de protection réglementaire et contractuelle sont impactés par les opérations ferroviaires, routières et fluviales du territoire.

Enjeux	Superficie en ha	Ferroviaire	Routier	Fluviale	Total
Milieux naturels (en ha)					
ZNIEFF de type 1		2 680	136	60	196
ZNIEFF de type 2		7 674	394	247	641
Sites d'importance communautaire (ZSC et SIC)		562	0	29	591
Zones de protection spéciale (ZPS)		1 577	0	48	48
Espaces naturels sensibles (ENS)		250	71	0	321
Parcs naturels régionaux		4 871	184	0	184
APB		70	0	0	70
SRCE Réservoir Biologique		4 676	493	166	659
SRCE Corridor		4 253	331	167	498

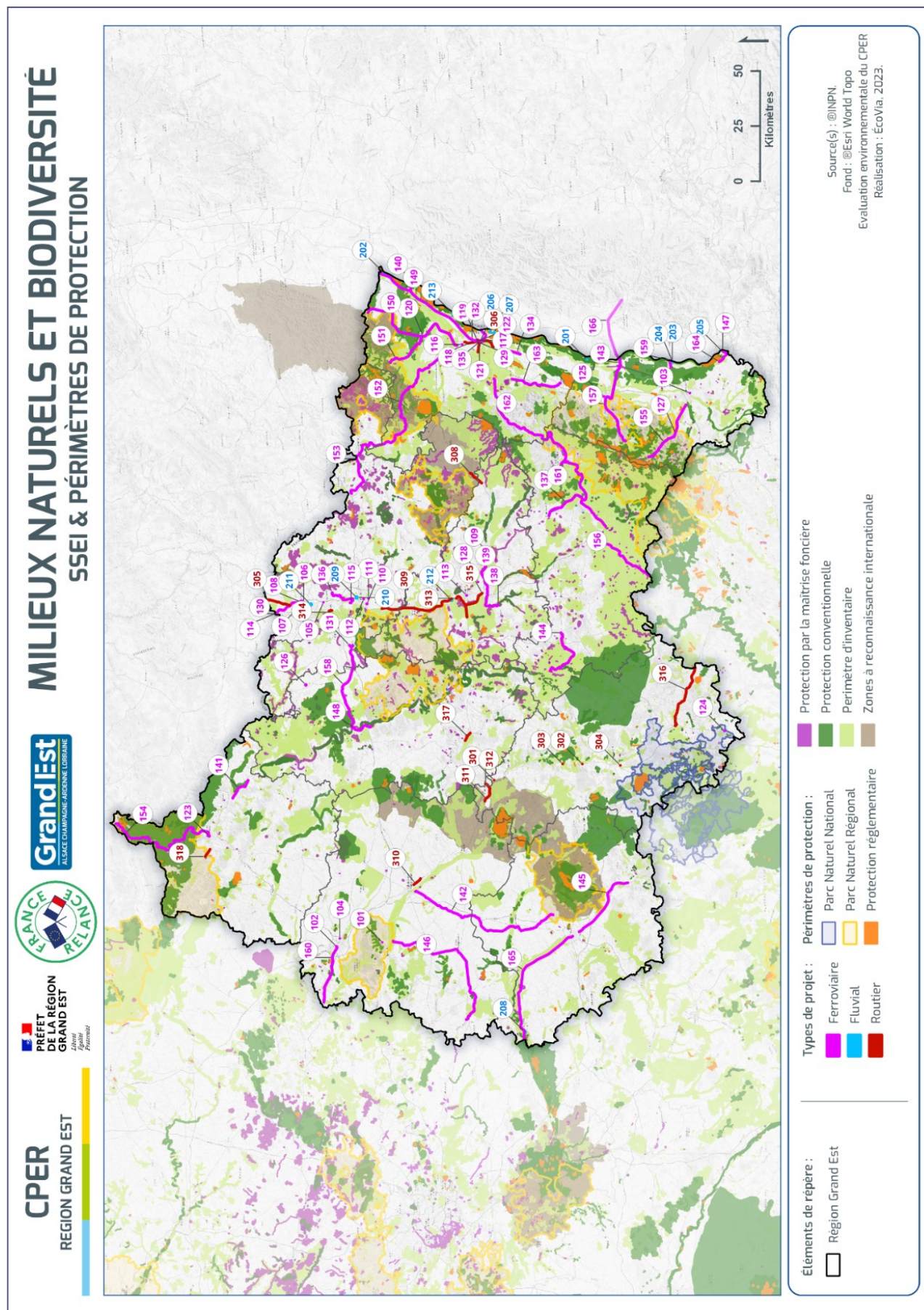
De par leur forte emprise sur le territoire, les opérations ferroviaires sont les plus susceptibles d'impacter les milieux naturels de la région. Cependant la plupart des opérations sont dans les emprises existantes, leur mise en œuvre n'aura pas d'impact sur les milieux naturels. En revanche, les travaux liés à la mise en place des opérations sont susceptibles d'impacter les espèces et les habitats présents sur les sites, ainsi que les continuités écologiques.

Les opérations routières impliquant la création de voiries sont susceptibles de dégrader les milieux naturels et détruire des espèces à enjeux. Les réservoirs biologiques et les corridors sont également impactés par les projets routiers, leur mise en œuvre impactera les continuités écologiques.

Concernant les projets fluviaux, le projet portuaire de l'extension du terminal conteneur de Lauterbourg, ainsi que les opérations de développement du réseau fluvial, de leur gestion hydraulique et la mise en sécurité des voies navigables sont susceptibles de générer des perturbations des milieux naturels et des risques de pollutions des milieux aquatiques lors de la phase de travaux.

Les enjeux de biodiversité sont forts pour l'ensemble des opérations du territoire. Les opérations devront prendre en compte la préservation et la restauration de la biodiversité remarquable ainsi que les continuités écologiques. Une attention particulière sera portée aux espèces et habitats les plus vulnérables.

Les scénarios d'opérations minimisant l'impact anthropique devront être choisis. De plus les mesures ERC prescrites dans le cadre des études d'impacts devront être appliquées lors de la mise en œuvre des opérations.



c) Patrimoine et paysage

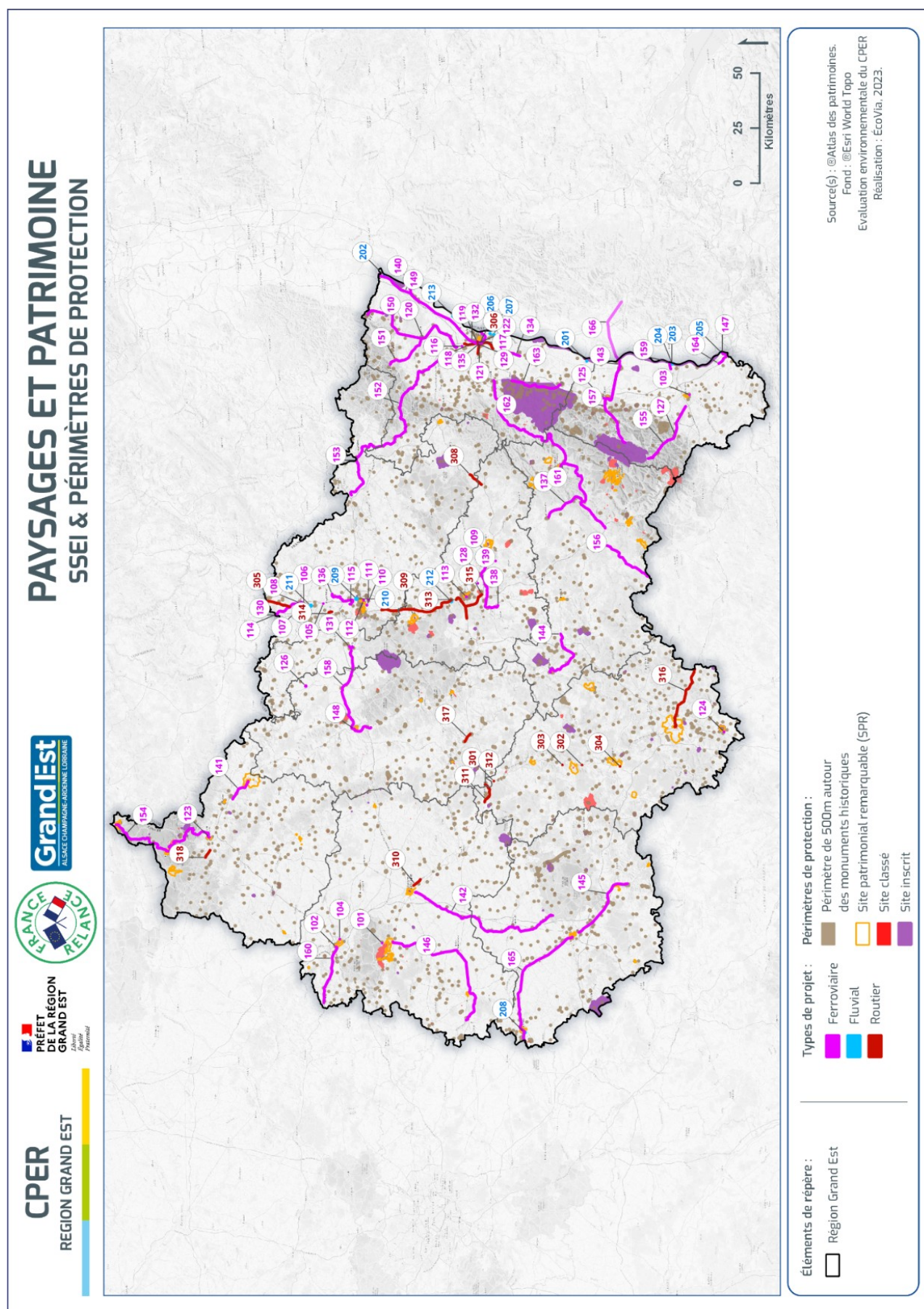
Certaines opérations ferroviaires, routières et fluviales sont susceptibles d'avoir un impact sur des périmètres de protection des monuments historiques, des sites classés et inscrits ainsi que des sites patrimoniaux remarquables.

Au total une superficie de 3 197ha est concernée par des périmètres de protection de 500 mètres de rayon autour des monuments historiques. Cependant peu d'opérations sont réellement comprises dans un site classé ou inscrit. D'après l'analyse quatre sites classés et onze sites inscrits sont susceptibles d'être impactés par des projets routiers et ferroviaires.

Les opérations routières concernant des travaux de réaménagements, modernisation et de mise en sécurité des infrastructures n'auront pas d'impact sur le patrimoine et les paysages. En revanche, celles impliquant un tracé neuf et un élargissement des voies constituent un enjeu modéré pour le patrimoine et les paysages locaux. C'est le cas de l'opération sur la VR52 du contournement de Rombas qui implique la création d'une nouvelle voirie en zone de campagne, la mise en œuvre de cette opération aura un impact sur le paysage. De plus, la mise à 2x2 voies de la RN4 entre Gogney et St Georges aura également des incidences. Enfin, des impacts paysagers locaux découleront aussi de la mise en œuvre de l'échangeur de Ligny et du contournement de Velaines, de la sécurisation de la RN67 ainsi que de l'aménagement de sécurité entre le giratoire RD167 et l'entrée de Lièpvre.

Concernant les opérations ferroviaires de modernisation, de sécurisation, de modification du réseau électrique et de signalisation, elles n'auront pas d'impact sur le patrimoine et le paysage. Seuls les travaux en gare de Charleville sont susceptibles d'impacter les paysages locaux.

L'enjeu du patrimoine et du paysage est faible sur le territoire. Les opérations de création de voiries devront préserver les caractéristiques paysagères et patrimoniales du territoire.



d) Risques

Les risques naturels de type inondations et mouvements de terrain ainsi que les risques technologiques sont présents sur les opérations routières et ferroviaires du volet mobilités. **Les secteurs à risques sont susceptibles d'être plus vulnérables suite au déploiement des opérations de mobilités.**

Près de 5 600 ha de projets sont susceptibles d'être inclus dans un PPRN, dont 1 861 ha soumis à une interdiction stricte de construction, 747 ha soumis à une interdiction de nouvelle construction et 2 704 ha constructible sous prescriptions. Plusieurs périmètres d'Atlas de Zones inondable sont également concernés par les opérations du territoire.

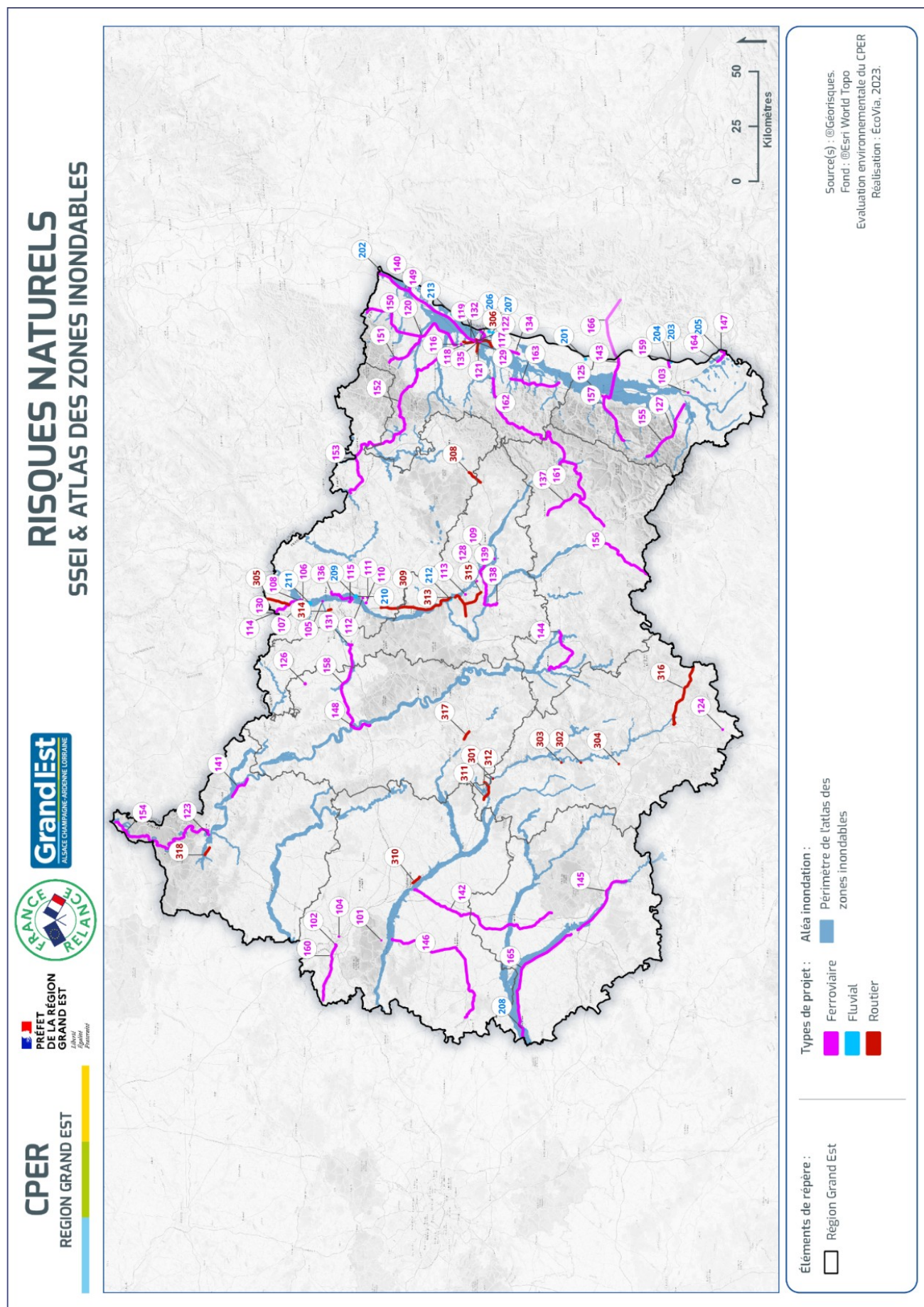
Les opérations routières impliquant la création de voiries sont particulièrement concernées. Elles augmentent le risque d'imperméabilisation, ce qui augmente les risques d'inondations et de ruissellements en limitant les possibilités d'infiltration naturelle des eaux dans les sols. L'opération de l'échangeur de Ligny et du contournement de Velaines impliquant un tracé neuf de 3,5km est la plus impactante pour le risque d'inondation. De la même manière, les élargissements de voies, réaménagements, construction de giratoire, sécurisations sont aussi susceptibles d'aggraver le risque d'inondation dans une moindre mesure, du fait d'une emprise foncière plus faible. **Le développement des opérations routières devra veiller à une amélioration des écoulements et du traitement des eaux de ruissellement par rapport à la situation antérieure.**

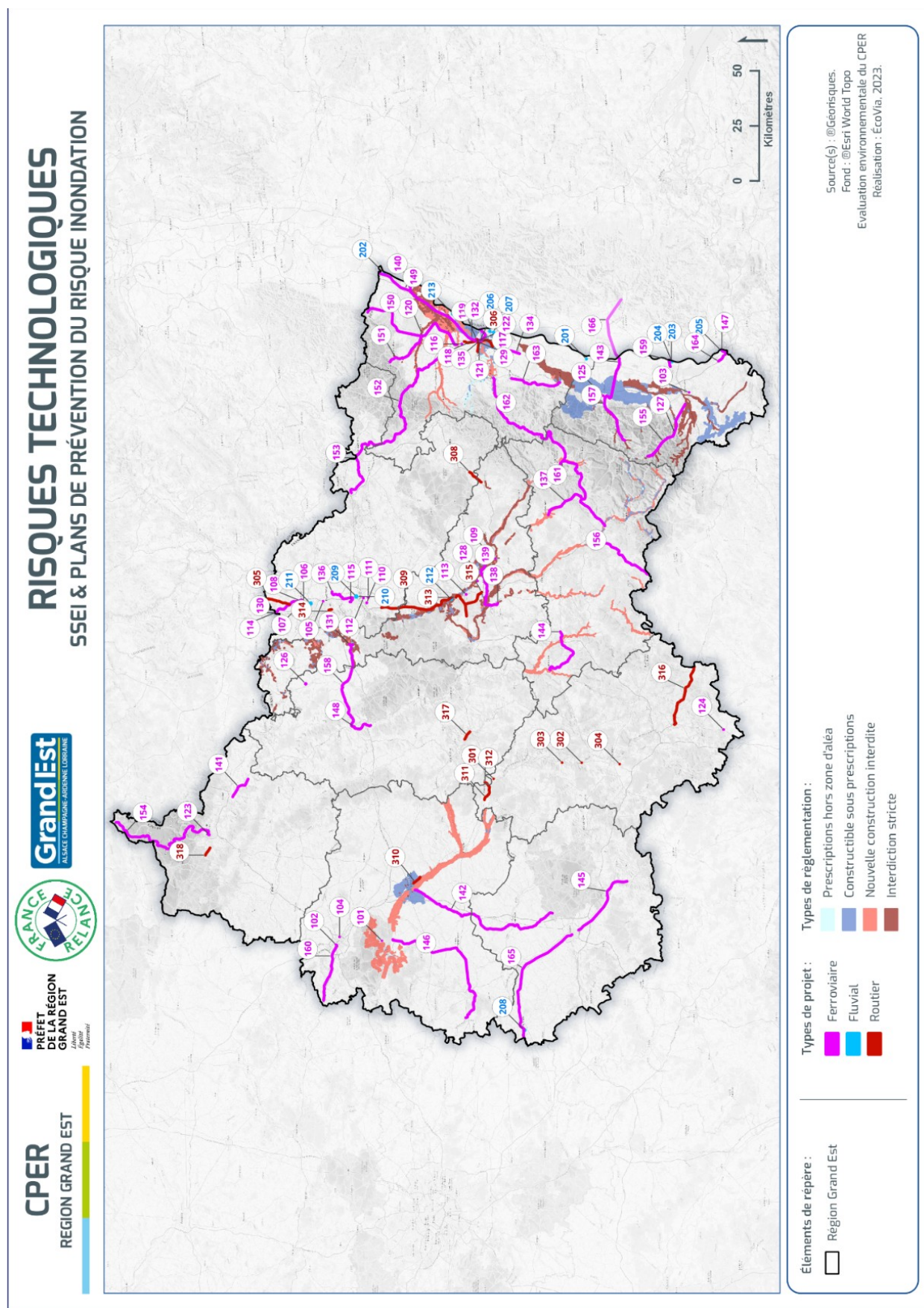
Superficie (en ha)				
Enjeu	Ferroviaire	Routier	Fluvial	Total
PPRN				
Prescription hors zone d'aléa	285	-	-	285
Constructible sous prescriptions	2 512	172	19	2 704
Nouvelle construction interdite	679	57	11	747
Interdiction stricte	1 616	219	25	1 861
AZI				
Périmètre AZI	5 233	391	191	5 816

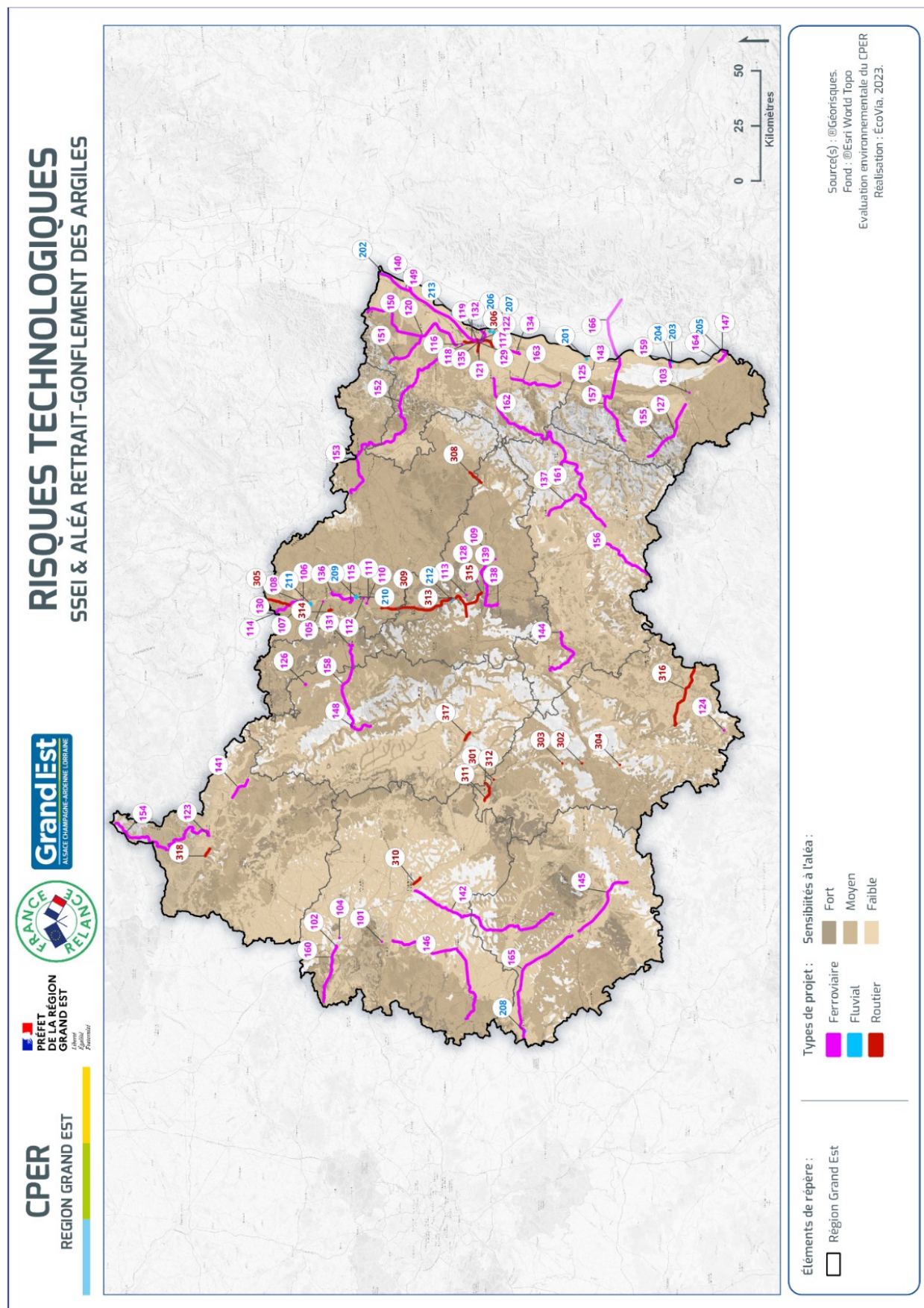
La législation impose la transparence hydraulique. Il s'agit de l'aptitude que possède un ouvrage ou un aménagement à ne pas faire obstacle au mouvement des eaux. L'ensemble des opérations du territoire devront s'en acquitter. De plus, les opérations concernées par une consommation d'espace devront minimiser l'imperméabilisation des sols dans l'objectif de réduire les risques de ruissellement.

Le risque de retrait-gonflement des argiles pour un aléa fort est susceptible d'être présent sur 2 541ha des opérations. La mise en œuvre des opérations n'augmentera pas le risque de retrait-gonflement des argiles, cependant les constructions pourront prendre en compte ce risque au travers de la réalisation de structures résilientes face aux variations d'eau des sols argileux. Concernant les mouvements de terrain, les opérations n'auront pas d'impact sur ce risque naturel. **Cependant des mesures de vigilances devront être prises lors de la mise en œuvre des opérations afin d'anticiper des effondrements et glissements de terrain liés aux travaux.** Ceci devra être clarifié précisément dans les études d'impact des projets.

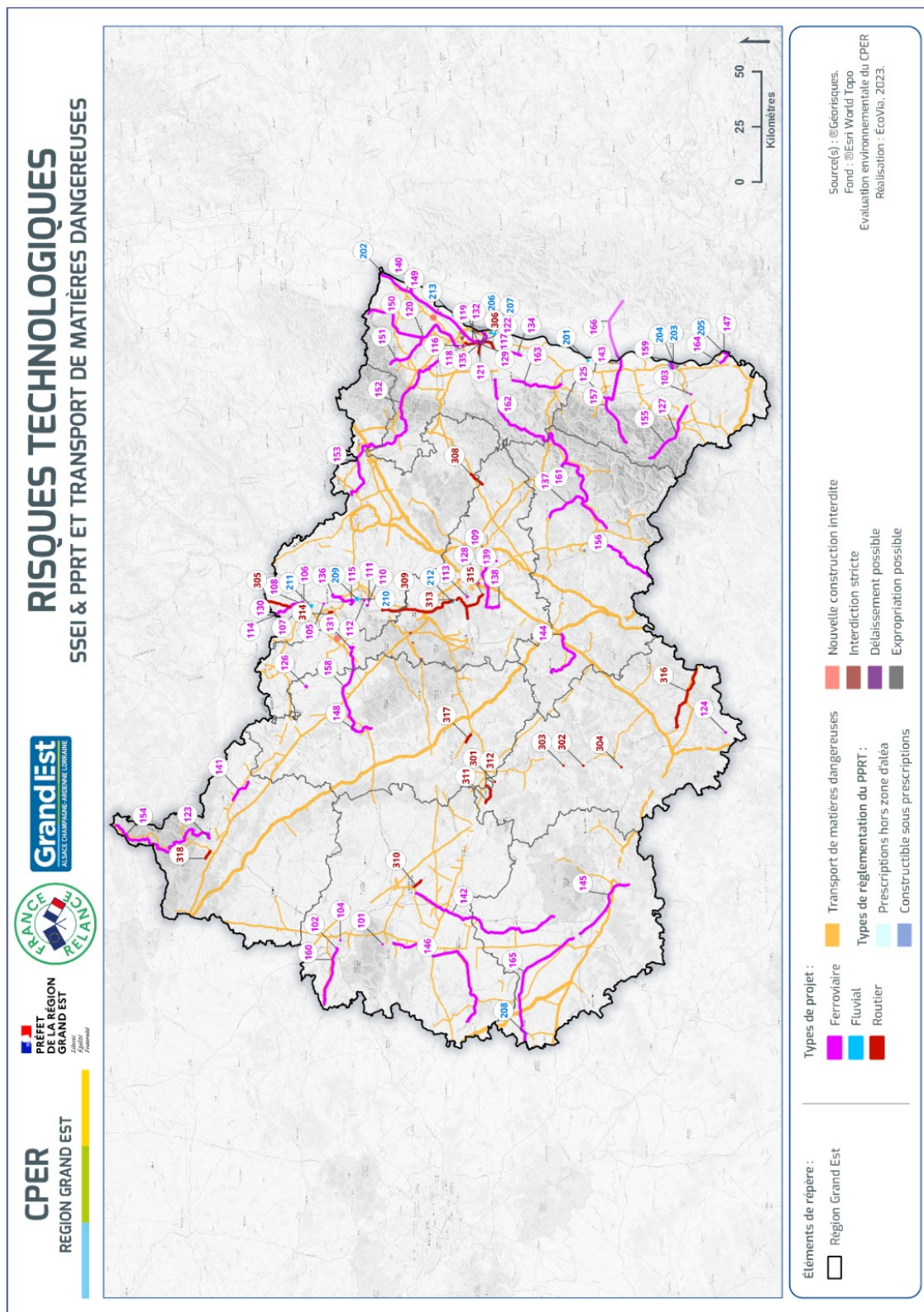
Enjeu	Superficie (en ha)	Ferroviaire	Routier	Fluvial	Total
Risques naturels – Retrait gonflement des argiles					
Aléa faible		18 699	1 551	489	20 741
Aléa moyen		7 728	9 323	62	9 323
Aléa fort		1 686	2 541	25	2 541
Total		28 114	3 914	577	32 606







Concernant le risque technologique, près de 238 ha de projets ferroviaires sont susceptibles d'être inclus dans un PPRT, dont 59 ha soumis à une interdiction stricte de construction, 32 ha soumis à une interdiction de nouvelle construction et 3 ha constructibles sous prescriptions. De plus 1 288ha de projets ferroviaires sont compris dans un périmètre de TDM. Les opérations ferroviaires prévues sur le territoire contribueront à atténuer les risques de TDM en renforçant la résilience du réseau, tout en promouvant l'utilisation du transport ferroviaire, ce qui réduira les risques TDM par la route.



e) Nuisances sonores

Classement sonore des infrastructures

Le classement des infrastructures de transport terrestre obéit à 5 catégories (arrêté du 30 mai 1996) selon leur niveau d'émission et la définition de secteurs affectés par le bruit :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq (6 h-22 h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq (22 h-6 h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure	Isolement acoustique minimal en dB(A)
1	$L > 81$	$L > 76$	300 m	45
2	$76 < L < 81$	$71 < L < 76$	250 m	42
3	$70 < L < 76$	$65 < L < 71$	100 m	38
4	$65 < L < 70$	$60 < L < 65$	30 m	35
5	$60 < L < 65$	$55 < L < 60$	10 m	30

Au niveau régional, la mise en œuvre des opérations pourrait aggraver les secteurs déjà sensibles au bruit, ce qui aurait des répercussions potentielles sur les habitats naturels et la qualité de vie des résidents environnants. Ainsi les projets concernés par les catégories 2 et 3 pourraient induire une requalification de la classification sonore vers les niveaux critiques 1 et 2.

Certains projets routiers pourraient contribuer de manière positive à la gestion des nuisances sonores en favorisant la fluidité du trafic grâce à des déviations et des contournements, réduisant ainsi l'exposition des populations aux bruits en milieu urbain.

En ce qui concerne les opérations ferroviaires telles que la modernisation, le réaménagement et la sécurisation, elles ne devraient pas avoir d'impact significatif sur les nuisances sonores. Par ailleurs, le transport de fret jouera un rôle dans la réduction du trafic des poids lourds, ce qui contribuera à atténuer les nuisances sonores le long des axes routiers habituellement concernés.

Dans l'ensemble, **l'enjeu relatif aux nuisances sonores pour l'ensemble des opérations sur le territoire est considéré comme faible**. Cependant, des mesures de réduction du bruit devront être envisagées, telles que la limitation de la vitesse et la création de voies réservées au covoiturage, afin de désengorger les voies et améliorer la qualité sonore de l'environnement.

5.3. Incidences au titre de la préservation du réseau Natura 2000

<i>Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement,</i>
<i>le rapport environnemental comprend :</i>
<i>5°) l'exposé :</i>
<i>B) De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ;</i>
<i>Les mesures prises au titre du b du 5 ° sont identifiées de manière particulière.</i>
<i>Le présent chapitre présente l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 du CPER.</i>

5.3.1. Rappels réglementaires

5.3.1.1 Présentation du réseau Natura 2000



Natura 2000 représente un réseau de sites naturels européens identifiés pour la rareté et la fragilité de leurs espèces et habitats. Deux directives européennes, la Directive oiseaux et la Directive Habitats Faune Flore, ont été mises en place pour atteindre les objectifs de protection et de conservation de la biodiversité. Transposé en droit français par l'ordonnance du 11 avril 2001, le réseau Natura 2000 regroupe des SIC, des ZPS et des ZSC :

- Les zones spéciales de conservation (ZSC) : les ZSC visent la conservation des habitats naturels et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la directive « Habitats ». La désignation d'un site en ZSC fait suite à une approbation par la Commission européenne et d'un arrêté ministériel. Au-delà du réseau Natura 2000, la directive « Habitats » prévoit :
 - un régime de protection stricte pour les espèces visées à l'annexe IV ;
 - un dispositif d'évaluation des incidences des projets (documents de planification, aménagements, etc.) et activités, afin d'éviter ou de réduire leurs impacts négatifs ;
 - une évaluation périodique de l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire sur l'ensemble des territoires nationaux de l'Union européenne.
- Les zones de protection spéciale (ZPS) : les ZPS visent la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la directive « Oiseaux », ou les milieux servant d'aires de reproduction, d'hivernage, d'alimentation ou de repos à des oiseaux migrateurs réguliers. La désignation en ZPS relève d'une décision nationale à la suite d'un arrêté ministériel, sans nécessité d'un dialogue préalable avec la Commission européenne. Comme les ZSC, les ZPS sont associées à un régime d'évaluation des incidences des projets et activités.

Pour chacun de ces sites, les objectifs de gestion et les moyens associés sont déclinés dans un document d'objectif appelé DOCOB. À la fois document de diagnostic et d'orientations, il fixe les objectifs de protection de la nature, les orientations de gestion, les mesures de conservation prévues à l'article L. 414-4 du Code de l'environnement, les modalités de leur mise en œuvre ainsi que les dispositions financières d'accompagnement. Natura 2000 permet de mobiliser des fonds nationaux et européens et des outils (mesures agroenvironnementales) sur des actions ciblées par le DOCOB.

5.3.1.2 Législation renforcée en matière d'évaluation des incidences

Rappelons que les documents de planification, projets, activités ou manifestations doivent être compatibles avec les objectifs de conservation du ou des sites Natura 2000. Ils doivent suivre la procédure d'évaluation des incidences Natura 2000 qui résulte de la transposition en droit français de la directive 92/43/CEE. Celle-ci est transcrite dans le droit français depuis 2001.

Le décret n° 2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 impose la réalisation d'une analyse des incidences Natura 2000 pour les plans et programmes soumis à évaluation

environnementale. Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Le décret précise que l'évaluation environnementale tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle satisfait aux prescriptions de l'article R. 414-23, à savoir qu'elle comprend :

- Une présentation simplifiée du document de planification accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets ; lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni ;
- Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du document de planification, ou du programme, projet, manifestation ou intervention, de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare d'un site Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation.

Cet exposé sommaire des incidences prévisibles du CPER sur le réseau Natura 2000 du territoire est précisément l'objet de ce chapitre.

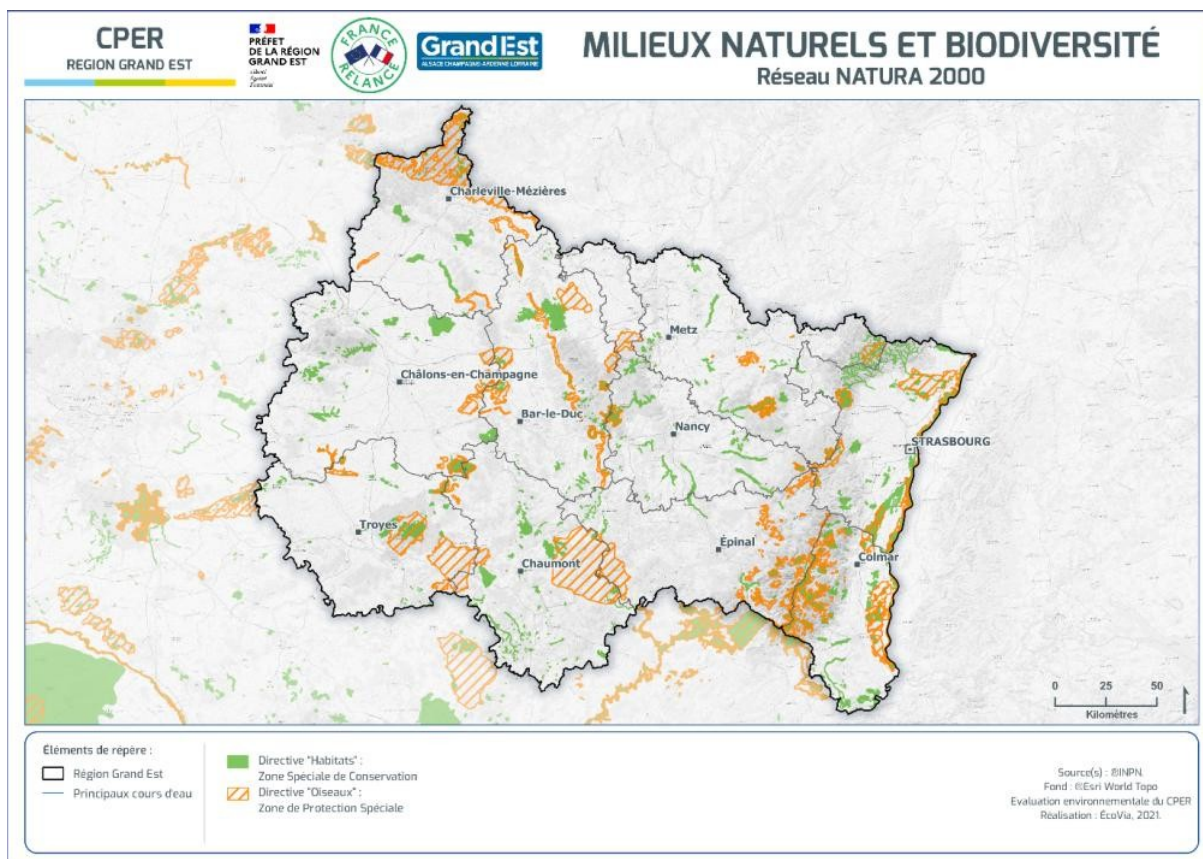
5.3.2. Présentation du réseau Natura 2000 en région Grand Est

SOURCE : SRADDET

Les sites du réseau européen Natura 2000, qui vise à la fois la préservation de la diversité biologique et la valorisation du patrimoine naturel des territoires. Sur ces sites, les activités socio-économiques ne sont pas interdites, mais les États membres doivent veiller à prévenir toute détérioration des sites et prendre les mesures de conservation nécessaires pour maintenir ou remettre les espèces et habitats protégés dans un état de conservation favorable. La région Grand Est présente un ratio de sites Natura 2000 (13 %) équivalent au ratio national (13 %).

- 51 zones de protection spéciale (ZPS) — environ 10 % du territoire — visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la directive oiseaux ou des sites qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;
- 192 zones spéciales de conservation (ZSC) — environ 5 % du territoire — visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive Habitats⁶. ZPS et ZSC peuvent se chevaucher.

⁶ Source : traitements SIG (à partir données INPN, extraites en juillet 2020)



Un quart des habitats Natura 2000 régionaux est estimé en état de conservation moyen ou réduit. L'enjeu consiste désormais à animer ces sites et mettre en œuvre les DOCOB (documents d'objectifs) par des contractualisations volontaires avec des acteurs locaux et à assurer leur protection vis-à-vis des pressions de l'urbanisation.

Pour l'établissement des schémas régionaux de cohérence écologique, les orientations nationales avaient désigné les périmètres à inclure en réservoirs de biodiversité : zone cœur de Parc national, réserves naturelles nationales et régionales, Arrêtés de protection de biotope, Réserves biologiques forestières. D'autres périmètres à statuts devant être étudiés (Natura 2000, ZNIEFF, espaces naturels sensibles...) pouvaient être intégrés comme réservoirs de biodiversité complémentaires. Les sites Natura 2000 n'avaient donc pas figuré systématiquement parmi les espaces obligatoirement considérés en tant que réservoirs de biodiversité pour l'établissement des anciens Schémas régionaux des continuités écologiques (SRCE). Le SRADDET Grand Est a repris à son compte les continuités écologiques définies par les SRCE des anciennes régions :

- Pour l'établissement du SRCE Lorraine, les sites Natura 2000 avaient été classés en réservoir au cas par cas ;
- Concernant les SRCE Champagne-Ardenne, tous les sites Natura 2000 au titre de la directive Habitats avaient été inclus dans les continuités écologiques ;
- Le SRCE Alsace incluait quant à lui tous les sites, directives Habitats et Oiseaux.

L'utilisation des composantes, dont les sites Natura 2000, pour la TVB du Grand Est avait été décidée selon une règle et deux postulats afin d'arriver à une homogénéité des données :

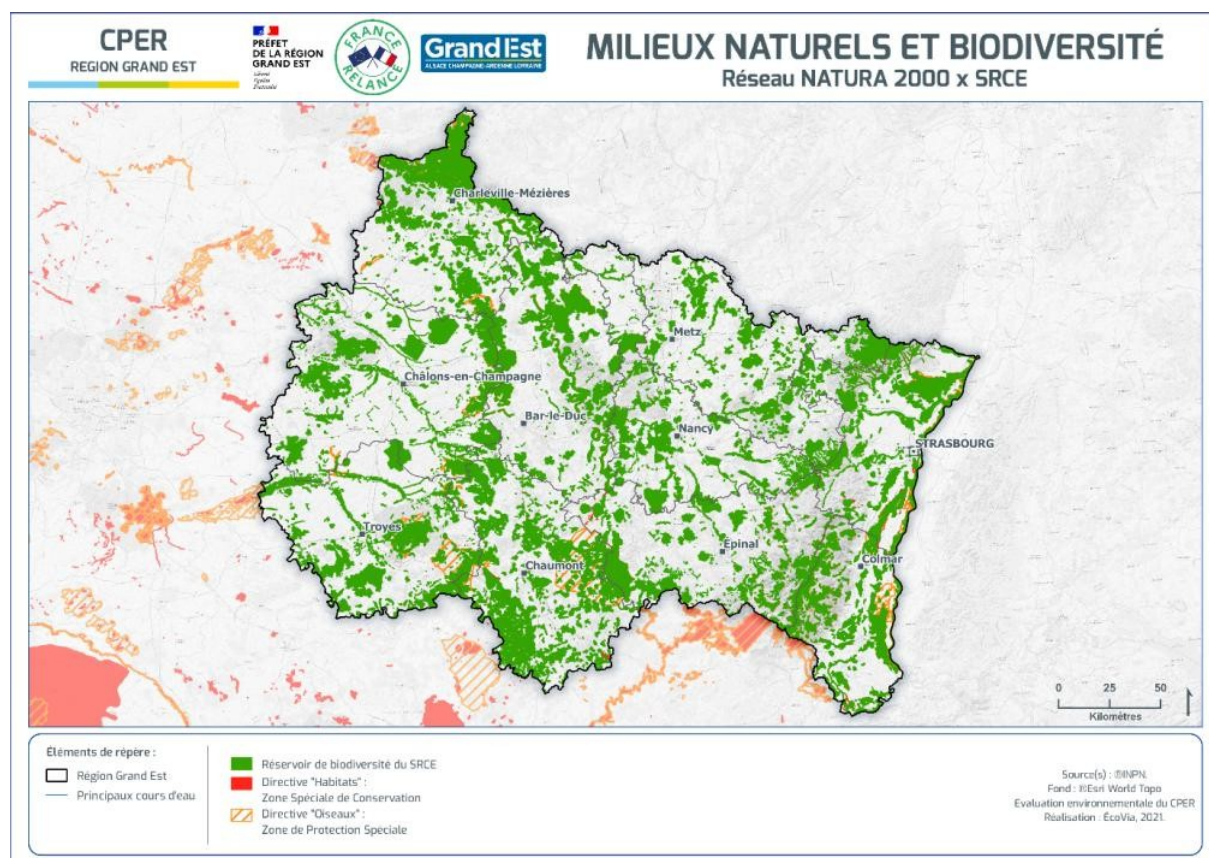
- Suivre les recommandations des Orientations nationales sur la trame verte et bleue (Règles) ;
- Si la donnée a été utilisée de manière systématique pour les trois territoires alors elle est utilisée de manière systématique pour le Grand Est ;
- Si la donnée a été utilisée pour un ou deux territoires sur trois, la question est posée de la pertinence pour le Grand Est et l'explication sur les raisons de l'utilisation ou non doivent être précisées.

Outre les espaces bénéficiant d'une protection législative et réglementaire, repris en intégralité en tant que réservoirs (réserves naturelles, APPB, réserves biologiques et cours d'eau classés listes 1 et 2), les autres zones

bénéficiant d'une protection ou identifiées au titre d'un inventaire avaient été évaluées au regard de leur contribution possible, en tout ou partie, à la Trame verte et bleue. Cet examen avait été effectué notamment pour les ZNIEFF I, les sites Natura 2000 et les forêts de protection. D'autres données auraient été utilisées au cas par cas ou n'auraient pas été utilisées au vu de leur inexistence, de leur échelle de précision non adaptée, de leur pertinence à l'échelle du Grand Est, ou de l'absence de cette donnée à l'échelle de toute la région Grand Est.

Ainsi, une quarantaine de sites Natura 2000 ne sont pas — ou que partiellement — inclus dans les réservoirs de biodiversité (en surface, 4 % des ZSC et 33 % des ZPS). Seuls les sites dont moins de 50 % de la surface est classée en réservoir sont listés dans le tableau suivant⁷.

Nom du site	Type	Surface concernée en Grand Est (ha)	Surface concernée par la TVB (ha)	Part du site inclus dans la TVB (%)
Zones agricoles de la Hardt	ZPS	9185	35	0 %
Vallée de l'Aisne en aval de Château Porcien	ZPS	1454	93	6 %
Confluence des vallées de l'Aisne et de l'Aire	ZPS	2150	272	13 %
Bassigny	ZPS	78 414	33 901	43 %
Marigny, Superbe, vallée de l'Aube	ZPS	4521	1969	44 %
Vallée de la Saône	ZPS	1	0	49 %
Souterrains de Montlibert	ZSC	1	>1	20 %
Massif forestier d'Hirson	ZSC	>1	>1	20 %
Ruisseaux de Pressigny et de la Ferme d'Aillaux	ZSC	633	132	21 %
Vallée de la Saône	ZSC	1	>1	49 %



Le SRADDET Grand Est demande toutefois que les sites Natura 2000 non inclus dans la TVB régionale fassent l'objet d'une attention particulière (règle 7) lors de la déclinaison locale de la TVB dans les documents d'urbanisme.

⁷ La liste complète est présentée en annexe.

Ainsi, les réservoirs, et donc la majorité des sites Natura 2000 dans le périmètre couvert par le CPER, doivent être préservés au titre de la compatibilité avec les règles et la prise en compte des objectifs des SRADDET.

5.3.3. Incidences de la mise en œuvre du projet de CPER

5.3.3.1 Les incidences identifiables sur le réseau Natura 2000 par typologies d'intervention

f) Des interventions aux incidences positives

En fonction de leur localisation, les travaux à visée écologique (renaturation, restauration) découlant de l'axe 2 ou de l'axe 4 auront des retombées positives sur les milieux naturels et la biodiversité pouvant améliorer les conditions de conservation des sites Natura 2000.

En particulier, l'axe 4 inscrit l'objectif de « Protéger, gérer, restaurer et valoriser les ressources (...) et la biodiversité (Natura 2000, etc.) », il encouragera également les actions en faveur de la biodiversité dans les territoires agricoles et forestiers. Des **aides à l'animation des sites Natura 2000** sont citées dans les actions potentiellement soutenues.

Plusieurs axes concernent le soutien d'observatoires environnementaux, d'études, le soutien de l'éducation à l'environnement. Celles-ci peuvent avoir une incidence indirecte et plutôt positive sur le réseau Natura 2000 à travers l'apport de connaissances et les actions de sensibilisation à l'environnement.

g) Des interventions aux incidences nulles ou temporaires

Beaucoup de projets seront potentiellement soutenus, mais la plupart est située en milieu urbain, sur des structures déjà existantes ou n'a pas de portée foncière (ex. : rénovations). Les opérations de chantier qui seraient réalisées sur des sections d'infrastructures concernant un site ou sur des bâtiments localisés au sein d'un site Natura 2000 pourraient avoir un impact localisé.

Une notice d'incidences Natura 2000 devrait être réalisée en amont et transmise à l'avis de l'autorité environnementale et de la Commission européenne.

h) Des interventions aux incidences incertaines, voire négatives

Les mesures du CPER ne sont pas spatialisées et ne permettent pas, en tant que telles, de déterminer d'incidences identifiables sur les sites Natura 2000. De manière générale, les projets prévus en dehors de l'enveloppe urbaine pourraient avoir des incidences sur des sites Natura 2000.

Certaines communes concernées par des projets de constructions neuves (sans que l'on sache s'ils sont localisés ou non dans l'enveloppe urbaine) sont proches d'un site Natura 2000, à l'image de Schiltigheim et Strasbourg, proches de la ZPS « Vallée du Rhin de Lauterbourg à Strasbourg » et de la ZSC « Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Bas-Rhin » (ce sont des réservoirs de biodiversité), communes pressenties pour des constructions neuves pour la santé ou les matériaux. Les communes de Troyes, Reims ou Mulhouse vont également potentiellement accueillir des constructions neuves pour le développement du domaine des sciences humaines et sociales.

5.3.3.2 Mesures d'évitement fondamentales et d'accompagnement

En application du principe de précaution, les mesures suivantes sont établies à l'attention du comité de suivi du CPER pour s'assurer que les projets financés n'entraînent pas d'incidences susceptibles de remettre en cause l'état de conservation des espèces et habitats ayant servi à la désignation des sites Natura 2000 :

- Demander aux porteurs de projet de justifier de l'absence d'incidences négatives sur les espèces et habitats du ou des sites Natura 2000 concernés ;
- Ne financer aucun projet empiétant sur un site Natura 2000 ou à proximité susceptible de remettre en cause l'état de conservation d'espèces et d'habitats d'intérêt communautaire ;
- S'assurer que les éventuels projets localisés à proximité des sites Natura 2000 :
 - N'introduisent aucune espèce invasive en phase installation et fonctionnement ;

- N'engendrent ni nuisances ni pressions supplémentaires pouvant remettre en cause l'état de conservation d'espèces et d'habitats d'intérêt communautaire ;
- Justifient de l'absence d'impacts sur le(s) site(s) concerné(s).

Des **mesures d'accompagnement** apportant une contribution positive à l'état de conservation des sites Natura 2000 peuvent également être suivies lors de l'attribution des financements :

- Soutenir des projets de sensibilisation à la biodiversité ou de découverte de la nature compatibles avec les enjeux de conservation des sites Natura 2000 concernés ;
- Soutenir en priorité les actions de l'Agence régionale de la biodiversité et des SDAGE contribuant à la conservation d'espèces ou habitats d'intérêts communautaires ;
- Privilégier les projets de renaturation permettant l'entretien ou la restauration des continuités écologiques et sédimentaires favorisant la connexion de sites Natura 2000 entre eux ou avec des cœurs de nature.

5.3.4. Incidences de la mise en œuvre au titre de la programmation 2021-2027

Certaines opérations mises en œuvre dans le cadre du volet mobilité sont situées dans un site Natura 2000 ou à proximité et seront soumises individuellement à une évaluation des incidences Natura 2000. Cette dernière devra démontrer, à l'échelle du projet, l'absence d'effet sur les objectifs de conservation du ou des sites concernés.

Le tableau suivant référence les opérations ferroviaires susceptibles d'impacter les sites Natura 2000.

Code	Nom du site Natura 2000	Nom du projet	Surface N2000 inclus dans les projets (ha)	Part du site concerné par le ou les projets (%)
Directive « Habitat » - zone Spéciale de conservation (ZSC/SIC)				
FR2100246	Pelouses, rochers et buxaie de la pointe de Givet	Charleville - Givet	38,67	5,8%
FR2100251	Pelouses et forêts du Barséquanais	Troyes - Poliset (phase 2)	0,19	<1%
FR2100296	Prairies, Marais et bois alluviaux de la Bassée	Electrification de Paris - Troyes (phase 2)	18,85	2,2%
FR2100341	Ardoisières de Monthermé et de Deville	Charleville - Givet	0,11	13,6%
FR4100171	Corridor de la Meuse	Verdun - Conflans-Jarny	125,24	1,0%
FR4100191	Milieux forestiers et prairies humides des vallées du Mouzon et de l'Anger	Neufchâteau - Gironcourt	10,53	3,3%
FR4100233	Vallée du Madon (secteur Haroué / Pont-Saint-Vincent), du Brenon et carrières de Xeuilley	Pont Saint Vincent - Xeuilley (Tranche 2 et 3)	39,2	3,4%
FR4100246	Gîtes à chauves-souris autour de Saint-Dié	Arches - Saint-Dié	0,01	26%
FR4201795	La Moder et ses affluents	Mommenheim - Sarreguemines	116,31	5,8%
FR4201796	La Lauter	Vendenheim - Wissembourg	8,34	<1%

FR4201797	Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Bas-Rhin	Roeschwoog - Beinheim	2,70	<1%
		Strasbourg - Lauterbourg	51,03	<1%
		Obernai - Sélestat	12,21	<1%
		Reprise des voies ferrées de Marckolsheim	5,62	<1%
		Port de Strasbourg : accès ferroviaire zone sud	11,38	<1%
FR4201798	Massif forestier de Haguenau	Vendenheim - Wissembourg	19,19	<1%
FR4201803	Val de Villé et ried de la Schernetz	Obernai - Sélestat	36,45	1,6%
FR4201813	Hardt nord	Colmar - Neuf-Brisach	39,97	<1%
		Colmar - Fribourg (études AVP)	37,80	<1%
FR4202000	Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin	Bantzenheim - Chalampé	6,15	<1%
		Ports Mulhouse Rhin : aménagement port d'Ottmarsheim	6,37	<1%
		Nouveau terminal trimodal d'Ottmarsheim	6,49	<1%
Directive « oiseaux » - Zone de Protection Spéciale (ZPS)				
FR1112002	Bassée et plaines adjacentes	Electrification de Paris - Troyes (phase 2)	0,66	2,75%
FR2112004	Confluence des vallées de la Meuse et de la Chiers	Pont Maugis - Mouzon	49,42	1,35%
FR2112013	Plateau ardennais	Charleville - Givet	886,26	1,18%

FR4112008	Vallée de la Meuse	Verdun - Dugny	27,39	<1%
FR4211790	Forêt de Haguenau	Vendenheim - Wissembourg	284	1,48%
		Haguenau - Niederbronn	103	<1%
FR4211807	Hautes-Vosges, Haut-Rhin	Lutterbach - Kruth	3,12	<1%
		Colmar - Metzeral	37,98	<1%
FR4211809	Forêt domaniale de la Harth	Bantzenheim - Chalampé	0,01	<1%
FR4211811	Vallée du Rhin de Lauterbourg à Strasbourg	Roeschwoog - Beinheim	6,61	<1%
		Strasbourg - Lauterbourg	151,93	1,73%
FR4211812	Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf	Bantzenheim - Chalampé	11,56	<1%
		Colmar - Fribourg (études AVP)	14,86	<1%

Le tableau suivant référence les opérations fluviales susceptibles d'impacter les sites Natura 2000.

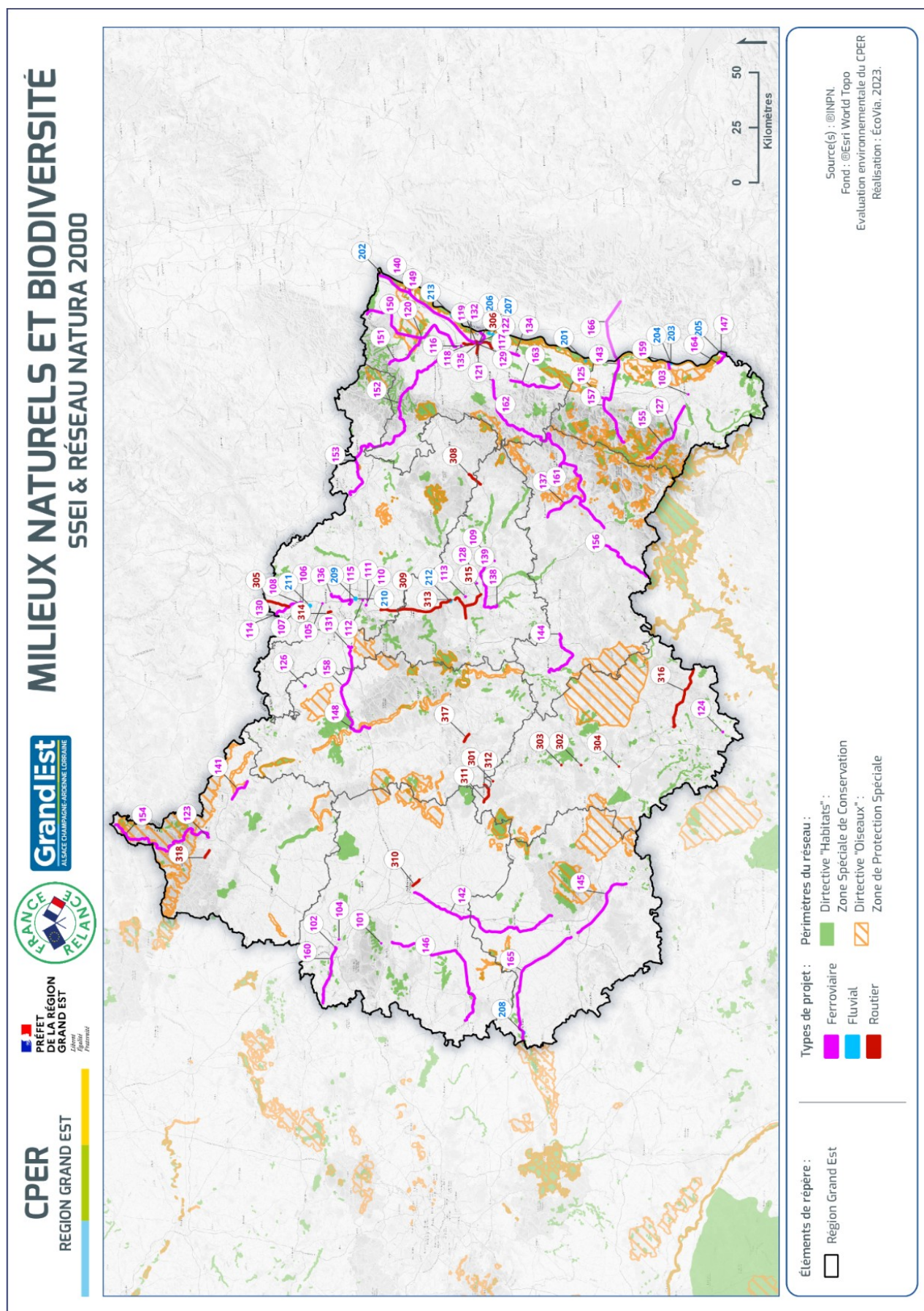
Code	Nom du site Natura 2000	Nom du projet	Surface N2000 inclus dans les projets (ha)	Part du site concerné par le ou les projets (%)
Directive « Habitat » - zone Spéciale de conservation (ZSC/SIC)				
FR4201797	Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Bas-Rhin	Reprise des voies ferrées de Marckolsheim	5,62	<1%
		Port de Strasbourg : accès ferroviaire zone sud	11,38	<1%
FR4202000	Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin	Ports Mulhouse Rhin : aménagement port d'Ottmarsheim	6,37	<1%
		Nouveau terminal trimodal d'Ottmarsheim	6,49	<1%
Directive « oiseaux » - Zone de Protection Spéciale (ZPS)				

FR4211810	Vallée du Rhin de Strasbourg à Marckolsheim	Reprise des voies ferrées de Marckolsheim	5,58	<1%
FR4211811	Vallée du Rhin de Lauterbourg à Strasbourg	Contruction du pôle VNF à Gambsheim	12,34	<1%
FR4211812	Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf	Ports Mulhouse Rhin : aménagement port d'Ottmarsheim	15,44	<1%
		Nouveau terminal trimodal d'Ottmarsheim	15,50	<1%

Au regard de la nature des opérations, seulement trois projets (tableau ci-dessous) ont été retenus. En effet, la majorité des interventions sera réalisée sur des infrastructures existantes ou consisteront en des interventions très légères. Les dérangements seront donc ponctuels et uniquement liés à la phase chantier qui devra être réalisé aux périodes la plus adaptée (hors période de nidification par exemple).

Code	Nom du site Natura 2000	Nom du projet	Surface incluse dans les projets (ha)	Part du site concerné par le ou les projets (%)
Directive « Habitat » - zone Spéciale de conservation (ZSC/SIC)				
FR4202000	Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin	Ports Mulhouse Rhin : aménagement port d'Ottmarsheim	6,37	<1%
		Nouveau terminal trimodal d'Ottmarsheim	6,49	<1%
Directive « oiseaux » - Zone de Protection Spéciale (ZPS)				
FR4211812	Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf	Ports Mulhouse Rhin : aménagement port d'Ottmarsheim	15,44	<1%
		Nouveau terminal trimodal d'Ottmarsheim	15,50	<1%

A ce jour, les études d'impacts de ces projets en cours d'élaboration.



6.1.2.1 Descriptions des sites concernés

- **Site « Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin » - FR4202000**

Le secteur Rhin-Ried-Bruch est un site alluvial d'importance internationale qui abrite une biodiversité significative grâce à la présence constante de l'eau qui résulte des épanchements saisonniers de l'III et des remontées phréatiques de la nappe alluviale du Rhin. Cette diversité se manifeste à travers une variété d'habitats d'intérêt communautaire (14) et d'espèces répertoriées dans l'annexe II de la Directive. Le secteur est particulièrement remarquable sur le plan ornithologique, il accueille la reproduction, l'hivernage et la migration de nombreuses espèces, et est répertorié en tant que Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO).

Ce site Natura 2000 est l'un des maillons essentiels du réseau de continuités écologiques de la trame verte et bleue. Il a été identifié comme un réservoir de biodiversité majeur au sein du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). La richesse de ce territoire a également été reconnue par la désignation des milieux rhénans au titre de la Convention internationale de RAMSAR. Ainsi la zone RAMSAR « Rhin Supérieur / Oberrhein » constitue l'un des 16 sites RAMSAR transfrontaliers identifiés dans le monde.

Le site est particulièrement vulnérable d'un point de vue ornithologique. Une gestion particulière des milieux doit permettre d'offrir des conditions optimales pour le développement des espèces d'oiseaux présentes sur le site à savoir : une gestion forestière de la forêt alluviale, une conservation ou restauration des milieux humides et la quiétude des oiseaux.

- **Site « Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf » - FR4211812**

Le site de la Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf présente une forte qualité écologique pour les oiseaux d'eau. De manière générale le Rhin sert d'étape aux oiseaux pour leur migration vers le sud et accueille en hiver 13% des populations hivernantes en France. Cette partie du Rhin est particulièrement importante pour 11 espèces nicheuses. De plus 2000 espèces hivernent sur le secteur et de nombreuses espèces sont de passage lors des migrations.

L'importance ornithologique de la vallée du Rhin dépend de la qualité des sites de nidification existants mais aussi de l'accueil réservé aux nombreuses espèces migrant vers le sud. Ceci implique une gestion particulière des milieux afin d'offrir des conditions optimales, tel que : la gestion forestière de la forêt alluviale, la conservation ou restauration des milieux humides et la quiétude des oiseaux.

6.1.2.2 Analyse des incidences par site concerné

a) Zoom « Secteurs Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin » - FR4202000 (ZSC)

Le site Natura 2000 « Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin » est situé à proximité du projet d'aménagement port d'Ottmarsheim et du nouveau terminal trimodal d'Ottmarsheim.

Localisation du secteur par rapport à la Zone Natura 2000	Habitats et espèces concernées	Incidences potentielles vis-à-vis de Natura 2000
La zone de projet d'aménagement port d'Ottmarsheim est localisée à proximité du site Natura 2000	Le site est concerné par 13 habitats d'intérêt communautaire, dont trois sont prioritaires : - 6210 : Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires - 7210 : Marais calcaires à <i>Cladium mariscus</i> et espèces du <i>Caricion davallianae</i> - Forêt alluviale à <i>Alnus glutinosa</i> et <i>Fraxinus excelsior</i> De plus, vingt espèces d'intérêt communautaire sont présentes sur le site parmi elles, des poissons (<i>Telestes souffia</i>, <i>Rhodeus amarus</i>, <i>Salmo salar</i>, ...), des invertébrés, des mammifères (des invertébrés, des mammifères (<i>Myotis myotis</i>, <i>Castor fiber</i>))	L'extension du terminal existant sur 8 000m² et la création de voie ferrée est susceptible d'avoir un impact sur les habitats d'intérêt communautaire même s'ils ne semblent pas être présent au sein du périmètre d'étude. Des études spécifiques sur les espèces devront être réalisées
La zone de projet d'aménagement du nouveau terminal trimodal d'Ottmarsheim est localisée à proximité du site Natura 2000		La création de terminaux ferroviaires avec les 2 plateformes de 3 000m² est susceptible d'avoir un impact sur les habitats d'intérêt communautaire même s'ils ne semblent pas être présent au sein du périmètre d'étude. Des études spécifiques sur les espèces devront être réalisées

Les études d'impact pour ces projets sont en cours, les mesures ERC qui seront préconisées devront être appliquées lors de la mise en œuvre des opérations afin d'éviter et réduire les incidences des projets sur les habitats et les espèces caractéristiques du site.

b) Zoom « Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf » - FR4211812 (ZPS)

Le site Natura 2000 « la Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf » est situé à proximité du projet d'aménagement port d'Ottmarsheim et du nouveau terminal trimodal d'Ottmarsheim.

Localisation du secteur par rapport à la Zone Natura 2000	Habitats et espèces concernées	Incidences potentielles vis-à-vis de Natura 2000
La zone de projet d'aménagement port d'Ottmarsheim est localisée à proximité du site Natura 2000	Cette partie du Rhin entre Village Neuf et Artzenheim est désignée en tant que ZICO car : - 11 espèces de l'annexe I de la Directive Oiseaux sont nicheuses : Blongios nain, Héron pourpré, Bondrée apivore, Milan noir, Mouette mélanocéphale, Sterne pierregarin, Martin pêcheur, Pic cendré, Pic noir, Pie grièche écorcheur. - 20000 espèces hivernent et parmi elles, le Grand cormoran (500-600i) et le Canard chipeau (200-500i). - de nombreuses espèces sont de passage lors des migrations : Plongeon arctique, Plongeon catmarin, Grèbe esclavon...	L'extension du terminal existant sur 8 000m² et la création de voie ferrée est susceptible d'avoir un impact fort sur ces espèces d'oiseaux durant la phase de travaux.
La zone de projet d'aménagement du nouveau terminal trimodal d'Ottmarsheim est localisée à proximité du site Natura 2000		La création de terminaux ferroviaires avec les 2 plateformes de 3 000m² est susceptible d'avoir un impact fort sur les espèces durant la phase de travaux.

Les études d'impact pour ces projets sont en cours, les mesures ERC qui seront préconisées devront être appliquées lors de la mise en œuvre des opérations afin d'éviter et réduire les incidences des projets sur les habitats et les espèces caractéristiques du site.

5.3.5. Conclusion

Un grand nombre d'interventions se concentre en milieu urbain ou sur des sites déjà artificialisés.

De manière générale, l'analyse des incidences a montré que les incidences négatives sur la biodiversité et les milieux naturels restaient limitées, notamment dans la mesure où la plupart des opérations devraient a priori intervenir en secteurs déjà artificialisés, urbains ou périurbains. Les menaces directes résiduelles sur la biodiversité restent donc circonscrites au développement de certaines constructions, notamment pour l'ESRI, la culture, le développement des énergies renouvelables, la relocalisation industrielle et les aménagements pour les mobilités, si ceux-ci venaient à être réalisés à proximité ou au sein d'un périmètre Natura 2000.

Sur le projet de CPER et notamment **de son volet mobilité**, un grand nombre de projets sont situés au sein ou à proximité immédiate de périmètres NATURA 2000 comme cela est présenté dans les paragraphes précédents. Néanmoins, seuls quelques projets sont considérés comme réellement impactant car étant une création ex novo d'infrastructure entraînant une consommation d'espace et une artificialisation des milieux naturels et donc une perte de biodiversité potentielle. Par ailleurs, ces projets sont soumis à étude d'impact (en cours de production) et apporteront une finesse dans l'analyse bien supérieure à celle réalisée à échelle régionale. L'ensemble des incidences seront complétées par des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation et ces études pourront justifier ou non de la remise en cause des habitats et espèces d'intérêts communautaires locales.

Enfin, à travers les actions du présent CPER et **de son volet mobilité**, les espèces et habitats des sites Natura 2000 pourront tirer profit des opérations favorisant l'adaptation au changement climatique, la prévention des risques et la résilience des milieux naturels. Le soutien à l'animation du réseau Natura 2000 contribuera également à renforcer la mise en œuvre des objectifs de conservation définis.

En l'état, les différentes opérations prévues par le CPER et son volet mobilité ne sont pas de nature à remettre en cause les habitats et espèces d'intérêts communautaires ayant conduit à la désignation des périmètres NATURA 2000.

VI. DISPOSITIF DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

<i>Le rapport environnemental comprend :</i>
<i>La présentation des critères, indicateurs et modalités — y compris les échéances — retenus :</i>
<i>a) Pour vérifier la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;</i>
<i>b) Pour identifier à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;</i>
<i>Extraits de l'article du R 122-20 Code de l'environnement</i>

6.1. Préambule

L'objet de ce chapitre est de proposer un dispositif de suivi « environnemental » du CPER Grand-Est 2021-2027 et de son volet mobilité 2023-2027.

6.1.1. Les différents types d'indicateurs de suivi

Le dispositif de suivi « environnemental » est basé sur des indicateurs. Ces indicateurs doivent être à la fois pertinents au regard des enjeux environnementaux du territoire et des effets attendus du contrat de plan et suffisamment simples pour être compris d'un public non initié et faciles à renseigner.

D'autre part, les indicateurs du suivi « environnemental » du projet doivent permettre de :

- suivre et anticiper les impacts environnementaux négatifs potentiels afin de les limiter ;
- assurer l'évaluation de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures correctrices proposées.

La mise en œuvre de ce système de suivi est sous la responsabilité du comité régional de pilotage technique et financier co-présidé par l'Etat et la Région.

Un indicateur quantifie et agrège des données pouvant être mesurées et surveillées pour suivre l'évolution environnementale du territoire. Chacun relève d'une catégorie :

- Les **indicateurs d'état** : En matière d'environnement, ils décrivent l'état de l'environnement du point de vue de la qualité du milieu ambiant, des émissions et des déchets produits. Exemple : Taux de polluants dans les eaux superficielles, indicateurs de qualité du sol, etc.
- Les **indicateurs de pression** : Ils décrivent les pressions naturelles ou anthropiques qui s'exercent sur le milieu. Exemple : Évolution démographique, Captage d'eau, Déforestation, etc.
- Les **indicateurs de réponse** : Ils décrivent les politiques mises en œuvre pour limiter les impacts négatifs. Exemple : Développement des transports en commun, Réhabilitation du réseau d'assainissement, etc.

6.1.2. Les dispositifs de suivi mis en place par l'Etat et la Région

6.1.2.1 Le dispositif mis en place en 2021

Dans un souci d'efficacité, d'efficience et afin d'éviter les redondances, les instances et outils de suivi du SRADDET relatifs à l'environnement et à l'éco-conditionnalité sont mutualisés avec ceux du Contrat de déclinaison du CPER Grand Est 2021-2027. Ainsi, le comité d'interprétation du SRADDET est saisi des projets de règlement des AAP et AMI des différents axes et piliers du CPER. Le CEREMA pourra, le cas échéant, être sollicité afin de co construire la grille d'analyse avec les instructeurs et d'animer le transfert de méthode vers les projets relevant du CPER.

Un dispositif spécifique de suivi des indicateurs environnementaux des projets financés dans le cadre du plan de relance est mis en place par le gouvernement⁸. Ces indicateurs spécifiques complémentaires sont présentés en annexe du présent document et recoupent largement les indicateurs de suivi du CPER présentés ci-après. Ces indicateurs concernent les thématiques de la biodiversité, de l'énergie et du changement climatique, des déchets, de la ressource en eau, de l'artificialisation des sols et peuvent parfois être transversaux sur la notion de transition écologique. Ils regroupent essentiellement des indicateurs de résultats. Le suivi de ces indicateurs sur les opérations financées par le CPER poursuivant celles de l'accord de relance au-delà de 2022 pourrait être réalisé.

6.1.2.2 Gouvernance et suivi mis en œuvre pour le volet mobilité en 2024

Afin de répondre aux objectifs définis en matière de décarbonation de transports, de réduction de l'impact des infrastructures de transports sur la biodiversité ou encore d'atteinte du zéro artificialisation nette, l'Etat et la Région Grand Est s'entendent sur la mise en place et le suivi d'indicateurs ainsi que sur la fixation de cibles afin de s'inscrire dans les orientations nationales et régionales en matière de planification écologique.

Ces futurs indicateurs visent à évaluer le développement des mobilités durables et des transports de marchandises durables. L'Etat et la Région s'accordent sur leur suivi et leur évolution à horizon 2025, 2027 et au-delà.

6.2. Modalités de suivi environnemental proposées

Il est difficile de définir des indicateurs d'impact spécifiques au contrat de plan, car il est rarement possible de distinguer l'effet d'un tel document sur l'environnement de celui de facteurs exogènes. Le tableau de la page suivante liste, pour les différentes thématiques environnementales, une série d'indicateurs identifiés comme intéressants pour le suivi de l'état de l'environnement à la suite de la mise en œuvre du schéma. Ils permettent de mettre en évidence des évolutions en matière d'amélioration ou de dégradation de l'environnement, sous l'effet notamment des actions prévues par le CPER Grand Est.

Il est proposé que ces indicateurs soient actualisés selon la mise à jour des données. Ils pourront être renseignés au fil de l'eau lors de la distribution des fonds, au plus tard lors de l'établissement du prochain CPER. Avant la mise en place effective d'un tel tableau de bord, il sera important de valider le choix des indicateurs à suivre en fonction de leur utilité et de leur pertinence avec le comité régional de pilotage technique co-présidé par l'Etat et la Région.

Le nombre d'indicateurs complémentaires est limité afin de faciliter le suivi et d'assurer une surveillance plus efficace de l'environnement.

⁸ Source : France Relance : Fiches des mesures - Annexe au dossier de presse, 3/09/2020

Thématique	Indicateur d'incidence/impact	Type	Source	Fréquence de mise à jour	Remarque	
Transition énergétique et atténuation du changement climatique	Consommation d'énergie finale du résidentiel, de l'industrie, du tertiaire et du transport	État	Atmo grande est	Annuelle	Indicateur du SRADDET	
	Évolution de la production d'énergies renouvelables, par source de production	État	Atmo grande est	Annuelle		
	Séquestration carbone annuelle	État	Atmo grande est	Annuelle	Indicateur du SRADDET	
	Evolution des émissions de GES par type d'émissions	Pression	Atmo grande est	Annuelle		
	Evolution des capacités régionales de stockage de carbone	État	ADEME	6 ans		
	Nombre de voyageurs par train	Réponse	SNCF/Région	Annuelle		
	Nombre d'ITE (Installations Terminales embranchées) actives	Réponse	SNCF	Annuelle		
Adaptation au changement climatique	Nombre de projets de solutions basées sur la nature soutenus	Réponse	CPER	Au fil de l'eau		
	Nombre de projets ciblant l'adaptation au changement climatique soutenus	Réponse	CPER	Au fil de l'eau		
	Nombre de projets intégrant des mesures d'adaptation au changement climatique financées au titre du volet mobilité	Réponse	Etat/Région	1 an		
	Part modales TC dans les trajets domicile travail	Réponse		Annuelle		
Ressources en eau	Volumes d'eau prélevés	Pression	Agences de l'eau, BNPE	Annuelle	Indicateur du SRADDET	
	Etats des masses d'eau superficielle et souterraine	État	Agences de l'eau	6 ans		
Préservation des milieux naturels et de la biodiversité	Part du territoire faisant l'objet d'une protection forte en matière de biodiversité	État	DREAL, Région, Départements	Annuelle	Indicateur du SRADDET	
	Fragmentation des espaces naturels et semi-naturels	Pression	CLC, IGN BD TOPO	6 ans	Indicateur du SRADDET	
	Nombre de projets (et surfaces) de restauration des milieux soutenus	Réponse	CPER	Au fil de l'eau		
	Surface des sites Natura 2000 couverte par les mesures compensatoires liées aux projets financés par le volet mobilité	Réponse	Etat/région	1 an		
	Superficies de réservoirs et linéaires de corridors	Réponse	Etat/Région	1 an		

Thématique	Indicateur d'incidence/impact	Type	Source	Fréquence de mise à jour	Remarque	
	du SRADDET Grand Est impactés par le volet mobilité					
	Nombre et surface de mesures compensatoires pour les zones humides liés aux projets financés par le volet mobilité	Réponse	DREAL	Annuelle		
Réduction de l'artificialisation	Surfaces dédiées aux espaces naturels, agricoles et forestiers, à l'habitat, aux activités et aux espaces non bâtis	État	Observatoire national occupation des sols, OSC SOL GE, IGN	6 ans	Indicateur du SRADDET	
	Surface des projets de construction soutenu, dont part en rénovation et part en extension	Pression	CPER	au fil de l'eau		
	Superficie des surfaces désartificialisées ou renaturées	Réponse	Observatoire national occupation des sols, OSC SOL GE, IGN, CLC	6 ans		
	Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers liée aux projets financés par le volet mobilité du CPER	État	Observatoire national occupation des sols, OSC SOL GE, IGN			
Économie circulaire et déchets	Nombre de projets de collecte, traitement/valorisation de déchets soutenus	Réponse	CPER	au fil de l'eau		
	Nombre de projets d'écoconception, de réutilisation/réemploi et recyclage de matériaux dans les procédés industriels soutenus	Réponse	CPER	au fil de l'eau		
Qualité de l'air	Nombre de jours de dépassement des valeurs réglementaires	Pression	Atmo grande est	Annuelle		
	Part de la population vivant dans des zones concernées par les dépassements des lignes directrices de l'OMS	Pression	Atmo grande est	Annuelle	Indicateur du SRADDET	
	Quantités annuelles d'émissions de polluants atmosphériques par secteur d'activité	Pression	Atmo grande est	Annuelle		
Valorisation du paysage et du patrimoine	Nombre de démarches ou projets de reconquête ou de valorisation paysagère soutenus	Réponse	CPER	Au fil de l'eau		
Atténuation et gestion des risques naturels	Population en zones inondables	État	INSEE, DREAL	Annuel	Indicateur du SRADDET	
	Nombre de programmes de prévention des	Réponse	CPER	Au fil de l'eau		

Thématique	Indicateur d'incidence/impact	Type	Source	Fréquence de mise à jour	Remarque	
	inondations soutenus					
Risques technologiques	Population en zone de danger	État	INSEE, DREAL	Annuel	Indicateur du SRADDET	
Économie des ressources minérales	Evolution de la part de matériaux secondaires dans la consommation	Réponse	UNICEM, observatoire des déchets	Annuelle		
	Evolution des extractions de matériaux pour l'industrie et pour la construction	Etat	UNICEM, observatoire des déchets	Annuelle		
Réduction des nuisances	Population exposée au bruit dont part supérieure aux valeurs réglementaires	État	INSEE, DREAL, cartes de bruit	Au fil de l'eau	Indicateur du SRADDET	

VII. ANNEXES

7.1. Abréviations

EES	Évaluation Environnementale Stratégique
ESS	Économie sociale et solidaire
PO	Programme opérationnel
CPER	Contrat de plan État-Région
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)
OS	Orientation stratégique
GES	Gaz à effet de serre
PME	Petites et Moyennes Entreprises
TIC	Technologies de l'information et de la communication
FEDER	Fonds européen de développement régional
FSE	Fonds Social européen
FEADER	Fonds européen agricole pour le développement rural
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SRI	Stratégie régionale de l'innovation
SRI-SI	Stratégie régionale de l'innovation pour une spécialisation intelligente
PCAET	Plan climat air énergie territorial
SRADDET	Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'équilibre du territoire
PRQA	Plan régional pour la qualité de l'air
PPRI	Plan de prévention des risques Inondations
PPRT	Plan de prévention des risques technologiques
PRNS	Programme régional nutrition santé
PRSE	Plan régional santé environnement

7.2. Listes des Sites Natura 2000 du Grand Est

Nom du site	Type	Surface en Grand Est (ha)	Surface classée en RB (ha)	Part du site en RB
Barrois et forêt de Clairvaux	ZPS	41 098	21 069	51 %
Bassée et plaines adjacentes	ZPS	26	23	86 %
Bassigny	ZPS	78 414	33 901	43 %
Bassigny, partie Lorraine	ZPS	19 798	19 753	100 %
Confluence des vallées de la Meuse et de la Chiers	ZPS	3652	3652	100 %
Confluence des vallées de l'Aisne et de l'Aire	ZPS	2150	272	13 %
Crêtes des Vosges mosellanes	ZPS	1581	1576	100 %
Crêtes du Donon-Schneeberg, Bas-Rhin	ZPS	6808	6805	100 %
Étang de la Horre	ZPS	1485	1127	76 %
Étang de Lachaussée et zones voisines	ZPS	3517	3516	100 %
Étangs d'Argonne	ZPS	14 300	10 187	71 %
Étangs de Belval et d'Étoges	ZPS	229	229	100 %
Étangs du Lindre, forêt de Romersberg et zones voisines	ZPS	5301	5300	100 %
Étangs et vallées du Territoire de Belfort	ZPS	551	486	88 %
Forêt de Haguenau	ZPS	19 195	18 092	94 %
Forêt domaniale de la Harth	ZPS	13 020	12 944	99 %
Forêt humide de la Reine et Caténa de Rangeval	ZPS	5160	5160	100 %
Forêts de Thiérache : Hirson et Saint-Michel	ZPS	3	2	64 %
Forêts et étangs d'Argonne et vallée de l'Ornain	ZPS	15 288	15 266	100 %
Forêts et zones humides du pays de Spincourt	ZPS	12 662	12 662	100 %
Forêts, rochers et étangs du pays de Bitche	ZPS	6271	6268	100 %
Hautes-Vosges, Haut-Rhin	ZPS	23 617	23 400	99 %
Herbages et cultures autour du lac du Der	ZPS	2170	1104	51 %
Herbages et cultures des vallées de la Voire, de l'Héronne et de la Laines	ZPS	2281	1443	63 %
Hêtraie sapinière de Bousson et Grandcheneau	ZPS	1048	1048	100 %
Jarny – Mars-la-Tour	ZPS	8102	8102	100 %
Lac de Madine et étangs de Pannes	ZPS	1510	1510	100 %
Lac du Der	ZPS	6527	6356	97 %
Lacs de la forêt d'Orient	ZPS	23 615	15 994	68 %
Marais de Pagny-sur-Meuse	ZPS	169	169	100 %
Marigny, Superbe, vallée de l'Aube	ZPS	4521	1969	44 %
Massif vosgien	ZPS	26 437	26 341	100 %
Piémont Vosgien	ZPS	4701	4312	92 %
Plaine et étang du Bischofswald	ZPS	2508	2508	100 %
Plateau ardennais	ZPS	75 311	70 097	93 %
Plateau des mille étangs	ZPS	19 573	15 721	80 %
Réserve naturelle des ballons comtois en Franche-Comté	ZPS	2059	2059	100 %
Ried de Colmar à Sélestat, Bas-Rhin	ZPS	4846	3843	79 %
Ried de Colmar à Sélestat, Haut-Rhin	ZPS	5221	3029	58 %
Vallée de la Lanterne	ZPS	893	834	93 %
Vallée de la Meuse	ZPS	13 548	13 548	100 %
Vallée de la Meuse (secteur de Stenay)	ZPS	2335	2328	100 %
Vallée de la Saône	ZPS	1	0	49 %
Vallée de l'Aisne à Mouron	ZPS	386	371	96 %
Vallée de l'Aisne en aval de Château Porcien	ZPS	1454	93	6 %
Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf	ZPS	4883	3284	67 %
Vallée du Rhin de Lauterbourg à Strasbourg	ZPS	8795	6159	70 %
Vallée du Rhin de Strasbourg à Marckolsheim	ZPS	8689	6351	73 %
Vosges du Nord	ZPS	4989	4986	100 %
Zones agricoles de la Hardt	ZPS	9185	35	0 %

Nom du site	Type	Surface en Grand Est (ha)	Surface classée en RB (ha)	Part du site en RB
Zones humides de Moselle	ZPS	210	210	100 %
Anciennes carrières souterraines de Chevillon et Fontaines sur Marne	ZSC	23	23	100 %
Ardoisières de Monthermé et de Deville	ZSC	1	1	100 %
Bois de Demange, Saint-Joire	ZSC	462	462	100 %
Bois de la Côte à Nogent-en-Bassigny	ZSC	9	9	100 %
Bois de la Voivre à Marault	ZSC	224	221	99 %
Bois de Serqueux	ZSC	960	897	93 %
Bois de Villiers-sur-Marne, Buxières-les-Froncles, Froncles et Vouécourt	ZSC	649	606	93 %
Bois d'Humegnill-Epothemont	ZSC	415	405	98 %
Bois du Feing	ZSC	93	93	100 %
Buxaie de Condes-Brethenay	ZSC	89	88	99 %
Camp militaire du bois d'Ajou	ZSC	267	262	98 %
Carrières du Perthois : gîtes à chauves-souris	ZSC	>1	>1	100 %
Carrières souterraines d'Arsonval	ZSC	345	321	93 %
Carrières souterraines de Chaumont-Choignes	ZSC	20	19	96 %
Carrières souterraines de Vertus	ZSC	11	10	95 %
Carrières souterraines et pelouses de Klang – gîtes à chiroptères	ZSC	59	59	100 %
Champ du Feu	ZSC	169	156	92 %
Chaumes du Hohneck, Kastelberg, Rainkopf, et Charlemagne	ZSC	210	204	97 %
Collines sous-vosgiennes	ZSC	470	458	97 %
Complexe de l'étang de Lindre, forêt de Romersberg et zones voisines	ZSC	5302	5301	100 %
Confluence Moselle – Moselotte	ZSC	1127	1127	100 %
Corridor de la Meuse	ZSC	12 689	12 689	100 %
Côte de Delme et anciennes carrières de Tincry	ZSC	309	309	100 %
Cours d'eau, tourbières, rochers et forêts des Vosges du nord et souterrain de Ramstein	ZSC	2010	2007	100 %
Crêtes des Vosges mosellanes	ZSC	1581	1575	100 %
Étang de la Horre	ZSC	724	724	100 %
Étang et forêt de Mittersheim, cornée de Ketzing	ZSC	1458	1458	100 %
Étang et tourbière de la Demoiselle	ZSC	15	15	100 %
Étangs de Bairon	ZSC	105	105	100 %
Étangs de Belval, d'Etoges et de la Grande Rouillie	ZSC	280	280	100 %
Étangs et Vallées du Territoire de Belfort	ZSC	551	486	88 %
Étangs latéraux du Der	ZSC	307	307	100 %
Forêt de Dieulet	ZSC	7	7	100 %
Forêt de Doulaincourt	ZSC	2057	2013	98 %
Forêt de Trois Fontaines	ZSC	3321	3252	98 %
Forêt d'Harreville-les-Chanteurs	ZSC	432	418	97 %
Forêt domaniale de Beaulieu	ZSC	572	572	100 %
Forêt domaniale de Gérardmer ouest (La Morte Femme, Faignes de Noir Rupt)	ZSC	1009	1009	100 %
Forêt d'Orient	ZSC	6126	6126	100 %
Forêt du Mont-Dieu	ZSC	477	472	99 %
Forêt et étang de Parroy, vallée de la Vezouze et fort de Manonviller	ZSC	2748	2748	100 %
Forêt humide de la Reine et Catena de Rangeval	ZSC	5161	5160	100 %
Forêts de Gondrecourt-le-Château	ZSC	1061	1061	100 %
Forêts de la vallée de la Méholle	ZSC	386	386	100 %
Forêts de la vallée de la Semoy à Thilay et hautes rivières	ZSC	951	918	97 %
Forêts des Argonnelles	ZSC	1028	1028	100 %
Forêts et clairières des bas-bois	ZSC	2842	2842	100 %
Forêts et étangs du Bambois	ZSC	94	94	100 %
Forêts et ruisseaux du Piémont vosgien dans le Territoire de Belfort	ZSC	4698	4309	92 %
Forêts, landes et marais des Ballons d'Alsace et de Servance	ZSC	2480	2480	100 %
Fort de Dampierre ou Magalotti	ZSC	65	64	99 %
Garenne de la Perthe	ZSC	636	633	99 %

Nom du site	Type	Surface en Grand Est (ha)	Surface classée en RB (ha)	Part du site en RB
Gîtes à chauves-souris autour de Saint-Dié	ZSC	>1	>1	98 %
Gîtes à chiroptères de la Colline inspirée – Érablières, pelouses, église et château de Vandéleville	ZSC	34	34	100 %
Gîtes à chiroptères de la Vôge	ZSC	5	4	70 %
Gîtes chiroptères autour d'Épinal	ZSC	>1	>1	99 %
Grotte de Coublanc	ZSC	>1	>1	100 %
Hardt Nord	ZSC	6536	6460	99 %
Hautes Vosges	ZSC	8989	8986	100 %
Hauts de Meuse	ZSC	845	845	100 %
Hêtraie sapinière de Bousson et Grandcheneau	ZSC	1048	1048	100 %
Jura alsacien	ZSC	3987	3873	97 %
La Bassée	ZSC	>1	>1	100 %
La Lauter	ZSC	1917	1890	99 %
La Meuse et ses annexes hydrauliques	ZSC	581	581	100 %
La Moder et ses affluents	ZSC	1993	1544	77 %
La Sauer et ses affluents	ZSC	747	631	84 %
Lac de Madine et étangs de Pannes	ZSC	1466	1466	100 %
Landes et mares de Mesnil-sur-Oger et d'Oger	ZSC	102	90	88 %
Landes et mares de Sezanne et de Vindey	ZSC	97	96	100 %
Landes et tourbières du camp militaire de Bitche	ZSC	172	172	100 %
L'Apance	ZSC	23	21	91 %
Le cul du Cerf à Orquevaux	ZSC	176	169	96 %
Le Marais de Saint-Gond	ZSC	1744	1737	100 %
Les Gorges de la Vingeanne	ZSC	71	65	91 %
Marais d'Athis-Cherville	ZSC	42	42	100 %
Marais d'Ipppling	ZSC	55	55	100 %
Marais de Chaumont devant Damvillers	ZSC	79	79	100 %
Marais de Germont-Buzancy	ZSC	99	99	100 %
Marais de la Superbe	ZSC	275	275	100 %
Marais de la Vanne a Villemaur	ZSC	87	87	100 %
Marais de la Vesle en amont de Reims	ZSC	466	466	100 %
Marais de Pagny-sur-Meuse	ZSC	169	169	100 %
Marais de Villechétif	ZSC	131	130	99 %
Marais de Vittoncourt	ZSC	57	57	100 %
Marais et pelouses du tertiaire au nord de Reims	ZSC	382	375	98 %
Marais tourbeux du plateau de Langres (secteur sud-ouest)	ZSC	396	396	100 %
Marais tufeux du plateau de Langres (secteur nord)	ZSC	237	237	100 %
Marais tufeux du plateau de Langres (secteur sud-est)	ZSC	137	136	99 %
Massif de Haute Meurthe, défilé de Straiture	ZSC	958	958	100 %
Massif de Saint-Maurice et Bussang	ZSC	685	676	99 %
Massif de Signy-l'Abbaye	ZSC	2238	2180	97 %
Massif de Vologne	ZSC	597	597	100 %
Massif du Donon, du Schneeberg et du Grossmann	ZSC	3147	3146	100 %
Massif du Grand Ventron	ZSC	942	931	99 %
Massif forestier de Haguenau	ZSC	3110	3009	97 %
Massif forestier de la Montagne de Reims (versant sud) et étangs associés	ZSC	1730	1612	93 %
Massif forestier de Longegoutte	ZSC	356	356	100 %
Massif forestier d'Épernay et étangs associés	ZSC	2844	2844	100 %
Massif forestier d'Hirson	ZSC	>1	>1	20 %
Milieux forestiers et prairies humides des vallées du Mouzon et de l'Anger	ZSC	319	319	100 %
Mines de Mairelles, de Château Lambert, réseau Jean Antoine, secteur Le Thillot	ZSC	6	6	100 %
Mines du Warndt	ZSC	169	169	100 %
Ouvrages militaires de la région de Langres	ZSC	59	57	97 %
Pâtis de Damery	ZSC	93	86	93 %

Nom du site	Type	Surface en Grand Est (ha)	Surface classée en RB (ha)	Part du site en RB
Pelouse de la côte de Chaumont à Brottes	ZSC	11	11	100 %
Pelouse des brebis à Brienne-la-vieille	ZSC	40	38	93 %
Pelouse des sources de la Suize à Courcelles-en-Montagne	ZSC	111	97	87 %
Pelouses à Obergailbach	ZSC	152	152	100 %
Pelouses d'Allamps et zones humides avoisinantes	ZSC	38	38	100 %
Pelouses de la barbarie à Savigny-sur-Ardres	ZSC	106	101	95 %
Pelouses de Lorry-Mardigny et Vittonville	ZSC	126	126	100 %
Pelouses de Sivry-la-Perche et Nixeville	ZSC	61	60	99 %
Pelouses du pays Messin	ZSC	679	679	100 %
Pelouses du Sud-Est haut-marnais	ZSC	228	214	94 %
Pelouses du Toullois	ZSC	181	181	100 %
Pelouses et forêts du Barséquanais	ZSC	317	266	84 %
Pelouses et fruticées de la Côte oxfordienne de Bologne à Latrency	ZSC	604	513	85 %
Pelouses et fruticées de la région de Joinville	ZSC	382	325	85 %
Pelouses et milieux cavernicoles de la vallée de la Chiers et de l'Othain, buxaie de Montmédy	ZSC	314	313	100 %
Pelouses et rochers du pays de Sierck	ZSC	682	682	100 %
Pelouses et vallons forestiers de Chauvencourt	ZSC	289	289	100 %
Pelouses et vallons forestiers du Rupt de Mad	ZSC	1700	1700	100 %
Pelouses submontagnardes du plateau de Langres	ZSC	29	26	88 %
Pelouses, forêt et fort de Pagny-la-Blanche-Côte	ZSC	141	141	100 %
Pelouses, rochers et buxaie de la pointe de Givet	ZSC	672	579	86 %
Pelouses, rochers, bois, prairies de la vallée de la Marne à Poulangy-Marnay	ZSC	367	304	83 %
Plateau de Malzéville	ZSC	439	439	100 %
Plateau des mille étangs	ZSC	19 573	15 721	80 %
Prairies d'Autry	ZSC	166	126	76 %
Prairies de Courteranges	ZSC	41	41	100 %
Prairies de la vallée de l'Aisne	ZSC	4237	4237	100 %
Prairies de la Voire et de l'Héronne	ZSC	1087	1087	100 %
Prairies et bois alluviaux de la basse vallée alluviale de l'Aube	ZSC	741	741	100 %
Prairies, Marais et bois alluviaux de la Bassée	ZSC	840	840	100 %
Promontoires siliceux	ZSC	188	179	96 %
Rebord du plateau de Langres à Cohons et Chalindrey	ZSC	200	182	91 %
Réservoir de la Marne dit du Der-Chantecoq	ZSC	6127	6127	100 %
Rièzes du plateau de Rocroi	ZSC	325	325	100 %
Ruisseau et tourbière de Belbriette	ZSC	19	19	100 %
Ruisseaux de Pressigny et de la Ferme d'Aillaux	ZSC	633	132	21 %
Ruisseaux de Vaux-la-Douce et des Bruyères	ZSC	6	6	100 %
Savart de la Tommelle à Marigny	ZSC	286	250	88 %
Savart du camp militaire de Mailly-le-Camp	ZSC	536	536	100 %
Savart du camp militaire de Moronvilliers	ZSC	1510	1509	100 %
Savart du camp militaire de Mourmelon	ZSC	408	408	100 %
Savart du camp militaire de Suippes	ZSC	7958	7958	100 %
Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Bas-Rhin	ZSC	20 145	18 980	94 %
Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin	ZSC	4310	4169	97 %
Secteur du Tanet Gazon du Faing	ZSC	537	531	99 %
Secteurs halophiles et prairies humides de la vallée de la Nied	ZSC	736	736	100 %
Site à chauves-souris des Vosges haut-rhinoises	ZSC	6222	6207	100 %
Site à chiroptères de la vallée de la Bar	ZSC	2228	2150	96 %
Site à chiroptères de la Vallée de l'Aujon	ZSC	3729	3501	94 %
Souterrains de Montlibert	ZSC	1	>1	20 %
Sundgau, région des étangs	ZSC	196	192	98 %
Tourbière de Jemnaufaing	ZSC	10	10	100 %
Tourbière de la Bouyère	ZSC	3	3	100 %
Tourbière de Lispach	ZSC	10	10	100 %

Nom du site	Type	Surface en Grand Est (ha)	Surface classée en RB (ha)	Part du site en RB
Tourbière de Machais et cirque de Blanchemer	ZSC	210	208	99 %
Tourbière du Champâtre	ZSC	17	17	100 %
Tourbières du plateau ardennais	ZSC	350	350	100 %
Tufière de Rolampont	ZSC	80	80	100 %
Val de la Joux et la Vouette à Roches-sur-Rognon	ZSC	326	284	87 %
Val de Villé et ried de la Schernetz	ZSC	2046	1951	95 %
Vallée boisée de la Houille	ZSC	235	234	100 %
Vallée de l'Esch de Ansauville à Jezainville	ZSC	1772	1772	100 %
Vallée de la Doller	ZSC	1153	990	86 %
Vallée de la Lanterne	ZSC	893	834	93 %
Vallée de la Largue	ZSC	990	941	95 %
Vallée de la Meurthe de la Voivre à Saint-Clément et tourbière de la Basse Saint-Jean	ZSC	2078	2078	100 %
Vallée de la Meurthe du Collet de la Schlucht au Rudlin	ZSC	119	119	100 %
Vallée de la Meuse (secteur de Stenay)	ZSC	2335	2328	100 %
Vallée de la Meuse (secteur Sorcy-Saint-Martin)	ZSC	1909	1909	100 %
Vallée de la Moselle (secteur Chatel-Tonnoy)	ZSC	2332	2332	100 %
Vallée de la Moselle du fond de Monvaux au vallon de la Deuille, ancienne poudrière de Bois sous Roche	ZSC	519	519	100 %
Vallée de la Nied Réunie	ZSC	1300	1300	100 %
Vallée de la Saône	ZSC	1	>1	49 %
Vallée de la Saônelle	ZSC	354	199	56 %
Vallée de la Sarre, de l'Albe et de l'Isch, le marais du Francaltroff, Bas-Rhin	ZSC	517	507	98 %
Vallée de la Seille (secteur amont et petite Seille)	ZSC	1475	1475	100 %
Vallée de l'Aube, d'Auberive à Dancevoir	ZSC	1155	1048	91 %
Vallée de l'Aujon, de Chameroy à Arc-en-Barrois	ZSC	466	419	90 %
Vallée du Madon (secteur Haroué/Pont-Saint-Vincent), du Brenon et carrières de Xeuilley	ZSC	1153	1153	100 %
Vallée du Rognon, de Doulaincourt à la confluence avec la Marne	ZSC	485	429	88 %
Vallées de la Sarre, de l'Albe et de l'Isch – marais de Francaltroff	ZSC	969	960	99 %
Vallées du Rognon et de la Sueurre et massif forestier de la Crête et d'Écot la Combe	ZSC	3928	3835	98 %
Vallon de Halling	ZSC	17	17	100 %
Vallon de Senance à Courcelles-en-Montagne et Noidant-le-Rocheux	ZSC	49	43	86 %
Vallons de Gorze et grotte de Robert Fey	ZSC	299	299	100 %
Vosges du nord	ZSC	4989	4986	100 %
Vosges du sud	ZSC	5098	5088	100 %

7.3. Grilles d'écoconditionnalité

7.3.1. Grille thématique Pilier 1 « Transition écologique »

Thématiques	Enjeux écoconditionnalité	Types de projets soutenus	Éligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional/local à définir (0 à 3)
Énergie et changement climatique	Favoriser la sobriété énergétique, l'atténuation et l'adaptation au changement climatique. Qualité de l'air.	Efficacité énergétique des bâtiments : réseaux, conseils, plateformes, accompagnement et mobilisation des professionnels, études	<u>Pour les plateformes</u> : articulation avec le réseau FAIRE <u>Pour les réseaux et conseils</u> : consolidation et développement du réseau FAIRE	Consolidation, développement et mutualisation des dispositifs existants	
		Efficacité énergétique des bâtiments : démonstration de solutions techniques innovantes	Démarche structurée de valorisation et de capitalisation des expérimentations objet du projet	Potentiel de diffusion de l'innovation	
		Efficacité énergétique des bâtiments : outils de financement innovants dédiés à la rénovation énergétique (en particulier études préalables et études de préfiguration)	Projet ciblant prioritairement les ménages en situation de précarité énergétique et Cohérence avec les dispositifs locaux et nationaux existants	Performance énergétique visée Labellisation environnementale Intégration du projet dans une réflexion globale type projet urbain ou de territoire	
		Énergies renouvelables : développement de la méthanisation, des EnR thermiques et expérimentations du stockage des EnR	cf. critères spécifiques PIA et ADEME	Utilisation de matériaux biosourcés Travail particulier sur la qualité de l'air intérieur Réalisation d'une étude par un prestataire « RGE études » Performance en matière de qualité de l'air rejeté par les installations	

Thématiques	Enjeux écoconditionnalité	Types de projets soutenus	Éligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional/local à définir (0 à 3)
				Qualité et proximité du plan d'approvisionnement biomasse	
Qualité de l'air	Prévenir les risques, les pollutions et les nuisances	Transports moins émetteurs et mobilités douces	Localisation au moins partielle du projet en zone PPA ou en zone à faibles émissions mobilité + L'évaluation ex ante du projet doit montrer un gain en émissions de particules et/ou Nox	Recouvrement du projet avec les zones sensibles pour la qualité de l'air ou PPA ou les zones à faibles émissions mobilité. Intégration du projet dans une réflexion globale (schéma local de déplacement, schéma des modes doux, plan de déplacement urbain...). Efficience du projet en matière de report modal (selon retour expérience CEREMA) et de réduction des émissions.	
		Renouvellement des installations de combustion de biomasse bois énergie	Localisation du projet en zone PPA + étude ex ante montrant les gains en émissions+ réalisation d'audits énergétiques	Projet accompagné de travaux de réhabilitation énergétique conformes aux préconisations de l'audit (si concernent l'habitat)	
Prévention des risques	Prévenir les risques, les pollutions et les nuisances	Tout projet d'aménagement dans le cadre des CPER (infrastructure, urbanisme, logement, équipements publics, etc.)	Accroître la résilience des territoires aux risques naturels/au changement climatique	Aucun projet d'aménagement n'aggrave la résilience aux risques naturels sur le territoire concerné. L'ensemble des projets pris sur un même territoire conduisent à une amélioration de la résilience aux risques naturels.	
		Lutte contre les inondations	Inscription dans un programme d'action labellisé PAPI et/ou opération	Prise en compte de l'adaptation au changement climatique	

Thématiques	Enjeux écoconditionnalité	Types de projets soutenus	Éligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional/local à définir (0 à 3)
			labellisée « PSR » et compatibilité plans de gestion et stratégies locales (PGRI, SLGRI, SDAGE...)	Prise en compte de solutions fondées sur la nature (lorsqu'elles sont pertinentes)	
		Risque sismique	Projets situés sur le territoire d'une commune en zone de sismicité 5 (forte) ou 4 (moyenne) au sens de l'article R563-4 du Code de l'environnement Et Pour les projets en zone de sismicité 5 : compatibilité avec les objectifs du plan séisme Antilles	Inscription dans les orientations du plan séismes Antilles 3 (cas des Antilles) Efficience du projet, notamment coût optimal, au regard de la réduction du risque pour les personnes (la possibilité de renforcement parasismique des structures, par rapport à une démolition-reconstruction, doit être, sauf exception technique ou économique, privilégiée).	
Reconquête de la biodiversité et préservation des ressources	Valoriser la biodiversité, les espaces naturels et les services écosystémiques Préserver les ressources naturelles	Projets ou programme de restauration des continuités écologiques et des milieux naturels	Inscription dans les stratégies régionales (SRCE, SDAGE...)	Sur le littoral, en périurbain, dans les vallées notamment, projet préservant des espaces des pressions foncières. Projet intégré dans une stratégie locale de biodiversité. Traitement des points noirs discontinuités identifiés par les SRCE. Restauration de l'hydromorphologie, des zones humides et de la libre circulation dans les cours d'eau.	
		Protection des ressources	Inscription dans les stratégies	Convergence avec la politique	

Thématiques	Enjeux écoconditionnalité	Types de projets soutenus	Éligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional/local à définir (0 à 3)
		naturelles et des sols	régionales (SRCE, SDAGE, PAMM) et projet partenarial mobilisant du FEDER ou Mise en œuvre des plans de gestion d'espaces protégés (incluant Natura2000) ou des PNA ou des conservatoires	de biodiversité et de développement de l'économie verte	
		Protection de la ressource en eau, de la qualité des eaux et efficacité des services publics d'eau et d'assainissement	<u>Cas général</u> : compatibilité avec le SDAGE et inscription dans son programme de mesures <u>Pour les Outremer</u> s : compatibilité avec le plan « eau potable et assainissement » <u>Pour l'hydraulique</u> : compatibilité avec un projet de territoire (visant à améliorer la connaissance de la ressource, à promouvoir les économies d'eau, à améliorer la qualité des milieux aquatiques tout en sécurisant l'approvisionnement)	Convergence avec les politiques biodiversité, risques, changement climatique et de développement de l'économie verte	
Projets territoriaux de développement durable		Projets globaux : agenda 21, charte de parc, PCET, animations, formations, veille et observation prévues au SRCAE, démarches paysagères	Démarche prévoyant des indicateurs de mesures d'impact des actions	Démarche supra-communale ou mutualisée. Collectivités engagées dans une démarche développement durable.	
		Projets spécifiques : rénovation d'un patrimoine bâti et/ou naturel,	Selon le type de projet, un au moins des critères suivants : • Densité optimale et qualité	Priorités aux zones de fortes tensions foncières et immobilières et à la	

Thématiques	Enjeux écoconditionnalité	Types de projets soutenus	Éligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional/local à définir (0 à 3)
		opération grand site, projet culturel, éducation à l'environnement et au développement durable, plan de paysage ou actions définies dans le cadre d'un plan de paysage...	paysagère du projet étudiées dans la démarche • Prestataire RGE étude.	requalification des espaces urbanisés (résidentiel, activités ou industriels). Niveau d'exigence du point de vue de la transition écologique et énergétique (TEE) Réalisation d'une étude globale de développement durable du projet type approche environnementale de l'urbanisme (AEU2). Charte d'engagement écoquartier ou dépôt d'un dossier de candidature à un label (écoquartier...). Engagement dans une démarche de labellisation Grand site de France Projet issu d'un plan de paysage.	

7.3.2. Grille thématique Pilier 2 «Compétitivité et attractivité du territoire régional»

			Éligibilité	Classification/dosage	
Thématiques	Enjeux écoconditionnalité	Types de projets soutenus	Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional/local à définir (0 à 3)
Soutenir la compétitivité et l'attractivité des territoires	Favoriser l'innovation, l'emploi et le développement économique local durable	Partenariats innovants, R&D et innovation, équipements scientifiques, actions de formation...	Volet valorisation et mutualisation des ressources et des synergies locales dans le projet	Prospective sur les métiers de l'économie verte et de l'économie sociale et solidaire intégrée au projet Soutien aux filières économiques « vertes ». Prise en compte des enjeux du développement durable dans le déroulement du projet (achat public durable, analyse en cycle de vie...).	<i>À définir</i>
Offrir aux acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche des campus attractifs et fonctionnels Soutenir une politique de site dynamique, cohérente et économiquement soutenable	Favoriser la sobriété énergétique et l'adaptation au changement climatique Favoriser la réduction des émissions de polluants atmosphériques Renforcer la compacité et la qualité urbaine Mettre en œuvre des technologies propres visant la sobriété énergétique et des ressources	Création de logements étudiants, réhabilitation et aménagement des campus, connexion des campus au numérique	Recherche d'une amélioration significative des performances énergétiques et thermiques <u>et</u> Desserte (existante ou programmée) du site par des transports en commun performants depuis les gares ferroviaires ou routières de proximité, ainsi que l'encouragement au développement des mobilités douces	Priorité aux opérations de réhabilitation et démolition/reconstruction sans création de surface complémentaire. Mise en accessibilité des espaces intérieurs et extérieurs. Création de bâtiments à énergie positive et/ou production d'énergies renouvelables. Organisation performante de la mobilité autour du projet et/ou offre de services numériques limitant les déplacements. Limitation de la consommation d'espace et de ressources naturelles (eau, espace non imperméabilisé...). Recyclage des matériaux évacués et/ou utilisation de matériaux recyclés et/ou locaux. Travail particulier sur la qualité de l'air intérieur des bâtiments.	<i>À définir</i>

			Éligibilité	Classification/dosage	
Thématiques	Enjeux écoconditionnalité	Types de projets soutenus	Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional/local à définir (0 à 3)
				Prise en compte de l'impact sur la santé des ondes électromagnétiques. Chantier éco responsable. Réflexion sur l'adaptation au changement climatique incluse dans le projet.	
Amélioration de la connaissance des territoires, des filières et de secteurs professionnels	Développer les analyses prospectives relatives aux secteurs d'activité, métiers et compétences de la transition écologique	Diagnostics de territoires, de filières et de secteurs professionnels Démarches GPEC territoriales	Attention particulière portée à la transition écologique ou à l'économie verte et l'économie sociale et solidaire dans le projet soutenu.	Prise en compte de la transition écologique et énergétique (TEE) dans un volet spécifique des contrats de plan régionaux de développement des formations professionnelles.	
Accompagnement de la réforme du service public de l'orientation professionnelle	Mettre en place un système d'orientation et de formation pour tous les publics (salariés, jeunes, populations éloignées de l'emploi) sur les filières et métiers de l'économie verte	Actions mutualisées de professionnalisation des acteurs Parcours de formation et de professionnalisation pour les membres des réseaux d'accueil et d'accompagnement jeunes	Attention particulière portée à la transition écologique ou à l'économie verte et l'économie sociale et solidaire dans le projet soutenu	Mise à disposition au niveau territorial adapté de l'information et des ressources en orientation sur l'économie verte. Articulation des services publics de l'orientation avec des dispositifs territoriaux de développement des filières et métiers de l'économie verte. Existence d'actions spécifiques d'orientation de publics jeunes ou éloignés de l'emploi vers les filières et métiers de l'économie verte. Existence de dispositifs spécifiques d'information et d'accompagnement des publics (salariés, jeunes) et des entreprises aux enjeux et	

			Éligibilité	Classification/dosage	
Thématiques	Enjeux écoconditionnalité	Types de projets soutenus	Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional/local à définir (0 à 3)
				compétences de la TEE	
Sécurisation des parcours professionnels des personnes fragilisées sur le marché du travail	Soutenir les reconversions des bassins d'emploi, des entreprises et des salariés en accompagnant les adaptations et acquisitions de compétences vers les filières vertes	Accroissement de la sécurisation des parcours professionnels Identification et accompagnement des entreprises concernées par les mutations économiques Accompagnement du déploiement des accords de branches	Prise en compte des métiers porteurs de la transition écologique et énergétique, ou ceux de l'économie sociale et solidaire	Existence de dispositifs locaux de soutien aux reconversions professionnelles/transitions professionnelles des filières impactées par la TEE. Réactivité et l'accessibilité de l'offre de formation adaptée et mise en cohérence avec la formation initiale par l'identification et des analyses des besoins en compétences en matière de TEE création d'emplois durables de qualité (en matière d'environnement des postes de travail et de santé au travail) et accompagnement des organisations du travail performantes et compétitives.	
Favoriser l'émergence et soutenir le développement de nouveaux services, usages et contenus	Favoriser l'économie des ressources et la sobriété énergétique Favoriser l'emploi et le développement local	Études et missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les usages, services et contenus numériques	Intégration dans la démarche d'étude d'une réflexion sur le développement durable	Évaluation des GES émis/évités Démarche de mutualisation locale Démarche d'éco conception Chantier écoresponsable	
		Data-center ou assimilé	Examen de la faisabilité de mobiliser des énergies renouvelables et de valoriser la « chaleur fatale » produite		

Économie circulaire et économie de ressources	Gérer durablement les ressources naturelles	Démarches d'animation locale, mise en place de démarches pour le réemploi et la réparation, mise en place de filières de recyclage, innovation par l'écoconception de biens ou de services	Animation ou action prévue dans la durée, pour une période d'au moins 3 ans	Cohérence avec les orientations nationales (loi anti-gaspillage pour une économie circulaire). Démarche inscrite dans une réflexion intégrée de long terme (stratégie régionale, PCET, Cit'ergie). Cohérence avec les actions engagées des plans de prévention et de gestion des déchets/volets déchets des SRADDET	
Rechercher une couverture exhaustive du territoire en réseau THD à l'horizon 2022 et veiller à apporter des solutions opérationnelles à tous les acteurs économiques	Permettre l'accès pour tous aux services numériques en préservant la santé des populations. Favoriser l'économie des ressources et la sobriété énergétique. Réduire l'impact paysager des infrastructures. Développer et soutenir l'économie circulaire (déchets et éco conception)	Réseaux hertziens	Démarche de conception du projet intégrant une concertation large et Prise en compte approfondie de la sensibilité aux ondes électromagnétiques intégrée au projet	Efficacité énergétique du projet. Chantier propre et éco responsable. Projet coordonné avec un enfouissement de réseau.	

7.3.3. Grille thématique Pilier 3 « Cohésion sociale et territoriale »

Thématiques	Enjeux écoconditionnalité	Types de projets soutenus	Éligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional/local à définir (0 à 3)
Projets de territoires : • territoires connaissant une situation socio-économique difficile • territoires confrontés à un déficit de services au public • villes petites et moyennes remplissant des fonctions de centralités • pôles d'équilibre territoriaux et ruraux • pôles métropolitains • territoires littoraux • territoires de montagne • bassins fluviaux • territoires transfrontalière•...	3- a- Lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère b- Préservation de la biodiversité, protection des milieux et des ressources	Études, ingénierie de projet, diagnostics, plan d'aménagement, Convention territoriale, investissement dans des équipements collectifs...	Engagement du porteur de projet à intégrer dans la conduite du projet, quel que soit son stade d'avancement une démarche d'amélioration visant à intégrer les objectifs de développement durable définis par l'article L 110.1-III du Code de l'environnement et critères des grilles thématiques correspondant à la nature du projet	Existence d'une démarche de projet territorial de développement durable sur le territoire de projet Prise en compte des objectifs des documents de planification stratégique supra-territorial (Plan de protection de l'atmosphère - PPA, SRADDET, SRCAE...) Qualités de la conception du projet : soin apporté aux aspects environnementaux et énergétiques, démarche intégrée (zones côtières, zone urbaine...) Application des principes ERC (éviter, réduire, compenser) dans l'élaboration des projets.	
Contrats spécifiques : • contrat de ville et projet de renouvellement urbain • contrat de redynamisation de site de défense • contrat de bourg de l'AMI « revitalisation des centres-bourgs » • éco-cité • opération d'intérêt	c- Épanouissement de tous les êtres humains d- Cohésion sociale et solidarité entre territoires et entre générations e- Dynamiques de développement suivant des modes de production et de	Études, ingénierie de projet, animation, communication, investissement dans des équipements collectifs ou des démonstrateurs, renouvellement urbain,	Critères d'écoconditionnalité spécifiques des dispositifs nationaux dont relèvent ces projets ou, à défaut, critères définis ci-dessus pour les projets de territoire	cf. critères définis ci-dessus pour les projets de territoire	

Thématiques	Enjeux écoconditionnalité	Types de projets soutenus	Éligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional/local à définir (0 à 3)
national (OIN) ou portée par un établissement public d'aménagement (EPA) • contrat de métropole • territoires catalyseurs d'innovations • projets culturels •...	consommation responsables				
Modernisation et développement des réseaux de transport existants	Favoriser la performance environnementale des chantiers. Encourager les techniques de construction innovantes et économes en consommation et transport de matériaux ainsi qu'en dépenses énergétiques. Favoriser l'emploi notamment en faveur des personnes et des territoires en difficulté. Optimisation de la conception des projets quant à leur impact sur l'environnement Fédérer et mettre en cohérence les initiatives environnementales locales à l'occasion du projet.	Projets routiers, ferroviaires, voie d'eau, ports maritimes ; Grand Paris Express, Vallée de la Seine, etc.	Engagement du porteur de projet sur : • L'introduction de spécifications techniques, critères d'attribution et suivi de performance environnementale dans les pièces de marché de travaux : évitement et réduction des impacts sur les milieux et la biodiversité concernée, la ressource en eau et la qualité de l'air, recyclage des matériaux évacués et utilisation de matériaux recyclés, organisation du chantier, proximité des fournisseurs... ; • L'autorisation des variantes innovantes à caractère environnemental dans les offres en lien notamment avec l'utilisation des matériaux et la dépense énergétique ; • L'introduction de clauses	Qualité environnementale de la conception du projet Prise en compte des modes actifs dans le projet	

Thématiques	Enjeux écoconditionnalité	Types de projets soutenus	Éligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional/local à définir (0 à 3)
			sociales adaptées dans les marchés ; • Quand l'avancement du projet le permettra, et en fonction du niveau des études déjà produites, recensement des améliorations environnementales et énergétiques, ou relevant de l'intermodalité, envisageables à l'occasion du projet (gaz à effet de serre, eau, biodiversité, trame verte et bleue, articulation avec d'autres projets d'infrastructures ou de services de transport...), puis mise à jour au fur et à mesure de la définition du projet.		

7.4. Indicateurs génériques de suivi du France Relance

Francees de France Relance (extrait)	Indicateurs nationaux pertinents pour le suivi environnemental
Écologie	
Rénovation énergétique	
Rénovation des bâtiments publics	• Economies d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre réalisées (en % par rapport à la situation avant rénovation pour les bâtiments concernés et en valeur absolue)
Rénovation énergétique et réhabilitation lourde des logements sociaux	• le gain d'énergie et niveau de confort énergétique atteints, réduction d'émissions de GES obtenue atteinte de la consommation énergétique nulle après rénovation • Réduction du taux de vacance
Transition écologique et rénovation énergétique des TPE/PME	• Economies d'énergie estimées à partir des travaux indiqués dans le cadre du dispositif • Réduction des émissions de GES évitées estimées à partir des travaux déclarés dans le cadre du dispositif
Biodiversité, lutte contre l'artificialisation	
Biodiversité sur les territoires, prévention des risques et renforcement de la résilience	• Surfaces renaturées, dont zones humides, littoral, etc. • Nombre d'infrastructures écologiques • Aires protégées : km de sentiers • Projets réalisés • Nombre de barrages ayant fait l'objet de travaux et volume de travaux réalisés
Densification et renouvellement urbain : fonds de recyclage des friches et du foncier artificialisé	• Nombre d'hectares de friches ou de terrains déjà artificialisés réhabilités (et nombre d'opérations de réhabilitations) • Nombre de cœurs de ville concernés
Densification et renouvellement urbain : aide à la densification	• Densité moyenne des constructions • Etalement urbain évité
Biodiversité sur les territoires, prévention des risques et renforcement de la résilience	
Sécuriser les infrastructures de distribution d'eau potable, d'assainissement et de gestion des eaux pluviales	• linéaire de réseaux d'eau potable et linéaire de réseaux d'assainissement réhabilités, capacité totale en équivalent habitant des stations d'épuration mises aux normes • surface imperméabilisée dé raccordée y compris par infiltration des eaux pluviales • tonnage de boues pour lesquelles l'épandage a été de nouveau rendu possible ou pour lesquelles un débouché alternatif a été trouvé
Décarbonation de l'industrie	
Décarbonation de l'industrie	• Economies d'énergie • Chaleur renouvelable produite • Tonnes de CO2 évitées
Économie circulaire et circuits courts	
Modernisation des centres de tri, recyclage et valorisation des déchets	• Nombre de collectivités ayant bénéficié d'un soutien au tri sélectif sur la voie publique, et nombre d'habitants concernés • Nombre de centre de tri publics modernisés subventionnés, tonnage annuel de déchets recyclables traités concernés, et nombre d'habitants concernés • Nombre de centre de tri d'activité économique modernisés subventionnés, tonnage annuel de déchets

Francees de France Relance (extrait)	Indicateurs nationaux pertinents pour le suivi environnemental
	recyclables traités concernés • Nombre d'installations de CSR subventionnées et tonnage annuel de CSR concernés • Nombre de projets de collecte et valorisation de biodéchets d'activité économique subventionnés, et tonnage annuel de biodéchets concernés • Nombre de collectivités ayant bénéficié d'un soutien au tri des biodéchets, tonnage annuel de biodéchets concernés, et nombre d'habitants concernés • Nombre de banaliseurs subventionnés
Transition agricole	
Accélérer la transition agro-écologique au service d'une alimentation saine, sûre, durable, locale et de qualité pour tous	• Nombre d'exploitations certifiées en Bio • Nombre d'exploitations certifiées HVE • Nombre de projets point de vente/distribution d'alimentation locale et solidaire développés ou soutenus
Stratégie nationale sur les protéines végétales	• Surface légumineuse en % de la surface agricole utile • Volumes produits et importés de légumes secs à destination de l'alimentation humaine
Aider la forêt à s'adapter au changement climatique pour mieux l'a'ténuer	• Nombre d'hectares de forêts soutenus reboisés, régénérés, convertis en futaie régulière ou irrégulière Nombre d'arbres plantés • Tonnes de CO2 économisées
Mer	
Renforcer les filières de la pêche et de l'aquaculture pour une meilleure résilience et sFranceineté de la France	• Nombre d'investissements environnementaux innovants financés • Volume de produits de la pêche débarqués et commercialisés • Volume de produits de l'aquaculture produits
Verdissement des ports	• Nombre de branchements électriques à quai créés et de solutions d'avitaillement GNL mises en place • Emissions polluantes et quantité de GES évitées par la mise en place l'électricité à quai par rapport à du fioul lourd • Emissions polluantes et quantité de GES évitées au niveau de la flotte d'Etat
Infrastructures et mobilité vertes	
Le mobilités du quotidien : développer le plan vélo et les projets de transports en commun	• Longueur de pistes cyclables réalisées • Longueur de nouvelles lignes de transport collectif en site propre réalisées ou améliorées • Nombre de pôles d'échanges multimodaux réalisés
Mise en place d'un plan de soutien au secteur ferroviaire	• Nombre de lignes de desserte fine pérennisées • Nombre de lignes de trains de nuit rouvertes • Nombre de plateformes multimodales construites ou renouvelées
Accélération des travaux d'infrastructures de transport	• Nombre de km de voies réservées réalisées • Nombre de bornes de recharge de véhicules électriques installées
Verdissement du parc automobile de l'Etat	• Evolution de la part de véhicules électriques rechargeables dans les parcs transformés • Réduction des émissions de CO2
Aide à l'achat de véhicule propre dans le cadre du plan automobile (bonus, PAC, recharges)	• Nombre de véhicules faiblement émetteurs immatriculés • Nombre de points de recharge de véhicules électriques ouverts au public
Amélioration de la résilience des réseaux électriques et transition énergétique en zone rurale	• Nombre d'installations photovoltaïques financées par le compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale »

Francees de France Relance (extrait)	Indicateurs nationaux pertinents pour le suivi environnemental
Technologies vertes	
'évelopper une filiFrancehydrogène vert en France	• Production d'hydrogène renouvelable et bas-carbone (en tonnes et en % de la consommation totale) • Puissance d'électrolyseurs installée (en MW) • Nombre d'usines de composants clés (électrolyseurs, piles à combustible, réservoirs, etc) sur le territoire national
Progra me d'investissements d'avenir : innover pour la transition écologique	• Tonnes de CO ₂ économisées
Plans de soutien aux secteurs de l'aéronautique et de l'automobile	• Nombre d'entreprises ayant répondu aux appels à projets de transformation environnementale
Compétitivité	
Souveraineté technologique	
Spatial	• Nombre de projFranceindustriels développés en Fran e grâce à la mesure
Relocalisation : sécuriser nos approvisionnements stratégiques	• Nombre de relocalisations / ouvertures de sites
Relocalisation : soutien aux projets industriels dans les territoires	• innovation / rupture technologique / transition numérique • décarbonation / réduction des émissions de gaz à effet de serre / transition écologique
rogramme d'investissements d'avenir : innover pour la résilience de nos modèles économiques	
rogramme d'investissements d'avenir : soutenir les entreprises innovantes	• Nombre de projets soutenus et part des projets soutenus dans le secteur de la transition écologique
Transformation numérique de l'Etat et des territoires	• Taux de dématérialisation dans les 250 démarches administratives les plus fréquemment réalisées • Nombre de formations entièrement disponibles sous format numérique
Cohésion	
Territoires	
Dynamiques territoriales et contractualisation	• Pourcentage de projets financés concourant au financement des axes du plan de relance « écologie »
Plan de elance de la Banque des Territoires :	• Nombre de créations de foncières territoriales • Nombre de commerces rénovés ou en cours de rénovation (stade d'avancement)
Soutien aux commerces et à l'artisanat	• Nombre de commerces rénovés
Fonds de soutien à l'émergence de projets du Tourisme durable	• Economies d'énergies réalisées • Evaluation des impacts environnementaux des projets

7.5. Matrice d’analyse de l’articulation du CPER

Thématique	Document	Axe, orientation, objectif ou plan d’action du document	Mesures du CPER	Conclusion
Énergie, adaptation au changement climatique	SDAGE Rhône-Méditerranée	S’adapter aux effets du changement climatique	programmes pluri-objectifs conjuguant préventions des inondations, restauration des milieux aquatiques et gestion multi-usages des étiages sur les 4 grands cours d’eau (1.2) Accompagnement des plans d’adaptation au changement climatique des agences de l’eau et des filières agricoles (1.2) Accompagner les démarches des territoires, notamment des espaces urbanisés, pour s’adapter au changement climatique (1.3.2) Encourager les solutions fondées sur la nature pour l’atténuation du réchauffement climatique (1.4)	
		Atteindre et préserver l’équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l’avenir	Contribuer à la sobriété des usages, à la réduction des prélèvements, à la modernisation de la gestion hydraulique, accompagner la filière agricole (1.2)	
	Stratégie régionale biodiversité GE	Mieux connaître pour agir	Contribuer au développement d’actions de recherche et développement thématiques forêt, biodiversité, agroécologie, eau, énergie, services écosystémiques... (1.1)–	
	SDAGE Rhin-Meuse	Orientation T4 - O2 Favoriser la surveillance de l’impact du climat sur les eaux.		
	SDAGE Seine-Normandie	Orient° fondam ntale 4. Pour un territoire préparé : assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face au changement climatique	Contribuer à la sobriété des usages, à la réduction des prélèvements programmes pluri- objectifs conjuguant préventions des inondations, restauration des milieux aquatiques et gestion multi-usages ’es étiages sur les 4 grands cours ’eau (1.2)	
	SRADDET GE	Objectif 1 : Devenir une région à énergie positive et bas carbone à l’horizon 2050	Favoriser l’adaptation du tissu économique aux transitions (3.1) repose sur des actions qui visent la décarbonation des mobilités, de l’agriculture, des énergies. Inscrire la performance énergétique dans tous les projets d’équipements (création ou rénovation) soutenus (1.3.2) Agir pour la performance énergétique du bâti (1.3.3) dont le bâti de l’ESRI (2.5) favoriser le report modal de la route vers les modes de transport alternatifs, tant pour les passagers que pour les marchandises (3.12) Soutenir le transport collectif et développer les fonctionnalités mu timodales (3.12.2),	
		Objectif 2 : Accélérer et amplifier les rénovations énergétiques du bâti	Inscrire la performance énergétique dans tous les projets d’équipements (création ou rénovation) soutenus (1.3.2) Agir pour la performance énergé ique du bâti (1.3.3)	
		Objectif 3 : Rechercher l’efficacité énergétique des entreprises et accompagner l’économie verte	Accompagner le développement de la bioéconomie, en favorisant les logiques de production et de filières prenant en compte les objectifs de protection de la ressource en eau et de la qualité des sols	
		Objectif 4 : Développer les énergies renouvelables pour diversifier le mix énergétique	Favoriser le développement de dispositifs de stockage et l’expérimentation en matière d’énergies enouvelables (1.3.1)	
		Objectif 5 : Optimiser et adapter les réseaux de transport d’énergie		
Paysage et patrimoine	SRADDET GE	Objectif 6 : Protéger et valoriser le patrimoine naturel, la fonctionnalité des milieux et les paysages	Protéger, gérer, restaurer et valoriser la richesse paysagère, favoriser le déploiement de trames vertes et bleues, ambitionner 1000 km de haies d’ici 2027 (1.4) Accompagner et soutenir l’évolution et la transition de grands sites patrimoniaux (2.8)	
	Stratégie régionale biodiversité GE	Protéger l’existant	Protéger, gérer, restaurer et valoriser les ressources (1.4) Encourager les actions en faveur de la biodiversité dans les territoires agricoles et forestiers (1.4)	
Biodiversité	SDAGE Rhône-Méditerranée	Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques	Appuyer l’élaboration de programmes pluri-objectifs conjuguant préventions des inondations, restauration des milieux aquatiques et gestion multi-usages des étiages (1.2)	
		Préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides	Favoriser le déploiement de trames vertes et bleues, ambitionner 1000 km de haies d’ici 2027 (1.4) Encourager les solutions fondées sur la nature pour l’atténuation du réchauffement climatique ou la prévention des ri ques (1.4)	
	SRADDET GE	Objectif 6 : Protéger et valoriser le patrimoine naturel, la fonctionnalité des milieux et les paysages	Protéger, gérer, restaurer et valoriser les ressources (eau, sols, biodiversité, milieux naturels) (1.4) Accompagner et soutenir l’évolution et la transition de grands sit s patrimoniaux (2.8)	
		Objectif 7 : Préserver et reconquérir la trame verte et bleue	favoriser le déploiement de trames vertes et bleues, ambitionner 1000 km de haies d’ici 2027 (1.4)	
	SDAGE Seine-Normandie	Orientation fondamentale 1. Po r un territoire vivant et résilient : des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l’eau restaurée	–	
	SDAGE Rhin-Meuse	Orientation T3 - O1 Appuyer la gestion des milieux aquatiques sur des connaissances, en particulier en ce qui c rnerne leurs fonctionnalités.	Axe 1 : Développer la connaissance pour anticiper les conséquences du changement –limatique (eau)	
		Orientation T3 - O2 Organiser la gestion des cours d’eau et des plans d’eau et y mettre en place des actions respectueuses de ces milieux, et en particulier de leurs fonctionnalités.	Appuyer l’émergence de plans d’actions à l’échelle des principaux cours d’eau du Grand Est – la Seine, la Meuse, la Moselle –t le Rhin (1.2)	
		Orientation T3 - O3 Restaurer ou sauvegarder les fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques, et notamment la fonction d’uto-épuration.		
		Orientation T3 - O4 Arrêter la dégradation des écosystè–es aquatiques.		

Thématique	Document	Axe, orientation, objectif ou plan d'action du document	Mesures du CPER	Conclusion
		Orientation T3 - O7 Préserver les zones humides.		
		Orientation T3 - O8 Respecter les bonnes pratiques en matière de gestion des milieux aquatiques		
		Orientation T5B - O2 Préserver de toute urbanisation les parties de territoire à fort intérêt naturel		
Gestion de la ressource en eau	SDAGE RMC	Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques	Appuyer l'élaboration de programmes pluri-objectifs conjuguant préventions des inondations, restauration des milieux aquatiques et gestion multi-usages des étiages sur les 4 grands cours d'eau (1.2)	
		Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement	sobriété des usages, à la réduction des prélèvements/économie circulaire de l'eau modernisation de la gestion hydraulique (1.2)	
		Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé	accompagnement filière agricole (PACC, adaptation modes de gestion de l'eau et agroécologie) (1.2)	
		Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir	sobriété des usages, à la réduction des prélèvements/économie circulaire de l'eau modernisation de la gestion hydraulique (1.2)–	
	SDAGE Rhin-Meuse	Orientation T1 - O1 Assurer à la population, de façon continue, la distribution d'une eau potable de qualité	Apporter une priorité à la sécurité de l'approvisionnement en eau potable en quantité et qualité sur les zones sensibles –n tension (1.2)	
		Orientation T2 - O1 Réduire les pollutions responsables de la non-atteinte du bon état des eaux.	accompagnement filière agricole (PACC, adaptation modes de gestion de l'eau et agr-écologie) (1.2)	
		Orientation T2 - O2 Connaître et réduire les émissions de substances toxiques.		
		Orientation T2 – O3 Veiller à une bonne gestion des systèmes d'assainissement publics et privés, et des boues d'épuration.	Déployer les outils de modernisation de la gestion hydraulique (réduction des fuites, optimisation et sécurisation des prélèvements industriels et agricoles, interconnexions, assainissements, etc.) (1.2)	
		Orientation T2 - O4 Réduire la pollution par les nitrates et les produits Phytosanitaires d'origine agricole.	accompagnement filière agricole (PACC, adaptation modes de gestion de l'eau et agr-écologie) (1.2)	
		Orientation T2 - O5 Réduire la pollution par les produits phytosanitaires d'origine non agricole		
		Orientation T2 - O6 Réduire la pollution de la ressource en eau afin d'assurer à la population la distribution d'une eau de qualité.	accompagnement filière agricole (PACC, adaptation modes de gestion de l'eau et agr-écologie) (1.2)	
		Orientation T2 - O7 Protéger le milieu marin en agissant à la source sur les eaux continentales		
		Orientation T4 - O1 Prévenir les situations de surexploitation et de déséquilibre quantitatif de la ressource en eau.	Contribuer à la sobriété des usages, à la réduction des prélèvements/économie circulaire de l'eau, à la réutilisation des eaux non conventionnelles dans les différents secteurs de l'économie (1.2) Déployer les outils de modernisation de la gestion hydraulique (réduction des fuites, optimisation et sécurisation des prélèvements industriels et agricoles, interconnexions, assainissements, etc.) (1.2) Apporter une priorité à la sécurité de l'approvisionnement en eau potable en quantité et qualité sur les zones sensibles en tension (1.2)	
		Orientation T5B – O1 Dans des situations de déséquilibre quantitatif sur les ressources ou les rejets en eau, limiter l'impact des urbanisations nouvelles et des projets nouveaux.		
		Orientation T6 - O4 Mieux connaître, pour mieux gérer	Axe 1 : Développer la connaissance pour anticiper les conséquences du changement climatique (eau)	
	SDAGE Seine-Normandie	Orient° fondamentale 2. Réduire les pollutions diffuses en particulier sur les aires d'alimentation de captages d'eau potable	accompagnement filière agricole (PACC, adaptation modes de gestion de l'eau et agroécologie) (1.2)	
		Orient° fondamentale 3. Pour un territoire sain : réduire les pressions ponctuelles	accompagnement filière agricole (PACC, adaptation modes de gestion de l'eau et agroécologie) (1.2)	
	SRADDET GE	Objectif 10 : Améliorer la gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau	voir objectifs SDAGE	
Qualité de l'air	SRADDET GE	Objectif 15 : Améliorer la qualité de l'air, enjeu de santé publique	accompagnement des filières industrielles (air) (3.1), Soutien du PRSE4 (3.2), Diffusion connaissances en santé environnement (10.2), infrastructures ferroviaires nouvelles (12.1), décarbonation des transports (3.1)	
Ressources minérales	Stratégie régionale biodiversité GE	Limiter les pressions	recherche de solutions innovantes privilégiant la mutualisation et usages multiples (1.3) Développer l'économie circulaire accompagnement (optimisation) des filières industrielles (matériaux) (1.1)	
Pollution et utilisation des sols	SRADDET GE	Objectif 11 : Économiser le foncier naturel, agricole et forestier	renouvellement de la ville sur la ville (3.1.2), mutualisations et usages multiples des bâtiments (3.1.3)	
		Objectif 14 : Reconquérir les friches et accompagner les territoires en mutation	Les friches (industrielles, d'habitat, commerciales, etc.) constituent une cible d'intervention particulière. Les interventions sur les 5 profils de territoire se feront en privilégiant le croisement avec les autres politiques publiques, dont le « zéro artificialisation » (3.11).	

Thématique	Document	Axe, orientation, objectif ou plan d'action du document	Mesures du CPER	Conclusion
Risques	SDAGE RMC	Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques	Encourager les solutions fondées sur la nature pour l'atténuation du réchauffement climatique (1.4)	
	PGRI RMC	Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation	reconstruire la ville sur la ville (désimperméabilisation des sols artificialisés, etc.) (3.1.2)	
		Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques	voir objectif SDAGE	
		Améliorer la résilience des territoires exposés	Encourager les solutions fondées sur la nature pour l'atténuation du réchauffement climatique (1.4), favoriser le déploiement de trames vertes et bleues, ambitionner 1000 km de haies d'ici 2027 (1.4)	
		Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation	Axe 1 : Développer la connaissance pour anticiper les conséquences du changement climatique (eau)	
	SDAGE Seine-Normandie	Orient° fondam nta le 4. Pour un territoire préparé : assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face au changement climatique	programmes pluri- objectifs conjuguant préventions des inondations, restauration des milieux aquatiques et gestion multi-usages 'es étiages sur les 4 grands cours d'eau (1.2)–	
	SDAGE Rhin-Meuse	Orientation T1 - O2 Favoriser la baignade en toute sécurité sanitaire, notamment en fiabilisant prioritairement les sites de baignade aménagés et en encourageant leur –réquentation.		
		Orientation T5A - O4 (Objectif 4.1 du PGRI) Identifier et reconquérir les zones d'expa–sion de crues		
		Orientation T5A - O5 (Objectif 4.2 du PGRI) Limiter le rejet des eaux pluviales dans les cours d'eau, encourager l–infiltration.		
		Orientation T5A - O6 (Objectif 4.3 du PGRI) Limiter l'accélération et l'augmentation du ruissellement sur les bassins versants ruraux et périurbains, par la préservation des zones humides et le développement d'infrastructures agroécologiques.	favoriser le déploiement de trames vertes et bleues, ambitionner 1000 km de haies d'ici 2027 (1.4)	
		Orientation T5A – O7 (Objectif 4.4 du PGRI) Prévenir le risque de coulées d'eau boueu e		
Déchets	SRADDET GE	Objectif 16 : Déployer l'économie circulaire et responsable dans notre développement	Développer l'économie circulaire accompagnement (optimisation) des filières industriell s (matériaux) (1.1)	
		Objectif 17 : Réduire, valoriser et traiter nos déchets		

7.6. Matrice d'analyse multicritère des incidences du CPER Grand EST

Enjeux	Transition énergétique et atténuation du changement climatique		Adaptation au changement climatique		Ressources en eau		Préservation des milieux naturels et de la biodiversité		Réduire l'artificialisation		Économie circulaire et déchets		Qualité de l'air		Valorisation du paysage et du patrimoine		Atténuation et gestion des risques naturels		Risques technologiques		Économie des ressources minérales		Réduction des nuisances		Total	Total pondéré
Axe 1 : Développer la connaissance pour anticiper les conséquences du changement climatique.		2		2		2		2		0		0		0		0		0		0		0		0	8	34
	Contribuer au développement d'actions de recherche (thématiques forêt, biodiversité, agroécologie, eau, énergie, services écosystémiques)	2	Contribuer au développement d'actions de recherche (thématiques forêt, biodiversité, agroécologie, eau, énergie, services écosystémiques)	2	Contribuer au développement d'actions de recherche (thématiques forêt, biodiversité, agroécologie, eau, énergie, services écosystémiques)	2	Contribuer au développement d'actions de recherche (thématiques forêt, biodiversité, agroécologie, eau, énergie, services écosystémiques)	2	Contribuer au développement d'actions de recherche (thématiques forêt, biodiversité, agroécologie, eau, énergie, services écosystémiques)																8	34
Axe 2 : Optimiser la gestion de l'eau, ressource naturelle essentielle, dans un contexte de raréfaction croissante		0		11		12		9		1		0		1		2		7		0		1		0	44	152
					modernisation de la gestion hydraulique	2																		2	8	
			mise en place de solutions fondées sur la nature	3	sobriété des usages, à la réduction des prélèvements/économie circulaire de l'eau	2	mise en place de solutions fondées sur la nature	3								mise en place de solutions fondées sur la nature	3			mise en place de solutions fondées sur la nature	1			12	39	
			préventions des inondations, restauration des milieux aquatiques et gestion multi-usage des étiages	4	Appuyer l'émergence de plans d'action (Seine, la Meuse, la Moselle et le Rhin)	4	restauration des milieux aquatiques	4						valorisation des paysages de zones humides	1	préventions des inondations, restauration des milieux aquatiques	4							17	58	
			accompagnement filière agricole (PACC, adaptation des modes de gestion de l'eau et agroécologie)	3	accompagnement filière agricole (PACC, adaptation des modes de gestion de l'eau et agroécologie)	2	L'agroécologie est favorable aux milieux naturels et aux paysages	1					accompagnement filière agricole (PACC, adaptation des modes de gestion de l'eau et agroécologie)	1	L'agroécologie est favorable aux milieux naturels et aux paysages	1								8	28	
			Conforter les actions du second pilier de la PAC (reconquête qualité des sols et préservation ressources en eau)	1	Conforter les actions du second pilier de la PAC (reconquête qualité des sols et préservation ressources en eau)	2	Conforter les actions du second pilier de la PAC (reconquête qualité des sols et préservation ressources en eau)	1	Conforter les actions du second pilier de la PAC (reconquête qualité des sols et préservation ressources en eau)	1														5	19	
Axe 3 : Adapter la région aux		15		9		2		4		8		0		3		-2		2		0		2		0	43	167

Enjeux	Transition énergétique et atténuation du changement climatique		Adaptation au changement climatique		Ressources en eau		Préservation des milieux naturels et de la biodiversité		Réduire l'artificialisation		Économie circulaire et déchets	Qualité de l'air		Valorisation du paysage et du patrimoine		Atténuation et gestion des risques naturels		Risques technologiques		Économie des ressources minérales		Réduction des nuisances		Total	Total pondéré
enjeux de la transition énergétique, de la production d'énergies renouvelables et de la sobriété énergétique																									
1. Favoriser l'adaptation du tissu économique aux transitions																								0	0
	accompagnement des filières industrielles (eau, matériaux, air, énergie)	2	Accompagner les transitions de l'agriculture, de la forêt et des filières vers des systèmes de production durables et résilients	2	développement de la bioéconomie en prenant en compte les objectifs de protection de la ressource en eau et de la qualité des sols	2	Accompagner les transitions de l'agriculture, de la forêt et des filières vers des systèmes de production durables et résilients	2	prendre en compte les objectifs de protection de la ressource en eau et de la qualité des sols	2	Développer l'économie circulaire accompagnement (optimisation) des filières industrielles (matériaux)	accompagnement des filières industrielles (eau, matériaux, air, énergie)								accompagnement (optimisation) des filières industrielles (eau, matériaux, air, énergie)	2			12	42
	accompagner la structuration de filières de transports décarbonés	2	élaboration d'un plan vélo, logistique fluviale urbaine, infrastructures d'électromobilité	2																				4	18
	dispositifs de stockage et expérimentation EnR	2					veillant à la maîtrise des impacts environnementaux et sur la santé	1				veillant à la maîtrise des impacts environnementaux et sur la santé	1											4	16
	R&D en intelligence artificielle Promouvoir les ACV des bâtiments Inscrire la performance énergétique dans tous les projets d'équipements	2																						2	10
2. Accompagner les démarches des territoires, notamment des espaces urbanisés, pour s'adapter au changement climatique																								0	0
	Mixité des fonctions => raccourcissement des distances	2	renouvellement de la ville sur la ville (reconversion des friches, gestion intégrée des eaux pluviales, réduction des îlots de chaleur, renaturation,	4			la ville sur la ville (renaturation)	1	renouvellement de la ville sur la ville (reconversion des friches, gestion intégrée des eaux pluviales, réduction des îlots de chaleur, renaturation,	4		Soutien du PRSE4	2	Attention à la préservation du patrimoine non protégé en ville et à la préservation des identités de	-2	la ville sur la ville (désimperméabilisation des sols artificialisés, etc.)	2			Le RNU engendre des déchets du BTP et des consommations de ressources primaires	-2			11	44

Enjeux	Transition énergétique et atténuation du changement climatique		Adaptation au changement climatique		Ressources en eau		Préservation des milieux naturels et de la biodiversité		Réduire l'artificialisation		Économie circulaire et déchets		Qualité de l'air		Valorisation du paysage et du patrimoine		Atténuation et gestion des risques naturels		Risques technologiques		Économie des ressources minérales		Réduction des nuisances		Total	Total pondéré
			désimperméabilisation des sols artificialisés, etc.)						désimperméabilisation des sols artificialisés, etc.)						quartier											
3. Agir pour la performance énergétique du bâti.																									0	0
	Bâtis publics, tertiaires, industriels, résidentiels.	3	Rénovation énergétique de bâti public, tertiaire, industriel, résidentiel.	1																					4	19
	Dispositif d'accompagnement rénovation énergétique	2							recherche de solutions innovantes privilégiant la mutualisation et usages multiples	2											recherche de solutions innovantes privilégiant la mutualisation et usages multiples	2			6	18
Axe 4 : Amplifier les actions de reconquête du patrimoine naturel, de l'air et de la biodiversité, incluant la prévention des risques		0	0	8	0	3	0	12	0	5	0	0	0	0	0	9	0	1	0	0	0	0	0	0	38	127
			Protéger, gérer, restaurer et valoriser (Soutien des Plans nationaux d'action, animation territoriale, connaissance, SINP)	1	Protéger, gérer, restaurer et valoriser (Soutien des Plans nationaux d'action, animation territoriale, connaissance, SINP)	2	Protéger, gérer, restaurer et valoriser (Soutien des Plans nationaux d'action, animation territoriale, connaissance, SINP)	2	Protéger, gérer, restaurer et valoriser (Soutien des Plans nationaux d'action, animation territoriale, connaissance, SINP)	2					Protéger, gérer, restaurer et valoriser (eau, sols, biodiversité, milieux naturels, richesse paysagère et biodiversité)	2									9	30
			Soutien des PNR, CEN, CBN, N2000, aires protégées	1	Soutien des PNR, CEN, CBN, N2000, aires protégées	1	Soutien des PNR, CEN, CBN, N2000, aires protégées	4	Soutien des PNR, CEN, CBN, N2000, aires protégées	2					Soutien des PNR, CEN, CBN, N2000, aires protégées	2									10	34
			Restauration milieux et continuités écologiques du SRADDET, 1000 km de haies d'ici 2027	5			Restauration milieux et continuités écologiques du SRADDET, 1000 km de haies d'ici 2027	5							Restauration milieux et continuités écologiques du SRADDET, 1000 km de haies d'ici 2027	5									15	50
			Encourager les solutions fondées sur la nature	1			Encourager les actions en faveur de la biodiversité dans les territoires agricoles et forestiers	1	Encourager les actions en faveur de la biodiversité dans les territoires agricoles et forestiers	1							Encourager les solutions fondées sur la nature	1							4	

Enjeux	Transition énergétique et atténuation du changement climatique		Adaptation au changement climatique		Ressources en eau		Préservation des milieux naturels et de la biodiversité		Réduire l'artificialisation		Économie circulaire et déchets		Qualité de l'air		Valorisation du paysage et du patrimoine		Atténuation et gestion des risques naturels		Risques technologiques		Économie des ressources minérales		Réduction des nuisances		Total	Total pondéré							
Critères d'écoconditionnalité	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1		projets présentant une plus-value écologique	1			projets présentant une plus-value écologique	1			projets présentant une plus-v lue écologique	1				8	25							
Pilier 2 : La compétitivité et l'attractivité du territoire régional		10		14		4		-3		-3		6			5	13		1		-1			2		3	51	155						
Axe 5 : Maintenir et développer des pôles d'enseignement supérieur, de recherche et les outils de valorisation dans un environnement de compétition internationale		7		0	9		0	5		0	-3		0	7		0	5		0	3		0	0		0	0		0	4		1	35	105
	Soutien des 5 filières : Bio-économie, Énergie, Matériaux, Numéri ue, Santé.	2	Soutien des 5 filières : Bio-économie, Énergie, Matériaux, Numérique, Santé.									Soutien des 5 filières : Bio-économie, Énergie, Matériaux , Numérique , Santé.	2										Soutien des 5 filières : Bio-économie, Énergie, Matériaux, Numérique, Santé.	2							8		
	finançant des équipements scientifiques et des infrastructures	-1								finançant des équipements scientifiques et des infrastructures	-1											finançant des équipements scientifiques et des infrastructures	-1								-3	-9	
	Faire évoluer l'offre de formation [...] effets des politiques publiques en matière d'atténuation et de lutte contre le réchauffement climatique	2	Faire évoluer l'offre de formation [...] effets des politiques publiques en matière d'atténuation et de lutte contre le réchauffement climatique	2																											4	18	

Enjeux	Transition énergétique et atténuation du changement climatique		Adaptation au changement climatique		Ressources en eau		Préservation des milieux naturels et de la biodiversité		Réduire l'artificialisation		Économie circulaire et déchets		Qualité de l'air		Valorisation du paysage et du patrimoine		Atténuation et gestion des risques naturels		Risques technologiques		Économie des ressources minérales		Réduction des nuisances		Total	Total pondéré
	Pour chaque opération immobilière, la sobriété énergétique, l'intégration d'EnR seront recherchées. La création de nouveaux bâtiments engendre de nouveaux besoins énergétiques.	4	Pour chaque opération immobilière, la sobriété énergétique, l'intégration d'EnR, l'adaptation au changement climatique, l'utilisation de matériaux de construction biosourcés ou recyclés, les économies d'eau, l'optimisation du tri des déchets seront recherchées.	5	Pour chaque opération immobilière, les économies d'eau seront recherchées. La création de nouveaux bâtiments engendre de nouveaux besoins en eau.	5	La création de nouveaux bâtiments peut engendrer une destruction d'espaces naturels ou agricoles	-3	La rénovation/réhabilitation permet d'éviter de nouvelles constructions. Constructions de plusieurs nouveaux bâtiments de l'ESRI et de nouveaux logements étudiants	-2	Pour chaque opération immobilière, l'utilisation de matériaux de construction biosourcés ou recyclés, l'optimisation du tri des déchets seront recherchées.	5	Pour chaque opération immobilière, la réduction des émissions de polluants atmosphériques sera recherchée.	5	Réhabilitation ou rénovation de bâtiments publics	3					Pour chaque opération immobilière, l'utilisation de matériaux de construction biosourcés ou recyclés, l'optimisation du tri des déchets seront recherchées. Des ressources primaires resteront nécessaires pour la création de bâtiments et le numérique.	3	La rénovation entraîne un gain d'insonorisation acoustique	1	26	72
Axe 6 : Soutenir et développer les filières industrielles remarquables		1	0	1	0	-1	0	-1	0	-1	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	-1	0	-1	0	1	-3	-5
	Appuyer l'émergence de nouvelles filières d'activité (H2, nouvelles mobilités, transitions de la filière automobile, télétravail...)	2	Appuyer l'émergence de nouvelles filières d'activité (H2, nouvelles mobilités, transitions de la filière automobile, télétravail...)	1																		Appuyer l'émergence de nouvelles filières d'activité (H2, nouvelles mobilités, transitions de la filière automobile, télétravail...)	1		4	
											Encourager de nouveaux modèles économiques (domaine de l'économie circulaire)	1													1	
	Soutenir les territoires et/ou entreprises « pépites » innovants et le développement du tissu industriel	-1			Soutenir les territoires et/ou entreprises « pépites » innovants et le développement du tissu industriel	-1	Soutenir les territoires et/ou entreprises « pépites » innovants et le développement du tissu industriel	-1	Soutenir les territoires et/ou entreprises « pépites » innovants et le développement du tissu industriel	-1	Soutenir les territoires et/ou entreprises « pépites » innovants et le développement du tissu	-1	Soutenir les territoires et/ou entreprises « pépites » innovants et le développement du tissu industriel	-1					Soutenir le développement du tissu industriel	-1	Soutenir les territoires et/ou entreprises « pépites » innovants et le développement du tissu industriel	-1			-8	-22

Enjeux	Transition énergétique et atténuation du changement climatique		Adaptation au changement climatique		Ressources en eau		Préservation des milieux naturels et de la biodiversité		Réduire l'artificialisation		Économie circulaire et déchets		Qualité de l'air		Valorisation du paysage et du patrimoine		Atténuation et gestion des risques naturels		Risques technologiques		Économie des ressources minérales		Réduction des nuisances		Total	Total pondéré
											industriel															
Axe 7 : Exploiter les technologies numériques au profit des territoires		-1	0	1	0	0	0	0	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	-3	-7
	développement du numérique	-1	développement du numérique => peut réduire les déplacements émetteurs de GES	1					Besoin de foncier pour les infrastructures du numérique	-1	développement du numérique	-1									développement du numérique et des infrastructures du numérique	-1			-3	-7
Axe 8 : Identifier, renforcer et promouvoir les atouts du Grand Est		2	0	2	0	-1	0	0	0	1	0	-1	0	0	0	9	0	0	0	0	0	-1	0	1	12	33
1. Intégrer le patrimoine et la culture comme un élément de la qualité du cadre de vie et de l'attractivité									Les opérations de rénovation/réhabilitation permettent d'éviter la construction de nouveaux bâtiments	1					travaux de restauration du patrimoine bâti (MH, Cathédrales, Basiliques, tourisme industriel, Musées, sites UNESCO)	5					Utilisation de matériaux, notamment de roches nobles non substituables	-2			4	11
2. Valoriser les espaces patrimoniaux remarquables, notamment dans une approche mixte nature/culture.							Valoriser les espaces patrimoniaux remarquables approche mixte culture/nature	1							Valoriser les espaces patrimoniaux remarquables approche mixte culture/nature	1								2	6	
3. Prendre en considération l'aspect économique du tourisme dans les évolutions de la filière	Accompagner la transition des stations touristiques de montagne et des stations thermales l'amélioration de l'hébergement offre de mobilités douces	2	Accompagner la transition des stations touristiques de montagne et des stations thermales	2	Les flux touristiques sont vecteurs de pression sur les ressources naturelles	-1	Les flux touristiques sont vecteurs de pression sur les ressources naturelles	-1			Les flux touristiques sont source de déchets à gérer. Gestion des déchets de chantier recherchée	-1			Accompagner les sites mémoriels, filières vectrices d'un changement d'image, tourisme industriel	3					réemploi/tri/recyclage/traitement des déchets issus des chantiers recherché	1	Poursuivre la couverture du territoire en offre de mobilités douces	1	6	16
Critères d'écoconditionnalité	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1			projets présentant une plus-value écologique	1			10	29
Pilier 3 : La cohésion sociale et territoriale		3		7	0	0		0		0		0	5		1		0		0		-3		2	15	54	
Axe 9 : Mobiliser les outils à effet de levier sur la cohésion sociale et territoriale		-1	0	1	0	-1	0	0	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	-4	-11
Bien grandir																									0	

Enjeux	Transition énergétique et atténuation du changement climatique		Adaptation au changement climatique		Ressources en eau		Préservation des milieux naturels et de la biodiversité		Réduire l'artificialisation		Économie circulaire et déchets		Qualité de l'air		Valorisation du paysage et du patrimoine		Atténuation et gestion des risques naturels		Risques technologiques		Économie des ressources minérales		Réduction des nuisances		Total	Total pondéré	
Bien vieillir	Soutenir les équipements mixtes le développement des entreprises d'insertion spécialisées	-1	Appuyer le développement de paniers de services en milieu rural => réduction des distances	1	Soutenir les équipements mixtes le développement des entreprises d'insertion spécialisées	-1			Création de nouveaux bâtiments et rénovation de bâtiments existants	-1	Soutenir les équipements mixtes le développement des entreprises d'insertion spécialisées	-1									Soutenir les équipements mixtes le développement des entreprises d'insertion spécialisées	-1			-4	-11	
Axe 10 : Faciliter l'accès aux soins et renforcer la résilience sanitaire		0	0	2	0	1	0	0	0	-1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	2	10
1. Définir et mettre en œuvre une politique d'aménagement de nos territoires qui favorise un égal accès aux soins dans le cadre du PRSE			projet de santé de territoire => Peut réduire certains déplacements	1																					1	4	
									Création de nouveaux bâtiments et rénovation de bâtiments existants	-1											Création de nouveaux bâtiments et rénovation de bâtiments existants	-1			-2		
2. Investir dans la prévention et l'éducation à la santé			Diffusion connaissances en santé environnement	1	Diffusion connaissances en santé environnement	1							Diffusion connaissances en santé environnement	1											3	10	
3. Orienter et former les publics aux métiers de santé																									0	0	
Axe 11 : Déployer des politiques publiques adaptées finement aux territoires		1	0	1	0	0	0	-1	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	15	
			réduction de difficultés environnementales sur territoires en situation de difficulté	1	réduction de difficultés environnementales sur territoires en situation de difficulté	1			les friches (industrielles, d'habitat, commerciales, etc.) constituent une cible d'intervention particulière	2			réduction de difficultés environnementales sur territoires en situation de difficulté	1	réduction de difficultés environnementales sur territoires en situation de difficulté	1									6	18	
	Valorisation/ rénovation d'équipements sportifs dans le cadre des JO 2024	1			Certains sports ont des impacts sur les milieux naturels et les ressources en eau	-1	Certains sports ont des impacts sur les milieux naturels et les ressources en eau	-1																	-1		
Axe 12 : Améliorer la connectivité des territoires par une politique de développement multimodal des infrastructures de transport et des équipements		2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	-2	0	2	6	22	

Enjeux	Transition énergétique et atténuation du changement climatique		Adaptation au changement climatique		Ressources en eau		Préservation des milieux naturels et de la biodiversité		Réduire l'artificialisation		Économie circulaire et déchets		Qualité de l'air		Valorisation du paysage et du patrimoine		Atténuation et gestion des risques naturels		Risques technologiques		Économie des ressources minérales		Réduction des nuisances		Total	Total pondéré	
	pourra accompagner les projets de mobilité douce et active, en particulier le vélo (aménagement sécurisé dans les plateformes d'échange multimodales, pistes cyclables...) et, sous certaines conditions, les projets de transport collectif durable avec un impact carbone faible.	2	pourra accompagner les projets de mobilité douce et active, en particulier le vélo (aménagement sécurisé dans les plateformes d'échange multimodales, pistes cyclables...) et, sous certaines conditions, les projets de transport collectif durable avec un impact carbone faible.	2							Ces projets pourraient réduire la pollution de l'air	2									Consommation de matériaux pour les installations et les travaux sur voiries	-2	Ces projets pourraient réduire les nuisances sonores	2	6		
Critères d'écoconditionnalité	projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1			projets présentant une plus-value écologique	1			projets présentant une plus-value écologique	1	projets présentant une plus-value écologique	1								projets présentant une plus-value écologique	1			6	18

MATRICE D'ÉVALUATION DES PROJETS DU CPER VOLET MOBILITÉ

Mode	Intitulé de l'opération	Transition énergétique et atténuation du changement climatique	15	Adaptation au changement climatique	0	Ressources en eau	0	Préservation des milieux naturels et de la biodiversité	-9	Réduire l'artificialisation	-15	Economie circulaire et déchets	-7	Qualité de l'air	5	Valorisation du paysage et du patrimoine	-2	Atténuation et gestion des risques naturels	0	Risques technologiques	0	Économie des ressources minérales	-9	Réduction des nuisances	4	total
1 – SERM	Noeud de Mulhouse : modernisation gare de Mulhouse	favorise l'accessibilité et l'utilisation des trains dans une logique de multimodalité	1											favorise l'accessibilité et l'utilisation des trains dans une logique de multimodalité	1							Besoins en ressources minérales Excavation de terres.	-1			6
1 – SERM	Aménagement ferroviaire des accès en gare de Reims : banalisation de voies et création d'un point remarquable	favorise l'accessibilité et l'utilisation des trains dans une logique de multimodalité	2											Devrais fluidifier le trafic ferroviaire localement permettant un report modal	1							Besoins en ressources très important. Excavation de terres.	-1	Devrais fluidifier le trafic ferroviaire localement permettant un report modal	1	12
1 – SERM	Implantation d'une halte supplémentaire Grand Reims	favorise l'accessibilité et l'utilisation des trains dans une logique de multimodalité	1											Devrais fluidifier le trafic ferroviaire localement permettant un report modal	1							Besoins en ressources très important. Excavation de terres.	-1	Devrais fluidifier le trafic ferroviaire localement permettant un report modal	1	7
1 – SERM	Atelier de maintenance de Montigny-les-Metz																					Besoins en ressources Excavation de terres.	-1			-1
1 – SERM	REM Strasbourg - Modernisation section Strasbourg-Kehl et création de la halte Starcoop - TRAVAUX											Le FRET est nécessaire pour les circuits et l'économie circulaire	1													2

2 – Ferroviaire	Développement multimodalité – plateforme rail route et évolution du réseau en fonction des besoins des chargeurs	favorise l'accessibilité et l'utilisation des trains dans une logique de multimodalité	2							favorise l'accessibilité et l'utilisation des trains dans une logique de multimodalité	1								12
2 – Ferroviaire	Raccordement ferroviaire de l'EuroAirport – premiers travaux préparatoires - déviation réseau gaz	favorise l'efficacité des solutions rails	1					Augmentation de l'artificialisation	-1										2
3 – Routier	Mise à 2x2 voies de la RN44 entre Moncetz-Longevas et Châlons-en-Champagne	Permet de fluidifier le trafic mais entraînera à terme une augmentation du trafic				Dégradation de milieux naturels et destructions d'espèces à enjeux	-1	Augmentation de l'artificialisation	-1			Permet de fluidifier le trafic mais entraînera à terme une augmentation du trafic					Nécessitera des ressources minérales	-1	-8
3 – Routier	RN4 – Déviation de Saint-Dizier – Travaux des protections phoniques et de mise à 2x2 voies section Ouest	Permet de fluidifier le trafic mais entraînera à terme une augmentation du trafic						Augmentation de l'artificialisation	-1			Permet de fluidifier le trafic mais entraînera à terme une augmentation du trafic					Nécessitera des ressources minérales	-1	Limite les nuisances sonores localement 1 -3
3 – Routier	Mise à 2x2 voies de la RN4 entre Gogney et St Georges	Permet de fluidifier le trafic mais entraînera à terme une augmentation du trafic				Dégradation de milieux naturels et destructions d'espèces à enjeux	-2	Augmentation de l'artificialisation	-1			Permet de fluidifier le trafic mais entraînera à terme une augmentation du trafic	Des incidences minimales sur le paysage sont à prévoir	-1			Nécessitera des ressources minérales	-1	-14
3 – Routier	A31 bis secteur centre - Etudes projets et première et deuxième tranche de travaux (Elargissement Bouxière - Augny + échangeurs de Féy et Hauconcourt)	Permet de fluidifier le trafic mais entraînera à terme une augmentation du trafic				dégradation de milieux naturels	-2	Augmentation de l'artificialisation	-3			Permet de fluidifier le trafic mais entraînera à terme une augmentation du trafic					Nécessitera des ressources minérales	-1	-18

3 – Routier	Mise en œuvre des actions issues de la démarche multimodale sur le bassin de vie de Nancy (A31 et A33 Brabois)	favorise la multimodalité	1						La mobilisation de la voix d'arrêt d'urgence limite l'artificialisation des terres	1		favorise la multimodalité et aura donc des effets sur les émissions liés aux véhicules thermiques								8		
3 – Routier	VR52 - contournement de Rombas	Permet de fluidifier le trafic mais entrainera à terme une augmentation du trafic	0				dégradation de milieux naturels	-2	Augmentation de l'artificialisation	-2	Besoins en ressources très importants. Excavation de terres.	-2	Permet de déplacer le flux de véhicule en cœur de ville et limite ainsi la pollution du cœur de ville	1	Nouvelle voirie en zone de campagne ayant un impact paysager	-1		Nécessitera des ressources minérales	-1	Permet de déplacer le flux de véhicule en cœur de ville et limite ainsi les nuisances sonores	1	-18
5 – Portuaire	Extension du terminal conteneur de Lauterbourg	Favorise la multimodalité et donc la diminution du fret routier	1				dégradation de milieux naturels	-2	Augmentation de l'artificialisation	-1	Besoins en ressources Excavation de terres.	-1									-8	
5 – Portuaire	Port Strasbourg – nouveau terminal ferroviaire	Favorise la multimodalité et donc la diminution du fret routier	1						Augmentation de l'artificialisation	-1											2	
5 – Portuaire	Ports Mulhouse Rhin (PMR) : aménagement port d'Ottmarsheim	Favorise la multimodalité et donc la diminution du fret routier	1						Augmentation de l'artificialisation	-1	Besoins en ressources Excavation de terres.	-1									0	
5 – Portuaire	Nouveau terminal trimodal d'Ottmarsheim	Favorise la multimodalité et donc la diminution du fret routier	1						Augmentation de l'artificialisation	-1	Besoins en ressources Excavation de terres.	-1									0	
5 – Portuaire	Ports Mulhouse Rhin (PMR) : Huningue Village-Neuf : Aménagement de	Favorise la multimodalité et donc la diminution	1						Augmentation de l'artificialisation	-1	Besoins en ressources Excavation	-1									0	

	terre-plein et quai (Phases 3 à 4)	du fret routier								on de terres.									
5 – Portuaire	Ports lorrains Ports Moselle : Extension installation terminal embranché (ITE) nouveau port de Metz	Favorise la multimodalité et donc la diminution du fret routier	1						Augmentation de l'artificialisation	-1	Besoins en ressources Excavation de terres.	-1							0
5 – Portuaire	Ports lorrains Nouveau Port de Metz / terminal « conteneurs » : quai, voie ferrée et terreplein, hangar, poste de stationnement (yc bornes électricité et eau), viabilisation d'une réserve foncière	Favorise la multimodalité et donc la diminution du fret routier	1						Augmentation de l'artificialisation	-1	Besoins en ressources Excavation de terres.	-1							0
1 – SERM	Implantation d'un signal supplémentaire sur l'évitement d'Avenay	Favorise l'usage du train	1										favorise l'usage du ferroviaire	1					7
1 – SERM	Création de la sous-station électrique de Bévange (Richemont)	Favorise l'usage du train	1	1									favorise l'usage du ferroviaire	1				augmentation de la fréquence des trains	-1 10
1 – SERM	Optimisation des flux voyageurs en gare de Thionville (SNCF Gares et Connexion)	Favorise l'usage du train	1										favorise l'usage du ferroviaire	1	Optimise l'infrastructure existante	1			9
1 – SERM	2x25kV (ou modernisation SST Thionville)	Favorise l'usage du train	1	1									favorise l'usage du ferroviaire	1					11
1 – SERM	Création d'un "origine/terminus" à Blainville	Favorise l'usage du train	1										favorise l'usage du ferroviaire	1	Optimise l'infrastructure existante	1		Utilisation de matériaux	-1 8
2 – Ferroviaire	Shunt de Conflans Jarny (études)	Permet de développer le fret ferroviaire	1		Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1					7

1 – SERM	Voie multimodale sur la RD 653 en Moselle	Favorise l'usage du train	1			Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1	Optimise l'infrastructure existante	1					9
1 – SERM	REM Strasbourg - Délocalisation du pôle logistique de Strasbourg (travaux)	Favorise l'usage du train	1								favorise l'usage du ferroviaire	1	Optimise l'infrastructure existante	1					9
1 – SERM	REM Strasbourg - Extension du faisceau de remisage Ste Hélène	Favorise l'usage du train	1			Opérations dans les emprises existantes		Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1					Utilisation de matériaux	- 1	6
	Entretien le patrimoine ferroviaire																		
1 – SERM	REM Strasbourg - Adaptation plan de voies gare de Molsheim - travaux	Favorise l'usage du train	1			Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1							7
1 – SERM	REM Strasbourg - Capacité ferroviaire gare de Strasbourg										favorise l'usage du ferroviaire	1					Utilisation de matériaux	- 1	1
1 – SERM	REM Strasbourg - Capacité Strasbourg-Sélestat (Erstein-Limersheim)	Permet de développer le fret ferroviaire									favorise l'usage du ferroviaire	1							2
1 – SERM	Ex A351 - Aménagement extrémité et section urbaine	Favorise l'usage du train	1			Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1					Utilisation de matériaux	- 1	6
1 – SERM	Aménagement multimodal M351 – 2ème phase	Favorise l'usage du train	1			Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1					Utilisation de matériaux	- 1	6
1 – SERM	Requalification M35	Favorise l'usage du train	1			Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1					Utilisation de matériaux	- 1	6

2 – Ferroviaire	Suppression de la temporisation du passage planchéié de Service en gare de Charleville	Favorise l'usage du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire						Producti on de déchets du BTP	- 1		impact paysagers locaux	- 1			Utilisation de matériaux	- 1		0
2 – Ferroviaire	Lignes capillaires fret à étudier - déjà identifiés : - voie mère Woippy - Rambervillers - Bruyères (EGGER)	Permet de développer le fret ferroviaire	0	Entretient le patrimoine ferroviaire	0							favorise l'usage du ferroviaire	0							0
2 – Ferroviaire	Capillaire fret - Pont Saint Vincent Xeuilley Tranche 2	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1	contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Capillaire fret - Pont Saint Vincent Xeuilley Tranche 3	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1	contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Capillaire fret – Pont Saint Vincent Rosières – Tranche 2	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1	contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Capillaire fret - Roeschwoog Beinheim	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1	contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Capillaire fret - Pont-Maugis Mouzon	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1	contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Capillaire fret - Coolus-Luyères Phase 2 Tranche 1	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1	contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Capillaire fret - Coolus Luyères Phase 2 Tranche 2	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1	contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13

2 – Ferroviaire	Capillaire fret - Colmar Neuf-Brisach Tranche 2	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1		contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Capillaire fret - Neufchâteau Gironcourt Tranche 2	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1		contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Capillaire fret - Neufchâteau Gironcourt Travaux principaux	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1		contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Capillaire fret - Troyes Poliset Phase 2	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1		contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Capillaire fret - Oiry Esternay Phase 2 (envisagée hors maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau)	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1		contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Capillaire fret - Saint Louis – Huningue – Tranche 2	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1		contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Verdun Dugny (avenant Phase 1)	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1		contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Capillaire fret - provision pour travaux plus ambitieux	Permet de développer le fret ferroviaire	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1			contribue à réduire le risque TMD par la route	1		contribue à réduire le trafic de poids lourds	1	13
2 – Ferroviaire	Ligne Strasbourg - Lauterbourg	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes			favorise l'usage du ferroviaire	1								11

2 – Ferroviaire	Ligne Vendenheim - Wissembourg	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Mommenheim - Sarreguemines	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Charleville - Givet	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Lutterbach - Kruth	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Béning - Sarreguemines	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Epinal - Bains-les-Bains	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Verdun - Conflans-Jarny	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Colmar - Metzeral	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Haguenau - Niederbronn	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11

2 – Ferroviaire	Ligne Reims - Fismes	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Bantzenheim - Chalampé	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Molsheim - Saint Dié	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Arches - Saint Dié	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Sélestat - Obernai	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Ligne Jarville - Pont Saint Vincent	Maintien les usages actuels du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes	Opérations dans les emprises existantes				favorise l'usage du ferroviaire	1							11
2 – Ferroviaire	Raccordement ferroviaire de l'EuroAirport – PRO et des acquisitions foncières			Entretient le patrimoine ferroviaire																0
2 – Ferroviaire	Électrification de la ligne Paris-Troyes - phase 2 (part Grand Est)	Favorise l'usage du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1															9
2 – Ferroviaire	Électrification de la ligne Paris-Troyes – surcoute phase 1 (part Grand Est)	Favorise l'usage du train	1	Entretient le patrimoine ferroviaire	1															9

3 – Routier	Installation de protections phoniques A31 à Champigneulle																Réduit l'exposition des populations	1	1
3 – Routier	A304 - Réalisation de l'aire de repos de Belval				Opérations dans les emprises existantes	Aménagement => destruction de milieux	- 1	Travaux sur emprise existante ou espace artificialisé				Opérations dans les emprises existantes							-4
3 – Routier	RN135 - poursuite des travaux l'échangeur de Ligny et du contournement de Velaine	Fluidifie les circulations pour éviter les congestions => permet de réduire les émissions de GES			Consommation d'espace → imperméabilisation mais amélioration des écoulements et du traitement des eaux de ruissellement par rapport à la situation antérieure		- 1	Travaux sur emprise existante ou espace artificialisé				- 2	- 2	Création d'un nouveau tracé => Risque d'imperméabilisation	- 3	1	- 3	- 2	-26
				Elargissement des voies => augmentation de l'imperméabilisation							Favorise les usages routiers	Impact paysager locaux		Peut réduire le risque TDM		Création d'un tracé neuf	Favorise les usages routiers		
3 – Routier	A304 - Assainissement Confortement géotechnique																		0
3 – Routier	Sécurisation RN67 (y compris giratoire de Roche sur Marne)	Fluidifie les circulations pour éviter les congestions => permet de réduire les émissions de GES			Opérations dans les emprises existantes	Aménagement => destruction de milieux	- 1	Travaux sur emprise existante ou espace artificialisé			Opérations qui favorisent l'usage de la voiture, mais diminuent aussi la congestion et donnent une place aux modes de déplacement autres que la voiture	1	Opérations dans les emprises existantes mais participent aux impacts paysagers locaux	- 1	- 1	1	- 1	- 1	-7
3 – Routier	Aménagement ex RN59 Lièpvre Châtenois	Fluidifie les circulations pour éviter les congestions => permet de réduire les émissions de GES			Opérations dans les emprises existantes	Aménagement => destruction de milieux	- 1	Travaux sur emprise existante ou espace artificialisé			Opérations qui favorisent l'usage de la voiture, mais diminuent aussi la congestion et donnent	1	Opérations dans les emprises existantes mais participent aux impacts paysagers locaux	- 1	- 1	1	- 1	- 1	-7

											une place aux modes de dépalcme nts autres que la voiture								
4 – Fluvial	Contrat de territoire CRR Branche Sud																		0
4 – Fluvial	construction du pôle VNF à Gambenheim (travaux)							Opérations dans les emprises existantes											0
4 – Fluvial	Création de deux aires de stationnement sur le Rhin				1		Peut générer des perturbati ons des milieux naturels lors de la phase de travaux	- 1	Opérations dans les emprises existantes										0
4 – Fluvial	création d'un quai de transbordement (logistique urbaine) à Vendenheim				1		Risque de pollution	- 1	Opérations dans les emprises existantes										0
4 – Fluvial	Achèvement du réseau de fibre optique sur la Moselle																		0
4 – Fluvial	Amélioration de la gestion hydraulique (GH) du canal de la Marne au Rhin branche Est																		0
4 – Fluvial	Régénération du Plan Incliné de St Louis Arzviller																		0
4 – Fluvial	Travaux de confortement du barrage de Gondrexange				1		Peut générer des perturbati ons des	- 1											0

						milieux naturels lors de la phase de travaux. Risque de pollution												
4 – Fluvial	Reprises d'étanchéité sur le Canal d'Alimentation du Réservoir de Bouzey (CARB)																	0
4 – Fluvial	Digues: étanchéification et stabilisation				1	Peut générer des perturbations des milieux naturels lors de la phase de travaux. Risque de pollution	- 1							Contribue à diminuer le risque de rupture de digue	- 1			-1
					Entretient le patrimoine fluviale													
4 – Fluvial	Remise en état des buses du contre-canal des biefs de Gamsheim et Iffezheim																	0
4 – Fluvial	Remise en état du SAS 2 des écluses de Gamsheim																	0
4 – Fluvial	Poursuite des travaux de reconstruction du barrage manuel de Beaulieu à la Motte-Tilly (Seine)				1	Peut générer des perturbations des milieux naturels lors de la phase de travaux. Risque de pollution	- 1											0
					Entretient le patrimoine fluviale													
4 – Fluvial	Etudes et travaux de reconstruction du barrage manuel de Livon à Nogent-sur-Seine (Seine)																	0

4 – Fluvial	Travaux de la reconstruction du barrage manuel de Vandières (Seine)			Entretien le patrimoine fluviale	1		Peut générer des perturbations des milieux naturels lors de la phase de travaux. Risque de pollution	- 1											0
4 – Fluvial	Etudes et travaux de la reconstruction du barrage manuel de Couvrot (Seine)																		0
4 – Fluvial	Arret des mouvements d’eau dans les écluses de la Moselle																		0
4 – Fluvial	Changement des organes de manœuvre des portes d’écluses de la Moselle																		0
4 – Fluvial	Elargissement de la porte de garde de Pont à Mousson sur la Moselle			Entretien le patrimoine fluviale	1		Peut générer des perturbations des milieux naturels lors de la phase de travaux. Risque de pollution	- 1											0
4 – Fluvial	Mise en conformité-sécurité du barrage réservoir de la Liez-étude																		0
4 – Fluvial	Mise en conformité-sécurité du barrage réservoir de la Vingeanne																		0
4 – Fluvial	Régénération et modernisation des barrages de navigation de la Moselle - Villey-le-																		0

	Sec, Chaudeney-sur-Moselle et Pont à Mousson																		
4 – Fluvial	Régénération et modernisation des barrages de navigation de la Moselle – Jouy-aux-Arches																		0
4 – Fluvial	Remplacement des portes de garde du Liégeot sur la Moselle																		0
4 – Fluvial	Remplacement des portes des écluses sur la Moselle – Custines, Blénod-les-Pont-à-Mousson et Aingeray																		0
5 – Portuaire	Reprise des voies ferrées de Marckolsheim	Permet de développer le fret ferroviaire	1																5
5 – Portuaire	Port Strasbourg : accès ferroviaire zone sud	Permet de développer le fret ferroviaire	1																5
5 – Portuaire	Provision pour opérations portuaires ports intérieurs	Permet de développer le fret ferroviaire	1																5
6 – Véloroutes	Aménagement de la Véloroute n° 52 (inscrit SNV) tronçon Moncey-Vitry le François par le Département de la Marne	favorise le tourisme à vélo	1	favorise le tourisme à vélo	1														9
6 – Véloroutes	Aménagement de la V56 (inscrit SNV), tronçon de Sermaize-les-Bains - Trois-Fontaines-l'Abbaye) par le Département de la Marne	favorise le tourisme à vélo	1	favorise le tourisme à vélo	1														9
6 – Véloroutes	Aménagement de la V30 (inscrit	favorise le tourisme à	1	favorise le tourisme à vélo	1														9

	SNV), tronçon à réaliser entre Reims et Courcy par l'Agglomération du Grand Reims	vélo																	
6 – Véloroutes	Signalisation sur véloroutes relevant du schéma régional dans la Marne																		0
6 – Véloroutes	Véloroute n6 : achèvement itinéraire le long du canal à Mulhouse	favorise le tourisme à vélo	1	1															9
6 – Véloroutes	Véloroute V33 (inscrit SNV) Aube vers Seine et Marne (de Crancey vers la Seine et Marne)	favorise le tourisme à vélo	1	1															9
6 – Véloroutes	Véloroute V56 Troyes - Saint Florentin (vers l'Yonne) - inscrit SNV	favorise le tourisme à vélo	1	1															9
6 – Véloroutes	Véloroute V56 de Dienville à la Porte du Der - inscrit SNV	favorise le tourisme à vélo	1	1															9
6 – Véloroutes	Réfection de la V53 (SNV) par le Département de la Haute-Marne	favorise le tourisme à vélo	1	1															9
6 – Véloroutes	Création de la section de la V52 (SNV) allant de Laneuville à Einville au Jard par le Département de la Meurthe et Moselle	favorise le tourisme à vélo	1	1															9
6 – Véloroutes	Création de la section de la V52 (SNV) de Pierre-la-Treiche à Foug par le Département de la Meurthe et Moselle	favorise le tourisme à vélo	1	1															9

6 – Véloroutes	Aménagement de la V56 tranche 1 par le Département de Meurthe et Moselle	favorise le tourisme à vélo	1	1															9
6 – Véloroutes	Aménagement de la V56 tranche 2 par le Département de Meurthe et Moselle	favorise le tourisme à vélo	1	1															9
6 – Véloroutes	Aménagement de la V52 (inscrit SNV) par la CA Meuse Grand Sud, la CC des Portes de Meuse et la CC du Pays de Revigny	favorise le tourisme à vélo	1	1															9
6 – Véloroutes	Aménagement de l'EV19 (inscrit SNV) par la Communauté de Communes Argonne Meuse	favorise le tourisme à vélo	1	1															9
6 – Véloroutes	Signalétique V50 (inscrit SNV)Voie Bleue par le CC du PETR VAL DE LORRAINE																		0
6 – Véloroutes	Autres opérations de vélo routes voies vertes																		0
2 – Ferroviaire	Suppression PN 129 - Laneuveville																		0
2 – Ferroviaire	Aménagements pour supprimer le PN 22 de Saint Dizier																		0
2 – Ferroviaire	PN22 Thann création du pont rail																		0