



Avenant mobilités 2023-2027 du
CPER de la région Grand Est 2021 -
2027

DECLARATION ENVIRONNEMENTALE

23 SEPTEMBRE 2025





Table des matières

Déclaration au titre de l'article L.122-9 du code de l'environnement relative à l'avenant mobilité du Contrat de plan Etat-Région du Grand Est 2021-2027	3
1.1 Introduction	3
1.2 Manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé	4
L'évaluation environnementale stratégique a été confiée à un prestataire extérieur (Ecovia).	4
1.3 Prise en compte du rapport d'évaluation environnementale	4
1.4 Prise en compte de l'avis de l'autorité environnementale	5
1.5 Prise en compte des consultations du public.....	5
1.6 Motifs qui ont fondé les choix opérés par le volet mobilité du CPER, compte tenu des diverses solutions envisagées.....	6
1.7 Les enseignements tirés de l'exécution des CPER 2015-2020 des anciennes régions	7
1.8 La déclinaison des préoccupations nationales et régionales.....	8
1.9 Le résultat de diverses consultations et négociations	9
1.10 Mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du CPER	10





Déclaration au titre de l'article L.122-9 du code de l'environnement relative à l'avenant mobilité du Contrat de plan Etat-Région du Grand Est 2021-2027

1.1 Introduction

En application de la directive européenne du 27 juin 2021 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, les contrats de plan Etat-Région et leurs avenants sont soumis à évaluation environnementale conformément à l'article R122-7 du code de l'environnement.

Pour mémoire le CPER 2021-2027 de la région Grand Est, hors volet Mobilités, a été signé le 22 février 2022. L'évaluation environnementale stratégique établie dans ce cadre a été complétée en 2024 afin d'intégrer le volet Mobilités tel qu'issu du protocole d'accord du 15 décembre 2023. Le projet d'avenant et le rapport environnemental ont été transmis pour avis à l'autorité environnementale le 19 mars 2024. Son avis rendu le 27 juin 2024 a fait l'objet d'un mémoire en réponse des autorités responsables.

L'ensemble de ces éléments ont fait l'objet d'une consultation du public du 31 juillet au 16 septembre 2024 conformément à l'article L123-19 du code de l'environnement.

Le rapport environnemental et les avis rendus lors des consultations ont guidé les services de l'État et de la Région dans la finalisation du CPER et de son dispositif de suivi.

L'avenant Mobilités 2023-2027 a été signé par le préfet de région et le président du Conseil régional le 10 avril 2025.

L'article L 122-9 dispose : « lorsque le plan ou le document a été adopté, l'autorité qui l'a arrêté en informe le public, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et, le cas échéant, les autorités des autres États membres de la Communauté européenne consultés. Elle met à leur disposition les informations suivantes :

1° Le plan ou le document ;

2° Une déclaration résumant :

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

Ce document est transmis pour information du public, conformément à l'article R 122-24 du code de l'environnement : « Dès l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la personne publique responsable informe sans délai le public des lieux, jours et heures où il peut en prendre connaissance ainsi que de la déclaration mentionnée au 2° du I de l'article L. 122-9 et des modalités par lesquelles toute personne peut obtenir, à ses frais, une copie de ses documents. Cette information indique l'adresse du site internet sur lequel ces documents sont consultables en ligne. »

Le présent document constitue la déclaration prévue à l'article L. 122-9 du Code de l'environnement.





1.2 Manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé

Le CPER 2021-2027 de la région Grand Est prévoyait l'intégration de son volet Mobilités 2023-2027 par la signature d'un avenant, intervenue le 10 avril 2025.

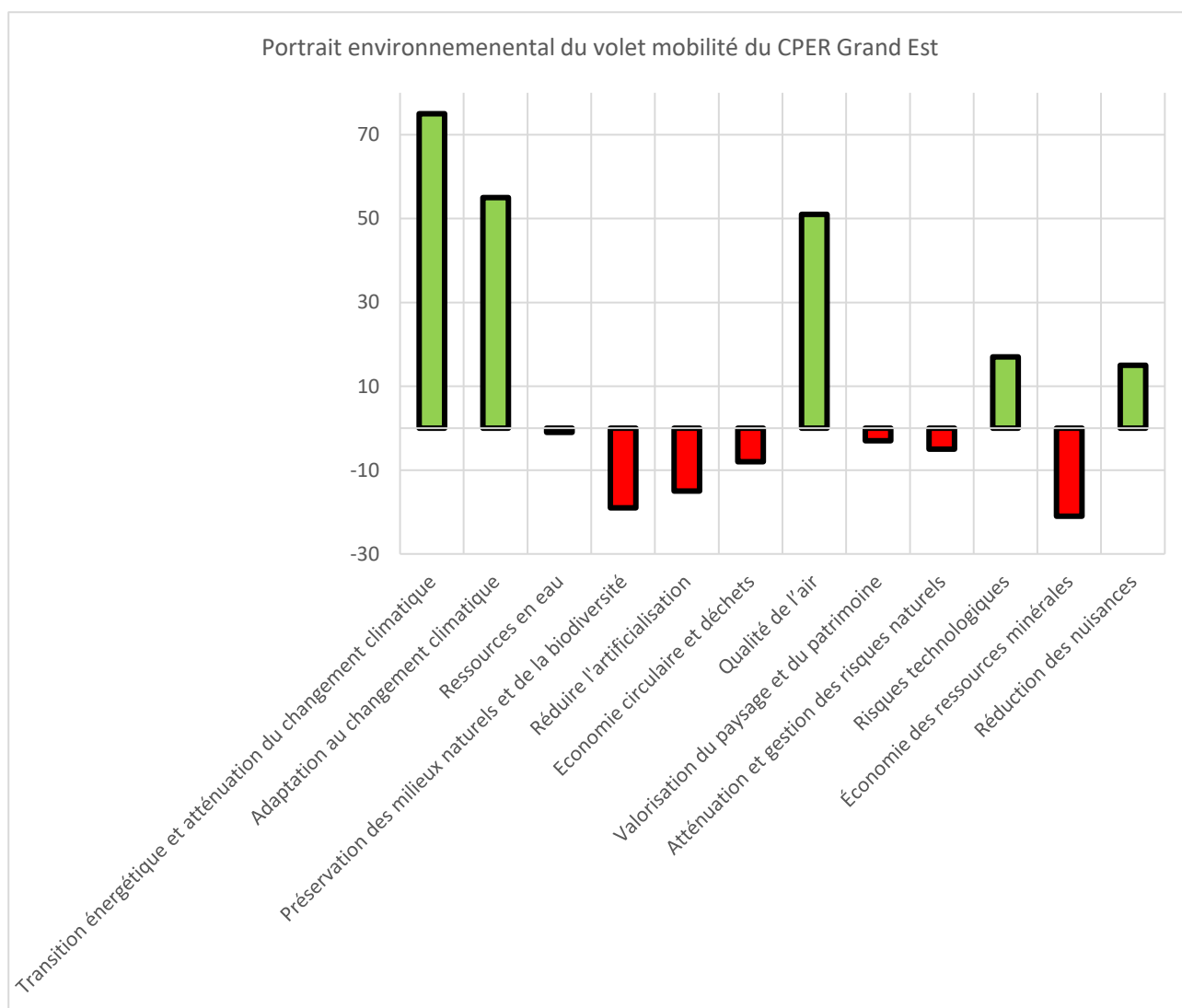
Le CPER et l'avenant mobilité exerçant une influence sur l'environnement, il a fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (EES) en application de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 transcrit dans le droit français par les articles L122-6 et suivants et R122-20 et suivants du Code de l'environnement.

L'évaluation environnementale stratégique a été confiée à un prestataire extérieur (Ecovia).

1.3 Prise en compte du rapport d'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale a contribué à s'assurer de l'intégration de l'environnement dans le CPER à travers un processus itératif débuté en novembre 2022 et qui s'est poursuivi jusqu'à la consultation de l'autorité environnementale en mai 2024.

L'analyse des incidences de l'avenant mobilité montre que sa stratégie environnementale répond partiellement aux enjeux identifiés par l'état initial de l'environnement (voir graphique suivant).





1.4 Prise en compte de l'avis de l'autorité environnementale

Dans le cadre de l'élaboration de l'avenant Mobilités 2023-2027 du CPER Grand Est, l'État et la Région ont souhaité apporter des précisions à la suite de l'avis émis par l'Autorité environnementale.

Le document en réponse (joint à la consultation du public) rappelle notamment que les opérations programmées s'inscrivent dans un cadre national structuré par la planification écologique et répondant aux objectifs de transition fixés par le mandat gouvernemental.

Pour rappel, les principaux retours de l'autorité environnementale étaient :

- Le développement de mobilités décarbonées ou plus économes en énergie ;
- Le traitement des « points noirs » environnementaux ;
- La réduction des émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre et l'adaptation des infrastructures au changement climatique ;
- La limitation de l'artificialisation des sols et la protection des milieux naturels.

La majorité des opérations inscrites dans le volet Mobilités du CPER porte ainsi sur le développement de modes de transport massifiés/collectifs et/ou décarbonés, avec une articulation affirmée avec les stratégies territoriales existantes, notamment le SRADDET (cf également point 1.7). L'Autorité environnementale a d'ailleurs souligné dans sa synthèse les effets positifs globaux attendus de cette ambition de report modal, qui porte à la fois sur les sujets de transport de passagers mais aussi de fret.

Il en est ainsi notamment du développement des SERM, qui représentent plus de 30% des investissements prévus et qui constituent une réponse concrète aux enjeux de décarbonation et de qualité de l'air dans les zones les plus contraintes, tout en s'inscrivant dans une logique de coopération transfrontalière avec les territoires voisins.

Certaines remarques de l'Ae, notamment sur l'impact environnemental de projets encore à un stade amont, appellent à préciser que ces opérations feront l'objet d'évaluations ultérieures dans le cadre réglementaire habituel, y compris la mise en œuvre de la séquence ERC.

Enfin, pour répondre aux recommandations de l'AE, des engagements ont été pris pour renforcer l'intégration environnementale de la démarche sur le moyen et long terme, à travers notamment la formalisation d'une stratégie régionale des mobilités, la mise en place d'indicateurs environnementaux partagés, l'expérimentation de dispositifs d'écocontribution sur les axes structurants et l'activation des outils de coordination prévus par la LOM.

1.5 Prise en compte des consultations du public

Conformément à l'article L123-19 du code de l'environnement, une première consultation du public a été organisée en 2021 dans le cadre de l'adoption du CPER Grand Est. Le préfet de région et le Président du Conseil Régional de Grand Est ont mis en consultation du 25 novembre au 24 décembre 2021 inclus :

- le contrat de déclinaison du CPER Grand Est 2021-2027 ;
- le rapport d'évaluation environnementale stratégique ;
- le communiqué de presse du 4 novembre 2021 de l'autorité environnementale du CGEDD indiquant son absence d'avis sur le Contrat de plan État-Région de Grand Est pour la période 2021-2027.

Elle s'est effectuée par voie électronique et était ouverte à tous sur les sites suivants :





- site internet de la Région (www.maregiondemain.fr/projects)
- site internet de la Préfecture de région (www.prefectures-regions.gouv.fr/grand-est/Grands-dossiers/Politiques-contractuelles/CPER-Grand-Est-2021-2027)

Les documents cités précédemment pouvaient être téléchargés. Les observations du public étaient recueillies et consignées via un formulaire en ligne.

Aucune contribution du public n'a été reçue durant la période de consultation.

Une seconde consultation du public a été organisée dans le cadre de l'adoption de l'avenant Mobilités 2023-2027. Le préfet de région et le Président du Conseil Régional de Grand Est ont mis en consultation du 31 juillet au 16 septembre 2024 inclus :

- l'avenant Mobilités 2023-2027 du Contrat de Plan État-Région Grand Est 2021-2027 ;
- le contrat de plan global État-Région 2021-2027 Grand-Est signé le 22 février 2022, dans lequel s'inscrit cet avenant ;
- le rapport d'évaluation environnemental stratégique, mis à jour pour tenir compte de l'avenant Mobilités et l'état initial de l'environnement actualisé télécharger, annexé au rapport environnemental ;
- l'avis de l'Autorité environnementale ;
- les éléments de réponse à cet avis ;
- Elle s'est effectuée par voie électronique et était ouverte à tous sur les sites suivants :
- site internet de la Région (www.maregiondemain.fr/projects)
- site internet de la Préfecture de région (www.prefectures-regions.gouv.fr/grand-est/Grands-dossiers/Politiques-contractuelles/CPER-Grand-Est-2021-2027)

Les documents cités précédemment pouvaient être téléchargés. Les observations du public étaient recueillies et consignées via un formulaire en ligne.

Seule une contribution du public a été reçue durant la période de consultation. Elle concernait l'accessibilité de la gare Lorraine TGV et déplorait la faible part du financement consacré aux aménagements cyclables. Elle n'a pas conduit à modifier le projet de CPER.

1.6 Motifs qui ont fondé les choix opérés par le volet mobilité du CPER, compte tenu des diverses solutions envisagées

Rappelons tout d'abord que le contrat de plan fait l'objet d'une procédure énoncée par l'État et dont l'initiative a été formulée par courrier du Premier ministre le 5 septembre 2019, donnant les éléments de cadrage et en synthèse les contributions des ministères. L'accord de partenariat entre l'État et les Régions du 28 septembre 2020 est venu préciser ce cadre à la suite de la crise économique engendrée par la crise sanitaire liée au COVID-19.

Le mode d'élaboration du CPER et de l'avenant mobilité n'ont pas soulevé de scénarios bien définis ou contrastés. Pour rappel, le CPER Grand Est 2021 -2027 est une contractualisation renouvelée qui s'articule autour de 4 piliers thématiques :

- la transition écologique,
- la compétitivité et l'attractivité du territoire,





- la cohésion sociale et territoriale
- la coopération transfrontalière.

Ce contrat de déclinaison s'appuie sur les Pactes territoriaux de relance et de transition écologique (PTRTE) qui définissent à une échelle adaptée les stratégies de chaque territoire de la région, identifient les projets d'investissement à conduire pour leur mise en œuvre, et font converger les politiques publiques et les instruments financiers de l'Union européenne, de l'État et de la Région susceptibles d'y contribuer.

Par la suite, rappelons également que l'élaboration de l'avenant Mobilités CPER Grand Est s'inscrit dans le cadrage national défini dans la loi d'orientation des mobilités de 2019, le rapport final du 24 février 2023 du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions » (dont le gouvernement a privilégié le scénario « planification écologique ») et le mandat de négociation adressé par la Première Ministre à chaque préfet de région, précisant la nature des opérations éligibles, les priorités de l'Etat ainsi que les enveloppes financières et contributions de l'Etat selon la typologie des opérations éligibles.

Dans ce cadre défini, les choix effectués reposent sur les différents diagnostics et constats territoriaux opérés dans les documents de réflexion et planification divers, ainsi que sur un dialogue engagé avec les acteurs du territoire et notamment les collectivités, associées tout au long de la démarche de construction.

Enfin, il tient compte des engagements pris par l'Etat et la Région antérieurement, notamment pour finaliser des opérations engagées sur des contractualisations précédentes.

Le volet Mobilités du CPER traduit ainsi une trajectoire budgétaire associée à des objectifs prioritaires en matière de renforcement des transports du quotidien et du ferroviaire, en particulier via les services express régionaux métropolitains, dans la perspective d'accélérer le développement des mobilités décarbonées, et de désenclavement, via l'aménagement des réseaux routiers, des territoires les plus éloignés des métropoles.

1.7 Les enseignements tirés de l'exécution des CPER 2015-2020 des anciennes régions

Les CPER 2015-2020, un par ex-région, représentaient un montant total contractualisé de 2003,79 M€ (1070,9M€ pour l'État et 932,9 M€ pour la Région). Ils ont fait l'objet d'une revoiture commune en 2016 (qui a impacté les volets mobilité et enseignement supérieur, recherche et innovation) : abondé de 80,201M€, le total contractualisé a été porté à 2083,993M€ (1100,762M€ pour l'État et 983,231 M€ pour la Région).

À fin 2020, l'État et la Région avaient engagé près de 1 515 M€ (71%).

Le volet transition écologique et énergétique, montant contractualisé de 424,7M€ n'a pas bénéficié de la révision de 2016. Le taux d'exécution est de 71,7 % fin 2020. Malgré un léger retard au niveau des engagements, aucune difficulté particulière n'a été identifiée pour ce volet.

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.

Le volet Mobilité du précédent CPER a toutefois bénéficié d'un traitement spécifique, avec une prolongation de 2 ans actées en fin de période, et qui a permis d'une part d'intégrer de nouvelles priorités (notamment les premières actions





de régénération des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire, amorçant déjà l'orientation du nouveau mandat vers les mobilités du quotidien et le report modal), d'autre part de permettre l'aboutissement de plusieurs opérations et ainsi de bénéficier d'un taux d'exécution à fin 2022 de près de 89% (ce taux atteignant plus de 96% s'agissant des crédits Etat contractualisés)

1.8 La déclinaison des préoccupations nationales et régionales

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 ont été établies à partir des nouveaux bilans régionaux. En effet, le 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.

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 :
 - 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
- L'avenant mobilité 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 1ère 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 ; Etat et 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'opération 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.

1.9 Le résultat de diverses consultations et négociations

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.





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 précadrage 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 l'Etat en 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.

En 2024 se sont déroulées les procédures exigées par les textes (rédaction de l'avenant, élaboration de l'évaluation environnementale stratégique, avis de l'AE, consultation du public, passage en instance délibératives). En parallèle, les réunions d'échanges se sont poursuivies avec les collectivités, afin notamment de finaliser les plans de financement.

1.10 Mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre 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 gouvernement¹. 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.

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. Pour autant, une série d'indicateurs intéressants a été identifié et proposé au comité de pilotage du CPER. Ils permettront de mettre en évidence des évolutions en matière d'amélioration ou de dégradation de l'environnement, sous l'effet notamment des opérations prévues. La sélection des indicateurs s'est faite sur les critères suivants : la donnée de base est facilement disponible, le temps de renseignement est limité, le calcul est simple et accessible, le pas d'actualisation est compatible avec le pas de temps du suivi du contrat, l'indicateur est révélateur des évolutions dans le pas de temps des six années de mise en œuvre du CPER et reproductible localement. Les indicateurs actuellement suivis pour la mise en œuvre du SRADDET

¹ Source : France Relance : Fiches des mesures - Annexe au dossier de presse, 3/09/2020





Grand Est et des observatoires régionaux ont été majoritairement privilégiés. Les indicateurs retenus ont été discutés et choisis en session de travail avec la Préfecture de Région.

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'État et la Région s'accordent sur leur suivi et leur évolution à horizon 2025, 2027 et au-delà.

