



Autorité environnementale

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) Vallée de la Seine (2023-2027)

n°Ae : 2025-150

Avis délibéré n° 2025-150 adopté lors de la séance du 12 mars 2026

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 12 mars 2026 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le contrat de plan interrégional (CPIER) Vallée de la Seine (2023-2027).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Karine Brulé, Emmanuelle Guilmault, Christine Jean, Noël Jouteur, Thierry Laffont, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Patricia Valma, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Marc Clément, Nathalie Bertrand.

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 18 décembre 2025.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers des 21 et 26 janvier 2026 :

- *la ministre chargée de la santé,*
- *les préfets du Calvados, de l'Essonne, de l'Eure, des Hauts-de-Seine, de la Manche, de l'Orne, de Paris, de la Seine-et-Marne, de la Seine-Maritime, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, du Val-d'Oise, des Yvelines*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courriers du 21 et du 26 janvier 2026 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie et la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Sur le rapport de Laurent Michel et Olivier Milan, qui ont rencontré les porteurs de projet le 19 février 2026, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan ou programme soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne publique responsable et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne responsable, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Aux termes de l'article L. 122-9 du code de l'environnement, l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Synthèse de l'avis

L'État et les Régions Ile-de-France et Normandie ont finalisé en 2025 un projet de contrat de plan inter-régional (CPIER) de la vallée de la Seine 2023-2027, succédant à un premier CPIER conclu pour la période 2015-2020. Compte tenu des enjeux stratégiques de ce territoire organisé autour de la Seine, des ports, des infrastructures de transport et d'un tissu industriel en reconversion, un dispositif spécifique a été mis en place en 2013, avec la création d'une délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine et l'élaboration d'un schéma stratégique. La conception du nouveau CPIER s'est appuyée sur une actualisation de ce schéma, pour l'horizon 2040.

Le projet de CPIER, intitulé « Pour une vallée de la Seine décarbonée », s'articule autour des trois axes du schéma stratégique : aménager la vallée de la Seine à l'aune des transitions, accélérer les transformations des mobilités, poursuivre la décarbonation et l'accompagnement des mutations économiques, et aussi valoriser le patrimoine naturel, culturel et historique. Le montant total contractualisé est de 463,8 M€, dont 309 M€ apportés par l'État (y compris ses établissements publics), 56,6 M€ par la Région Normandie et 98,1 M€ par la Région Île-de-France. Les infrastructures portuaires, fluviales et ferroviaires représentent 85 % des enveloppes. L'articulation du CPIER avec les CPER des deux régions et les autres financements mobilisés n'est pas présentée, et les principaux projets d'infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires dont le contrat va financer les études ou les travaux ne sont pas décrits. Le dossier gagnerait également à être complété par le bilan du précédent CPIER, compte tenu de la poursuite de la plupart des actions dans le nouveau contrat. L'approbation très tardive du contrat par rapport à la période qu'il couvre, 2023-2027, limite en outre la portée des consultations en cours et de l'exercice de participation du public à venir.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du CPIER sont :

- la conservation et la restauration de la biodiversité, en particulier des continuités écologiques de la Seine et de ses affluents,
- la réduction des émissions de GES du transport, liée au report modal,
- la transition écologique des activités économiques, en particulier la décarbonation, le développement de l'économie circulaire,
- la réduction de l'artificialisation des sols dans le développement des activités portuaires, logistiques et industrielles.

Le rapport environnemental se fonde sur un état des lieux riche, mais qui comporte des lacunes, notamment sur les déplacements, et se fonde sur des données ou documents parfois trop anciens. Les incidences du CPIER sont évaluées comme positives, mais ne tiennent pas compte des volumes financiers très contrastés des différentes actions. L'Ae recommande de territorialiser davantage l'analyse et de la compléter sur les incidences des projets financés, dont certains sont à un stade avancé d'études ou en travaux. L'approche des incidences sur le réseau Natura 2000 doit également être approfondie. Les indicateurs de suivi demandent à être clarifiés.

Le CPIER comporte des actions très favorables à l'environnement, telle la renaturation du Cailly, rivière proche de Rouen, mais qui gagneraient à être davantage décrites et contextualisées. Les opérations du volet transports visent toutes le report modal des déplacements de voyageurs et de marchandises et leur décarbonation, mais paraissent trop cloisonnées entre modes et acteurs portuaire (Haropa Port), fluvial (VNF) et ferroviaire (SNCF Réseau), et gagneraient à s'inscrire dans des objectifs quantitatifs explicites, cohérents avec les stratégies nationales.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du CPIER et enjeux environnementaux

1.1 Les Contrats de plan État–Région (CPER) et CPIER

L'État et les Régions s'engagent dans le cadre des CPER sur la programmation et le financement pluriannuels d'opérations importantes, tels que la création d'infrastructures. Les CPER ont été créés par la loi du 29 juillet 1982, portant réforme de la planification. D'autres collectivités peuvent s'associer à un CPER à condition de contribuer au financement d'opérations qui les concernent.

Les CPIER sont des documents par lesquels l'État et plusieurs régions s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels d'opérations sur un territoire particulier, dont le périmètre concerne plusieurs régions. Centrés sur des axes de développement propres à ces territoires, ils visent des thématiques telles que le développement économique des territoires, la préservation de la biodiversité ou encore la gestion des risques naturels. Les CPIER ont pour objectif de compléter les CPER des régions concernées par le financement des actions pour lesquelles l'échelle interrégionale offre une valeur ajoutée.

Les CPER et CPIER en vigueur couvraient une période de six ans (2015–2020). La signature des nouveaux CPER et CPIER devait intervenir au plus tard au début de l'année 2022, pour couvrir la période 2021–2027. Dans la pratique les CPER et CPIER ont d'abord été adoptés, entre 2022 et 2023 en général, pour l'ensemble des sujets en dehors des enjeux de mobilité. Ceux-ci, qui faisaient l'objet de réflexions nationales (en particulier au sein du conseil d'orientation des infrastructures) ont ensuite donné lieu, sur base d'un mandat interministériel donné en 2023 aux préfets de région par la Première ministre, à une discussion complémentaire entre l'État et les Régions, débouchant sur des avenants aux CPER, intitulés « Volets mobilités », portant sur la période 2023–2027. Le CPIER consacré à la Vallée de la Seine fait exception, les partenaires (l'État et les deux Régions Ile-de-France et Normandie) ayant finalisé en 2025 un projet d'ensemble, couvrant tous les sujets à contractualiser. Cela conduira à une signature très tardive du contrat par rapport à la période qu'il couvre (voir partie 1.4 sur les procédures).

1.2 L'action concertée de l'État et des Régions pour l'aménagement et le développement de la Vallée de la Seine

La Seine a constitué depuis des siècles la dorsale de territoires étroitement reliés aux plans économique, démographique et des transports. Les ports du Havre, de Rouen et de Paris, la Seine navigable à grand gabarit, les réseaux ferrés, routiers, de canalisations constituent des infrastructures majeures pour le transport de marchandises et une des « portes » de la France pour le commerce international. Ces territoires et infrastructures sont depuis des décennies le support d'activités industrielles importantes, confrontées aujourd'hui à de fortes mutations économiques, dont celles liées aux enjeux de décarbonation. La vallée et plus largement le territoire recouvrent aussi des enjeux très importants en termes de biodiversité, de gestion de l'eau, de prévention des risques...

La coordination des politiques publiques au-delà des frontières administratives s'est donc, depuis de longues années, avérée nécessaire.

Depuis 2013 elle s'exerce en particulier au travers d'une coopération entre l'État et les deux Régions Île-de-France et Normandie. Le [décret n° 2013-336 du 22 avril 2013 relatif au délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine](#) (DIDVS) en a défini la gouvernance. Celle-ci associe, outre l'État et les deux Régions : les Départements des deux régions, les villes de Paris, Rouen, Le Havre, Cherbourg, Caen, les communautés urbaines du Havre, de Cherbourg, de Caen, la Métropole Rouen Normandie, la Métropole du Grand Paris, les chambres régionales d'agriculture d'une part, de commerce et d'industrie d'autre part, les conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux, le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine (Haropa Port), Voies Navigables de France (VNF), SNCF Réseau. Depuis 2023, le territoire de coopération (et donc de contractualisation au travers du CPIER) couvre l'ensemble des deux régions Île-de-France et Normandie.

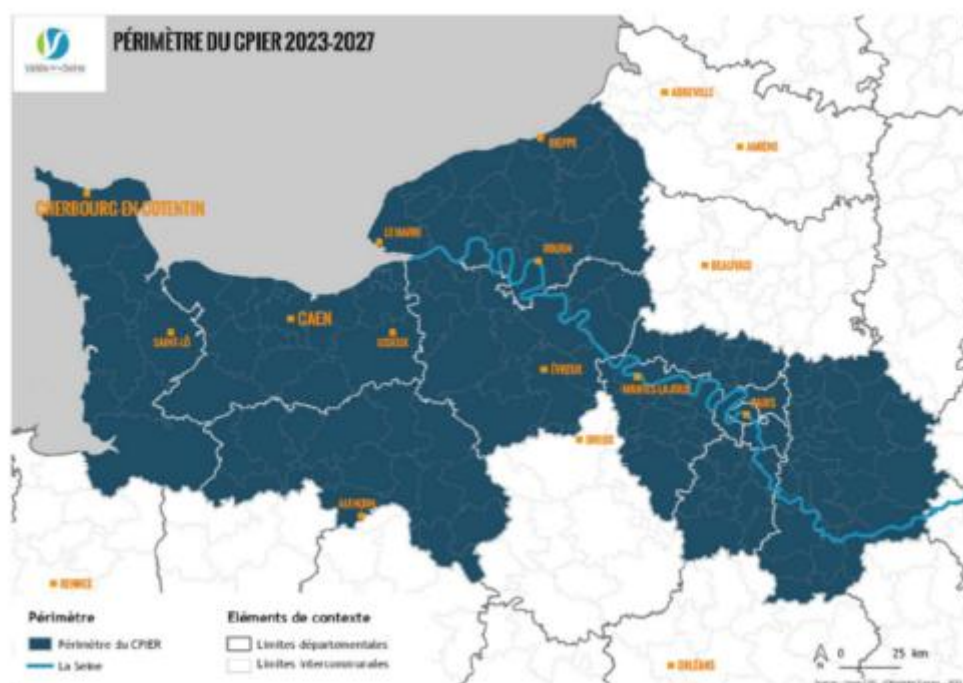


Figure 1 : périmètre de contractualisation du CPIER (source : dossier)

Un comité directeur, présidé par le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine est constitué, en outre, du préfet coordinateur pour l'État de l'aménagement de la vallée de la Seine (le préfet de région Normandie) et des deux présidents des conseils régionaux. Ce comité définit un schéma stratégique pour le développement de la vallée de la Seine ainsi qu'une priorisation des actions financées au travers d'un CPIER et les modalités de financement des projets. Ainsi le CPIER 2015-2020 avait été validé en 2015 pour mettre en œuvre le schéma stratégique à l'horizon 2030. Celui-ci a été actualisé à partir de 2022, démarche qui a confirmé les orientations de soutien à l'accélération des mutations et transitions, tout en renforçant la prise en compte des enjeux de décarbonation des activités et des territoires, en définissant des orientations pour l'horizon 2040.

Le schéma stratégique s'appuie sur un diagnostic et l'identification d'enjeux stratégiques : défis économiques, environnementaux et sociaux, nécessité d'une stratégie de moyen et long terme renouvelée et appuyée sur une gouvernance solide (besoin de connaissances partagées, d'un

pilotage État-Régions ouvert aux différents acteurs, nécessité d'un marketing territorial), l'identification de priorités pour aménager et décarboner la vallée de la Seine. Il en déduit un ensemble d'orientations et actions autour de trois axes : un aménagement durable et résilient (en particulier au regard du changement climatique), l'accélération de la transformation des mobilités, l'action sur l'ensemble des leviers du développement économique (dont le soutien aux filières stratégiques et émergentes, à la décarbonation et à l'ensemble des enjeux de transition des activités économiques, au renforcement du lien entre enseignement supérieur, recherche et monde économique).

1.3 Présentation du projet de CPIER 2023-2027

Le projet de CPIER est intitulé « Pour une vallée de la Seine décarbonée » et se présente comme un document compact (une soixantaine de pages) qui expose une programmation, dans l'ensemble précise, d'actions assez bien identifiées.

Il s'articule autour de trois axes, correspondant à ceux du schéma stratégique :

- aménager la vallée de la Seine à l'aune des transitions,
- accélérer les transformations des mobilités, tout en consolidant l'écosystème portuaire, industriel et logistique,
- poursuivre la décarbonation et l'accompagnement des mutations économiques, et aussi valoriser le patrimoine naturel, culturel et historique.

Les axes comportent des actions (parfois subdivisées en sous-actions), décrites par des fiches actions (objectifs, modalités, bénéficiaires, critères d'éco-conditionnalité, etc.). Le financement est détaillé jusqu'au niveau des fiches actions. Une enveloppe spécifique supplémentaire est consacrée aux actions de valorisation, communication et évaluation.

	Etat	Région Normandie	Région Île-de-France	Total
Axe 1^{er}	34 490 194 €	4 825 000 €	4 606 680 €	33 920 774 €
Fiche 1.1	1 600 000 €	800 000 €	305 580 €	2 705 580 €
Fiche 1.2	21 640 194 €	2 500 000 €	200 000 €	24 340 194 €
Fiche 1.3	1 250 000 €	1 625 000 €	4 000 000 €	6 875 000 €
Axe 2	287 600 000 €	44 000 000 €	81 000 000 €	382 600 000 €
Fiche 2.1	54 000 000 €	15 000 000 €	14 000 000 €	83 000 000 €
Fiche 2.2	95 000 000 €	10 000 000 €	33 000 000 €	138 000 000 €
Fiche 2.3	118 500 000 €	19 000 000 €	34 000 000 €	171 500 000 €
Axe 3^{ème}	17 141 639 €	7 800 000 €	12 488 000 €	37 238 639 €
Fiche 3.1	5 141 639 €	2 600 000 €	1 850 000 €	9 591 639 €
Fiche 3.1.1	2 891 639 €	1 350 000 €	1 850 000 €	6 091 639 €
Fiche 3.1.2	250 000 €	250 000 €	0 €	500 000 €
Fiche 3.1.3	2 000 000 €	1 000 000 €	0 €	3 000 000 €
Fiche 3.2	10 000 000 €	4 000 000 €	6 634 000 €	20 634 000 €
Fiche 3.3	2 000 000 €	1 000 000 €	4 024 000 €	7 024 000 €
Communication Evaluation	60 000 €	60 000 €	60 000 €	160 000 €
TOTAL	308 181 833 €	68 675 000 €	88 068 680 €	483 810 413 €
Total Etat et Régions				

Figure 2 : tableau récapitulatif des crédits contractualisés par axe et fiche action (source : dossier)

Le montant total contractualisé est de 463,8 M€, dont 309 M€ apportés par l'État, 56,6 M€ par la Région Normandie et 98,1 M€ par la Région Île-de-France. Les crédits de l'État relèvent des ministères et de certains établissements publics, en particulier l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), et l'agence de l'eau Seine-Normandie (AESN).

Le projet de CPIER indique que des crédits complémentaires financent certaines des opérations co-financées (dont des crédits issus du Plan de relance, du CPER Île-de-France, d'autres collectivités, de l'Union européenne, etc.) ou pourront abonder des actions non inscrites dans le tableau de financement. Ces montants peuvent dans certains cas être conséquents et il serait utile d'en faire une présentation synthétique, par fiche-action et consolidée, pour la lisibilité de l'information fournie au public. Seul l'axe 2 présente une colonne « autres financeurs », ne comprenant cependant pas la totalité des financements complémentaires évoqués dans le texte. Pour les projets d'infrastructure identifiés, leur consistance et leur état d'avancement (études, travaux) sont peu explicités ; les estimations de leurs coûts totaux, permettant de comprendre la part de financement que le CPIER va assurer, ne sont pas fournies, même pour les projets les plus avancés ayant par exemple déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Le dossier gagnerait à présenter le bilan du CPIER précédent 2015-2020 (les rapporteurs ont eu transmission, à leur demande, de plusieurs documents existants de bilans physiques et financiers) ainsi qu'une vision d'ensemble des articulations entre les deux CPER Normandie et Île-de-France et le CPIER, pour mieux identifier leurs complémentarités, d'autant plus que, même sur ses trois axes, le CPIER est ciblé sur un nombre limité de priorités d'intervention et projets.

L'Ae recommande, en particulier pour la complète information du public, de compléter le dossier par un bilan du CPIER 2015-2020 et une présentation des principaux projets identifiés et de l'articulation du CPIER avec les deux CPER des régions Île-de-France et Normandie.

1.3.1 Axe 1. Aménager la vallée de la Seine à l'aune des transitions.

Cet axe est orienté sur la réponse à des enjeux environnementaux, en particulier ceux des continuités écologiques et de la gestion de l'eau, et sur la mise en œuvre d'opérations d'aménagement stratégiques, en intégrant les enjeux de sobriété foncière. L'axe est doté de 33 M€.

La fiche action 1.1 soutient des actions de construction et de valorisation des connaissances des enjeux : études inter-régionales, établissement de bases de données, actions de valorisation des informations, appui à l'ingénierie territoriale.

La fiche action 1.2 est la plus dotée, à hauteur de 24,3 M€, soit trois quarts des crédits de l'axe, avec des études sur le système fluvial (potentiel de créations de zones d'expansion de crue, outils d'aide à la décision), des actions de restauration des continuités écologiques (des projets considérés comme majeurs, des démonstrateurs, la renaturation du Cailly² en Normandie), un programme pluriannuel de restauration des passes à poissons et des travaux d'amélioration au niveau des écluses.

La fiche action 1.3 vise à accompagner des opérations d'aménagement stratégique dans la continuité du premier CPIER qui avait soutenu des interventions sur neuf sites normands et huit sites franciliens, au travers d'actions diverses (prévention des inondations, interconnexions modales,

² Affluent de la Seine traversant l'agglomération de Rouen

traitements innovants de sols pollués etc.). L'action soutiendra l'ingénierie d'accompagnement en lien avec les établissements publics fonciers, les agences d'urbanisme, l'école nationale supérieure du paysage, etc., en se focalisant sur des secteurs à enjeux. Des démonstrateurs seront soutenus par des aides aux études préalables et à la réalisation de travaux pour quelques investissements stratégiques. Le CPIER consacrera 6,9 M€ à cette action, le dossier indiquant (sans plus de précisions) que d'autres financements de l'État et des Régions pourront être mobilisés.

Cette action affiche la prise en compte de la valorisation des friches et la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers comme critères d'éco-conditionnalité.

1.3.2 Axe 2 : accélérer la transformation des mobilités.

Cet axe, doté de 392 M€, concentre ainsi 85 % des crédits du CPIER, autour de trois fiches actions : amélioration de la performance des infrastructures ferroviaires, compétitivité du transport fluvial, attractivité de l'écosystème portuaire. D'autres financeurs apporteront 92,5 M€, ce qui porte le total des ressources de cet axe à 485 M€.

Fiche - Action	Etat	Région Normandie	Région Île-de-France	Autres	Total
2.1 Améliorer les performances des infrastructures ferroviaires	54 000 000 €	15 000 000 €	14 000 000 €	200 000 €	83 200 000 €
2.2 Renforcer la compétitivité du transport fluvial	95 000 000 €	10 000 000 € ¹	33 000 000 €	72 000 000 €	210 000 000 €
2.3 Développer l'attractivité de l'écosystème portuaire en transformation	118 500 000 € ²	19 000 000 €	34 000 000 €	20 300 000 €	191 800 000 €
TOTAL	267 500 000 €	44 000 000 €	81 000 000 €	92 500 000 €	485 000 000 €

Figure 3 : tableau récapitulatif des crédits contractualisés et des autres financeurs de l'axe 2 (source : dossier)

L'action 2.1 relative aux infrastructures ferroviaires est dotée de 83 M€ de crédits contractualisés. De plus, 5 M€ de crédits conventionnés mais non consommés du CPIER 2015–2020 seront reportés et consacrés aux études. L'action consacrera une partie des crédits (12 M€) à des études en vue de la refonte du projet de ligne nouvelle Paris Normandie (dite LNPN), dans la foulée de la mission d'écoute conduite à partir de l'été 2024 : ré-interrogation des éventuelles sections de ligne nouvelle (tracés alternatifs, enfouissements), étude sur l'intérêt d'un « saut de mouton »³ en avant de la gare de Paris–Saint–Lazare (dont le financement ne relèverait pas du CPIER), capitalisation et compléments d'études (sur des sujets tels que la desserte fret, le partage des sillons entre types de trains, la desserte de certains territoires dont le Mantois), pour déterminer un ensemble de travaux à envisager pour accroître les performances actuelles. Le CPIER affirme l'objectif des Régions Île–

³ Un saut de mouton est un dispositif ferroviaire constitué d'un pont, d'une tranchée ou d'un court tunnel permettant à une voie ferrée d'en croiser une autre en passant par-dessus ou par-dessous sans que les deux voies ne se rencontrent au même niveau. Source : wikipedia.

de-France et Normandie de maintenir au moins le niveau actuel de desserte avec les moyens existants.

Le volet principal de cette action (doté de 72 M€) portera sur l'amélioration des performances et des fonctionnalités du réseau existant et sur l'optimisation de sa résilience et de sa capacité. Des études ou travaux porteront sur des points de fragilité ou sensibilité, comme les infrastructures de la gare de Vernon (Eure), des nœuds ferroviaires, des dessertes portuaires. Le CPIER soutiendra aussi l'étude de la faisabilité de plusieurs variantes de contournement de l'Île-de-France pour le fret ferroviaire, l'amélioration de la desserte de plateformes portuaires multimodales en Île-de-France (dont Limay et Gennevilliers), des études de projets d'axe. Enfin des études porteront sur la connaissance du réseau ferroviaire pour piloter et anticiper les futures actions (par exemple possibilités de mesures pour améliorer l'utilisation du réseau, identification de marges de manœuvre).

L'action 2.2 consacrée à la compétitivité du transport fluvial est dotée de 138 M€ de crédits État-Régions et complétés par la participation d'autres financeurs à hauteur de 72 M€. Il est prévu de fiabiliser et moderniser plusieurs ouvrages (barrages et écluses, deux en Normandie, six en Île-de-France), de soutenir la décarbonation de la flotte, de renforcer des quais pour accueillir ou développer des activités, d'installer des réseaux de distribution d'énergie décarbonée, inciter au transport fluvial des marchandises (cette dernière action est citée mais sans détail concret). De plus, des travaux viseront l'adaptation du bassin pour viser une performance accrue ; reconstruction (avec rehaussement) du pont de Mours dans le Val d'Oise en complément de la mise au gabarit européen de l'Oise plus au nord (projet Mageo), études complémentaires du projet de mise à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

Il est mentionné un programme complémentaire en Île-de-France préparé par VNF, qui pourra bénéficier d'un apport de l'État plafonné à 10 M€, sans que des informations soient apportées sur ce programme, au moins au niveau des typologies d'actions ou projets envisagés.

L'action 2.3 sur l'attractivité de l'écosystème portuaire visera à moderniser les infrastructures portuaires dans le cadre de la « réindustrialisation verte », en préparant de nouveaux espaces d'accueil ou en transformant des sites portuaires (objectif de 50 ha au Havre et à Rouen par exemple), en réhabilitant des ports urbains et quais, en optimisant les infrastructures ferroviaires externes, internes et les embranchements. Elle contribuera aussi à développer de nouvelles capacités, dont en Île-de-France, le nouveau Port Seine Métropole Ouest (près du confluent Seine-Oise) et l'extension de celui de Limay. En Normandie des travaux au Havre porteront sur la régénération de l'écluse François 1^{er}, la création de terminaux conteneurs ou vrac par reconversion de terrains, la desserte multimodale. Les travaux seront conduits par le grand port fluvio-maritime (Haropa Port) ainsi que par l'État pour la desserte routière du port de Bonneuil (RN 406).

Cette action est dotée de 171,5 M€ de crédits CPIER, 20,3 M€ étant apportés par Haropa Port pour la desserte routière de Bonneuil⁴, tandis que 18,1 M€ de crédits État sont inscrits au CPER Île-de-France pour de projet (soit au total 35,1 M€ apportés par l'État via les deux contrats pour cette opération). La part d'Haropa Port sur l'ensemble des opérations portuaires envisagées représente une contribution totale de 340 M€, non contractualisée et non comptabilisée dans les financements « autres » (à l'exception de la RN 406).

Il est fait état d'un programme complémentaire en Île-de-France préparé par Haropa Port, qui pourra bénéficier d'un apport de l'État plafonné à 4,5 M€, sans que des informations soient apportées sur ce programme, au moins au niveau des typologies d'actions ou projets envisagés.

⁴ dont le coût total n'est pas précisé.

1.3.3 Axe 3. Poursuivre la décarbonation et l'accompagnement des mutations économiques

Cet axe est doté de 37,2 M€ de crédits, avec trois fiches actions concernant respectivement l'attractivité et la compétitivité des filières économiques et des territoires, la transition écologique et la valorisation économique, la mise en valeur de la Seine par le tourisme et la culture.

La fiche action 3.1 (9,6 M€) sur les filières contribuera à soutenir entre autres les évolutions du secteur logistique, des boucles locales de décarbonation, des actions collectives de décarbonation et d'adaptation, une étude inter-régionale sur l'écosystème de l'hydrogène, des projets inter-régionaux soutenant des actions territoriales (ingénierie territorialisée et coopération entre acteurs, appui aux territoires, repérages de synergies, transition écologique des entreprises).

L'action 3.2 (20,6 M€) soutiendra des actions de connaissance, de diagnostic, d'accompagnement des projets, d'animation, de formation, d'expérimentation. Ainsi un appel à projets sera co-financé par l'Ademe pour l'État et les deux Régions, afin de soutenir des projets de transition écologique.

L'action 3.3 sur le tourisme et la culture, dotée de 7 M€, s'attachera à renforcer la notoriété et l'attractivité du territoire, à valoriser le patrimoine peu connu, à promouvoir la prolongation des séjours. Les opérations soutenues seront diverses : par exemple « Destination Impressionnisme », la Seine à vélo, la relance de la croisière, le tourisme industriel, technologique, des métiers et savoir-faire.

1.3.4 Gouvernance du CPIER

La gouvernance du CPIER est organisée par le comité directeur, qui mettra en place un comité technique. Celui-ci organisera un suivi régulier des projets financés et des réunions d'étape.

Régulièrement le comité directeur réunira les acteurs associés (cf. 1.2) en « assemblée plénière » pour créer une dynamique commune d'aménagement et développement durable de la vallée de la Seine, traduite opérationnellement dans les territoires, valoriser et échanger sur l'action conduite, débattre de nouvelles propositions d'intervention etc. Des bilans annuels, financiers et qualitatifs, seront établis par le comité directeur, et pourront servir à des évaluations (nourries possiblement par des études plus approfondies ou ciblées). Les modalités d'évaluation seront arrêtées par les signataires du CPIER.

1.4 Procédure relative au CPIER

Relevant de la rubrique 1° de l'article R. 122-17 du code de l'environnement, ce programme est soumis à évaluation environnementale. L'Ae est l'autorité environnementale compétente pour rendre un avis sur ce dossier.

L'avis des deux conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux (CESER) sera aussi sollicité (ils ont déjà rendu un premier avis avant délibération des deux régions sur le projet de contrat). Après remise de l'avis de l'Ae, le dossier sera soumis à consultation publique dématérialisée. Après prise en compte des avis et recommandations, le projet de CPIER devrait être signé en septembre 2026.

Il a été précisé aux rapporteurs que le projet de CPIER hors volet mobilités (axes 1 et 3) était prêt dès 2022-2023, mais que la conclusion d'un accord concernant le volet mobilité (axe 2) a été

beaucoup plus longue, compte tenu notamment des désaccords qui ont persisté pendant deux ans entre les deux Régions sur le projet de ligne nouvelle Paris–Normandie (LNPN) et qui ne se sont résorbés qu'à l'été 2025. L'État et les deux Régions ont privilégié la recherche d'un accord global permettant l'approbation d'un projet de CPIER complet, compte tenu du caractère structurant et du poids financier important du volet mobilités, ce qui n'a donc pu être le cas que fin 2025, avec la délibération des deux Régions. Des actions ont néanmoins été poursuivies sous l'égide de l'avenant de prolongation du CPIER 2015–2020, et d'autres seront engagées en 2026 sous l'égide des délibérations précitées, sans attendre la signature effective du nouveau contrat.

Cette situation conduit à une approbation très tardive du contrat par rapport à la période qu'il couvre, 2023–2027, quand bien même celle-ci pourrait être prolongée, comme cela a été le cas des précédentes générations de contrats. La programmation étant largement définie et une partie des actions déjà engagées, l'exercice prévu de participation du public ne pourra avoir qu'un sens très limité.

1.5 Principaux enjeux environnementaux du CPIER

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du CPIER sont :

- la conservation et la restauration de la biodiversité, en particulier des continuités écologiques de la Seine et de ses affluents,
- la réduction des émissions de GES du transport, liée au report modal, au développement de l'intermodalité pour le transport de fret sur l'ensemble de l'axe et à la performance du transport ferré de voyageurs,
- la transition écologique des activités économiques, en particulier la décarbonation, le développement de l'économie circulaire,
- la réduction de l'artificialisation des sols dans le développement des activités portuaires, logistiques et industrielles.

2 Analyse de l'évaluation environnementale

Le projet de CPIER a été élaboré principalement en 2022 et 2023, concomitamment à la révision du Schéma stratégique, en s'appuyant sur une large concertation avec les acteurs du territoire. L'évaluation environnementale a été lancée fin 2022, conduite en parallèle de l'élaboration du contrat, et finalisée mi 2024, sans attendre l'aboutissement des négociations sur le volet mobilités, et en particulier l'axe ferroviaire (2.1). Elle n'a pas été actualisée à l'issue de ces négociations, et repose donc sur des données parfois un peu anciennes ou des documents caducs, comme exposé dans la suite.

L'évaluation porte sur les différents axes du contrat pris globalement. Les principaux projets identifiés ne sont pas décrits, que ce soient ceux relevant des axes 1 et 3 (par exemple la restauration de la continuité écologique du Cailly), ou ceux relevant de l'axe 2, alors que nombre d'entre eux sont pourtant à un stade avancé d'études, voire en travaux : accès routier au port de Bonneuil (94), rehaussement du Pont de Mours (95), plan de voie en gare de Vernon (27), desserte ferroviaire des ports, mise à grand gabarit de la Seine –Amont entre Bray–sur–Seine (77) et Nogent–sur–Seine (10), etc.

Ces projets identifiés sont majoritairement situés le long de la vallée de la Seine et de ses affluents, mais l'évaluation environnementale, dont le périmètre s'étend sur la totalité des deux régions, n'est pas déclinée territorialement pour tenir compte de cette géographie prioritaire d'intervention.

2.1 Articulation avec d'autres plans ou programmes

L'analyse de cette articulation est conduite par le dossier à l'échelle des deux régions et pour l'ensemble du CPIER, avec une approche déclinée selon ses axes en fonction des champs thématiques des différents plans et programmes. Elle examine une vingtaine de documents, principalement régionaux ou territoriaux, notamment le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de Normandie, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie 2022-2027, le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) Seine-Normandie 2022-2027, le plan de gestion des poissons migrateurs (Plagepomi) du bassin Seine-Normandie, le plan stratégique d'Haropa, etc. Le seul document d'échelle nationale pris en compte est le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC).

L'analyse conclut à un niveau de cohérence entre le CPIER et les différents plans et programmes élevé pour la plupart d'entre eux, moyen pour certains. Quelques points de vigilance sont relevés (par exemple l'extension des installations portuaires vis-à-vis des objectifs de limitation de l'artificialisation des sols et de préservation de la biodiversité).

D'autres documents nationaux encadrant les secteurs d'intervention du CPIER auraient pu utilement être examinés pour compléter l'analyse, la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire ou la stratégie nationale portuaire par exemple.

L'analyse est menée proportionnellement aux enjeux, mais à l'échelle de l'ensemble du territoire, et de manière principalement qualitative. Sur certaines thématiques, la démarche ne se limite pas seulement à une simple analyse de compatibilité ou cohérence mais identifie également en quoi le CPIER peut concrètement contribuer à la mise en œuvre des plans et programmes analysés. Ainsi, pour la biodiversité le projet de renaturation du Cailly à sa confluence avec la Seine ou les travaux sur les barrages (axe 1) s'inscrivent fortement dans les orientations retenues en termes de préservation ou restauration des continuités écologiques identifiées dans le Sraddet Normandie, le Sdrif, le schéma régional de cohérence écologique d'Ile de France, le Sdage et celles relatives aux poissons migrateurs (Plagepomi).

La compatibilité des différents projets, en particulier d'infrastructures de transports, identifiés par le CPIER avec les plans et programmes les encadrant n'est pratiquement pas abordée. Le dossier gagnerait à être complété en la matière, pour démontrer que ces projets sont cohérents avec le Sdrif ou le Sraddet Normandie en particulier.

Enfin, l'évaluation environnementale ayant été conclue mi-2024, certaines versions des plans et programmes visés sont désormais caduques. C'est en particulier le cas pour le Sdrif, définitivement approuvé par décret du 10 juin 2025. La révision du Sdrif approuvé en 2013 était cependant déjà en cours depuis 2021, avec un projet de nouveau schéma arrêté en juillet 2023, ce que le dossier aurait pu mentionner.

L'Ae recommande d'examiner au moins sommairement la compatibilité des principaux projets identifiés par le CPIER avec les documents de planification qui les encadrent et d'actualiser l'analyse au moins vis-à-vis du Sdrif approuvé en 2025.

2.2 État initial de l'environnement, perspectives d'évolution en l'absence du programme

L'évaluation environnementale présente un état initial à l'échelle des deux régions Île-de-France et Normandie, par compartiment environnemental. Il est fondé sur une analyse bibliographique assez large et propose un état des lieux par enjeu : situation et chiffres clés, pressions et menaces, une identification des objectifs et actions de préservation déjà mises en œuvre, une présentation de l'évolution tendancielle sans mise en œuvre du programme, une proposition d'enjeux prioritaires et des cartes de territorialisation des enjeux. Les actions conduites dans le cadre du CPIER précédent sont identifiées dans les chapitres consacrés aux compartiments environnementaux pertinents, ce qui est intéressant.

Cette approche est pertinente en termes de méthode et la présentation est didactique, permettant d'établir une vision synthétique et néanmoins complète de l'environnement dans les deux régions.

Cependant, d'une part le dossier est fondé sur des données parfois très anciennes (par exemple 2016 ou 2019 sur la qualité de l'air, 2019 pour les consommations d'énergie, 2015 pour la production d'énergie à partir de ressources renouvelables (ENR), 2018 ou 2019 pour les émissions de gaz à effet de serre (GES) etc.), avec donc souvent aussi des objectifs de politique publique non actualisés.

D'autre part, cet état initial est peu, voire très peu, contextualisé au regard du CPIER. Les enjeux retenus pour chaque compartiment environnemental sont peu mis en lien avec les domaines sur lesquels le CPIER intervient et certains concernent *a contrario* des secteurs sur lesquels il n'intervient pas (« renouvellement des équipements anciens de chauffage au bois » ou « enrayement du recours aux pesticides interdits » par exemple). La documentation très riche mise à disposition sur le site « Vallée de la Seine »⁵, constituée grâce au CPIER précédent, est en outre peu utilisée.

Ainsi, aucune vision des transports sur l'axe Seine n'est présentée, ni pour les déplacements de personnes ni pour les flux marchandises, alors que l'axe 2 et, en particulier, le transport de marchandises (via les études et projets fluviaux et portuaires principalement mais aussi ferroviaires), représente une part prépondérante du CPIER. Des éléments complémentaires seraient nécessaires : flux et évolution des parts modales, incidences du transport de marchandises sur l'axe, politiques mises en œuvre et objectifs en découlant, contribution des projets passés et à venir à ces objectifs.

L'axe 3 prévoit notamment des interventions sur l'industrie et le tourisme, mais ces deux filières et leurs dynamiques sont peu présentées dans l'état initial, même si leurs incidences le sont pour parties (risques technologiques, etc.).

Pour l'axe 1 les chapitres consacrés au patrimoine naturel, à l'eau et aux milieux aquatiques apportent de nombreuses informations sur l'état de qualité des eaux, les enjeux de continuité écologique sur les cours d'eau, les actions conduites en termes de rétablissement de celle-ci, une vision d'ensemble de ce qui resterait à faire sur les obstacles à la continuité, etc. Toutefois une

⁵ <https://www.vdseine.fr/>

synthèse circonstanciée, et actualisée, de l'enjeu de continuité écologique et aquatique pour les poissons sur la Seine, d'une part, et pour les principaux projets envisagés, d'autre part, permettrait de mieux appréhender l'état de la problématique et des enjeux auxquels le CPIER contribuera à répondre.

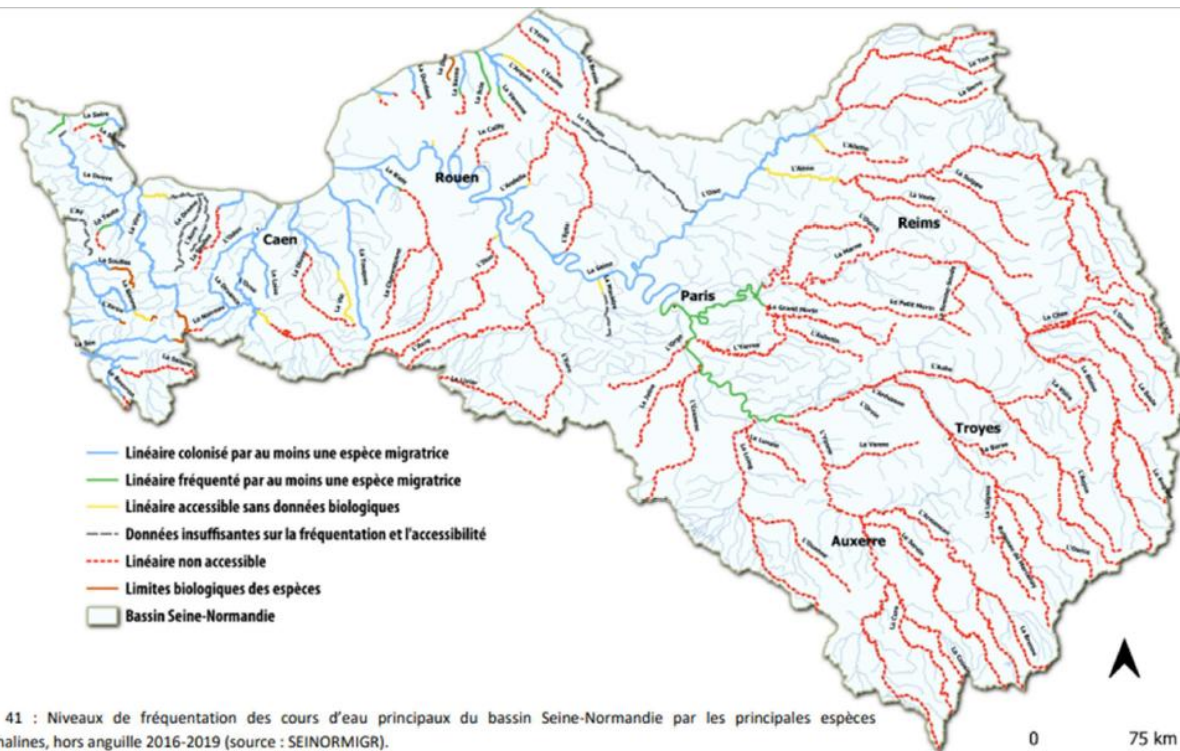


Figure 41 : Niveaux de fréquentation des cours d'eau principaux du bassin Seine-Normandie par les principales espèces amphihalines, hors anguille 2016-2019 (source : SEINORMIGR).

Figure 4 : fréquentation des cours d'eau du bassin Seine-Normandie par les espèces amphihalines hors anguilles (source : dossier)

L'Ae recommande de :

- *compléter le dossier par une présentation de l'état des lieux des transports sur l'axe Seine, en particulier de marchandises, des incidences liées, des politiques conduites, des évolutions récentes et des objectifs de report modal (fluvial, ferroviaire) du fret,*
- *présenter une vision actualisée et localisée sur les territoires concernés par les projets du CPIER, en particulier le cours de la Seine, des enjeux de continuité aquatique, notamment pour les poissons migrateurs,*
- *pour la bonne information du public, veiller à actualiser les données de l'état initial, dans la mesure du possible.*

2.3 Solutions de substitution raisonnables, exposé des motifs pour lesquels le projet de programme a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement

Le rapport environnemental consacre un chapitre très succinct (cinq pages dont une de rappel réglementaire et une qui présente un tableau récapitulatif des incidences du CPIER par enjeu environnemental) à la problématique des solutions de substitution raisonnables et des justifications des choix.

Le dossier n'étudie pas de solutions de substitution raisonnables mais présente la démarche d'élaboration du CPIER qui a été parallèle à celle de révision du schéma stratégique. En 2022 le comité directeur a lancé les travaux, avec une consultation écrite (38 contributions ont été reçues), puis des réunions des contributeurs en 2023. Les échanges entre l'État (DIDVS) et les deux Régions ont permis d'aboutir en septembre 2023 à la révision du schéma stratégique.

Le dossier présente ensuite l'articulation avec le schéma stratégique du CPIER, construit en s'appuyant sur les orientations de celui-ci : décarbonation, transition écologique, réindustrialisation, adaptation au changement climatique, tout en définissant de nouvelles actions : transition de la filière logistique, des territoires et approches par filière, que l'on trouve dans l'axe 3, ainsi que la définition d'un plan de communication et valorisation, qui bénéficie d'une enveloppe spécifique. Les actions en matière de milieux naturels et continuités écologiques de l'axe 1 sont aussi présentées, en insistant sur la continuité avec le précédent CPIER.

Le rapport environnemental indique qu'au moment de son élaboration (février 2024), le CPIER n'est pas finalisé en ce qui concerne son axe 2, relatif à la mobilité, et donc aucune analyse n'est fournie sur cette thématique, ce qui nécessite un complément.

Au-delà de la continuité, assez bien établie, avec le CPIER précédent, le document indique que le CPIER est complémentaire des deux CPER Île-de-France et Normandie, sans plus de description.

L'Ae recommande de compléter le dossier par :

- ***une justification des choix pour l'axe 2, relatif aux mobilités,***
- ***un exposé plus précis de la complémentarité entre le CPIER et les CPER des régions Île-de-France et Normandie.***

2.4 Incidences potentielles du CPIER et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Les incidences du CPIER sur les treize composantes environnementales étudiées dans l'état initial sont évaluées pour chacune des fiches action du CPIER, avec une notation considérant l'intensité, la durée, l'étendue et la probabilité des incidences, positives ou négatives.

Pour chacune des fiches actions, sont notées de manière distincte les incidences de la mise en œuvre de l'action et les incidences liées aux effets recherchés de l'action. Les actions immatérielles, dont les études, sont notées pour leurs effets recherchés seulement, et pas pour leur mise en œuvre. Une incidence globale est calculée en totalisant les deux composantes, sans pondération.

Les notations résultant de cette méthode font l'objet, pour chaque action, de commentaires détaillés, précisant également des points d'attention utiles pour la mise en œuvre des actions.

Ces commentaires sont assortis de rappels systématiques de références juridiques, parfois sans aucun lien avec les actions concernées, qui alourdissent inutilement l'analyse et sont pour plusieurs d'entre elles erronées ou caduques (orientations d'aménagement et de programmation des plans locaux d'urbanisme et principe de l'urbanisation limitée pour les communes non couvertes par un schéma de cohérence territoriale par exemple, avec la référence aux articles L. 12314 et L. 12221 du code de l'urbanisme abrogés en 2015).

Le dossier présente en conclusion un tableau de synthèse des incidences attendues de l'ensemble du CPIER (figure 5). Les incidences sont estimées positives sur toutes les composantes environnementales, sauf sur les « sols, sous-sols et espaces », du fait de la consommation d'espace des infrastructures nouvelles. De même les incidences de toutes les actions sont jugées positives, avec cependant un bilan jugé plus partagé pour l'action 2.3 (investissements portuaires), avec en particulier des incidences potentielles négatives sur la biodiversité, l'eau et les milieux aquatiques.

Dimensions	Composantes environnementales	Niveau d'enjeu	Action 1.1	Action 1.2	Action 1.3	Action 2.1	Action 2.2	Action 2.3	Action 3.1.1	Action 3.1.2	Action 3.1.3	Action 3.2(1)	Action 3.2(2)	Action 3.2 (3)	Action 3.2(4)	Action 3.3	Total général
Patrimoines naturels	Biodiversité et zonages environnementaux	4,5	0	11,5	4,5	0	5,5	-8	0	0	0	0	-0,5	-1	1,5	3	16,5
	Continuités écologiques	5	0	26,5	0	0	5,5	0	0	0	0	0	0	-0,5	0	0	31,5
Ressources naturelles	Eau et milieux aquatiques	5	0	18	0,5	0	-7	-7	0	0	0	3	0	-1	0	0	6,5
	Sols, sous-sols et espaces	6	0	0	0,5	0	-4	-1	0	0	0	3	-0,5	-2	0	0	-4
	Déchets	5	0	-1	0,5	0	-1	-1	9	0	0	13	-1	-1	3,5	-1	20
Santé - Environnement et risques	Qualité de l'air	3,5	0	-1	0	0	0	3,5	0	0	0	0	6	8	4,5	0	21
	Nuisances	3	0	0	0	0	-0,5	0	0	0	0	0	6	0	0	0	5,5
	Risques naturels	4	0	0	4,5	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1,5	0	9
	Risques technologiques	3	0	0	4,5	0	0	0	3	0	0	0	0	-2	1	0	6,5
Paysages et cadre de vie	Patrimoines paysagers	3,5	0	6	0,5	0	0	-0,5	0	0	0	0	0	0	0	8	14
	Patrimoines bâtis et architecturaux	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
Climat et énergie	Energie	5,6	0	-1	4,5	4,5	11	8	3	9	9	3	6	10	5	2,5	74,5
	Atténuation et adaptation au changement climatique	6	0	-1	4,5	4,5	5	8	9	9	9	1,5	6	6	6	3	70,5
TOTAL			0	58	28,5	9	15,5	+1	27	18	18	23,5	22	16,5	23	23,5	

Figure 5 : vue d'ensemble des incidences du CPIER (source : dossier).

La méthode est intéressante en soit, mais souffre de plusieurs limites et d'une mise en œuvre parfois défailante.

Les incidences paraissent en particulier incomplètement évaluées pour l'axe 2 du CPIER concernant les transports, s'agissant des bénéfices attendus du report modal en particulier, seul l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques étant pris en compte. Les actions sur les infrastructures ferroviaires (2.1) et fluviales (2.2) sont considérées comme sans incidence sur la qualité de l'air, alors que l'amélioration de la qualité de l'air est l'un des objectifs du report modal des transports de voyageurs et de marchandises vers les modes massifiés. Certains projets dont le CPIER financera les travaux ne paraissent en outre pas pris en compte, notamment la desserte routière du Port de Bonneuil, ce qui s'explique probablement par la conclusion tardive des négociations sur l'axe 2 du CPIER, mais devrait être corrigé.

La principale limite de la méthode est l'absence de pondération entre les actions, conduisant à survaloriser les incidences des actions bénéficiant de montants faibles (500 000 € pour l'action 3.1.2 de soutien à la filière hydrogène par exemple) au regard de celles dont le volume financier est le plus important (en particulier 171 M€ pour l'action 2.3 concernant les infrastructures portuaires, alors même que le dossier indique que la « balance » des incidences est partagée pour cette action) et pouvant ensuite déboucher sur des travaux importants.

Le dossier ne comprend pas réellement de mesures destinées à éviter, réduire, voire compenser les incidences environnementales négatives du CPIER, renvoyant aux évaluations à venir des projets. Il formule seulement, en complément des points d'attention mentionnés dans l'évaluation de chaque

fiche action, quelques recommandations à suivre en matière de biodiversité et d'espaces naturels, ressources naturelles et déchets, nuisances et risques, et patrimoines paysagers et architecturaux. Quelques critères d'éco-conditionnalité sont esquissés dans le rapport environnemental pour certaines actions ou enjeux environnementaux, par exemple pour limiter les consommations foncières (critères ou leviers cités comme possibles : réutilisation des friches, densification d'espaces déjà urbanisés, adaptation et réutilisation de bâtiments existants), sans qu'il soit précisé si ces critères sont retenus par les maîtres d'ouvrages et comment ils seront déclinés concrètement dans la sélection des projets ou leur réalisation.

Enfin une lacune importante réside dans une territorialisation des incidences trop faible pour les projets entraînant des travaux (y compris quand elles peuvent être positives comme pour les actions de renaturation de cours d'eau). Si une partie importante des crédits est consacrée à des études, parfois générales mais aussi le plus souvent en phase préparatoire de réalisation de travaux, une autre partie sera dédiée dès ce CPIER à la réalisation de projets. Le rapport environnemental d'un CPER n'a pas vocation à présenter en détail toutes les incidences des projets qu'il soutient mais l'expérience des CPER ou CPIER examinés par l'Ae ces dernières années montre qu'il existe des possibilités de présenter les principaux enjeux, incidences potentielles et mesures d'évitement, réduction voire de compensation décidées ou qui sont ou seront étudiées pour y remédier, de projets significatifs. Ceci pourrait prendre la forme de synthèses pour une sélection priorisée de projets importants en eux-mêmes ou pour leurs incidences.

L'Ae recommande de :

- ***réviser l'évaluation des incidences des actions concernant les infrastructures de transport,***
- ***actualiser et alléger les références juridiques,***
- ***proposer une appréciation des incidences tenant compte des volumes financiers alloués aux différentes actions,***
- ***présenter pour une sélection de projets importants ou à incidences potentielles significatives une analyse synthétique de leurs enjeux, incidences potentielles, mesures d'évitement, de réduction voire de compensation décidées, envisagées ou à étudier.***

L'Ae analyse dans la partie 3 de cet avis les éléments d'appréciation fournis pour chaque axe du CPIER.

2.5 Évaluation des incidences Natura 2000

Le dossier consacre un chapitre très synthétique (six pages dont deux de présentation du cadre réglementaire) à l'analyse des incidences du CPIER sur les sites Natura 2000⁶.

Le rapport environnemental présente une vision d'ensemble des sites Natura 2000 des deux régions, au nombre de 97 en Normandie et 33 en Île-de-France, pour une superficie respective à terre de 185 000 ha et 102 000 ha, les sites Natura 2000 normands couvrant aussi près de 647 000 ha en mer.

⁶ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Le dossier indique que le CPIER portera une attention particulière à l'évitement des espaces naturels, agricoles et forestiers en mobilisant des espaces déjà artificialisés. Il note cependant que certains projets pourront avoir des incidences directes sur des sites Natura 2000 : il cite l'extension du terminal routier du Port du Havre, certains projets d'aménagement de passes à poissons, les projets d'infrastructures de transport de manière générale et aussi des projets que l'axe 3 pourrait induire à terme, le développement de projets de production d'énergies renouvelables par exemple. Le dossier indique que ces projets devront mettre en œuvre une démarche « éviter – réduire – compenser » avant leur réalisation. Enfin le rapport environnemental présente l'action 1.2 et ses projets de renaturation de milieux, restauration de continuités écologiques comme la plus susceptible d'avoir des incidences positives sur le réseau Natura 2000.

Cette analyse est trop succincte et souffre de la lacune de manque de territorialisation mentionnée au 2.4 de cet avis. À nouveau, sans analyser en détail les incidences potentielles de tous les projets soutenus ou étudiés par le CPIER il est possible de fournir une analyse plus circonstanciée, hiérarchisée. En particulier il conviendrait d'identifier les projets les plus susceptibles d'induire des incidences sur des sites Natura 2000 proches et de présenter une analyse d'enjeux, d'incidences possibles, de mesures prévues ou envisagées. Cette analyse peut être plus ou moins précise selon le degré d'avancement et de définition des projets (et intégrée le cas échéant à des fiches de présentation plus générale de chaque projet et de ses incidences, comme évoqué au 2.4.

L'Ae recommande de reprendre l'appréciation des incidences du CPIER sur le réseau Natura 2000.

2.6 Dispositif de suivi

Le CPIER prévoit que la gouvernance spécifique à la Vallée de la Seine présentée en partie 1.2 assure le suivi et l'évaluation du CPIER, mais le contrat n'en définit pas la consistance, en dehors du suivi physico-financier des engagements. Il prévoit la pérennisation du dispositif de connaissance du territoire et de son évolution (mis à disposition sur le site internet précité), nourri par les agences d'urbanisme. Il précise également que « *L'évaluation s'inscrira dans la continuité du diagnostic du territoire et visera à mesurer la qualité des réponses apportées par le CPIER aux enjeux et orientations définies par le schéma stratégique pour le développement de la vallée de la Seine et par l'évaluation stratégique environnementale ainsi qu'aux objectifs précisés par le contrat de plan.* »

L'évaluation environnementale propose une vingtaine « d'indicateurs » sur les différents compartiments environnementaux, mais il s'agit en fait plutôt de thématiques, pour la plupart sans définition claire d'indicateurs, de leur mode de calcul, sans que les producteurs de la donnée ne soient systématiquement identifiés, sans valeur initiale, valeur cible ou périodicité du suivi, renvoyant aux thématiques stratégiques du « dispositif de suivi de la Vallée de la Seine » qui n'est pas décrit. Ces thématiques couvrent la plupart des sujets pertinents pour le CPIER (émissions de GES, transports, qualité de l'eau, sobriété foncière), mais pas tous (qualité de l'air, nuisances et risques), sans que cela ne soit clairement justifié.

Compte tenu de la production régulière de données et d'études à l'échelle du territoire, la matière devrait être disponible pour établir un suivi plus précis et quantitatif, le cas échéant commun avec le suivi du schéma stratégique 2040 de la Vallée de la Seine.

Le résumé non technique du rapport environnemental (voir partie 2.7) ne sélectionne quant à lui que six indicateurs de réalisation et de résultats, plus précisément définis, mais sans explication sur les motifs de cette sélection, qui ne comprend pas d'indicateurs liés aux transports.

Sont également proposés par l'évaluation environnementale, en complément des indicateurs généraux, des indicateurs de suivi des incidences négatives liées aux projets du CPIER : consommation foncière (artificialisation), consommation énergétique supplémentaire et déchets inertes du BTP liés aux projets

L'Ae recommande de préciser le dispositif de suivi proposé par l'évaluation environnementale, en décrivant ce qu'est le dispositif de suivi de la Vallée de la Seine, et de confirmer que ce dispositif sera bien repris pour le suivi du CPIER, le cas échéant conjointement avec le suivi du schéma stratégique 2040 de la Vallée de la Seine.

2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique est d'une lecture facile, fidèle à l'évaluation environnementale (à l'exception des indicateurs), mais il est dépourvu de toute cartographie et souffre des mêmes insuffisances : absence de territorialisation, d'examen des principaux projets, analyse incomplète de l'axe 2 du CPIER sur les transports.

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

3 Prise en compte de l'environnement par le programme

3.1 Portée du CPIER

L'exercice réalisé dans le cadre d'un CPIER se heurte à la difficulté d'évaluer un document de programmation financière sans avoir une vision globale et cohérente de l'ensemble des interventions sur la vallée de la Seine (dont les CPER des deux régions, les programmes d'investissements de l'Agence de l'eau Seine Normandie, de VNF ou d'Haropa Port, etc.). C'est d'autant plus vrai quand les interventions du CPIER représentent une part très minoritaire de l'ensemble des actions conduites, par exemple dans le domaine de l'eau, des milieux aquatiques et des continuités écologiques.

Le schéma stratégique 2040 de la Vallée de la Seine définit de manière plus englobante, synthétiquement mais clairement, les enjeux stratégiques du territoire, les orientations et les actions retenues. Il n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale, mais donne un cadre lisible aux actions programmées par le CPIER 2023–2027 de la Vallée de la Seine. Cette vision d'ensemble et prospective, qui fait défaut de manière générale pour les CPER, pourrait être davantage valorisée.

Le nouveau CPIER s'inscrit en outre dans une continuité réelle avec le CPIER précédent 2015–2020 prolongé, reprenant dans l'ensemble les trois mêmes grands axes, avec le maintien d'une forte prépondérance des actions en faveur des infrastructures de transport ferroviaires, fluviales et portuaires.

Un enjeu sera pour bon nombre d'actions de suivre le passage des phases d'études, de définition de projets, à celles de réalisation, mais aussi d'identifier les effets concrets, en particulier environnementaux, des actions soutenues.

3.2 Analyse thématique

3.2.1 Axe 1 : Aménager la vallée de la Seine à l'aune des transitions

Par son action 1.2 (agir de manière coordonnée pour la gestion de l'eau et les continuités écologiques) cet axe consacre plus de 70 % de ses crédits à des opérations dont la finalité est directement environnementale. L'action s'inscrit dans la continuité du CPIER précédent, qui a par exemple permis de lancer voire de terminer des programmes d'acquisition de connaissances : suivi physico-chimique de la Seine, suivi des continuités de la vie piscicole. De plus, des travaux ont été soutenus parmi lesquels la restauration de la continuité écologique de la rivière Sainte-Gertrude en Normandie, des restaurations de berges de la Seine en Île-de-France, des travaux de restauration de continuités écologiques sur l'Eure, avec, en particulier, l'effacement du barrage de Martot situé à la confluence avec la Seine.

Parmi les études de renforcement des connaissances ou les développements d'outils d'aide à la décision qui seront soutenus dans le CPIER, on peut relever par exemple des travaux sur la connaissance des possibilités de création de zones d'expansion de crues en Île-de-France et en Normandie, en lien avec les groupements de collectivités impliqués. Le suivi du CPIER futur (et du précédent) pourra utilement s'attacher à évaluer l'usage fait des études soutenues et des outils d'aide à la décision développés.

En termes de travaux, deux orientations intéressantes et cohérentes sont poursuivies : la renaturation du Cailly, affluent de la Seine à Rouen, actuellement largement artificialisé et recouvert sur une grande partie de son cours à la traversée de zones urbaines et industrielles, des travaux sur des passes à poissons ou des barrages sur la Seine. Cependant, pour le Cailly, le dossier ne permet pas d'identifier les objectifs, l'état d'avancement du projet et la contribution que le CPIER y apportera⁷. De même, concernant la continuité piscicole sur la Seine, le dossier devrait présenter un état des lieux plus détaillé de la situation actuelle, des manques auxquels il est proposé de répondre et de la contribution qu'y apportera le CPIER, en lien ou en complément avec d'autres dispositifs (dont le programme pluriannuel de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie).

L'Ae recommande pour les travaux de renaturation du Cailly et d'amélioration de la continuité piscicole sur la Seine de compléter le dossier par un état des lieux détaillé, une description des objectifs d'ensemble poursuivis, un état d'avancement des actions déjà entreprises et un calendrier des prochaines actions, même indicatif et provisoire, la contribution du CPIER et d'autres outils d'intervention, et des indicateurs de suivi dotés de valeurs de référence, d'objectifs et d'échéances.

Si les autres actions de l'axe ne sont pas à visée environnementale directe, il est intéressant de noter qu'une partie d'entre elles prônent la mise en place d'outils et d'actions permettant de mobiliser, ou de « dégager » du foncier pour l'accueil d'activités économiques, en visant une logique de sobriété dans la consommation d'espaces non artificialisés, en particulier par la valorisation de friches ou la redynamisation de parcs d'activités existants. L'action s'inscrit en continuité de celles soutenues par le CPIER 2015–2020. Sous réserve d'une bonne concrétisation des principes affichés de sobriété foncière dans la mise en place des surfaces à vocation économique, l'intérêt de cette action est à souligner.

⁷ Selon les informations fournies aux rapporteurs les années 2024–2025 sont consacrées aux études et à l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, des travaux devant intervenir en 2026–2027 pour 12 M€ minimum.

3.2.2 Axe 2 : Accélérer les transformations des mobilités : le report modal du fret et des voyageurs

Dans la continuité du CPIER précédent, le CPIER 2023–2027 ne prévoit d'interventions dans les mobilités que sur les infrastructures de transport massifié, ferroviaires pour les voyageurs et les marchandises, fluviales et portuaires pour les seules marchandises. Le financement des infrastructures routières relève des CPER des deux régions, à l'exception de l'enveloppe inscrite au CPIER, venant abonder le CPER Île-de-France pour boucler le financement de la nouvelle desserte routière du Port de Bonneuil (RN 406), en travaux.

Le schéma stratégique 2040 fournit quelques indications sur les déplacements dans la vallée de la Seine : 9,3 millions de voyageurs ferroviaires entre Paris et la Normandie en 2019, avec un réseau ferroviaire souffrant d'une capacité et d'une robustesse insuffisantes, 110 000 trajets quotidiens en véhicule individuel sur l'A13, plus de 50 % du fret fluvial national sur l'axe Seine (en tonnes.km), avec la capacité à quadrupler son volume, 85,1 millions de tonnes de marchandises pour Haropa Port en 2022 (9 % étant post-acheminées par le rail et 27 % par le fleuve), une forte croissance des fonctions logistiques (+27,8 % d'emplois de 2010 à 2020). Il ne formule cependant pas d'objectifs chiffrés de flux et de report modal pour l'avenir, ni de cible de diminution des émissions de GES en résultant.

De tels objectifs existent pourtant dans les documents nationaux : stratégie nationale de développement du fret ferroviaire (doublement de sa part de marché), stratégie nationale fluviale (augmentation de 50 % des flux), stratégie nationale portuaire, etc. S'y ajoutent des stratégies régionales, notamment la stratégie régionale fret et logistique adoptée par la Région Île-de-France, communiquée aux rapporteurs. Les études déjà conduites sur la plupart des projets financés permettraient en outre de pouvoir éclairer leurs effets attendus.

L'ensemble des actions du CPIER, dans la continuité du précédent, sont présumées jouer positivement et de manière ambitieuse en faveur du report modal, mais paraissent très sectorisées selon les compétences des trois grands opérateurs SNCF Réseau, VNF et Haropa Port, sans démonstration de cohérence entre elles et avec tous les autres dispositifs d'aides nationales ou régionales existants (du développement des capacités portuaires aux embranchements ferroviaires et fluviaux, à la capacité ferroviaire, à partager avec les circulations voyageurs, et aux entrepôts logistiques ou terminaux de distribution). Les besoins d'approvisionnement propres du bassin de consommation que constituent les deux régions, pour lesquels un grand contournement ferroviaire de l'Île-de-France prévu par le CPIER ne peut pas être la solution, ne sont pas non plus éclairés.

Le CPIER n'éclaire pas non plus la trajectoire visée de modernisation et de verdissement des flottes et installations à quai liées (plan d'aide à la modernisation et à l'innovation porté par VNF, installations de bornes électriques à quai, etc.).

L'Ae recommande, en se fondant notamment sur le bilan des actions menées sur la période 2015–2020, de démontrer la cohérence des actions prévues par le CPIER sur les flux de bout en bout et leur articulation avec les objectifs nationaux et locaux de report modal et de décarbonation des transports.

L'Ae relève par ailleurs que le CPIER n'aborde presque pas les effets du changement climatique, qui induiront par exemple une baisse pouvant être importante du débit de la Seine et une hausse du niveau de la mer, pourront amener une augmentation de la fréquence ou de l'intensité de certains événements extrêmes dont les inondations (débordements de cours d'eau, submersion marine,

ruissellement). Ceci posera des questions notamment pour la résilience du transport fluvial et des installations portuaires. Le schéma stratégique fait bien état de ces risques, mais les traduit peu en orientations et actions concrètes pour s'y adapter.

L'Ae recommande de renforcer la prise en compte des actions d'adaptation au changement climatique tant dans le schéma stratégique que dans le CPIER.

3.2.3 Axe 3 : Poursuivre la décarbonation et accompagner les mutations économiques

Une forte majorité des crédits (plus de 80 %) de cet axe est consacrée, via ses actions 3.1 et 3.2, à soutenir la transition écologique, en particulier des activités économiques. Dans leur description et leurs conditions de mise en œuvre, elles apparaissent en effet de nature à induire des dynamiques positives pour l'environnement, soit par des actions collectives (par exemple d'entreprises d'une filière ou d'un territoire), parfois par des soutiens à des projets d'un acteur ou d'une entreprise, parfois par des études « amont », permettant d'explorer, voire définir des projets. Les enjeux seront souvent à la fois de passer en phase opérationnelle et d'obtenir des résultats tangibles, documentés.

L'élément phare de cet axe est un appel à manifestation d'intérêt (AMI) associant l'État, via l'Ademe, et les deux Régions, initié dans le CPIER précédent, et qui a d'ores et déjà été poursuivi sans attendre la signature du nouveau CPIER.

Les rapporteurs ont pu avoir accès à un bilan pluriannuel de cet AMI. Les projets soutenus ont porté sur cinq axes, le cinquième sur l'adaptation au changement climatique ayant été introduit récemment, orientation qu'il sera utile de continuer à développer. Parmi les premiers projets soutenus au titre de ce nouvel axe on peut relever le projet Helios centré sur la caractérisation spatiale, sanitaire et sociale des îlots de chaleur urbains et l'étude et l'évaluation de solutions fondées sur la nature, en Normandie et Île-de-France, coordonné par l'université de Rouen et associant de nombreux territoires des deux régions. En termes de projets soutenus et de montants financés, trois axes rassemblent chacun entre 25 et 30 % des interventions : filières industrielles à faible empreinte écologique, économie circulaire et gestion des ressources naturelles, mobilités et logistique durables. De 2015 à 2025, 70 projets ont été soutenus, d'un coût total de 48 M€, avec une intervention publique totale de 24 M€ (les aides sont pour la moitié d'entre elles inférieures à 300 k€, tandis que la plus petite est d'un montant de 20 k€ et la plus importante de 2,1 M€). Le dispositif peut intervenir sur des projets de nature diverse : recherche, études, soutien à l'investissement, appui au changement de comportements, voire combinaison de ces aspects.

L'analyse des éléments fournis révèle, de manière positive, que ces actions comprennent souvent une réelle dimension inter-régionale (par exemple : référentiel géochimique des sols sur l'ensemble de la vallée de la Seine, étude sur l'avitaillement en carburants durables pour les bateaux sur la Seine⁸, étude sur les chaînons manquants de la construction bas-carbone à l'échelle de la vallée de la Seine). Plusieurs interventions apparaissent comme une phase préparatoire à des opérations importantes, susceptibles d'incidences positives (par exemple dans le domaine de la valorisation des déchets inertes⁹, du réemploi des matériaux dans la filière du bâtiment sur l'axe Seine).

⁸ Les rapporteurs ont été informés qu'un consortium rassemblant plusieurs acteurs dont Haropa, Natran et la Banque des Territoires a été créé depuis cette étude pour déployer les carburants alternatifs sur l'axe Seine.

⁹ A titre d'exemple une installation innovante de valorisation de déchets inertes pour augmenter leur valorisation dans les bétons et enrobés, et assurer des transports couplant route et fluvial, a été financée par le CPIER sur le port de Bonneuil-sur-Marne et devrait entrer en fonctionnement en juin 2026 selon les informations recueillies par les rapporteurs.

Un des enjeux de ce type d'actions est leur concrétisation, qui peut être appréhendée au travers d'indicateurs adaptés à chaque action, nécessitant des suivis fins : nombre d'entreprises « embarquées » dans les actions collectives, passage en phase industrialisation – diffusion des nouveaux services, produits, technologies aidées en phase amont, déploiement des infrastructures collectives étudiées, effets obtenus : volume de matériaux recyclés, réduction d'émissions de gaz à effet de serre ou de consommation des matériaux. Ce souci est, selon les informations recueillies par les rapporteurs, partagé par les partenaires de l'AMI et traduit concrètement (le bilan obtenu fait ainsi état d'une évaluation du dispositif en 2019), ce qui devrait être plus détaillé.

L'Ae recommande de poursuivre le suivi des résultats de l'appel à manifestation d'intérêt en termes de concrétisation des projets et initiatives accompagnés en phase amont et en termes d'effets induits, d'en assurer une diffusion publique, et de compléter le dossier en ce sens pour la phase de consultation du public.

L'axe par son action 3.3 consacre par ailleurs 7 M€ à des projets dans le domaine du tourisme. Le dossier affiche un souhait de prise en compte des enjeux environnementaux dans la sélection des projets aidés et dans leur mise en œuvre. Cela nécessite un contrôle attentif en amont et en phase de réalisation des projets, pour éviter ou réduire les incidences environnementales des projets soutenus, directement par leur réalisation, ou indirectement, du fait, par exemple des risques liés à la surfréquentation de certains sites, des impacts de la hausse visée du trafic de croisière. Celle-ci doit ainsi être accompagnée de la concrétisation de diverses actions, évoquées pour certaines dans l'axe 2, de nature à réduire ses incidences, comme l'électrification des quais pour les navires par exemple.

Le rapport environnemental indique par ailleurs que l'action aura des effets positifs, le score calculé selon la méthode utilisée (cf. 2.4) étant très élevé, du fait en particulier de la mise en valeur des patrimoines paysager, bâti, architectural, de la promotion des modes actifs de déplacement dans ces projets. Comme indiqué au 2.4 de cet avis les scores ne sont pas pondérés au regard des montants financiers ou de la nature réelle des projets soutenus, ce qui ne tend pas à totalement crédibiliser le score très positif affiché pour les incidences de cet axe.

L'Ae recommande de veiller en particulier en phase de réalisation des projets à la limitation des incidences négatives directes ou indirectes de certains projets touristiques et à la bonne concrétisation des objectifs affichés, en particulier en matière de valorisation du patrimoine et de développement des modes actifs de déplacement.