

CPIER ETAT-REGIONS (CPIER) 2023/2027 DE LA VALLEE DE LA SEINE REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

PREAMBULE

La présente note a pour objet de répondre aux recommandations portées dans l'avis du 12 mars 2026, de l'Autorité environnementale (Ae) sur le projet de contrat de plan interrégional Etat-Régions (CPIER) 2023/2027 de la vallée de la Seine, suivant une chronologie reprenant celle de l'avis de l'Ae. Le CPIER, soumis à l'avis de l'Ae et à la consultation du public, a fait l'objet d'une délibération de la Région Île de-France le 19 novembre 2025 et de deux délibérations de la Région Normandie en assemblée plénière le 24 juin 2024 et en commission permanente le 1er décembre 2025. Ces délibérations ont ainsi validé l'accord entre l'Etat et les deux Régions intervenu en novembre 2025 sur le volet mobilités et sur les conditions de poursuite du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

Dans le même temps, en juin 2025, le nouveau schéma directeur régional Île-de-France environnemental (SDRIF-E) a été approuvé, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Normandie, ayant été approuvé, dans sa dernière version, en mai 2024. Le présent contrat s'inscrit également dans le cadrage du SDRIF-E, dont la préparation était déjà très avancée lors de la rédaction du projet de CPIER, et du SRADDET Normandie.

L'évaluation environnementale a été réalisée entre janvier 2023 et mai 2024, selon le cadre et la méthode décrits dans l'étude. Pour cette évaluation, les objectifs du futur contrat, les thématiques, les orientations, y compris pour le volet mobilités, et les programmes d'infrastructures proposés par les différents maîtres d'ouvrage, étaient déjà identifiés. Les ordres de grandeur d'engagements financiers sur les fiches actions correspondantes étaient proches de ceux figurant dans le futur contrat, tel que délibéré aujourd'hui par les exécutifs régionaux.

La principale évolution, par rapport au projet ayant fait l'objet de l'étude concerne la nature des études du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) à réaliser durant la période du contrat.

En effet, concernant tout particulièrement la LNPN, au regard des difficultés apparues lors de la concertation en 2024, cette dernière a été suspendue. Le comité de pilotage du 1er juillet 2025, a décidé d'engager un dialogue territorial à l'automne afin d'actualiser et de mieux répondre aux attentes locales et aux perspectives de développement. Cette étape a permis de converger sur la méthode et à l'Etat et les Régions de s'accorder sur la rédaction du CPIER, sur le volet mobilités. Le comité de pilotage du 9 janvier 2026 a défini la feuille de route pour la refonte du projet LNPN. Cette feuille de route consiste à la fois à rechercher un tracé de moindre impact sur les sections d'infrastructures nouvelles, solutions qui pourront soit améliorer l'insertion du projet sur la base du tracé soumis à concertation en 2024, soit proposer des tracés alternatifs, tout en proposant des opérations sur le réseau existant, de façon à gagner très rapidement en robustesse, cadencement et temps de parcours sur la liaison entre Paris et la Normandie. Un prochain comité de pilotage, qui se tiendra à l'automne 2026, proposera à la validation du ministre des transports et des financeurs un projet refondé à soumettre à concertation COPIL dès 2027 ; l'objectif étant de disposer d'une déclaration d'utilité publique au plus tard en 2029.

De fait, le schéma stratégique de la vallée de la Seine, qui n'est pas opposable contrairement aux schémas directeurs régionaux (SDRIF-E et SRADDET), en portant la cartographie du tracé soumis à la concertation en 2024, devra s'adapter en conséquence après les phases susvisées.

L'adaptation envisagée du programme d'études du projet LNPN, qui va se prolonger au-delà de l'échéance du CPIER, n'a donc pas d'incidence sur l'évaluation stratégique environnementale présentée. Le décalage dans le

temps des éventuelles phases opérationnelles et la refonte en cours du projet sont susceptibles de réduire certains impacts potentiels à court terme.

Le calendrier des discussions sur le projet LNPN explique l'intervalle entre l'évaluation stratégique et environnementale (ESE) du CPIER et l'accord de l'Etat et des Régions sur le CPIER présenté.

D'une manière générale, le CPIER constitue un instrument de financement privilégié de la coopération entre l'Etat et les Régions Île-de-France et Normandie.

En revanche, le CPIER n'est pas un instrument opérationnel de mise en œuvre de projets. Il n'a pas non plus de caractère prescriptif dévolu aux schémas directeurs régionaux, qui sont les documents stratégiques régionaux de référence respectivement en Île-de-France et en Normandie. Le CPIER n'a pas vocation non plus à couvrir l'ensemble des interventions, notamment dans le domaine des mobilités, et dans ce cadre à inclure certains grands projets d'envergure nationale, ou des initiatives locales.

Les enjeux interrégionaux que cible le CPIER ont été soulignés dans le "Schéma stratégique de la vallée de la Seine 2040" en cohérence avec d'une part les schémas directeurs régionaux, SDRIF-E et SRADDET, et d'autre part les priorités nationales définies en matière de développement économique, de souveraineté et d'adaptation au changement climatique.

1. CONTEXTE
PRESENTATION DU CPIER
<p>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.</p>
<p>A l'issue du CPIER 2015-2020, le diagnostic de la vallée de la Seine et les grandes orientations pour le territoire figurant au "Schéma stratégique 2040" constituent le socle des principales actions du CPIER portées par l'Etat et les Régions Île-de-France et Normandie.</p> <p>L'articulation avec les CPERs a été assurée en veillant à retenir au CPIER les actions dont la pertinence se situe à l'échelle interrégionale, les actions territoriales étant portées par les CPERs. Concrètement, elle se traduit par exemple dans les mobilités, par l'inscription au CPIER de (i) tous les aménagements sur les réseaux fluvial et portuaire et (ii) les aménagements ferroviaires destinés à faciliter et à développer les flux interrégionaux, incluant les connexions ferroviaires aux infrastructures fluviales ou portuaires. Les actions en matière de recherche ou de patrimoine, qui antérieurement étaient soutenues par l'Etat et la Région Normandie dans le CPIER, ont été réorientées dans les CPERs.</p>
2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE
ARTICULATION AVEC D'AUTRES PLANS OU PROGRAMMES
<p>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.</p>
<p>L'ESE ayant été réalisée de fin 2022 à fin 2023, il a été matériellement impossible de se référer formellement au SDRIF-E, dont l'approbation n'est intervenue qu'en juin 2025, et à la dernière actualisation du SRADDET adoptée en Normandie en mars 2024.</p>

Pour autant, l'élaboration de ces documents prescriptifs régionaux et la préparation du CPIER ont été menées concomitamment au sein des Régions conduisant ainsi à une cohérence d'ensemble. En phase opérationnelle, la compatibilité avec le SDRIF-E sera regardée.

ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT, PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION EN L'ABSENCE DU PROGRAMME

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.**

Le domaine des transports ne fait pas partie des composantes environnementales devant être intégrées à l'état initial de l'environnement. Celui-ci doit néanmoins étudier les composantes environnementales pouvant être impactées par le développement des transports (foncier, air, énergie, ...) ce que traite le rapport environnemental sur le CPIER. Les diagnostics établis dans les documents stratégiques régionaux et interrégionaux apportent un état des lieux aux différentes échelles de territoire, notamment en matière de mobilités.

Les enjeux de continuité aquatique sont documentés dans le cadre du projet Consacre porté par le GIP Seine Aval au titre du CPIER précédent avec le concours de l'Agence de l'eau Seine-Normandie (AESN) et de la Région Normandie : <https://za-seine.fr/parution-du-fascicule-consacre/>

Le programme de passes à poisson soutenu par l'AESN au sein du CPIER découle directement des travaux conduits sur les ouvrages par Voies navigables de France (VNF), les aménagements étant définis dans ce cadre. Les deux projets d'aménagement de passes à poissons en Seine jugés prioritaires pour la période 2023-2027 concernent les barrages de Suresnes et d'Evry. A Suresnes, les études menées entre 2023 à 2025 par VNF ont permis d'identifier la solution technique la mieux adaptée à la configuration complexe du barrage actuel. La passe à poissons sera aménagée sur le bras de Neuilly à l'occasion de l'implantation d'une centrale hydroélectrique. A Evry, l'étude d'avant-projet est en cours de finalisation. La passe à poisson devrait être livrée fin 2029.

SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES, EXPOSE DES MOTIFS

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.**

L'axe 2 du CPIER est destiné à financer sur la période 2023-2027 :

- **les études des éventuels futurs aménagements** qui pourront favoriser le développement des mobilités décarbonées en vallée de Seine. Ces études ont vocation à éclairer les choix à venir quant aux solutions les plus adaptées, en intégrant les considérations de nature environnementale en application de la réglementation en vigueur. Dans ce cadre, les projets feront l'objet des procédures requises pour leur autorisation, qui pourront inclure une étude d'impact à partir d'un état initial spécifique et précis, concentré sur les zones impactées par ces projets, de nature à compléter l'état initial de l'évaluation environnementale stratégique produite pour le CPIER.
- **les travaux des éventuels futurs aménagements** une fois les études et procédures réglementaires menées.
- **des projets déjà en phase de travaux** pour, soit poursuivre des opérations déjà engagées avec le concours du précédent CPIER (ex : projet de Port Seine Métropole Ouest (PSMO) à Achères, écluses de Méricourt, barrage de Poses), soit compléter le tour de table d'opérations financées par ailleurs (ex : construction de

la chatière au port du Havre, aménagement des accès routiers du port de Bonneuil sur Marne). Ces projets ont été lancés à l'issue de longues phases d'études antérieures et les maîtres d'ouvrage disposent de l'ensemble des autorisations nécessaires, purgées de recours, pour entreprendre les travaux correspondants, après avoir déroulé les procédures réglementaires, notamment au regard du code de l'environnement. C'est à ce niveau que les impacts des projets ont alors été évalués et les mesures à prendre en ont été déduites.

Pour mémoire, le projet de relèvement du pont ferroviaire de Mours (intervention sur un ouvrage existant), mentionné par l'Ae, devra faire l'objet d'un nouveau plan de financement pour pallier l'absence de financement européen attendu, décalant probablement la perspective de travaux au-delà de 2027.

Enfin, l'articulation entre CPIER et CPERs a été explicitée supra, dans le point « 1. Contexte – Présentation du CPIER ».

INCIDENCES POTENTIELLES DU CPIER ET MESURES ERC

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.

Comme exposé au point 2 susvisé relatif aux "Solutions de substitution raisonnables, exposé des motifs", les incidences des opérations sont appréciées en amont de leur engagement en application de la réglementation en vigueur.

Les projets en phase travaux, envisagés dans le CPIER, concernent le plus souvent des opérations sur des ouvrages existants. Quelques-uns se rapportent à des infrastructures nouvelles (chatière au port du Havre, création de PSMO). Dès lors qu'elles ont un impact sur l'environnement, ces opérations font l'objet des études approfondies à ce sujet et déroulent les procédures requises, les effets cumulés étant traités par les services de l'Etat compétents, en dehors du cadre contractuel donné par le CPIER.

Concernant la pondération des incidences selon les volumes financiers alloués, la méthodologie adoptée évalue les incidences en deux temps :

- Mise en œuvre : intensité/étendue/durée, modulées par un facteur d'incertitude/probabilité ;
- Effets recherchés : contribution attendue (positive/négative) aux composantes.

Ce cadre n'est pas corrélé mécaniquement aux montants d'aide allouée pour ne pas minorer des actions à faible coût mais à fort levier (p. ex. études ouvrant sur des corrections structurelles) ni survaloriser des dépenses sans effet environnemental significatif. La pondération par probabilité appliquée aux études amont répond précisément à la difficulté signalée par l'Ae (hétérogénéité des effets induits). De plus, les montants inscrits au CPIER constituent des plafonds de financement et non des dépenses.

ÉVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

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

L'ESE réalise un premier examen Natura 2000 au niveau programme (chap. 5.4) et fournit l'annexe nationale des sites et le formulaire d'évaluation simplifiée à destination de la maîtrise d'ouvrage. L'absence de cartographie projet par projet tient au fait que beaucoup d'opérations concernent des études ou des interventions non encore localisées finement. Pour autant, les travaux déjà ciblés (p. ex. continuités écologiques, passes à poissons sur des barrages nommés, confluence Cailly-Seine) sont systématiquement soumis à une évaluation d'incidences au stade

<p>opérationnel, avec cartographie précise et séquence ERC (éviter–réduire–compenser). Une logique d'évaluation continue et des éco-conditionnalités est prévue pour réduire en amont les risques d'incidence sur les sites sensibles.</p> <p>Ce positionnement est conforme à une ESE de programme : tri préalable, outil à disposition des maîtres d'ouvrage et vérification, au cas par cas, au stade projet.</p> <p>Les projets sont soumis aux procédures environnementales conformément à la réglementation en vigueur, dont celle applicable au réseau Natura 2000 d'Île-de-France et de Normandie : https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/la-carte-des-sites-natura-2000-en-ile-de-france-a12843.html https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/natura-2000-en-normandie-34-sites-avec-une-partie-a2471.html</p>
DISPOSITIF DE SUIVI
<p>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.</p>
<p>Le CPIER prévoit bien la mise en place d'un dispositif de suivi dont les modalités opérationnelles sont en cours de mise au point. Une attention particulière sera portée pour prendre en compte autant que possible les propositions formulées dans l'ESE, ce qui suppose de disposer au préalable de données harmonisées à l'échelle de la vallée de la Seine. A cette fin, les informations utiles seront accessibles sur le site internet de la vallée de la Seine (https://www.vdseine.fr en cours de refonte).</p>
RESUME NON TECHNIQUE
<p>L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.</p>
<p>Le calendrier de mise en œuvre du CPIER ne permet pas de reprendre l'ESE et son résumé non technique. La documentation mise à disposition du public lors de la consultation est complétée par les éléments disponibles de nature à répondre au mieux aux recommandations de l'Ae.</p>
3. PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROGRAMME
ANALYSE THEMATIQUE AXE 1
<p>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.</p>
<p>La réouverture de la rivière du Cailly à sa confluence avec la Seine répond à un double enjeu de continuité piscicole et de protection contre les inondations conformément aux objectifs 1.2 et 4.2 du Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau « Cailly-Aubette-Robec ». Le projet consiste à libérer le Cailly d'un ouvrage infranchissable par les poissons afin d'accroître l'aire d'accueil de l'anguille et des lamproies, et idéalement du saumon et de la truite de mer. Il vise aussi à traiter d'autres ouvrages qui contraignent l'évacuation des crues du Cailly pour atténuer le risque inondation induit sur les communes de Déville-lès-Rouen, Canteleu et Rouen. Après la reprise de l'étude de faisabilité réalisée en 2014, le Syndicat des bassins versants Cailly-Aubette-Robec a engagé, en 2021, les études préalables de ce projet. Avec un concours financier de l'Agence de l'eau Seine-Normandie de 90% environ dans le cadre du CPIER, les études se sont poursuivies entre 2024 et 2025 pour engager les travaux en 2026.</p>
ANALYSE THEMATIQUE AXE 2

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

L'objectif de l'axe 2 est d'accélérer l'adaptation des réseaux d'infrastructures pour développer les mobilités décarbonées, poursuivant ainsi la dynamique engagée dans le précédent CPIER. Les objectifs de report modal et l'évaluation des évolutions des flux seront documentés par les études à venir sur les projets notamment sur les perspectives de report modal. En effet, le lien entre les projets et les objectifs nationaux de report modal et de "décarbonation" ne pourra se faire qu'au moment de leur évaluation (socio-économique et environnementale) en rappelant que :

- les cibles quantitatives fixées au niveau national ne sont pas déclinées localement,
- l'information sur les flux de bout en bout ne relève pas d'un acteur unique et elle peut être soumise au secret statistique,
- les effets attendus s'inscrivent dans un ensemble de dispositions notamment économiques ou réglementaires exogènes (crise pétrolière, règles sur les poids et dimensions des convois routiers en Europe, ...).

Dans tous les cas, les politiques nationales font l'objet d'évaluations périodiques dans le cadre de revues générales ou spécifiques, notamment dans le domaine des transports.

L'ensemble des actions portées par le CPIER ont vocation à accompagner, à accélérer la transformation des territoires de la vallée de la Seine dans une dynamique globale de tous les acteurs concernés. La démarche porte donc clairement l'objectif de renforcer l'adaptation au changement climatique. Des dispositions particulières pourront être envisagées, à l'instar d'autres CPERs comme en Île-de-France pour mieux prendre en compte cette dimension.

ANALYSE THEMATIQUE AXE 3

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'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.

En concertation avec les partenaires et financeurs de l'AMI « Transition écologique et valorisation économique », il est bien prévu de suivre les projets de l'AMI et leurs impacts, et d'assurer une communication de ce bilan. Ce premier bilan complet sera plutôt réalisé à la fin du CPIER, en 2027. Des exemples de projets déjà soutenus précédemment pourront aussi être proposés dans le cadre de situations intermédiaires.

Il est bien prévu de veiller tout au long de la mise en œuvre du contrat, à limiter les incidences négatives de certains projets touristiques et culturels, notamment en termes de déplacements, et à s'assurer des objectifs de mise en valeur du patrimoine.