



PREFET DE LA REGION ALSACE

Strasbourg, le 13 JUIN 2014

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
**SUR LE PROJET DE PROGRAMME OPERATIONNEL**  
**INTERREG V RHIN SUPERIEUR 2014-2020**

**Synthèse de l'avis**

La qualité du rapport environnemental

Le rapport environnemental présente des insuffisances qui ne correspondent pas à l'état d'avancement du PO et ne reprend pas l'ensemble des négociations ayant conduit à son élaboration.

Ainsi, cet avis souligne que l'articulation du programme INTERREG avec les principaux plans et schémas régionaux et territoriaux est à développer. L'évaluation des incidences potentielles du programme INTERREG est très générale. Enfin, le résumé non technique est trop succinct et une évaluation des incidences Natura 2000 reste à produire.

La prise en compte de l'environnement

Les actions et mesures inscrites dans le projet du programme INTERREG ont pour objet l'innovation, la croissance de l'activité économique, de l'emploi et la préservation de l'environnement et des ressources. Le développement durable de l'espace du Rhin supérieur est bien la préoccupation centrale de ce programme.

**A. La qualité du rapport environnemental**

**1. Contexte et présentation du plan**

**1.1 Éléments de contexte du projet du Programme Opérationnel (PO) INTERREG**

Le Conseil Régional d'Alsace est l'autorité de gestion pour le programme opérationnel INTERREG. C'est à ce titre qu'il a saisi par courrier du 7 avril 2014 le préfet de la région Alsace, autorité environnementale de ce programme en application de l'article R 122-17 du code de l'environnement.

Le dossier de demande d'avis sur le programme INTERREG est composé du PO INTERREG, daté du 28 mars 2014, et de son projet de rapport d'évaluation. Une nouvelle version du projet de PO INTERREG datée du 6 juin 2014 a été transmise ultérieurement et est prise en compte dans ce rapport. La version finale du PO sera transmise le 17 juin 2014.

Le présent avis porte sur la qualité du rapport environnemental et sur la manière dont le programme opérationnel prend en compte l'environnement.

L'agence régionale de santé (ARS) et les préfetures des départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin ont été consultées pour l'élaboration du présent avis.

## 1.2 Présentation du programme

La présentation du rapport environnemental rappelle les quatre axes retenus dans le projet du PO INTERREG, à savoir :

- Axe prioritaire A : « Croissance intelligente – Faire du Rhin supérieur une région transfrontalière de la connaissance et de l'innovation compétitive sur le plan international » ;
- Axe prioritaire B : « Croissance durable - Promouvoir un développement respectueux de l'environnement dans les territoires, l'économie et la mobilité de l'espace transfrontalier du Rhin supérieur » ;
- Axe prioritaire C : « Croissance inclusive – Promouvoir l'emploi dans l'espace transfrontalier du Rhin supérieur » ;
- Axe prioritaire D : « Cohésion territoriale – Promouvoir la coopération transfrontalière entre les administrations et les citoyens dans l'espace du Rhin supérieur ».

Le budget global du PO INTERREG est de 103 122 688 € (hors assistance technique) selon la répartition suivante :

Axes prioritaires	Montants en €	% de l'enveloppe du PO
Axe A	27 426 241	26,6 %
Axe B	42 784 937	41,5 %
Axe C	21 940 993	21,3 %
Axe D	10 970 497	10,6 %
Total	103 122 668	100 %

Dans le rapport environnemental, la présentation de l'architecture du programme est résumée par deux tableaux, l'un consacré aux axes prioritaires, objectifs stratégiques (OS) et priorités d'investissement (PI), et l'autre détaillant les développements visés et les mesures retenues par priorité d'investissement. Toutefois, cette présentation est complexe puisqu'elle traite de niveaux d'intervention différents dont l'articulation gagnerait à être mieux explicitée.

## 2. Articulation avec d'autres plans et programmes

Le rapport ne contient aucune présentation de l'articulation du programme opérationnel INTERREG 2014-2020 avec les autres fonds européens. En revanche, cette articulation est un élément central et bien détaillé dans le programme opérationnel. Le cadre stratégique commun (CSC) pour l'élaboration des projets de programme pourrait être précisé, puisque c'est justement lui qui oriente les différents fonds européens régionaux en fonction d'objectifs stratégiques complémentaires. Par ailleurs, aucune analyse n'est menée directement dans le rapport avec les différents plans et programmes régionaux, comme le schéma régional climat, air et énergie (SRCAE) ou ceux en cours d'élaboration comme le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et le contrat de plan Etat-Région (CPER). A remarquer qu'une forte concertation a été réalisée en amont pour s'assurer de la cohérence du programme avec les différents plans et programmes régionaux et justifier les choix opérés par la Région au regard des onze objectifs thématiques privilégiés par l'Union européenne (UE).

## 3. Analyse des impacts environnementaux du PO INTERREG

### 3.1 Etat initial

L'état initial de l'environnement est décrit et évalué à partir d'une sélection d'indicateurs. Cette démarche est intéressante puisqu'elle permet de disposer, sur la base de ces indicateurs, d'un état zéro de l'environnement. Ces indicateurs pourront par la suite être utilisés dans l'évaluation ex-post du PO INTERREG. Toutefois,

cette approche est aussi réductrice puisqu'elle amène à privilégier les domaines ou sous-domaines environnementaux pour lesquels il existe des indicateurs réguliers et cohérents entre les trois pays. C'est effectivement bien le cas pour la qualité de l'air avec des données issues des travaux des experts de la Conférence du Rhin supérieur, ou encore pour les énergies renouvelables, les gaz à effet de serre avec des données communes aux trois espaces frontaliers. Pour les autres domaines, le rapport dispose de données propres à chaque pays, mais qui ne sont pas toujours comparables.

Le faible nombre de cartes présent dans la version intermédiaire du PO nuit à la bonne compréhension de la situation environnementale de l'espace du Rhin supérieur et notamment à la connaissance de l'état de la qualité des milieux naturels et de leurs continuités écologiques transfrontalières existantes. Des cartes traitant de diverses thématiques environnementales amélioreraient l'information du public. L'autorité environnementale recommande que le projet de PO soit complété par quelques cartes.

### **3.2 Enjeux et impacts**

a) L'analyse du rapport environnemental consistant à confronter les sensibilités environnementales de l'espace du Rhin supérieur avec les effets potentiels du PO pourrait être approfondie. L'évaluation environnementale stratégique ne hiérarchise pas les grands enjeux du territoire, ainsi que les impacts cumulatifs possibles des différents projets induits par les financements du PO. Les enjeux indiqués dans le tableau croisé avec les axes du programme correspondent davantage à une succession de domaines environnementaux non hiérarchisés (sol, air, eau...). qu'à des enjeux environnementaux stratégiques du territoire devant orienter le futur programme financier.

b) Ce même tableau croisé est également utilisé pour mesurer les incidences éventuelles selon une échelle graduée de négatif à positif (-, 0, +). Les dix priorités d'investissement ont dans leur grande majorité des incidences positives et, lorsqu'elles sont susceptibles d'avoir des incidences négatives, le rapport ne conclut pas et indique plutôt que ces impacts seront négligeables si la prise en compte des objectifs transversaux est assurée.

Il ressort de l'analyse du rapport environnemental que les seules incidences négatives potentielles de l'axe A (croissance intelligente) dédié au développement de l'innovation et de la recherche concernent la consommation foncière avec de nouvelles infrastructures et une augmentation des déplacements. L'axe C (croissance inclusive) soutient le développement de l'activité industrielle et de l'emploi, avec potentiellement comme incidences négatives une augmentation de l'exposition au bruit, de la consommation foncière, de la pollution de l'air, de la consommation énergétique, des déplacements et des gaz à effet de serre. Cet axe apparaît comme celui pouvant être le plus impactant pour l'environnement. L'axe B (croissance durable - environnement) et l'axe D (cohésion territoriale - coopération) ne produisent, d'après le rapport, que des impacts positifs sur l'environnement. Cette conclusion est toutefois à moduler puisque même si l'axe B prône les mobilités douces et alternatives à la route, la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou de liaisons multimodales, pourrait générer des impacts sur l'environnement, et notamment sur les continuités écologiques.

La méthode utilisée dans le rapport environnemental n'apparaît pas suffisamment rigoureuse pour apprécier pleinement si les priorités d'investissement auront des impacts positifs, négatifs ou négligeables. Il aurait été préférable de privilégier une évaluation centrée sur les différentes mesures contenues dans ces priorités, afin de mieux caractériser les impacts potentiels et d'apprécier plus finement l'acceptabilité environnementale du programme opérationnel. Les résultats des évaluations réalisées dans le cadre de la période de programmation précédente ne sont pas communiqués, alors que ceux-ci auraient aussi pu contribuer à la démarche d'analyse des impacts du projet actuel. Par ailleurs, le rapport n'évoque pas la maquette financière du programme. Cette maquette est par contre présente dans le programme opérationnel. L'autorité environnementale recommande que le rapport précise lui aussi cette répartition.

Enfin, la démarche et les sites inscrits dans le réseau Natura 2000 sont évoqués dans l'état initial. Mais le rapport ne contient pas l'évaluation des incidences Natura 2000 exigée par la réglementation (article R122-20 du code de l'environnement). L'autorité environnementale recommande que le rapport environnemental soit complété sur ce point.

### **3.3 Les solutions de substitution raisonnables et le dispositif de suivi**

a) Le rapport, se basant sur une version intermédiaire du programme opérationnel, n'évoque pas de solution de substitution mais rappelle par contre la concertation approfondie menée au travers d'ateliers et de réunions avec les acteurs et le public pour élaborer les priorités d'action et les mesures retenues dans le programme.

b) Aucun suivi n'est prévu dans la première version de projet de PO soumis à l'autorité environnementale. Ce manque a été comblé dans la nouvelle version du projet de PO.

## **4. Résumé non technique**

Le résumé non technique de deux pages ne permet pas, en l'état, d'assurer une bonne information du public. D'une part, la présentation générale des objectifs du programme aurait pu être plus détaillée. D'autre part, un tableau de synthèse de l'état initial, suivant la méthode utilisée dans le rapport à partir d'une série d'indicateurs, permettrait de mieux informer le public et de faire plus facilement le lien entre les sensibilités environnementales de l'espace rhénan et les incidences du programme. L'autorité environnementale recommande de compléter le rapport environnemental sur ce point.

## **B. La prise en compte de l'environnement**

Le projet de programme opérationnel présente un bon niveau d'intégration des préoccupations environnementales même si le rapport environnemental présente quelques insuffisances. Au sein de ce budget, l'axe B du programme (croissance durable – environnement), qui représente 41,5 % du montant du projet de programme INTERREG, est le mieux doté financièrement. Il se décline selon les priorités d'investissement suivantes :

- 6 d) Protection et restauration de la biodiversité, protection et restauration des sols et promotion des services liés aux écosystèmes, y compris NATURA 2000 et les infrastructures vertes ;
- 6 g) Soutenir la transition industrielle vers une économie utilisant les ressources de façon rationnelle, favoriser une croissance verte, l'éco-innovation et la gestion des performances environnementales dans les secteurs public et privé ;
- 7 c) Élaborer et améliorer des systèmes de transport respectueux de l'environnement, y compris les systèmes peu bruyants, et à faible émission de carbone, y compris le transport maritime et sur les voies navigables, les ports, les liens multimodaux et les infrastructures aéroportuaires, de façon à promouvoir une mobilité locale et régionale durable.

Le rapport conclut à l'absence d'impact négatif direct et significatif sur l'environnement. Il ne présente dès lors pas de mesure particulière d'évitement ou de réduction. Toutefois, le rapport évoque une série de recommandations pour intégrer des objectifs transversaux (démarches durables en matière de mobilité, gestion durable et économe des espaces et utilisation efficace des ressources) afin d'améliorer la mise en œuvre des différentes mesures et limiter ainsi leurs éventuelles incidences négatives.

La version actuelle du PO ne comporte pas de critères environnementaux dans le système de sélection des projets. L'autorité environnementale recommande que le PO soit complété par une liste de critères permettant de sélectionner les projets les plus respectueux de l'environnement.



Enfin le mode de gouvernance qui sera mis en place pour organiser la sélection des projets, notamment selon des critères environnementaux, leur suivi et celui du programme dans son ensemble, n'est pas encore évoqué alors qu'il constitue un outil essentiel pour garantir la bonne prise en compte de l'environnement par les projets financés par INTERREG. Il est toutefois précisé que le mode de gouvernance sera détaillé dans le chapitre 5 de la version finale du PO. L'autorité environnementale recommande que la description de cette gouvernance soit intégrée au PO.

**LE PREFET,**

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, angular shape with a vertical line extending downwards from its top-left corner. To the right of the signature are two vertical parallel lines.

Stéphane BOUILLON