

CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION 2021-2027 INCLUANT L'AVENANT RELATIF AU VOLET MOBILITÉ 2023-2027

RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

2023-000287

Juillet 2024

**Résumé Non Technique (RNT) de l'Évaluation environnementale
stratégique**



TEXTES ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

- Directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.
- Code de l'Environnement - article R.122-20 modifié par le décret n°2017-626 du 25 avril 2017 et article R.122-17 modifié par le décret n° 2018-435 du 4 juin 2018 du code de l'environnement.
- Préconisations relatives à l'évaluation environnementale stratégique. Note méthodologique. CGDD, mai 2015 (en partenariat avec le CEREMA).
- Fiche réflexe pour l'évaluation environnementale des CPER 2021-2027. MTES-CGDD/SEVS/PPD2, février 2020.
- Avenant d'intégration du volet mobilités 2023-2027 au Contrat de plan régional État - Région(s) 2021 – 2027. Mandat de négociation CPER Nouvelle-Aquitaine.

HISTORIQUE DES VERSIONS DU DOCUMENT

Nom du document	Date	Objet
2023-000287_RNT_Eval_CPER_NA_2021-2027_V1	Juin 2024	Résumé non technique V1
2023-000287_RNT_Eval_CPER_NA_2021-2027_V2	Juillet 2024	Résumé non technique V2 - Prise en compte des retours

AFFAIRE SUIVIE PAR

Arnaud MAITREPIERRE – Chef de projet

Courriel : a.maitrepierre@cabinet-ectare.fr

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	5
1 Présentation du CPER Nouvelle-Aquitaine 2021-2027 incluant son volet mobilité 2023-2027	7
1.1 Contexte de la mise en œuvre du CPER	7
1.2 Contenu du CPER 2021-2027	7
2 Articulation du CPER nouvelle-Aquitaine 2021-2027 incluant son volet mobilité 2023-2027 avec les autres plans, schémas, programmes et documents de planification en vigueur.....	9
3 État initial de l'environnement	12
3.1 Climat et Qualité de l'air.....	12
3.2 Sol, sous-sol, ressource sédimentaire	13
3.3 Eau, masse d'eau, ressource en eau	17
3.4 Risques naturels	20
3.5 Milieux naturels et fonctionnalités écologiques	25
3.6 Contexte socio-économique	29
3.7 Transports.....	31
3.8 Nuisances et risques technologiques	33
3.9 Risques sanitaires et salubrité.....	36
3.10 Paysages et patrimoine	37
4 Solutions de substitution envisagés et justification des choix retenus	42
4.1 Enjeux	42
4.2 Modalités d'élaboration.....	42
4.3 Motifs du choix du projet final	44
5 Analyse des effets notables probables sur l'environnement	45
6 Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives	52
6.1 Éco-conditionalité	52
6.2 Mesures complémentaires	52
7 Dispositif de suivi	56
7.1 L'intérêt d'un dispositif de suivi-évaluation	56
7.2 Le dispositif de suivi prévu dans le cadre du CPER 2021-2027	56
8 Méthodologie employée pour mener l'évaluation environnementale	58

PRÉAMBULE

Comme de nombreux plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, le Contrat de Plan État-Région Nouvelle-Aquitaine doit obligatoirement faire l'objet d'une évaluation environnementale.

L'objectif de cette démarche est de permettre la prise en compte de l'ensemble des préoccupations environnementales dans le processus d'élaboration du projet et plus précisément :

- prioriser les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être concernés par le projet, ici la Région Nouvelle-Aquitaine ;
- analyser les effets notables, tant positifs que négatifs, du projet sur l'environnement de manière à s'assurer de la pertinence et de la cohérence des choix opérés ;
- proposer, en cas d'incidences négatives sur l'environnement, des mesures permettant d'éviter, réduire ou compenser les effets négatifs pressentis et participer ainsi à l'élaboration du projet ;
- préparer le suivi environnemental du projet et s'assurer de la pertinence du dispositif prévu.

De façon générale, une évaluation environnementale est déclinée en sept parties, présentées dans le tableau ci-dessous :

N°	Partie	Objectif / Contenu
0	Résumé non technique	Synthèse de l'évaluation environnementale visant à faciliter la consultation du dossier par les différents acteurs concernés
1	Objectifs, contenu et articulation du plan	Rappel du contexte spécifique du projet et vérification de son articulation avec les autres plans, schémas, programmes ou documents de planification en vigueur sur le territoire
2	État initial de l'environnement	Analyse du fonctionnement global du territoire et identification des pressions qui s'y exercent, des perspectives d'évolution et des grands enjeux
3	Solutions de substitution et choix retenus	Présentation des alternatives envisagées aux différentes étapes d'élaboration du projet et des motifs pour lesquels les grandes options ont été retenues
4	Analyse des effets notables probables sur l'environnement	Identification des effets positifs attendus et des éventuels impacts négatifs de la mise en œuvre du projet
5	Mesures d'évitement, réduction, compensation	Proposition de mesures visant à corriger les effets négatifs identifiés lors de l'analyse des effets notables probables sur l'environnement
6	Dispositif de suivi	Présentation des indicateurs permettant le suivi de la mise en œuvre du projet
7	Méthodologie	Présentation de la méthode de travail utilisée pour mener

N°	Partie	Objectif / Contenu
		l'évaluation environnementale

Ce document constitue le **résumé non technique** du rapport environnemental du Contrat de Plan État-Région Nouvelle-Aquitaine 2021-2027, incluant l'avenant relatif au volet mobilité 2023-2027.

1 PRÉSENTATION DU CPER NOUVELLE-AQUITAINE 2021-2027 INCLUANT SON VOLET MOBILITÉ 2023-2027

1.1 CONTEXTE DE LA MISE EN ŒUVRE DU CPER

Prenant la suite des Contrats de Plan établis entre l'État et les anciennes Régions pour la période 2015-2020, le CPER Nouvelle-Aquitaine a fait l'objet d'une réflexion engagée dès 2019 pour couvrir initialement la période de 2021 à 2027. L'émergence de la crise sanitaire liée à la Covid a bousculé le calendrier d'établissement du CPER et de sa contractualisation, et dans le même temps celui de l'évaluation environnementale du document.

Pour pallier cette lacune, un accord régional de relance a été signé fin 2020 visant à financer, par le biais des crédits du plan national France Relance et de crédits exceptionnels de la Région, des projets majeurs dont la réalisation s'inscrivait sur les années 2021 et 2022, dans l'attente de la formalisation du CPER. Outre les volets relatifs à l'enseignement supérieur, à la transition énergétique et écologique, au soutien à l'appareil productif et à la cohésion sociale, qui ont été repris dans le CPER, l'accord régional de relance a intégré un volet mobilité constituant l'engagement de l'État dans le domaine des infrastructures de mobilités pour 2021 et 2022. En effet, l'État a souhaité, dès le début de la démarche, repousser de deux ans la conclusion du volet « Mobilités et transports » des précédents contrats, et par voie de conséquence ne pas inclure de volet « Mobilités et transports » dans la première contractualisation du CPER 2021-2027.

À l'issue de ces deux années, et par application du mandat de négociation de la Première Ministre, daté du 5 juin 2023, une nouvelle programmation en matière de mobilités a été définie pour être intégrée au CPER 2021-2027 par voie d'avenant. Ce volet mobilité porte ainsi sur la période 2023-2027.

1.2 CONTENU DU CPER 2021-2027

Constituant la 7^{ème} génération de contrat de plan, le CPER 2021-2027 fixe les orientations stratégiques d'un modèle de développement résilient, durable, dynamique et solidaire de la région Nouvelle-Aquitaine, dans un esprit de dialogue continu avec les acteurs et les territoires qui la composent.

Le CPER 2021-2027 comprend des projets structurants dont la réalisation se poursuit après 2022. Quatre thématiques ont été définies dans le CPER 2021-2027, auquel est ajoutée une cinquième thématique en 2024 par avenant relatif au volet mobilité 2023-2027 :

1. Enseignement supérieur, recherche et innovation
2. Transition écologique et énergétique
3. Soutien à l'appareil productif et aux filières
4. Cohésion sociale et territoriale.

5. Mobilités et transports par le biais de l'avenant préparé entre juillet 2023 et juin 2024.

Les fonds mobilisés pour la période de contractualisation 2021-2027 se répartissent comme suit sur les thématiques identifiées :

Volet du CPER	Financement État	Financement Région	Total
Enseignement supérieur recherche innovation	116,319 M€	228,618 M€	344,937 M€
Transition écologique et énergétique	391,142 M€	420,153 M€	811,295 M€
Soutien à l'appareil productif et aux filières	7,700 M€	56,792 M€	64,492 M€
Cohésion sociale et territoriale	351,165 M€	329,677 M€	680,842 M€
Total hors avenir Mobilités	866,326 M€	1 035,24 M€	1 901,566 M€
Mobilités et transports (avenant, période 2023-2027)	811,939 M€	612,945 M€	1 424,884 M€
Total	1 678,265 M€	1 648,185 M€	3 326,45 M€

2 ARTICULATION DU CPER NOUVELLE-AQUITAINE 2021-2027 INCLUANT SON VOLET MOBILITÉ 2023-2027 AVEC LES AUTRES PLANS, SCHÉMAS, PROGRAMMES ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION EN VIGUEUR

Cette analyse vise à s'assurer que le CPER 2021-2027, incluant le volet mobilité, ont été menés en cohérence avec les orientations et objectifs des autres plans et programmes actuellement mis en œuvre dans la région.

Les résultats de l'analyse et le niveau de convergence/divergence entre les documents sont synthétisés dans le tableau ci-après.

Type d'articulation entre les documents :	
	Convergence
	Convergence partielle
	Divergence partielle
	Divergence
N.C.	Absence d'éléments pour mener l'analyse

Plans et programmes	Date d'approbation	Articulation avec le CPER
Cohérence du CPER avec les documents liés à la stratégie territoriale		
Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de Nouvelle-Aquitaine	<i>Arrêté préfectoral du 27 mars 2020 Version en cours de modification avant consultation</i>	Bon niveau de convergence entre les documents
Cohérence du CPER avec les documents liés à la pollution et aux déchets		
6^{ème} programme d'actions régional pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole	<i>Arrêté signé le 12 juillet 2018</i>	Bon niveau de convergence entre les documents
Plan National de Prévention des Déchets (PNPD)	<i>Arrêté signé le 2 mars 2023</i>	La mise en œuvre de certains projets du CPER (bâtiments, infrastructures) pourra être à l'origine de la production de déchets, dont la bonne gestion devra être assurée.
Cohérence du CPER avec les documents liés à la pollution et aux programmes opérationnels		

Plans et programmes	Date d'approbation	Articulation avec le CPER
Programme Opérationnel (PO) Fonds Européen de Développement Régional – Fonds Social Européen (FEDER-FSE+) 2021-2027	<i>Adopté le 26 septembre 2022</i>	Bon niveau de convergence entre les documents
Cohérence du CPER avec les documents liés au milieu marin et au littoral		
Stratégie Nationale Portuaire (SNP)	<i>Parue en janvier 2021</i>	Bon niveau de convergence entre les documents
Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral 2024-2030 (SNML)	<i>Décret paru le 10 juin 2024</i>	Bon niveau de convergence entre les documents
Document Stratégique de Façade (DSF) Sud-Atlantique	<i>Adopté en octobre 2019</i>	Bon niveau de convergence entre les documents
Cohérence du CPER avec les documents liés au climat, à l'air, à l'énergie		
Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)	<i>Révision adoptée le 21/04/2020 En cours de révision au 1^{er} mai 2024</i>	La mise en œuvre de certains projets du CPER (infrastructures et équipements numériques, infrastructures de transport routier et maritime) pourrait contribuer à augmenter les émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, cela est atténué par la contribution du CPER en termes de transport ferroviaire et de modes actifs.
Plan National d'Adaptation au Changement Climatique 2018-2022 (PNACC 2)	<i>Paru en décembre 2018 En cours de révision au 1^{er} mai 2024</i>	La mise en œuvre de certains projets du CPER (infrastructures et équipements numériques, infrastructures de transport routier et maritime) pourrait contribuer à augmenter les consommations d'énergie. Toutefois, cela est atténué par la contribution du CPER en termes de transport ferroviaire et de modes actifs.
Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE)	<i>Dernier décret paru le 21/04/2020 En cours de révision au 1^{er} mai 2024</i>	La mise en œuvre de certains projets du CPER (infrastructures et équipements numériques, infrastructures de transport routier et maritime) pourrait contribuer à augmenter les consommations d'énergie. Toutefois, cela est atténué par la contribution du CPER en termes de transport ferroviaire et de modes actifs.
Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables (S3REnR) de Nouvelle-Aquitaine	<i>Approuvé en février 2021</i>	Bon niveau de convergence entre les documents
Cohérence du CPER avec les documents liés à la santé		
4^{ème} Plan national santé environnement (PNSE) 2021-2025	<i>Paru en avril 2021</i>	Bon niveau de convergence entre les documents

Plans et programmes	Date d'approbation	Articulation avec le CPER
4^{ème} Plan régional santé environnement (PRSE)	<i>Paru en décembre 2023</i>	Bon niveau de convergence entre les documents
Cohérence du CPER avec les documents liés à la gestion des eaux		
Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne 2022-2027	<i>Approuvé par arrêté préfectoral du 18 mars 2022</i>	
Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour-Garonne 2022-2027	<i>Approuvé par arrêté préfectoral du 10 mars 2022</i>	Bon niveau de convergence entre les documents
Plan Eau de l'État en Nouvelle-Aquitaine	<i>Adopté le 18/10/2023</i>	
Cohérence du CPER avec les documents liés à la biodiversité		
Orientations Nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (ONTVB)	<i>Dernier décret paru le 17/12/2019</i>	Bon niveau de convergence entre les documents
Stratégie Nationale Biodiversité 2022-2030 et Stratégie Régionale Biodiversité 2023-2032	<i>Nationale : parue en mai 2021 Régionale : votée en octobre 2022</i>	
Cohérence du CPER avec les documents liés à la mobilité		
Stratégie Nationale de Relance et de Développement du Fret Ferroviaire 2021-2030	<i>Approuvé le 18/03/2022</i>	Bon niveau de convergence entre les documents
Schéma National des Véloroutes (SNV) et sa déclinaison régionale	<i>Approuvé le 22/12/2020 et actualisé le 15/03/2023</i>	

3 ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

3.1 CLIMAT ET QUALITÉ DE L'AIR

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
<p align="center">Conditions climatiques</p> <p>Le climat de la Nouvelle-Aquitaine est dit « océanique à océanique altéré » : Hivers assez doux et étés relativement chauds. Les températures moyennes en journée alternent de 12°C pour les mois les froids à 27°C pour les mois les plus chauds.</p> <p>Les précipitations sont relativement abondantes tout au long de l'année.</p> <p>L'orientation du relief, l'altitude et la distance au littoral donnent à ces tendances générales de multiples variantes locales.</p>	Faible
<p align="center">Vulnérabilité au changement climatique</p> <p>Vulnérabilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - du littoral au risque de submersion marine ; - du territoire aux inondations continentales avec l'élévation du niveau de la mer ; - du bâti à l'aléa « retrait/gonflement des argiles » lié à l'augmentation des périodes de sécheresses et de précipitations intenses ; - de la population aux aléas de chaleur extrême en milieu urbain ; - des milieux naturels et de certaines infrastructures à l'évolution des températures et des conditions hydriques. 	Moyen à fort
<p align="center">Émissions de GES</p> <p>Les émissions de GES émises par les secteurs de l'agriculture (-24 %) et de l'industrie (-51 %) sont en baisse significative par rapport à 1990, tandis que celles des transports ont augmenté de près de 12 %. Tous secteurs confondus, elles sont de 7,0 tCO2e/hab. en 2022 (5,8 tCO2e/hab. à l'échelle nationale).</p>	Moyen
<p align="center">Qualité de l'air</p> <p>Des pics de pollution de l'air sont toujours observés ces dernières années. Ils se traduisent, au niveau de l'exposition ponctuelle, par le dépassement des seuils d'information-recommandation et d'alerte pour le dioxyde de soufre (SO₂) et les particules en suspension (PM10) ainsi que de l'objectif de qualité (protection de la santé) pour l'ozone (O₃).</p> <p>Les mesures montrent une évolution favorable des concentrations de la plupart des polluants dans l'air entre 2013 et 2022, à l'exception du monoxyde de carbone mesuré en station métropolitaine (influence de la circulation automobile) et du benzo(a)pyrène en 2022 du fait des feux de forêt massifs en Gironde. En matière d'exposition chronique annuelle, aucune valeur limite annuelle n'est dépassée.</p>	Moyen

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
Ressource énergétique	
<p>Une baisse globale de la consommation d'énergie finale de 7 % est observée entre 2012 et 2022. Les secteurs du bâtiment et des transports sont les plus énergivores et représentent 76 % de la consommation.</p> <p>Les énergies fossiles importées (produits pétroliers, charbon, thermique fossile, etc.) sont la première source d'énergie consommée et le territoire reste dépendant en matière d'approvisionnement (86 % d'énergie primaire importée en 2019). On observe néanmoins une baisse notable de la consommation issue des produits pétroliers (-22 % depuis 2005).</p> <p>Ainsi, la région montre une diversification du mix énergétique pour satisfaire les besoins de la consommation régionale et une hausse nette des énergies renouvelables qui atteignent 28 % de l'énergie consommée.</p>	Moyen

3.2 SOL, SOUS-SOL, RESSOURCE SÉDIMENTAIRE

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
Géologie	
La géologie de la région se partage entre trois grands domaines : bassins sédimentaires (parisien et aquitain), socle du Massif Central et domaine pyrénéen.	Moyen
Topographie	
<p>Au niveau de la façade Atlantique, les côtes rocheuses, sableuses et marais littoraux alternent avec le système dunaire aquitain. Les estuaires de la Gironde, de la Seudre et de l'Adour et le bassin d'Arcachon forment d'importantes échancrures littorales.</p> <p>À l'ouest et au centre, la Nouvelle-Aquitaine est constituée de vastes plaines et plateaux de faibles hauteurs (entre 50 et 200 m).</p> <p>À l'est, les contreforts du Massif Central, dont le point culminant aquitain est le mont Bessou à 977 m, sont en grande partie occupés par le Plateau de Millevaches.</p> <p>Au sud, le Massif Pyrénéen s'étend du Béarn au Pays basque. Le Pic Palas, à 2 974 m au sud-est des Pyrénées-Atlantiques, constitue le point culminant aquitain.</p>	Moyen
Pédologie et qualité des sols	
Le bassin sédimentaire aquitain occupe la majorité de la superficie régionale et forme une zone « réceptacle » de dépôts, issus de l'érosion des massifs montagneux environnants (au nord, les massifs Armorican et Vendéen, au sud, la chaîne des	Moyen

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
<p>Pyrénées et à l'est, le Massif Central et la Montagne Noire).</p> <p>Au niveau de l'ancien Poitou-Charentes, on relève un empilement de roches sédimentaires, principalement calcaires, dans les bassins et une grande variété de roches granitiques, volcaniques ou métamorphiques (schistes, gneiss, etc.) dans les massifs.</p> <p>Au nord-est, l'ancien Limousin est constitué des roches cristallines du Massif Central qui datent de l'ère primaire.</p> <p>Début 2024, la région compte 302 Secteurs d'informations sur les Sols (sols pollués connus).</p>	
Gestion des ressources minérales	
<p>La région connaît une consommation de granulats supérieure à la moyenne nationale (6,5 t/hab./an vs 5,5 t/hab./an). Ainsi, la Nouvelle-Aquitaine est la 2^{ème} région française en termes de volumes de production et de nombre de carrières par habitant.</p> <p>L'extraction élevée de matériaux alluvionnaires et de granulats marins présente des conséquences dommageables pour les milieux aquatiques (fonctionnement des nappes alluviales, etc.) et marins.</p> <p>Le ratio par habitant de déchets inertes des bâtiments et travaux publics est moitié moins élevé qu'au niveau national.</p>	Moyen

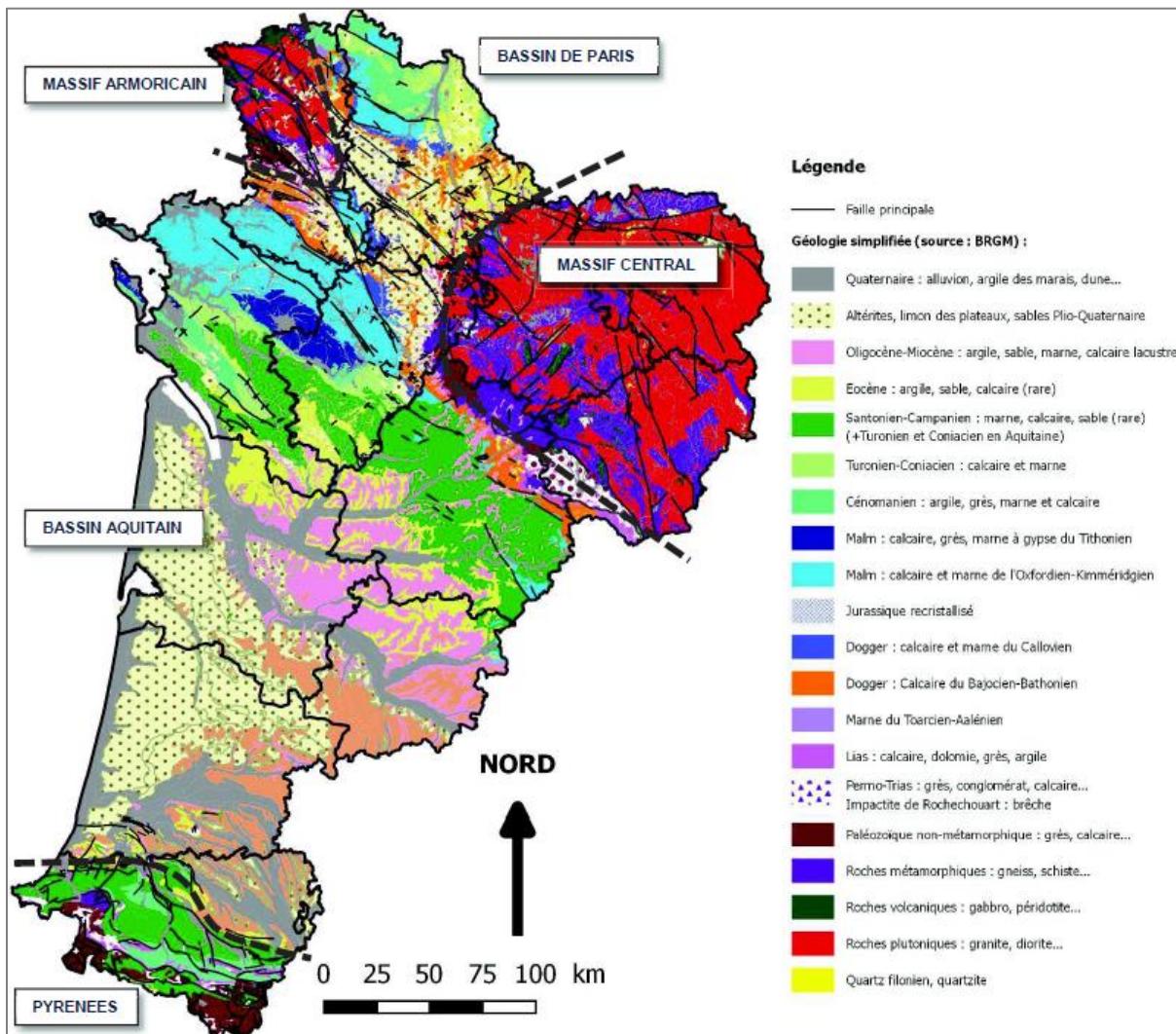


Figure 1 : Carte géologique simplifiée de Nouvelle-Aquitaine (Source : Région Nouvelle-Aquitaine)

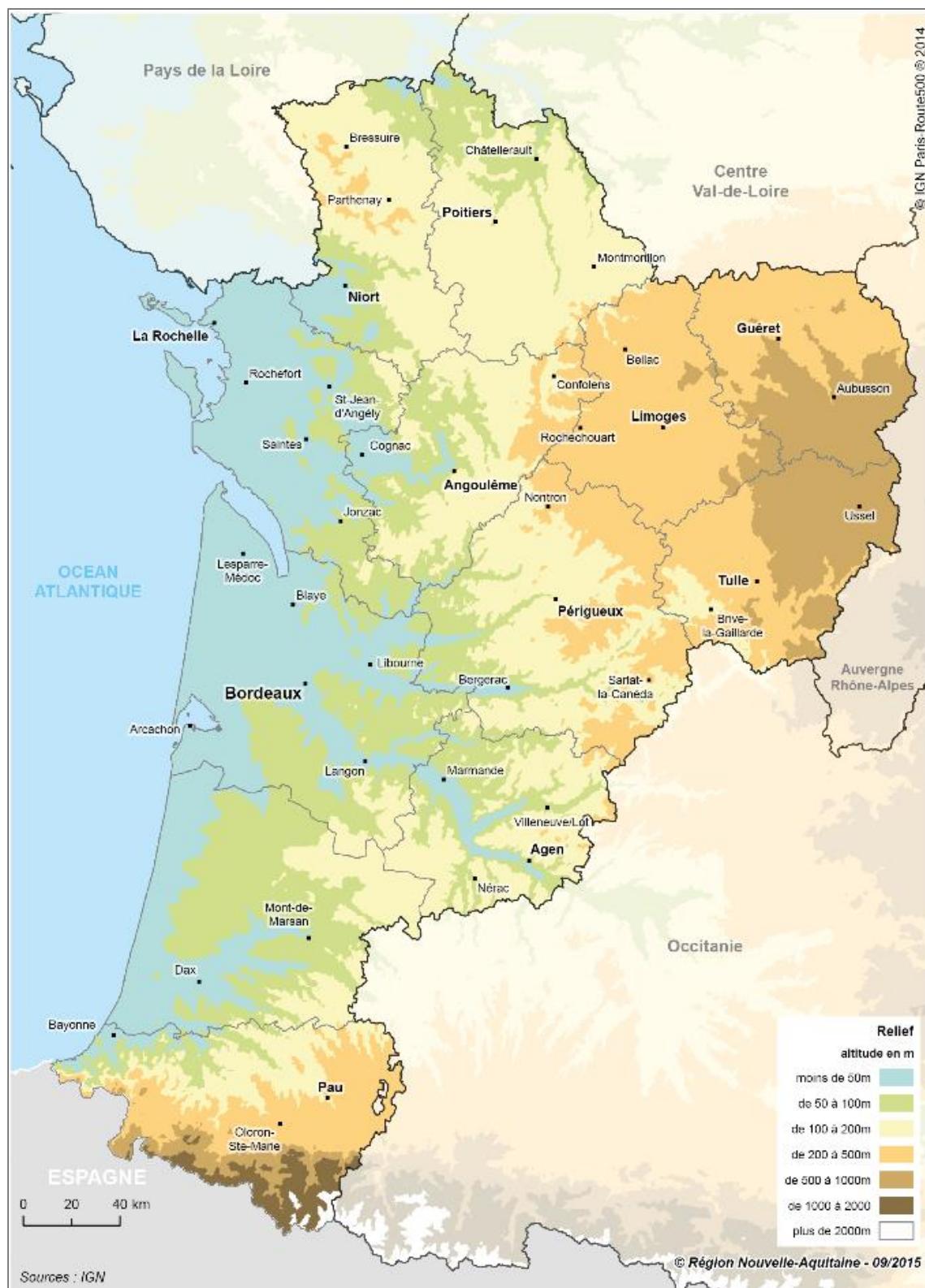


Figure 2 : Relief de la région Nouvelle-Aquitaine (Source : Région Nouvelle-Aquitaine)

3.3 EAU, MASSE D'EAU, RESSOURCE EN EAU

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
<h4 data-bbox="695 435 890 473">Hydrographie</h4>	
<p>Avec un linéaire de plus de 74 000 km¹, le réseau hydrographique de la Nouvelle-Aquitaine est dense et diversifié. La pluviométrie et la nature des sols influencent directement le système hydrologique régional.</p> <p>Au niveau des reliefs, le réseau hydrographique draine les eaux de pluie : phénomènes de crues et de décrues rapides. Les variations de débit des cours d'eau sont ainsi déterminées par la nature des précipitations (pluie, neige) et le relief.</p> <p>Sur les terrains calcaires karstique ou fissuré du Jurassique (types d'affleurement observables des Charentes à la Dordogne), le réseau hydrographique est moins dense, traduisant une étroite relation entre la nappe et la rivière.</p> <p>Dans le nord de la région, au niveau du Bassin Parisien et dans la partie centrale du Bassin Aquitain, les rivières s'écoulent sur des aquifères sablo-argileux. En périodes d'étiage, le débit des cours d'eau est soutenu par ces nappes. Les rivières drainant les sables du tertiaire s'appuient sur la nappe phréatique et leurs variations de débits sont atténuées.</p>	Faible
<h4 data-bbox="684 1098 901 1136">Qualité de l'eau</h4>	
<p>L'objectif initial de bon état des eaux était loin d'être atteint en 2019. Seules 43 % des masses d'eau superficielle sont en bon état, tandis qu'un quart ont pour objectif de l'atteindre d'ici 2027. Les deux tiers des masses d'eau souterraine ont atteints leur objectif de bon état.</p> <p>La restauration des estuaires et cours d'eau patrimoniaux est jugée insuffisante, alors que ce sont des axes de migration pour les poissons amphihalins (qualité, quantité, salinité, continuités écologiques).</p> <p>La proportion de la population dont l'eau du robinet a été en permanence conforme pour le paramètre nitrates est passée de 86,7 % en 1999 à 99,99 % en 2020. La pollution des captages d'eau par les produits phytosanitaires reste toutefois problématique, et 87 captages du territoire sont jugés prioritaires. Dans ce cadre, un programme régional et multi-partenarial a été initié dès 2000 par la DREAL afin de répondre à la forte dégradation de la qualité de l'eau (Re-Sources).</p>	Moyen
<h4 data-bbox="573 1704 1013 1742">Gestion de la ressource en eau</h4>	
<p>Environ 75 % de la région (63 000 km²) est classée en Zones de Répartition des Eaux (ZRE), c'est-à-dire considérée en insuffisance chronique de ressource en eau par rapport aux besoins existants.</p>	Faible

¹ Source : L'eau et ses enjeux en Nouvelle-Aquitaine. Variété des ressources et des milieux & spécificités de territoire dans un contexte de changement climatique. ARB Nouvelle-Aquitaine, 2018.

Les eaux souterraines stratégiques représentent 2/3 des prélèvements annuels et 79 % de l'eau potable de la région. Un tiers sont en mauvais état chimique (pollutions par les nitrates et les pesticides principalement) et 15 % sont en déséquilibre quantitatif (prélèvements supérieurs aux apports par infiltration/recharge). La région est quasiment intégralement couverte par des Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) qui déclinent localement, à une échelle hydrographique cohérente, la politique de l'eau définie dans les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).

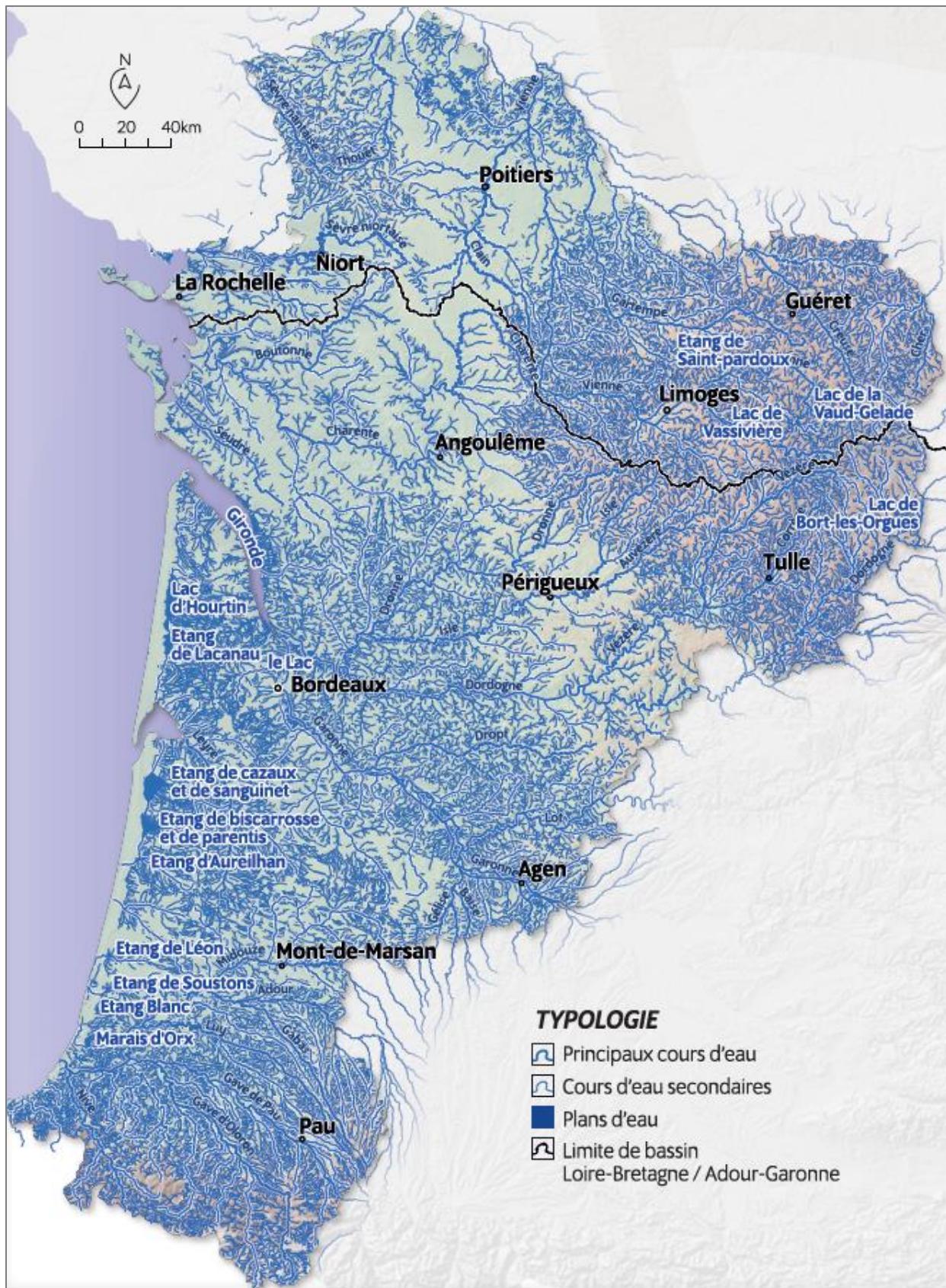


Figure 3 : Réseau hydrographique (Source : ARB Nouvelle-Aquitaine)

3.4 RISQUES NATURELS

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
Inondation	
Au sein d'une région où plus des deux tiers des communes sont touchées par le risque inondation, il existe un fort encadrement de prévention des risques naturels, du risque inondation en particulier (TRI, PAPI, AZI, PPRI et PPRL, etc.).	Fort
Érosion du littoral	
La région possède des territoires littoraux particulièrement vulnérables face aux risques naturels (tempêtes, inondations, submersions marines, érosion) et un linéaire côtier endigué en proie au recul du trait de côte sur le littoral charentais. Ainsi, les communes littorales sont généralement exposées à un cumul de risques (submersion, érosion, tempête, etc.).	Moyen
Mouvements de terrain	
Plus de la moitié des communes de Nouvelle-Aquitaine sont concernées par le risque mouvements de terrain et près de 19 000 cavités souterraines sont recensées. De plus, un tiers des maisons individuelles est exposée à un aléa moyen à fort de retrait-gonflement des argiles.	Moyen
Séisme	
Le risque sismique est fortement présent (65 % des communes sont concernées), notamment dans les Pyrénées-Atlantiques (sismicité modérée à moyenne).	Moyen
Feux de forêt	
Le risque feux de forêt est élevé (particulièrement dans l'ex Aquitaine), et il devrait s'intensifier avec le changement climatique.	Moyen
Risque de tempêtes	
La région est fréquemment touchée par les phénomènes tempétueux.	Moyen
Radon	
Le risque lié au radon en Nouvelle-Aquitaine se retrouve principalement sur le territoire de l'ex-Limousin, le département des Deux-Sèvres et le sud des Pyrénées-Atlantiques.	Faible

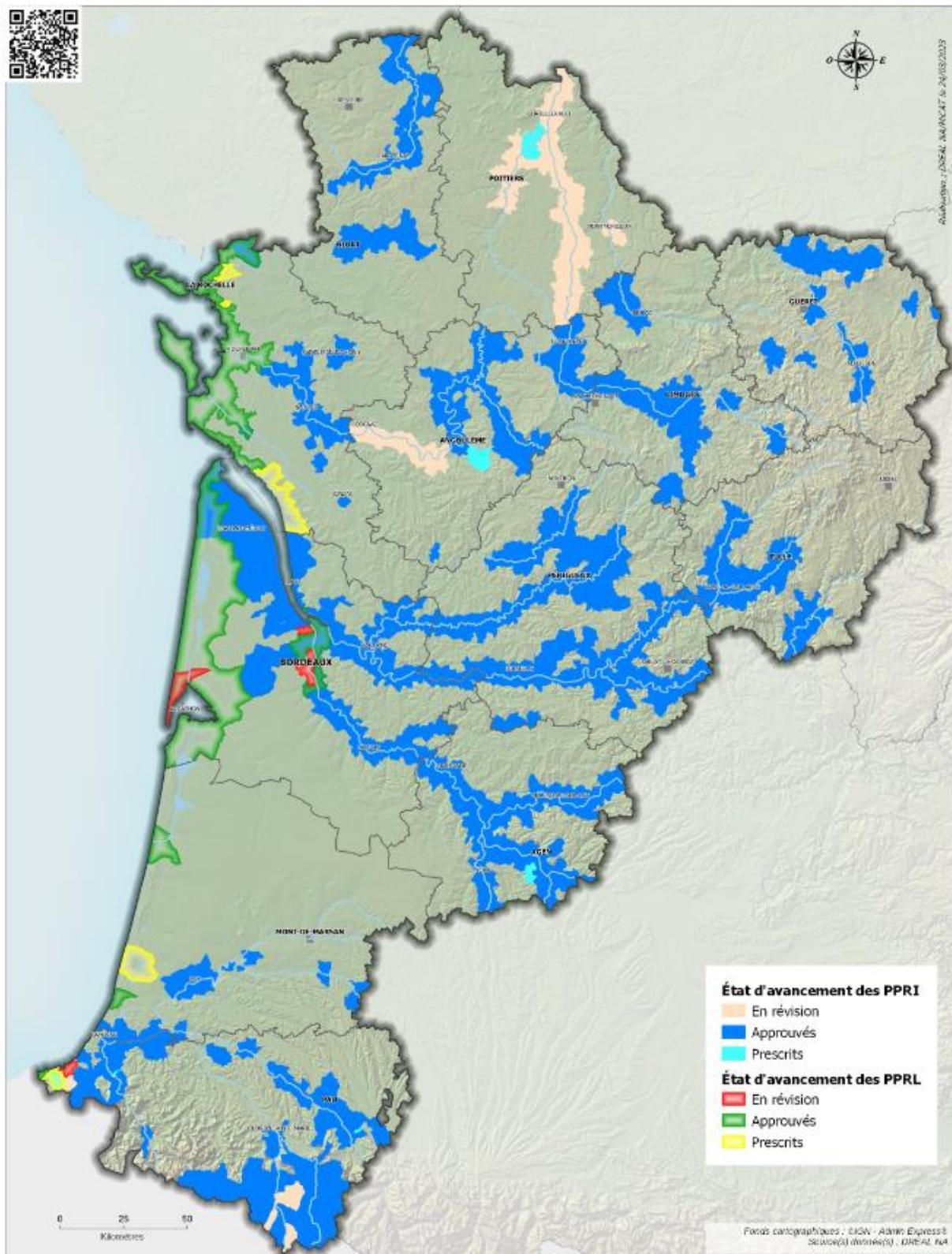
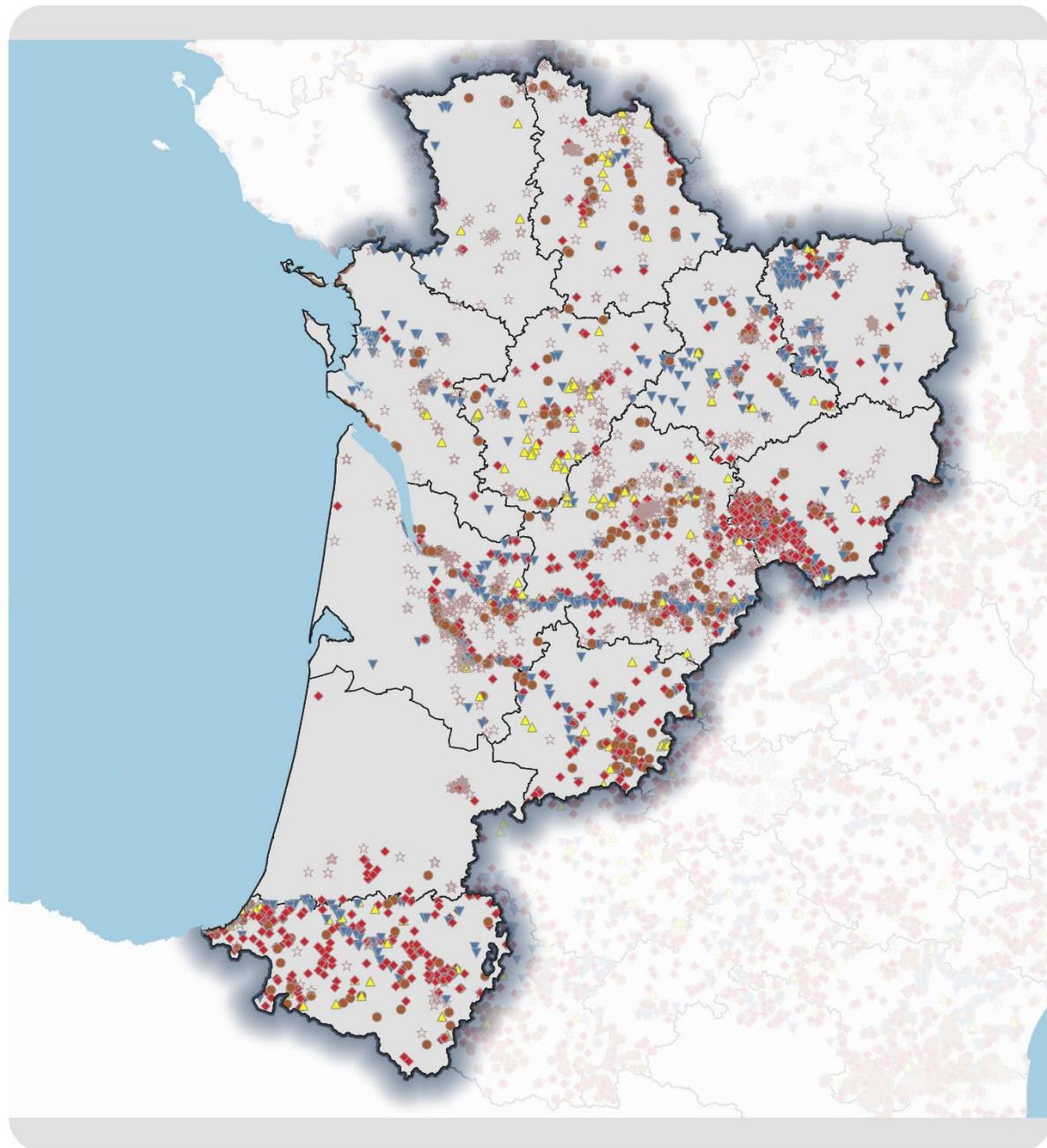
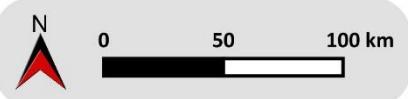


Figure 4 : Communes concernées par un plan de prévention du risque inondation et/ou par un plan de prévention des risques littoraux (Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine, 2023)



Limites administratives

- Nouvelle-Aquitaine
- Limites départementales



Mouvement de terrain

- ◆ Glissement
- Eboulement
- ▲ Coulée
- ★ Effondrement
- ▼ Erosion des berges

Date de réalisation : Avril 2024
Projection : RGF93 / Lambert-93
Source : ADMIN EXPRESS, BRGM
ECTARE
Réf. : 2023-000287

Figure 5 : Cas de mouvement de terrain recensés en Nouvelle-Aquitaine (Source : BRGM)

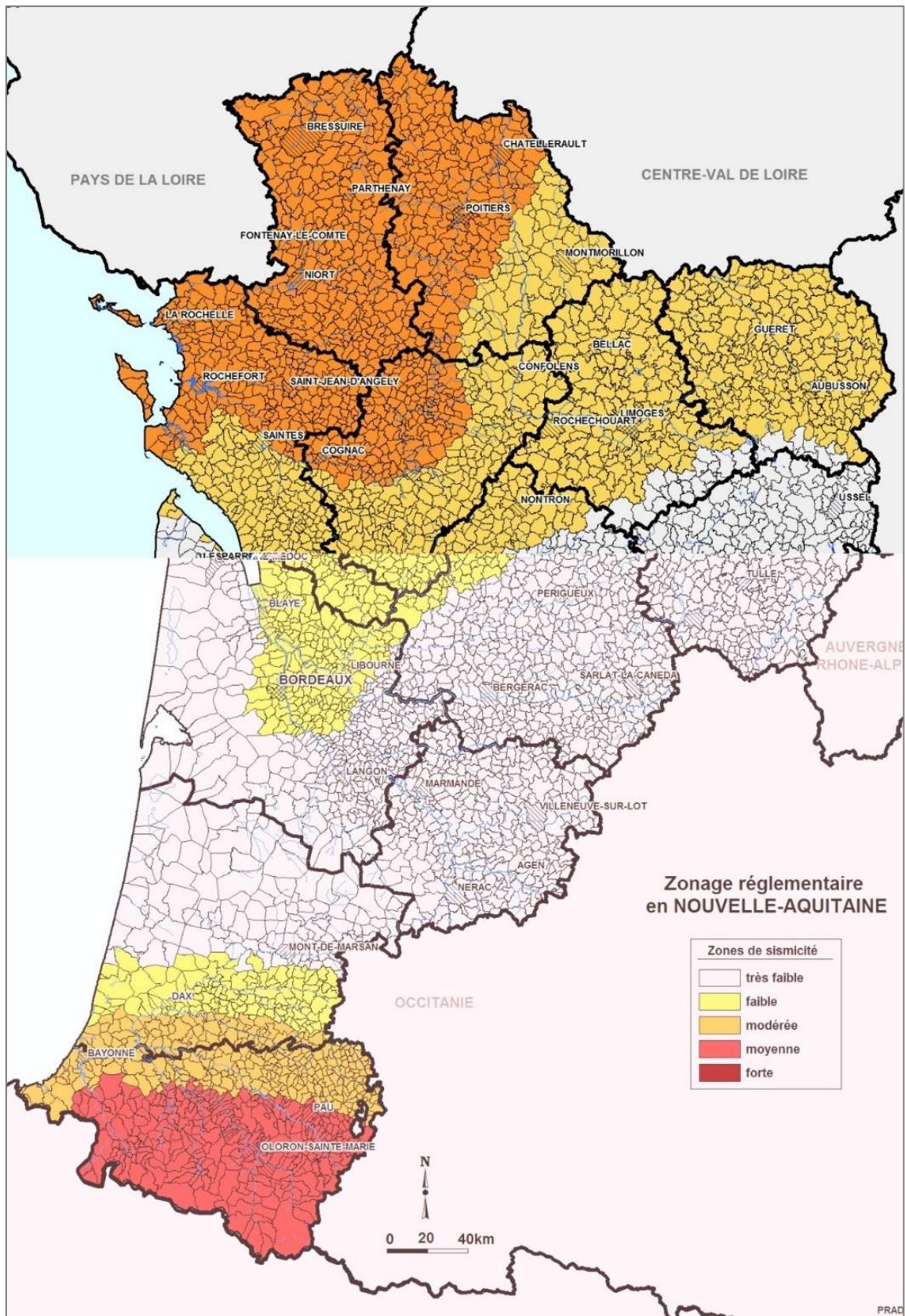


Figure 6 : Niveau de risque sismique - décret de 22 octobre 2010 (Source : Région Nouvelle-Aquitaine)

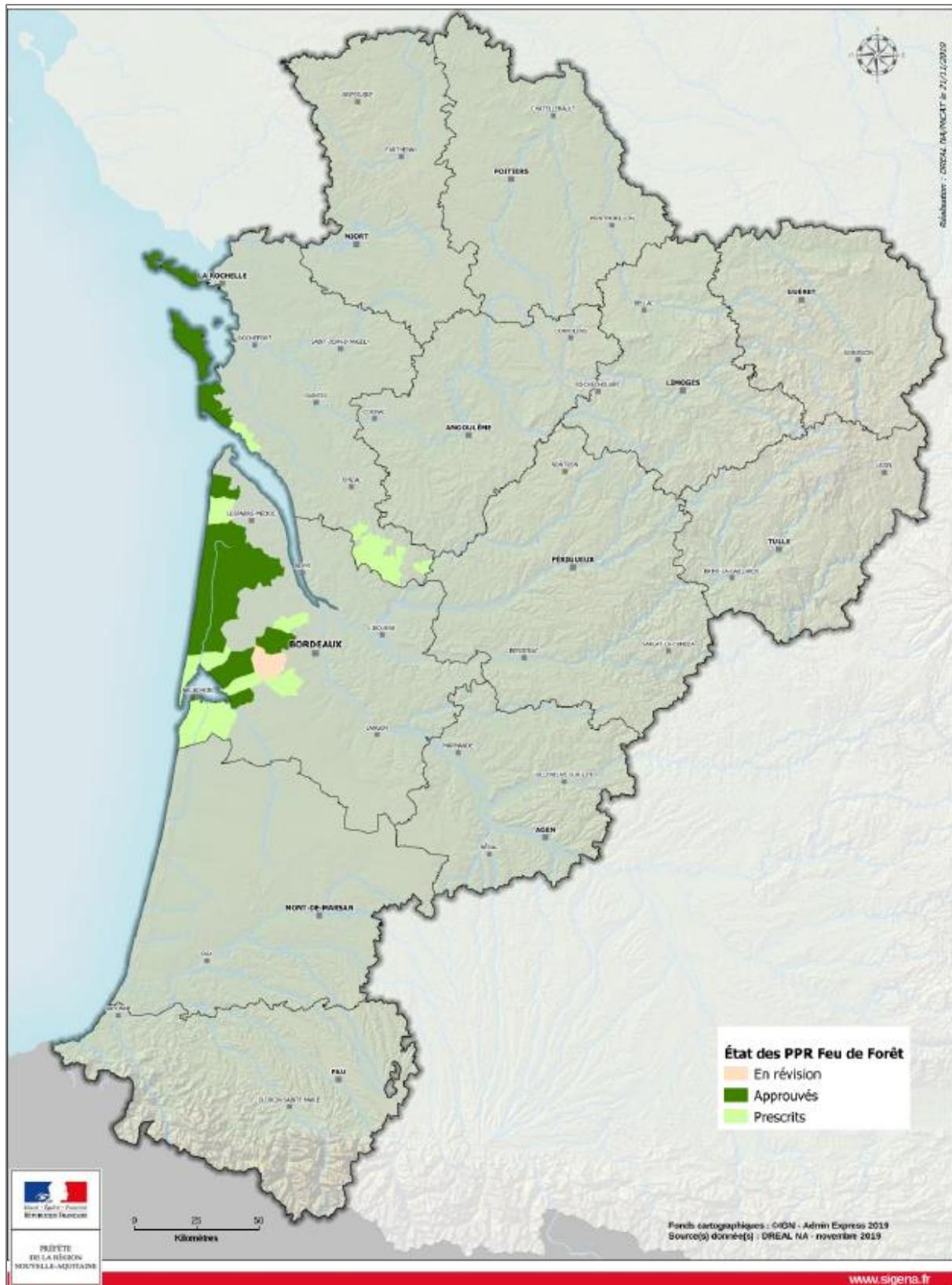


Figure 7 : Communes concernées par un plan de prévention du risque incendie de forêt (Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine)

3.5 MILIEUX NATURELS ET FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
Zonages de protection et d'inventaire	
De nombreux outils, dispositifs et inventaires de protection sont mis en œuvre sur le territoire régional (271 sites classés en zones Natura 2000, 1 Parc Naturel National, 32 Réserves Naturelles, 5 Parcs Naturels Régionaux (14 % du territoire) et 1 Parc Naturel National, 2 Parcs Naturels Marins). Près de 1 % de la superficie régionale est sous protection réglementaire et foncière et près de 25 % sous dispositifs de préservation ou de gestion.	Moyen
Habitats	
En raison de son étendue et de sa diversité géologique et climatique, la région est concernée par une grande diversité d'écosystèmes naturels (1 ^{ère} région en surface boisée de France, 720 km de linéaire côtier atlantique, etc.). Toutefois, les espaces naturels sont soumis à de fortes contraintes et pressions (artificialisation des sols, fragmentation et destruction des habitats, intensifications des pratiques agricoles, surfréquentation touristique, surexploitation des ressources naturelles, pollutions des milieux et dissémination d'espèces exotiques envahissantes, etc.).	Moyen
Espèces	
La région abrite une biodiversité remarquable (corridor ouest-européen de migration de l'avifaune, fleuves d'intérêt national pour la migration des espèces amphihalines, nombreuses espèces patrimoniales inféodées aux milieux marins, aquatiques et humides, etc.), mais en déclin, notamment dans les plaines agricoles.	Moyen
Trame Verte et Bleue	
Les continuités écologiques d'échelle régionale ont été identifiées selon des méthodologies différentes, recensées au sein du SRADDET. À l'échelle locale, les documents d'urbanisme progressent pour la protection des continuités écologiques.	Fort

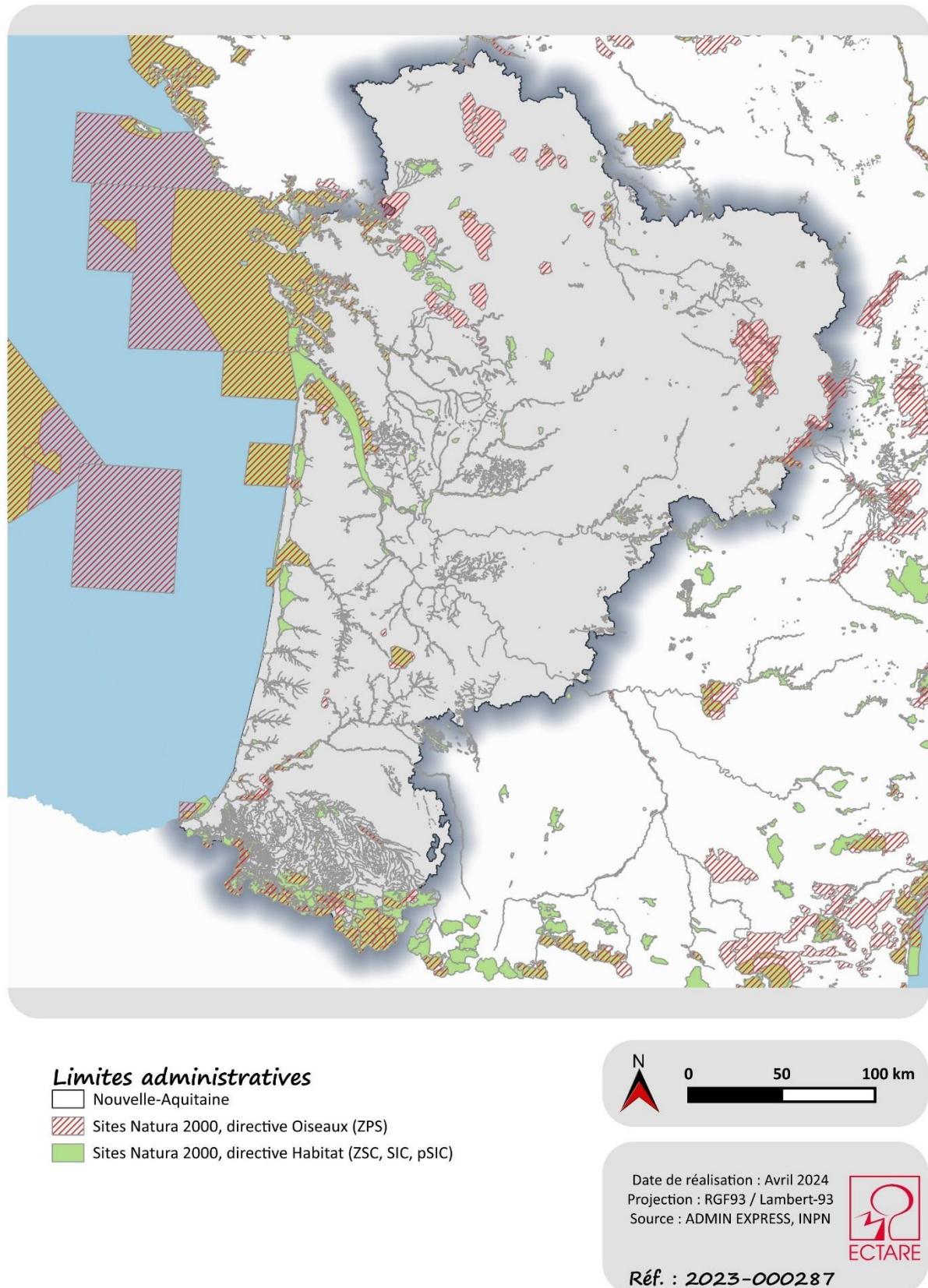
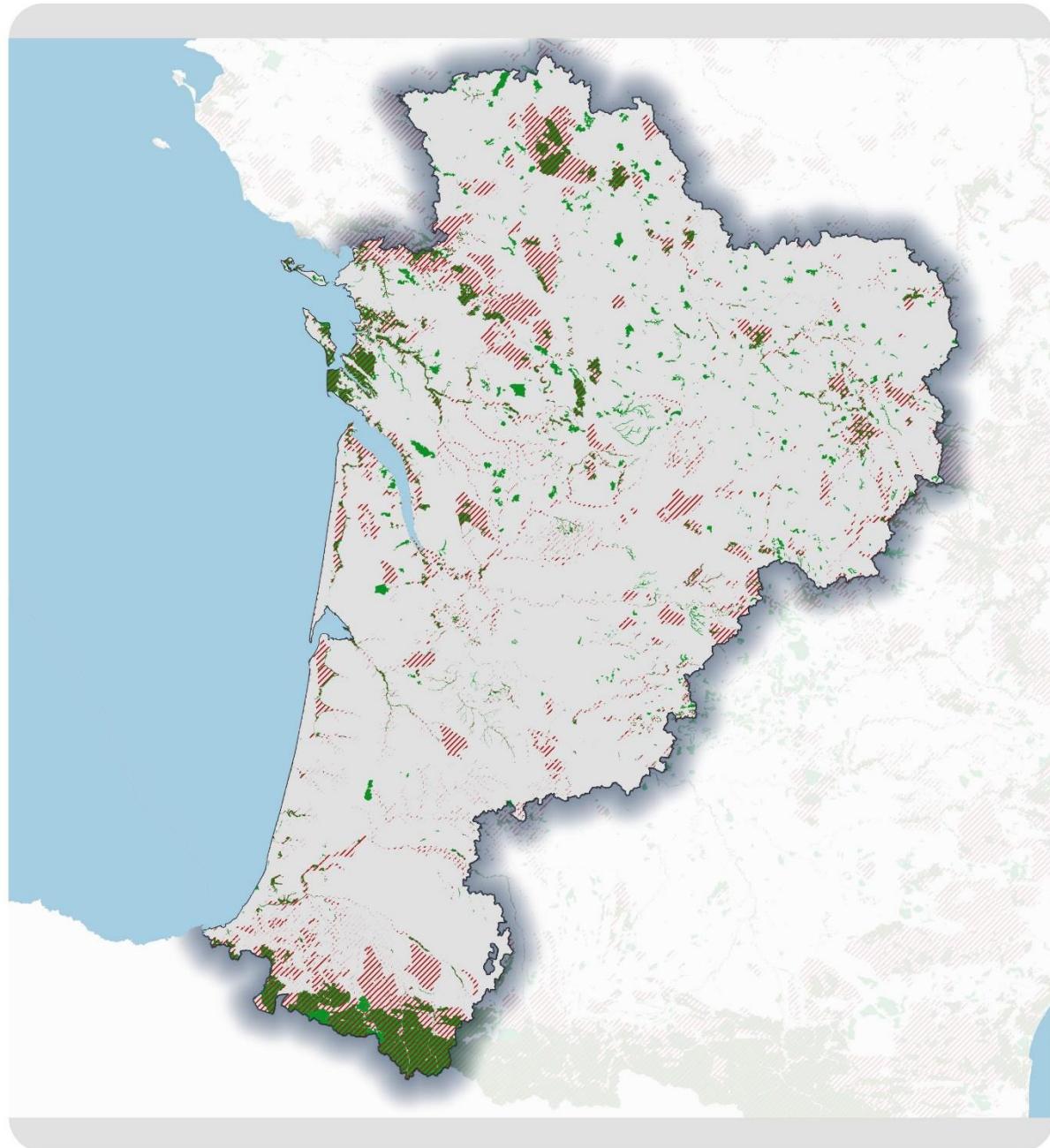
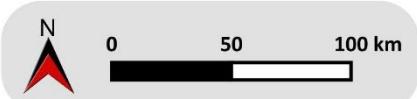


Figure 8 : Sites Natura 2000



Limites administratives

- Nouvelle-Aquitaine
- ZNIEFF de type 1
- ZNIEFF de type 2



Date de réalisation : Avril 2024
Projection : RGF93 / Lambert-93
Source : ADMIN EXPRESS, INPN



Réf. : 2023-000287

Figure 9 : Zonages d'inventaire

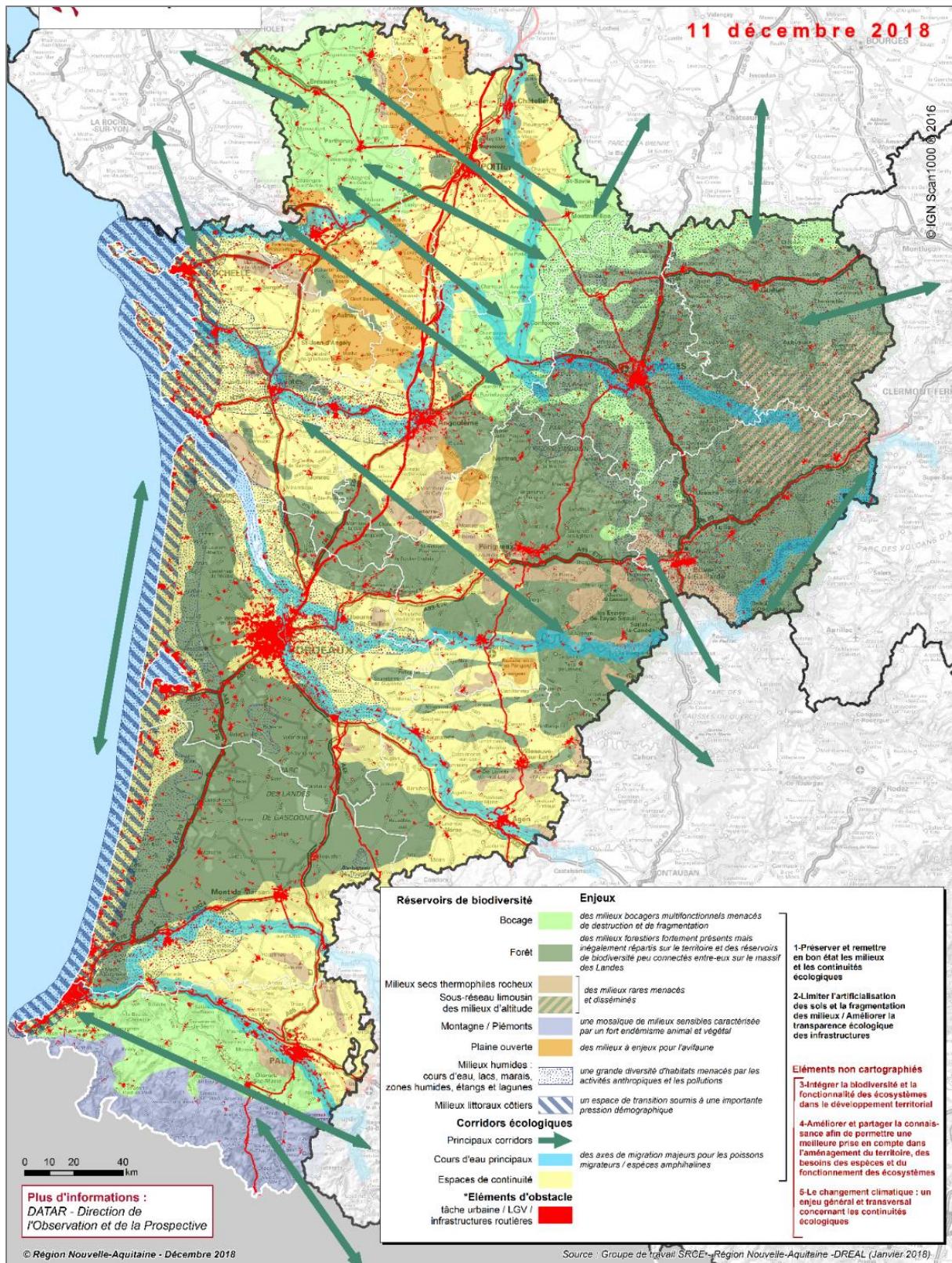


Figure 10 : Synthèse cartographique des continuités écologiques et enjeux (Source : Région Nouvelle-Aquitaine)

3.6 CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
Démographie, Habitat	
<p>Les espaces urbanisés représentent près de 9 % du territoire, ce qui est inférieur à la moyenne nationale, mais cela cache des fortes disparités entre les départements. La façade atlantique est un espace attractif qui accueille de plus en plus de résidents. Les zones urbanisées occupent plus de 20 % des espaces situés à moins de 500 mètres des côtes. La densité de population y est importante (157 hab./km², contre 72 hab./km² pour le reste de la région). La croissance de la population d'ici 2040 est estimée à +14 % dans les départements littoraux et à +7 % pour l'ensemble de la région. La fréquentation touriste est également forte avec d'importantes capacités d'hébergement.</p>	Moyen
Activités économiques et de loisirs	
<p>La Nouvelle-Aquitaine présente une extrême diversité des contextes économiques, avec une hétérogénéité des situations tout à fait comparables à ce qui se rencontre à l'échelle du pays tout entier</p> <p>De nombreuses activités économiques (aquaculture, agriculture, industries agroalimentaires, tourisme, etc.) sont dépendantes de la ressource en eau en qualité et en quantité.</p>	Fort

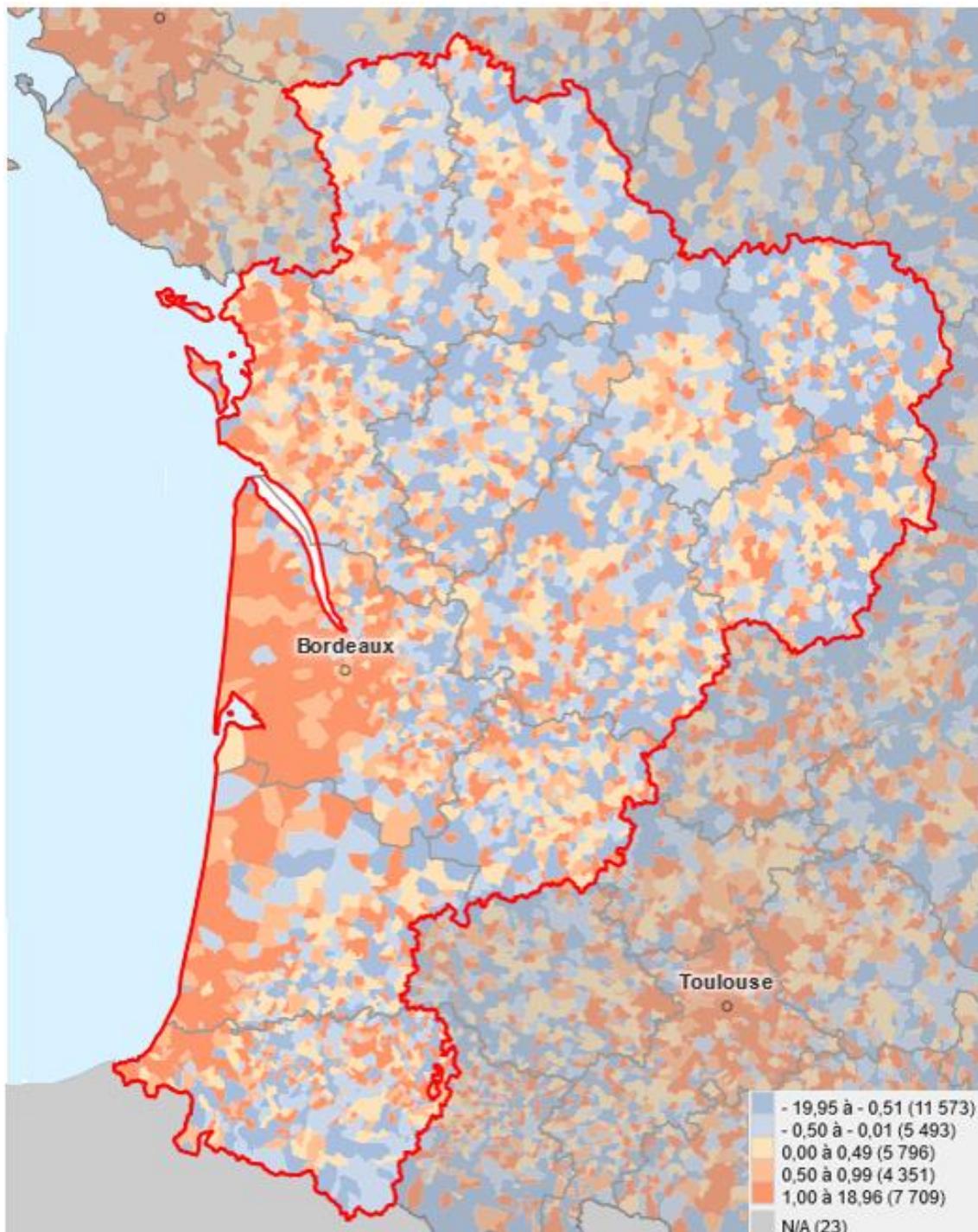


Figure 11 : Taux d'évolution annuel de la population municipale (%) entre 2014 et 2020 (source : Insee, RP 1968-2020)

3.7 TRANSPORTS

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
<p>Transport routier</p> <p>La région présente un maillage dense d'infrastructures de transport routier : près de 1 465 kilomètres d'autoroutes, 1 281 kilomètres de routes nationales ainsi que plusieurs routes départementales structurantes au niveau régional.</p> <p>Cependant, elle connaît aussi des disparités territoriales d'accessibilité avec des territoires enclavés (ex-Limousin, pointe du Médoc, sud de la Charente et nord des Deux-Sèvres) et un défaut d'axes et de services de communication notamment dans le sens est-ouest (absence de lien ferré et infrastructures routières insuffisantes dans la partie nord de la région). De plus, plusieurs infrastructures routières sont dégradées et le territoire reste très dépendant de la voiture.</p> <p>Bien que les modes de déplacements alternatifs connaissent un fort essor, on observe toujours des flux de transits routiers intenses sur les grands axes notamment nord-sud avec pour conséquence des problématiques de congestion (métropole bordelaise et conurbation basque) de pollution sonore et atmosphérique.</p>	Fort
<p>Transport ferroviaire</p> <p>La région présente 3 410 kilomètres de voies ferrées dont un peu plus de 300 kilomètres de LGV, en développement avec le Grand Projet Sud-Ouest (GPSO). Cependant, la part modale du fret ferroviaire reste très faible.</p> <p>Par ailleurs, de nombreuses infrastructures ferroviaires apparaissent comme dégradées.</p>	Fort
<p>Transport fluvial et maritime</p> <p>La région comprend 4 ports de commerce, donc ceux de Bordeaux et de La Rochelle.</p>	Fort
<p>Transport aérien</p> <p>La région possède 11 aéroports, qui ont vu transité 8,8 millions de voyageurs en 2023.</p>	Fort
<p>Transport en commun</p> <p>La part d'utilisation des transports en commun dans les déplacements pendulaires reste encore faible (taux de 5,6 % contre 15,1% en France métropolitaine).</p>	Fort

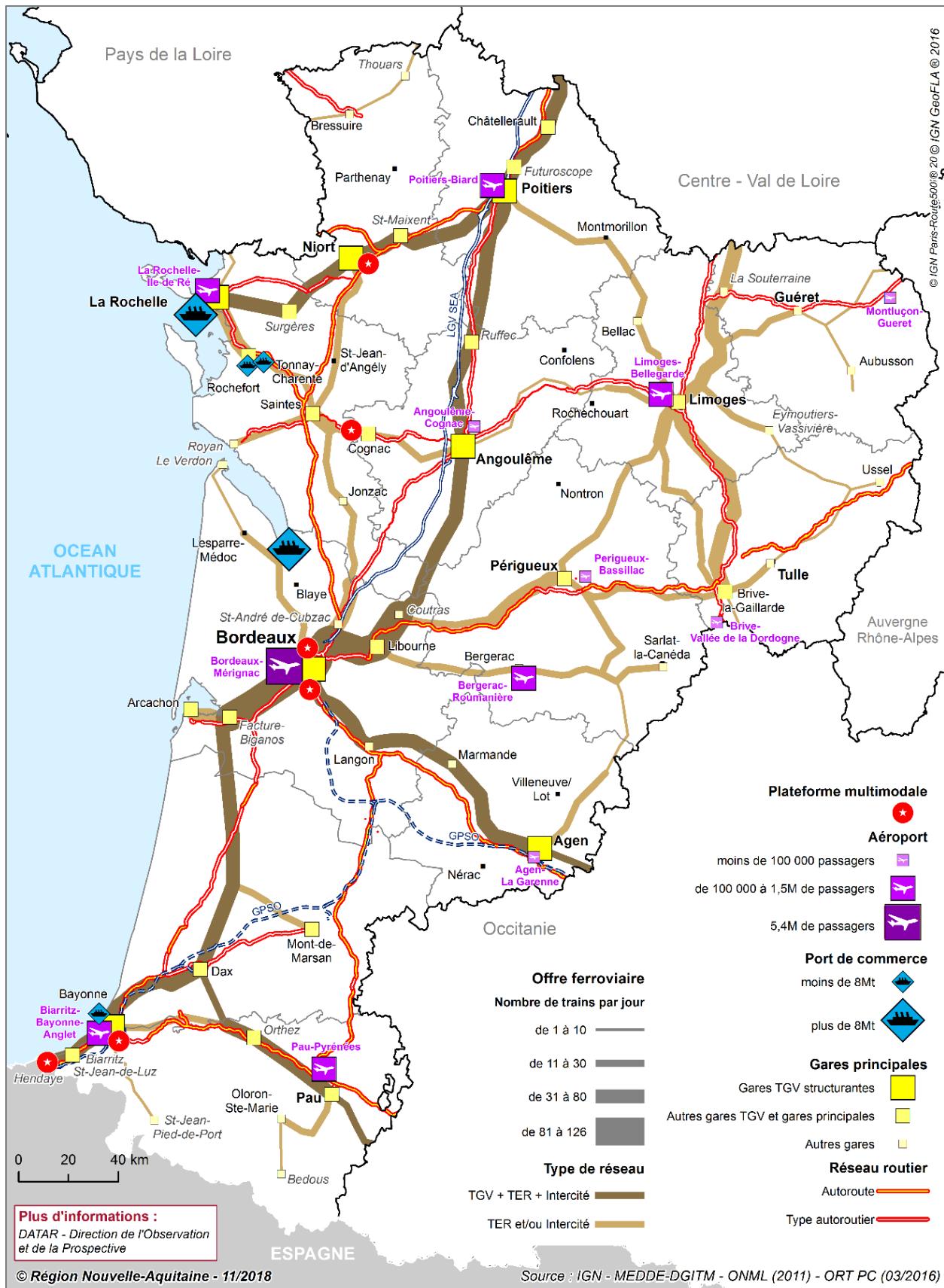


Figure 12 : Infrastructures de transport (Source : Région Nouvelle-Aquitaine)

3.8 NUISANCES ET RISQUES TECHNOLOGIQUES

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
Nuisances sonores	
De nombreux ouvrages ou infrastructures bruyantes parcourent la région (axes routiers et autoroutiers, aéroports et aérodromes, axes ferroviaires, etc.), dont plus de 4 500 km de voies classées. C'est ainsi environ 16 % de la population qui est souvent ou en permanence gênée par le bruit.	Fort
Vibrations	
Les nuisances liées aux vibrations restent mal connues. Elles concernent surtout les abords des grands axes de transport ainsi que les abords des carrières de roches massives.	Moyen
Nuisances olfactives	
Certaines installations d'activités économiques (industries, agriculture, gestion des déchets, méthaniseurs, etc.) sont susceptibles d'être à l'origine de nuisances olfactives.	Moyen
Nuisances lumineuses	
La pollution lumineuse est hétérogène au sein du territoire, et se concentre principalement au niveau des grandes agglomérations et des grands axes routiers.	Moyen

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
Risques industriels	
<p>La région présente de nombreux dispositifs de prévention des risques technologiques, en particulier industriel (51 Plan de Prévention des Risques technologiques). 4 506 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont recensées, dont 81 sites Seveso seuil bas et 78 sites Seveso seuil haut. Environ 6 % des communes de la région sont concernées par le risque industriel.</p> <p>La Nouvelle-Aquitaine dispose d'un observatoire régional des risques en Nouvelle-Aquitaine, un portail régional multi-partenarial autour des risques (naturels, technologiques et sanitaires) destiné au partage de la connaissance.</p>	Fort
Transport de matières dangereuses	
<p>Les risques liés aux Transports de Matières Dangereuses (TMD) concernent particulièrement 2 % des communes de la région, de part l'importance des axes de transport les traversant. Toutefois, il peut potentiellement toucher l'ensemble de la région aux abords des axes ferroviaires et routiers.</p>	Moyen
Rupture de barrage	
Le risque de rupture de barrage concerne 15 % des communes régionales.	Moyen

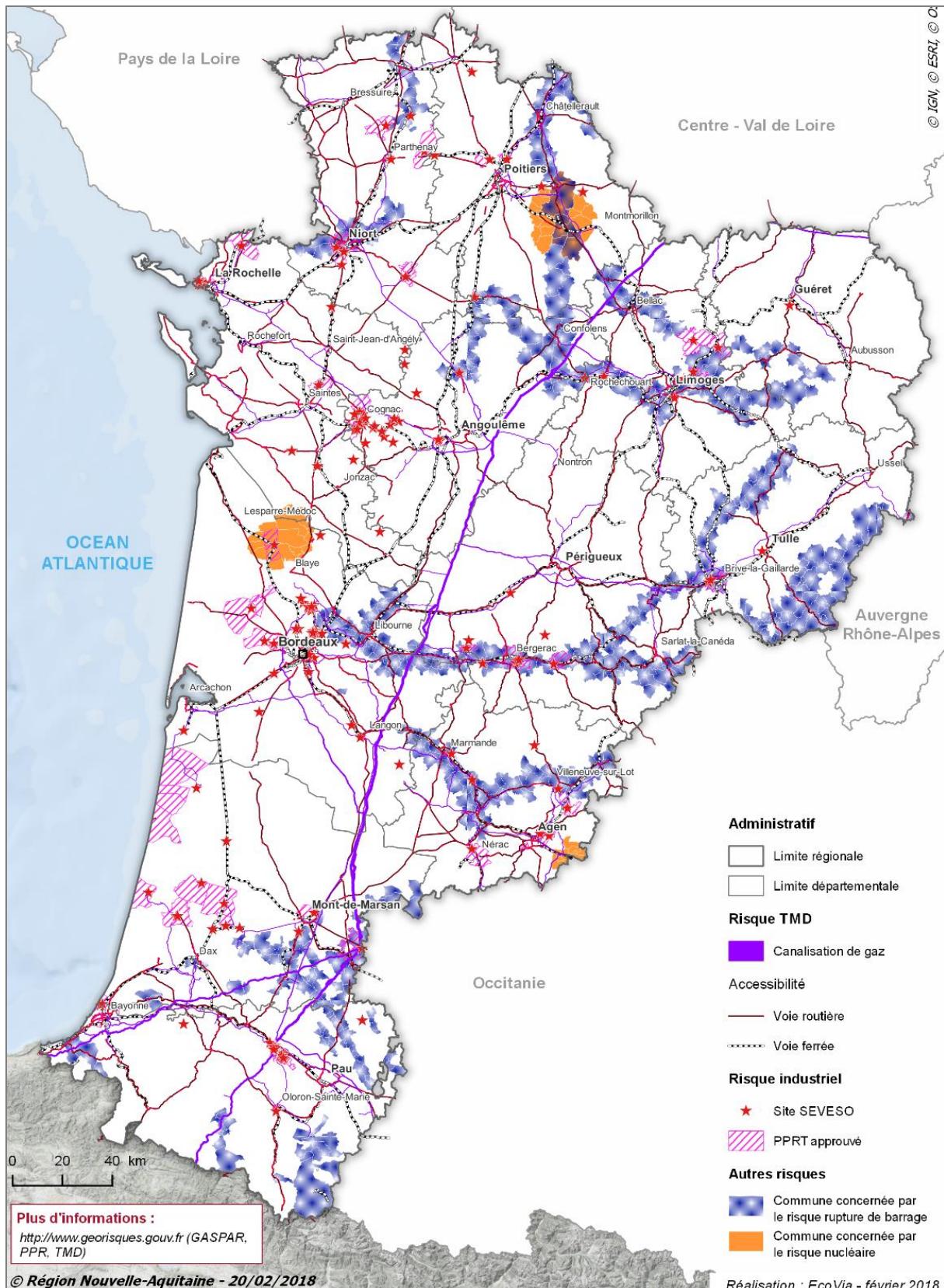


Figure 13 : Synthèse des risques technologiques (Source : Région Nouvelle-Aquitaine)

3.9 RISQUES SANITAIRES ET SALUBRITÉ

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
Gestion des déchets	
<p>La production de déchets ménagers et assimilés par habitant augmente globalement depuis 2010 et est bien supérieure à la moyenne nationale ; les objectifs nationaux de réduction et de valorisation des déchets fixés par la LTECV ne sont pas atteints. Il en résulte que le tonnage de quantités stockées par les Installations de stockage de déchets non dangereux est trop important par rapport aux objectifs réglementaires.</p> <p>Une part importante des déchets dangereux est traitée hors de la région (44 %). Concernant les déchets inertes, des efforts ont été réalisés et permettent une augmentation importante du taux de collecte (80 % en 2021 contre 49 % en 2015).</p> <p>La valorisation matière ou organique est en croissance (respectivement 35 et 18 % des déchets ménagers et assimilés collectés) et la collecte sélective est également en progression (+17 % entre 2010 et 2021).</p> <p>Le niveau de valorisation des déchets recyclables est estimé à 77 %, contre 66 % au niveau national.</p> <p>Des démarches d'économie circulaire et de prévention des déchets et des filières de réemploi et de réutilisation sont en développement.</p>	Faible

3.10 PAYSAGES ET PATRIMOINE

Synthèse de l'état initial de l'environnement	Niveau d'enjeu
Occupation des sols	
<p>Première région agricole et forestière de France en superficie, la Nouvelle-Aquitaine présente une grande diversité de productions : 1^{ère} région de France en nombre d'exploitations mais une diminution du nombre d'exploitations agricoles qui se poursuit sur la dernière période.</p> <p>On observe une tendance (sur le long terme) à l'augmentation des volumes et surfaces forestières ainsi qu'au développement des surfaces concernées par des documents de gestion durable et des adhésions à une certification forestière.</p> <p>Les cultures marines et la pêche occupent une place importante dans l'identité et l'économie régionales. La Charente-Maritime est le premier département français producteur de coquillages, avec le tiers de la production française d'huîtres.</p> <p>Toutefois, la région connaît une régression des surfaces naturelles, agricoles et forestières au profit des espaces artificialisés (taux d'artificialisation des sols plus important qu'à l'échelle nationale entre 2009 et 2021, soit 0,6 %), en particulier le long des axes routiers et au niveau des aires urbaines du littoral. Des dynamiques d'étalement urbain plus marquées sur les zones rurales. Toutefois, le rythme d'artificialisation tend à diminuer, passant à +0,4 % entre 2016 et 2021.</p> <p>Le littoral est attractif et densément peuplé, en particulier sur la façade charentaise et certains secteurs de la façade aquitaine, qui sont sous pression démographique et foncière.</p>	Fort
Ensembles paysagers	
Une grande diversité de paysages marqués par la présence de l'eau, de grandes étendues forestières et l'importance de l'agriculture.	Moyen
Patrimoine culturel, architectural et archéologique	
La région comprend un patrimoine paysager remarquable valorisé et protégé (près de 1000 sites classés ou inscrits, 8 sites inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO, 5 opérations grands sites de France, etc.).	Moyen
Dynamique du paysage	
<p>À certains endroits, le paysage architectural et bâti s'est progressivement banalisé (entrée de ville, zones pavillonnaires, etc.). Par ailleurs, dans les zones rurales plus ou moins éloignées des centre urbains et axes routiers dynamiques, une partie du patrimoine bâti et des cœurs de bourg sont vacants et à l'abandon..</p> <p>Au niveau des paysages ruraux et montagnards, une dynamique d'uniformisation et/ou d'enrichissement (développement des pratiques intensives, disparition de l'activité agricole, etc.) est observée.</p>	Moyen

Perceptions

Un potentiel patrimonial et paysager du littoral en cours de valorisation qui participe à l'identité et à l'attractivité du territoire.

Moyen

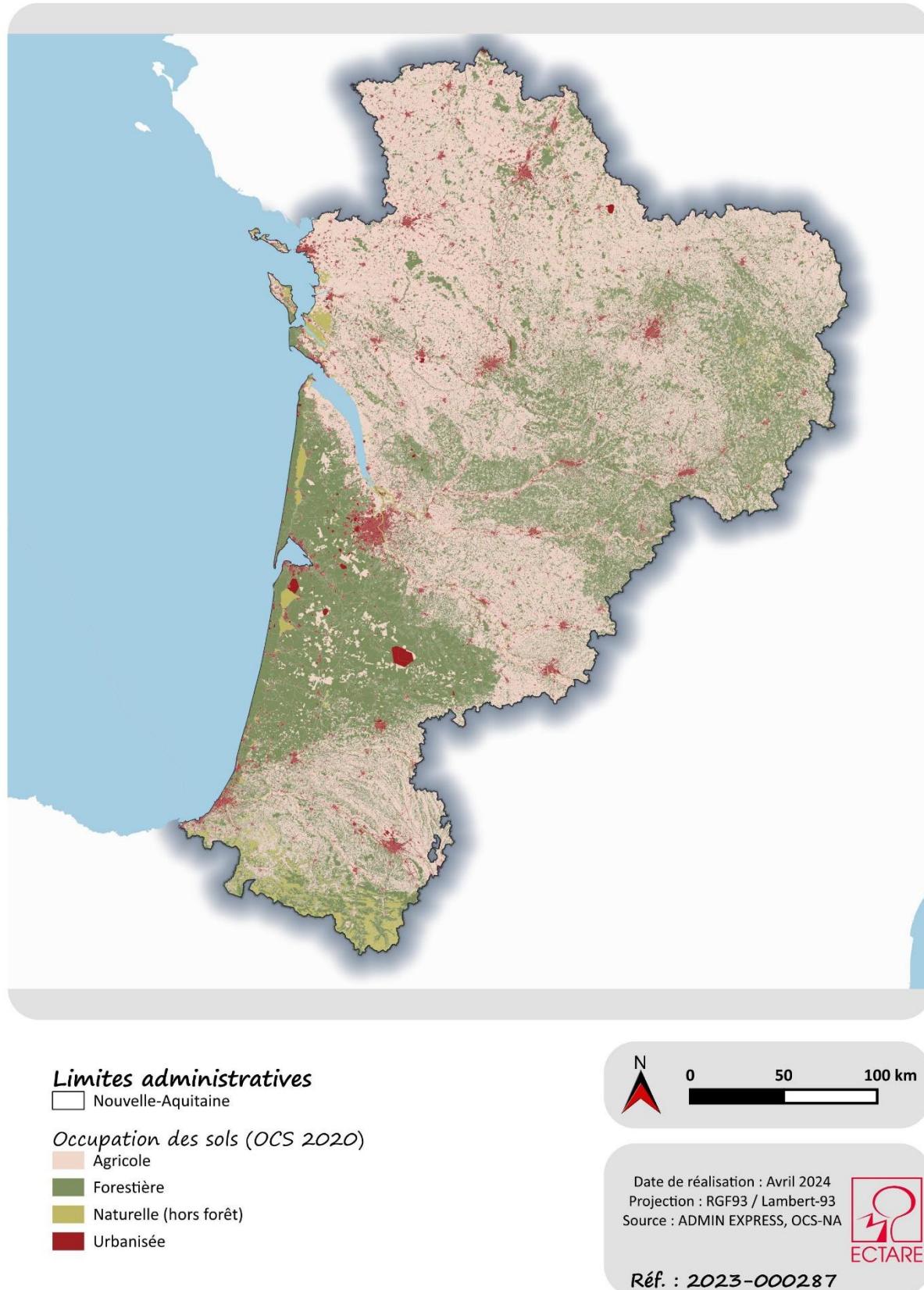


Figure 14 : Occupation du sol en 2020 (Source : OCS Nouvelle-Aquitaine)



Figure 15 : Portrait des paysages de la Nouvelle-Aquitaine (Source : Région Nouvelle-Aquitaine)

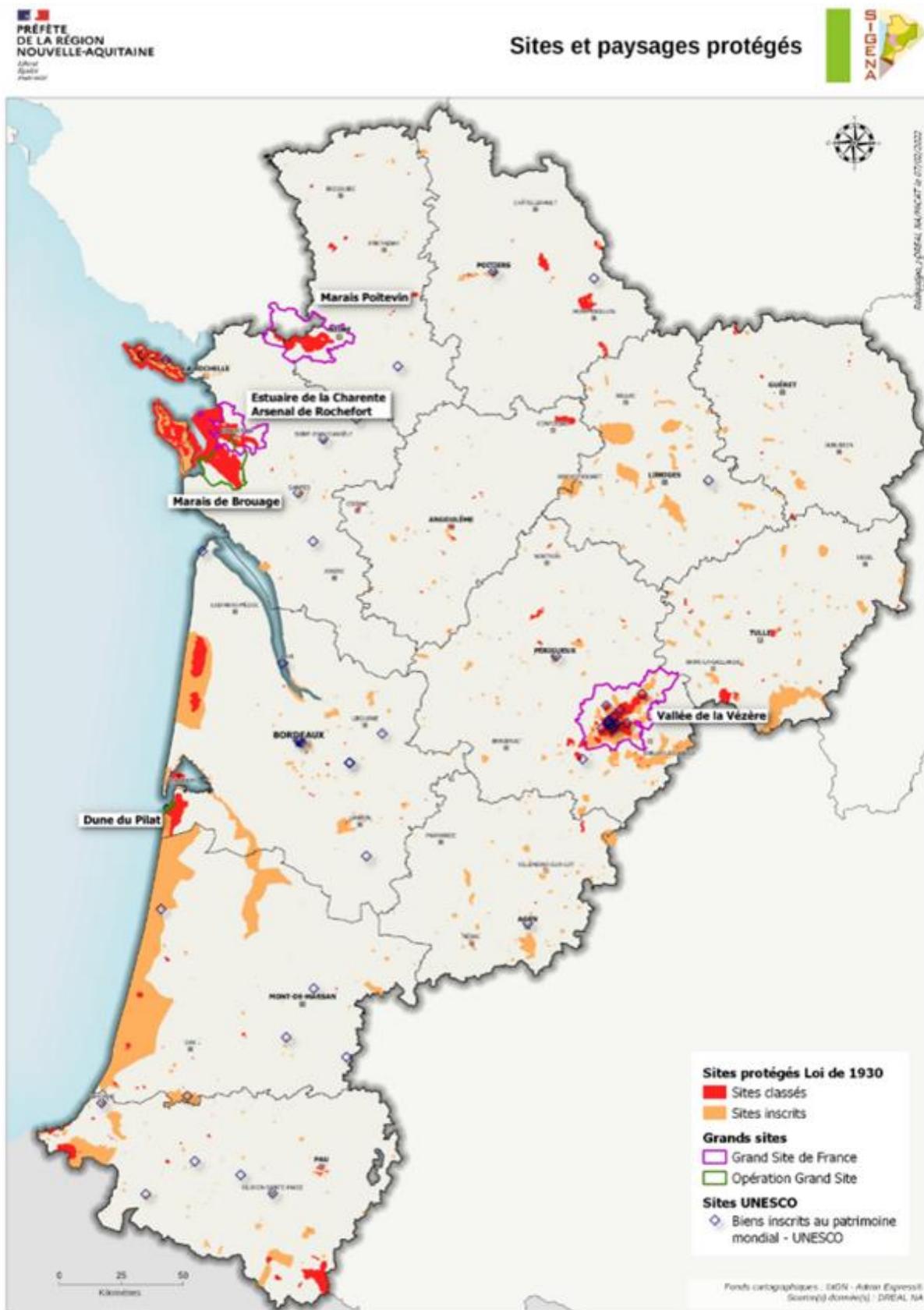


Figure 16 : Les sites et paysages protégés (Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine 2022)

4 SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ENVISAGÉS ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS

4.1 ENJEUX

La précédente génération de CPER (2015-2020) a été contractualisée et mise en œuvre sur les trois anciennes Régions administratives : Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes. Ces contrats ont été structurés en volets, au nombre de six, auxquels la priorité transversale de l'emploi avait été ajoutée :

- **la mobilité multimodale** ;
- **l'enseignement supérieur, recherche et innovation** ;
- **la transition écologique et énergétique** ;
- **la couverture du territoire par le très haut débit et développement des usages du numérique** ;
- **l'innovation, filières d'avenir et usine du futur** ;
- un volet territorial, ciblé sur un nombre limité des territoires, à vocation d'**assurer l'égalité des territoires** en mobilisant des moyens spécifiques pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville, les territoires vulnérables subissant des restructurations économiques importantes, ceux confrontés à un déficit de services au public ainsi que les métropoles.

La fusion des Régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes le 1^{er} janvier 2016 a abouti à la création de la Région Nouvelle-Aquitaine, plus vaste des régions françaises métropolitaines (12 départements, 84 000 km²).

Les nouveaux enjeux auxquels doit répondre le CPER 2021-2027 relèvent ainsi de la **nouvelle organisation territoriale**, qui suppose une mutualisation des problématiques et des ambitions à l'échelle de la grande région, ainsi que des objectifs pour répondre aux **défis environnementaux** (changement climatique) et éventuellement aux autres enjeux (sanitaire, ...).

Face aux enjeux environnementaux et socio-économiques immédiats, les choix stratégiques arrêtés par la Région Nouvelle-Aquitaine au CPER 2021-2027 s'inscrivent dans le déroulement de la feuille de route régionale Néo Terra 2, votée en novembre 2023, qui développe une approche transversale des transformations à mener à travers **6 ambitions** : **les ressources naturelles, les solidarités, l'agriculture et l'alimentation, l'économie, les mobilités et habitats, et la santé**.

4.2 MODALITÉS D'ÉLABORATION

La démarche d'élaboration du CPER 2021-2027 a été initiée par la lettre du Premier Ministre du 5 septembre 2019. En associant l'ensemble des territoires infra-régionaux (Départements, Métropoles, Agglomérations, EPCI), l'État et la Région ont établi dès fin

2019 une première liste de thématiques à soumettre à la contractualisation. Les priorités communes identifiées étaient l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation, la transition écologique et énergétique, et la cohésion des territoires.

Plusieurs phases de concertation avec les collectivités territoriales ont été menées jusqu'à mars 2020 afin de partager les attentes, définir plus précisément les orientations du contrat, et préparer la phase de négociation à ouvrir.

Les échanges ont été interrompus par la crise sanitaire de la COVID 19, au printemps 2020, ils ont été relancés à la suite de la circulaire du Premier ministre du 23 octobre 2020 valant mandat de négociation et liant les exercices de production :

- d'un accord régional de relance détaillant des projets qui pourront faire l'objet d'un accord de cofinancement entre l'État et la Région Nouvelle-Aquitaine, visant à la territorialisation régionale du Plan de Relance ;
- d'un projet de CPER assorti d'une maquette financière sous la forme d'un document synthétique précisant des montants globaux par thématique, la signature du CPER étant à assurer avant fin 2021.

Dès lors, les grandes orientations et les projets territoriaux prioritaires retenus à l'Accord régional de relance ont été débattus par la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP), dont la présidence est assurée par le Président du Conseil Régional.

Dans ce cadre méthodologique et formel, l'ensemble des territoires infra-régionaux a été associé à l'élaboration de l'Accord régional de relance, adopté par la Région le 17 décembre 2020, puis au 1^{er} trimestre 2021 au projet de CPER, validé en séance plénière du Conseil Régional le 02 avril 2021.

Ces documents ont fait l'objet d'une signature conjointe entre la Ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, la Préfète de région et le Président du Conseil Régional de la Nouvelle-Aquitaine le 22 avril 2021.

Les deux documents sont articulés entre eux et visent, sur la période 2021-2022 pour l'accord de relance, et dans un prolongement plus global sur la période 2021-2027 pour le projet de CPER à :

1. accroître les moyens de l'enseignement supérieur de la recherche et de l'innovation ;
2. accompagner la transition écologique et énergétique ;
3. soutenir l'appareil productif ;
4. conforter la cohésion sociale et territoriale.

La finalisation du CPER ainsi que la concertation avec les territoires et l'ensemble des financeurs se sont poursuivies en 2022 et 2023 afin d'aboutir à la signature du CPER 2021-2027 en date du 10 juillet 2023.

Par courrier de la Première Ministre du 5 juin 2023, un mandat de négociation sur le volet mobilité a été formalisé pour établir un avenant au CPER 2021-2027 concernant le volet Mobilités et transports, en tenant compte des orientations gouvernementales s'appuyant sur les travaux menés par le Conseil d'Orientation des Infrastructures ferroviaires. Des échanges entre l'État et la Région ont permis de définir un cadre de programmation et de financement et la mise en place de concertation avec les collectivités locales.

Ces démarches ont abouties à un projet d'avenant, et l'évaluation environnementale du CPER 2021-2027 a été mise à jour afin d'inclure le volet mobilité.

4.3 MOTIFS DU CHOIX DU PROJET FINAL

Le CPER est un outil de contractualisation entre l'État et la Région qui prend aussi en compte les priorités et orientations des autres échelles d'intervention des collectivités locales. Ainsi, à la différence de l'évaluation environnementale d'un programme d'actions concrètes dont une solution de substitution pourrait être envisagée pour atténuer les impacts de ces actions sur l'environnement, le CPER n'a pas fait l'objet de scénarios mais plutôt d'une démarche concertée itérative. Il a intégré la consultation des différents plans, schémas, programmes et stratégies compétents pour sa rédaction. Les choix qui ont été réalisés correspondent donc un compromis et sont partagés avec les acteurs du territoire.

Le projet final a donc été retenu suite à une construction itérative, comme exposé précédemment, qui a abouti au scenario issu d'une réflexion globale et partagée et de l'intégration des contraintes des différentes échelles territoriales imbriquées.

Finalement, le choix a été pris de prioriser les financements du mode ferroviaire, qui constitue 77 % des engagements financiers définis pour cette programmation 2023-2027.

5 ANALYSE DES EFFETS NOTABLES PROBABLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Les principes d'intervention du CPER et de son avenir mobilité, par le biais des volets thématiques et sous-thématiques, ont donc été confrontés aux différents enjeux environnementaux identifiés dans le cadre de l'analyse de l'état initial de l'environnement, afin de faire ressortir les incidences potentielles, positives ou négatives, de la mise en œuvre du contrat.

Les tableaux de synthèse ci-après présentent le niveau d'incidences potentielles de la mise en œuvre du CPER 2021-2027 de Nouvelle-Aquitaine, incluant son volet mobilité 2023-2027, sur l'ensemble des différentes dimensions et enjeux environnementaux analysés selon la légende ci-après. L'analyse complète des incidences potentielles est développée dans le corps du rapport environnemental.

Incidence	positives ²	négatives ³	neutres ou nulles
directes ⁴			
indirectes ⁵			
Global/Local	Global=Territoire /Local=sites localisés		
Perm/temp	Permanent/Temporaire		

Légende de la grille d'analyse des effets notables probables du CPER sur l'environnement

² On entend par incidence positive une amélioration de l'état de l'environnement au regard du scénario tendanciel.

³ On entend par incidence négative une dégradation de l'état de l'environnement au regard du scénario tendanciel.

⁴ On entend par incidence directe des effets liés à l'objet même du volet thématique ou de la sous-thématique considérée.

⁵ On entend par incidence indirecte des effets induits par la mise en œuvre du volet thématique ou de la sous-thématique considérée.

Thématique environnementale ▶	Climat, air, énergie	Sol, sous-sol	Eau, masses d'eau, ressource en eau	Risques naturels	Milieux naturels et fonctionnalités écologiques	Contexte socio-économique	Accessibilité, transports et mobilité	Nuisances et risques technologiques	Paysages et patrimoine
Volet « Enseignement supérieur, recherche, et innovation »									
Améliorer la réussite et la qualité de vie des étudiants	Global Perm	Local Temp / Perm				Local / Global Temp / Perm		Local Temp	
Moderniser les espaces d'enseignement et les espaces de recherche Acquérir des équipements scientifiques de premier plan	Global Perm	Local Temp				Local / Global Temp / Perm		Local Temp	
Bâtir une infrastructure numérique mutualisée	Global Perm				Global Perm	Local / Global Perm	Local / Global Perm		
Renforcer les écosystèmes de l'innovation Renforcer les liens entre science et société Projets pluridisciplinaires et sciences humaines et sociales	Global Perm		Global Perm			Local / Global Perm			

Thématique environnementale	Climat, air, énergie	Sol, sous-sol	Eau, masses d'eau, ressource en eau	Risques naturels	Milieux naturels et fonctionnalités écologiques	Contexte socio-économique	Accessibilité, transports et mobilité	Nuisances et risques technologiques	Paysages et patrimoine
Volet « Transition écologique et énergétique »									
Transition énergétique et climat	Global Perm				Local / Global Perm	Global Perm	Loc Perm	Loc Perm	
Économie circulaire	Global Perm	Local Temp / Perm	Local Perm		Local / Global Temp / Perm			Local Temp / Perm	
Démarche d'aménagement et de développement durable des territoires	Local / Global Perm	Local / Global Perm	Local / Global Perm	Local / Global Perm	Local / Global Perm	Local / Global Perm			Local Perm
Reconquête de la biodiversité (en appui à la Stratégie Régionale Biodiversité)			Local Perm		Local / Global Perm	Local / Global Perm		Local Perm	Local / Global Perm
Préservation de la ressource en eau		Global Perm	Local / Global Perm		Local Perm	Local / Global Perm		Local / Global Perm	
Prévention des risques naturels	Global Perm		Local / Global Perm	Local / Global Perm	Local Perm	Local / Global Perm			Local Perm

Thématique environnementale ▶	Climat, air, énergie	Sol, sous-sol	Eau, masses d' eau, ressource en eau	Risques naturels	Milieux naturels et fonctionnalités écologiques	Contexte socio-économique	Accessibilité, transports et mobilité	Nuisances et risques technologiques	Paysages et patrimoine
Volet « Soutien à l'appareil productif et aux filières »									
Soutien aux filières industrielles et aux PME	Global Perm		Local / Global Perm			Local / Global Perm		Local Perm	
Soutien à l'intelligence économique						Local / Global Temp / Perm			
Soutien à l'économie sociale et solidaire (ESS)		Local Temp / Perm	Local Perm			Local / Global Temp / Perm		Local Temp / Perm	
Soutien à l'économie touristique						Local / Global Temp / Perm			

Thématique environnementale ▶	Climat, air, énergie	Sol, sous-sol	Eau, masses d' eau, ressource en eau	Risques naturels	Milieux naturels et fonctionnalités écologiques	Contexte socio-économique	Accessibilité, transports et mobilité	Nuisances et risques technologiques	Paysages et patrimoine
Volet « Cohésion sociale et territoriale »									
Emploi et formation professionnelle						Local / Global Perm			
Accompagner les territoires dans leur diversité	Global Perm					Local / Global Perm	Local / Global Perm		
Le numérique	Global Perm				Global Perm	Local / Global Perm	Local / Global Perm		
La santé	Global Perm					Local / Global Temp / Perm	Local Perm		
Jeunesse et sport						Local / Global Perm			
Culture et patrimoine						Local / Global Perm			Local Perm
Approches territoriales	Local / Global Perm	Local Perm				Local Perm	Local Perm		Local Perm
Itinérance et voie fluviale	Global Perm	Local Perm	Local / Global Perm	Local Perm		Local / Global Perm	Local Perm	Local Temp / Perm	Local Perm
Réaliser l'égalité femmes/hommes						Local / Global Temp / Perm			

Thématique environnementale ▶	Climat, air, énergie	Sol, sous-sol	Eau, masses d' eau, ressource en eau	Risques naturels	Milieux naturels et fonctionnalités écologiques	Contexte socio-économique	Accessibilité, transports et mobilité	Nuisances et risques technologiques	Paysages et patrimoine
Volet mobilités (Avenant au CPER 2021-2027)									
Le réseau ferroviaire	Global Perm / Temp	Local Perm / Temp			Local Perm / Temp	Global Perm	Global Perm		Local Perm
Le réseau routier national	Global Perm / Temp	Local Perm	Local Perm / Temp		Local Perm / Temp	Global Perm	Global Perm	Local Perm	Local Perm
Les véloroutes	Global Perm / Temp	Local Perm / Temp			Local Perm / Temp	Global Perm	Global Perm	Local Perm	Local Perm
Les Grands Ports Maritimes	Global Perm / Temp	Local Perm / Temp	Local Temp		Local Perm / Temp	Global Perm	Global Perm	Local Perm	

Au regard de l'analyse des incidences probables sur l'environnement, aucun volet du CPER et de l'accord régional de relance n'a d'effets exclusivement négatifs sur l'ensemble des compartiments environnementaux.

Le volet « Transition écologique et énergétique » devrait engendrer des effets notamment positifs sur toutes les problématiques environnementales. Une modération a été apportée vis-à-vis de la sous-thématique « transition énergétique et climat », au titre de laquelle le développement des sources de production d'énergie, d'une manière générale, est susceptible de générer de nouvelles nuisances. Celles-ci sont toutefois encadrées par des dispositions réglementaires spécifiques qui garantissent une intégration optimale dans l'environnement.

Les autres volets auront un **effet global contrasté** sur l'environnement, générant à la fois des incidences positives et négatives sur l'environnement. Les compartiments environnementaux les plus concernés par des effets probables négatifs sont :

- **Sol et sous-sol**, au regard des effets d'artificialisation, de consommation de ressources minérales, ou de pollution, induits par les volets ESRI (modernisation des bâtiments et adaptation de l'offre en logements étudiants), cohésion sociale et territoriale (aménagements dans le cadre des projets urbains, logistique associée au fret fluvial), ainsi que par le volet mobilité, ayant aussi des incidences sur l'**eau** ;
- **Climat, air, énergie**, au regard des émissions de gaz à effet de serre qui peuvent être provoqués par le développement du numérique (création de datacenter,

stockage et échange de données, très consommateurs d'énergie), par le soutien aux filières industrielles et aux PME, et par la création et l'usage de nouvelles infrastructures de transport (en particulier routières) ;

- **Nuisances et risques technologiques**, potentiellement générés par les travaux induits par le volet ESRI et le volet mobilité (rénovation, amélioration des logements et bâtiments d'enseignement et de recherche, création de nouvelles voies) et le développement des activités économiques lié au soutien aux filières industrielles et aux PME ;
- **Milieux naturels et fonctionnalités écologiques**, au regard de la contribution des thématiques du numérique (Bâtir une infrastructure numérique mutualisée dans le cadre du volet « ESRI », le numérique dans le cadre du volet « cohésion sociale et territoriale ») au réchauffement climatique, dont la corrélation est forte avec l'érosion de la biodiversité, et potentiellement les incidences du volet mobilité sur les continuités écologiques et milieux naturels.

Enfin, on notera que **les effets sur le contexte socio-économique sont systématiquement évalués comme positifs**, ce qui apparaît normal s'agissant d'un programme de financement pour le développement et l'aménagement du territoire.

On observe que les orientations du CPER auront une incidence plutôt positive sur les milieux naturels et les fonctionnalités écologiques. **L'incidence sur les sites Natura 2000** et leur état de conservation est donc susceptible de connaître la même tendance. En dehors des volets « Transition écologique et énergétique » et « mobilité », les autres volets thématiques et sous-thématiques du CPER ont une incidence neutre ou n'ont pas d'effet notable sur les milieux naturels et la biodiversité, sous réserve que les aménagements et implantations qu'ils sous-tendent prennent en compte les sensibilités écologiques des sites concernés. Bien que les zones Natura 2000 ne soient pas prioritairement visées, compte tenu des sensibilités qui les rendent moins opportunes pour le développement des activités, la prise en compte des intérêts visés par Natura 2000 est essentielle pour prévenir tout incidence sur ces milieux et sur les espèces associées.

Le volet mobilité 2023-2027 du CPER pourra présenter des incidences positives sur le réseau Natura 2000 régional, en participant largement à la transition écologique du secteur des transports, notamment en facilitant leur usage et leur accès.

Cependant, la réalisation de nouvelles infrastructures de transport terrestre pourrait impacter des sites Natura 2000, par la consommation d'espaces naturels ou la fragmentation de continuités écologiques. Cela concerne à la fois les voies routières, ferroviaires et cyclables. Dans ce cas, les études préalables devraient présenter des analyses précises sur ces incidences, au regard des tracés potentiels et retenus. Les mesures proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale du CPER visent notamment à éviter les milieux naturels à forts enjeux, dont font partie les habitats naturels d'intérêt communautaire.

On rappellera que, en fonction de leur typologie et de leur ampleur, certains projets soutenus au titre du CPER devront faire l'objet d'une évaluation environnementale, incluant le cas échéant une évaluation d'incidences sur Natura 2000.

6 MESURES PRISES POUR ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES INCIDENCES NÉGATIVES

L'article R.122-20 du Code de l'Environnement prévoit trois types de mesures permettant de limiter les incidences négatives d'un plan, schéma, programme ou autre document de planification :

- les **mesures d'évitements** (ou de suppression) visent à éliminer totalement l'impact d'un élément du projet sur un enjeu environnemental. La suppression d'un impact peut parfois impliquer la modification du projet initial ;
- lorsque la suppression n'est pas possible pour des raisons techniques ou économiques, on recherche au plus possible la **réduction des impacts**. Il s'agit généralement de mesures de précaution ou de mesures de restauration ;
- les **mesures compensatoires** ont pour objet d'apporter une contrepartie aux effets négatifs notables, directs ou indirects du projet qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits. Elles doivent permettre de conserver globalement et, si possible, d'améliorer la qualité environnementale vis-à-vis des problématiques touchées.

6.1 ÉCO-CONDITIONALITÉ

L'engagement de la Région dans le cadre du CPER et de l'accord régional de relance s'inscrit dans la logique de la feuille de route Néo Terra 2, adoptée par la Région en novembre 2023, et qui propose une démarche systémique pour accompagner les transitions à venir dans les 10 prochaines années. Elle traduit des engagements concrets en faveur de la **transition écologique, économique, agricole et énergétique à horizon 2030**.

L'application des objectifs de la démarche Néo Terra 2 a prévalu dans l'élaboration des volets du CPER. Elle devra également prévaloir dans la future transcription opérationnelle du CPER et de l'accord régional de relance. Néo Terra 2 constitue ainsi un référentiel d'éco-conditionnalité qui devra présider à l'engagement effectif des financements de toutes les opérations s'inscrivant dans l'un des volets thématiques du CPER et de l'accord de relance.

6.2 MESURES COMPLÉMENTAIRES

En complément des ambitions de la feuille de route Néo Terra 2, qui devront présider aux engagements financiers effectifs de la Région, des critères ou mesures additionnelles peuvent être définis en conséquence des effets potentiellement négatifs identifiés lors de l'évaluation environnementale. Ces mesures sont exposées ci-après :

Effets négatifs potentiels ou points de vigilance	Volet / thématique concernée	Mesures additionnelles proposées
<p>Sol, sous-sol</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Artificialisation des sols ▪ Consommation de ressources minérales <p>Eau</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Imperméabilisation des sols ▪ Risques de pollutions 	<p>Volet « Enseignement supérieur, recherche et innovation »</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer la réussite et la qualité de vie des étudiants ▪ Moderniser les espaces d'enseignement et les espaces de recherche <p>Volet « Cohésion sociale et territoriale »</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Approches territoriales <p>Volet « Mobilité et transports »</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le réseau ferroviaire ▪ Le réseau routier national ▪ Les véloroutes ▪ Les Grands Ports Maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prioriser le recyclage des matériaux de déconstruction et l'utilisation de ressources secondaires dans les opérations nouvelles et la rénovation pour limiter le recours aux gisements primaires. ▪ Respecter la trajectoire "zéro artificialisation nette" de la loi climat et résilience. ▪ Mettre en place des mesures préventives face aux risques de pollution accidentelle en phase de chantier ▪ Réutiliser les terres végétales excavées sur site ▪ Créer les fossés et les bassins de rétention permettant la bonne gestion des eaux pluviales et, en cas de risques, prévoir les traitements nécessaires avant rejet dans le milieu
<p>Climat, air, énergie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmentation des émissions de GES ▪ Augmentation des émissions de polluants atmosphériques 	<p>Volet « Enseignement supérieur, recherche et innovation »</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer la réussite et la qualité de vie des étudiants ▪ Bâtir une infrastructure numérique mutualisée <p>Volet « Cohésion sociale et territoriale »</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le numérique <p>Volet « Mobilité et transports »</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le réseau routier 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser les matériaux éco-conçus voire biosourcés (notamment pour ce qui concerne l'isolation), éviter les dispositifs émetteurs de GES pour le chauffage (fluides frigorigènes des pompes à chaleur, ...). ▪ Suivre les recommandations du Conseil Général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies pour réduire la consommation énergétique du numérique⁶, notamment : choix des opérateurs de communication électroniques en fonction de leur bilan carbone, demander aux opérateurs de communications électroniques de définir des protocoles de

⁶ https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/cge/consommation-energique-numerique.pdf

Effets négatifs potentiels ou points de vigilance	Volet / thématique concernée	Mesures additionnelles proposées
	national	<p>communication sobres et normalisés, permettant d'adapter le trafic au besoin réel de l'utilisateur, intégrer l'efficacité énergétique et l'impact environnemental dans les politiques d'achat (critères utilisés dans appels d'offres publics) et dans l'utilisation des équipements numériques.</p> <ul style="list-style-type: none"> Étudier l'opportunité de végétaliser les bords des nouvelles sections routières
<p>Milieux naturels et fonctionnalités écologiques</p> <ul style="list-style-type: none"> Concurrence entre réserves foncières pour les entreprises touristiques Fragmentation de continuités Destruction de milieux Dérangements indirects 	<p>Volet « Soutien à l'appareil productif et aux filières »</p> <ul style="list-style-type: none"> Soutien à l'économie touristique <p>Volet « Mobilité et transports »</p> <ul style="list-style-type: none"> Le réseau ferroviaire Le réseau routier national Les véloroutes Les Grands Ports Maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> Conditionner la constitution de la réserve foncière à l'utilisation de terrains peu sensibles d'un point de vue écologique, ou dont l'intérêt écologique ne justifie pas la mise en œuvre d'outils de protection. Appliquer strictement la séquence Éviter, Réduire, Compenser dans les projets Éviter au maximum les habitats naturels les plus sensibles d'un point de vue écologique Baliser et mettre en défens les zones écologiquement sensibles localisées en marge des zones de chantier Implanter les aires de dépôts et aires de vie du chantier en dehors des zones écologiquement sensibles Planifier les opérations de chantier en fonction des sensibilités faunistiques Délimiter les zones de travail et de circulation des engins Mettre en place des mesures préventives face aux risques de pollutions accidentelles en phase de chantier Mettre en place des actions préventives visant à réduire les risques de propagation de plantes exotiques invasives Limiter la pollution lumineuse par des types d'éclairages adaptés

Effets négatifs potentiels ou points de vigilance	Volet / thématique concernée	Mesures additionnelles proposées
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en place des clôtures perméable à la petite et la moyenne faune ▪ Étudier la plantation de végétaux, adaptés au climat local et non invasifs, de façon à améliorer les continuités écologiques des zones impactées ▪ Accompagner les projets de la mise en œuvre de mesures favorisant la transparence écologique des infrastructures, qu'elles soient en projet ou existantes
<p>Paysages et patrimoine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Création de points noirs paysagers par la multiplication des réseaux aériens ▪ Incidences par l'artificialisation de sols auparavant naturels ou agricoles et avec des infrastructures linéaires 	<p>Volet « Cohésion sociale et territoriale »</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le numérique <p>Volet « Mobilité et transports »</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le réseau ferroviaire ▪ Le réseau routier national 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promouvoir l'enterrement des réseaux dans le cadre du déploiement de la fibre optique. ▪ Prévoir la mobilisation de compétences spécifiques du paysage lors de l'élaboration des projets, ainsi que la mise en place de mesures d'intégration paysagère des projets.

Au regard des enjeux socio-économiques liés à la mise en œuvre du CPER, compte tenu des incidences résiduelles du fait de l'application des mesures précédemment décrites ainsi que de la méconnaissance précise des projets qui seront menés à ce stade, l'analyse des incidences environnementales n'a pas conduit à envisager de mesures compensatoires. Il sera néanmoins essentiel de s'assurer de la réalisation des études liées aux demandes d'autorisation environnementale éventuellement accompagnées de mesures compensatoires adaptées en cas d'atteinte aux enjeux environnementaux des secteurs touchés et après avoir pris toutes les mesures pour éviter et réduire au maximum ces impacts.

7 DISPOSITIF DE SUIVI

7.1 L'INTÉRÊT D'UN DISPOSITIF DE SUIVI-ÉVALUATION

L'évaluation stratégique environnementale ne constitue pas un exercice autonome. Si elle doit permettre d'assurer la meilleure prise en compte des critères environnementaux au moment de l'élaboration du CPER, l'analyse doit également permettre **d'assurer la prise en compte de ces critères tout au long de la durée de vie du programme.**

Un dispositif de suivi et d'évaluation doit donc être intégré au contrat, afin d'en évaluer les effets sur l'environnement au fur et à mesure de sa mise en application et d'envisager le cas échéant des étapes de réorientation ou de révision.

7.2 LE DISPOSITIF DE SUIVI PRÉVU DANS LE CADRE DU CPER 2021-2027

Le dispositif de suivi est établi de manière à analyser l'évolution des caractéristiques de l'environnement pour lesquelles un effet peut être induit, en positif ou en négatif, par la mise en œuvre du CPER.

Le dispositif est établi sur la base d'un CPER et d'un accord régional de relance ne proposant pas de déclinaison opérationnelle. Ce dispositif pourra être amendé en fonction des opérations définies ultérieurement.

Dimensions environnementales	Incidences environnementales	Indicateurs proposés	Source
Milieux naturels et fonctionnalités écologiques	Concurrence entre réserves foncières pour les entreprises touristiques	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Superficie d'habitats et milieux naturels protégés ou inventoriés (Natura 2000, arrêté de protection de biotope, ZNIEFF, ENS) 	INPN, Région, Départements
	Interception de continuités écologiques dans le cadre de la réalisation de nouvelles infrastructures de transport	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre et type de continuités écologiques interceptées par les projets soutenus 	Région, collectivités territoriales

Dimensions environnementales	Incidence environnementales	Indicateurs proposés	Source
Ressource en eau	Augmentation des pressions sur la ressource en eau par le développement économique et démographique	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consommations en eau ▪ État quantitatif et qualitatif des masses d'eau souterraine et superficielle 	Observatoire national des services d'eau et d'assainissement, Agences de l'Eau
Sol et sous-sol	Artificialisation des sols	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Taux artificialisation des sols ▪ Superficie urbanisée 	DDT, Géoportail de l'urbanisme
	Consommation de ressources minérales primaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Évolution de la consommation en matériaux non renouvelables ▪ Proportion de matériaux recyclés utilisés dans les opérations financées 	UNICEM, DREAL
Climat, air, énergie	Augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Évolution de la consommation énergétique totale régionale, par secteur et par habitant ▪ Évolution des émissions de GES totale régionale, par secteur et par habitant ▪ Nombre de voyageurs sur les lignes ferroviaires régionales (TER) ▪ Évolution des parts modales des déplacements des personnes et des marchandises ▪ Longueur de voie ferrée restaurée ou entretenue 	AREC, ADEME Région, SNCF

En plus de ces indicateurs, la période 2023-2027 sera mise à profit par l'État et la Région pour donner davantage de visibilité à l'impact des investissements réalisés en matière de mobilités en favorisant la mise en place d'outils d'observation et d'indicateurs partagés par l'ensemble des collectivités. Ainsi, l'État et la Région s'engagent à travailler sur les conditions de mise en place, en partenariat avec les autres AOM, d'un observatoire des mobilités durables qui pourrait alimenter les travaux du comité des partenaires régional.

Par ailleurs, les travaux menés dans le cadre de l'Observatoire des mobilités mise en place par Nouvelle-Aquitaine Mobilités et de l'Observatoire Régional des Transports de Nouvelle-Aquitaine (ORT) alimentent également le suivi des mobilités dans la région.

8 MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE POUR MENER L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation environnementale du CPER Nouvelle-Aquitaine 2021-2027, incluant son volet mobilité 2023-2027, a été élaborée selon les modalités définies par la directive 2001/42/CE relative à l'évaluation de l'incidence de certains plans ou programmes sur l'environnement et conformément à l'article R.122-17 du Code de l'Environnement, modifié par le décret n°2020-801 du 29 juin 2020.

L'analyse de l'État Initial de l'Environnement constitue une étape majeure de l'évaluation environnementale. Le principal objectif de cette étape est d'identifier les enjeux environnementaux prioritaires du territoire sur lesquels s'appuie ensuite l'analyse des incidences environnementales.

Le tableau ci-après présente la démarche de hiérarchisation des enjeux avec un classement par code couleur issu de l'analyse croisée de deux critères :

- *le niveau de sensibilité environnemental du territoire par rapport à l'enjeu analysé* : Cette sensibilité est définie en fonction de l'importance des enjeux à préserver et/ou des contraintes et menaces recensé(e)s sur le territoire.
- *l'importance de l'enjeu au regard du projet de CPER* : Ce niveau d'enjeu est défini en fonction des interactions possibles entre le projet et la thématique considérée.

1 - Niveau de l'impact lié à la mise en œuvre du projet stratégique			
2 - Niveau de sensibilité environnemental du territoire	Forte	Moyenne	Faible
Forte			
Moyenne			
Faible			

L'évaluation des incidences environnementales du CPER 2021-2027, de l'accord régional de relance et du volet mobilité 2023-2027 consiste à apprécier, pour chaque volet défini, les effets probables de celui-ci sur l'environnement au regard des enjeux environnementaux prioritaires identifiés dans l'état initial de l'environnement. L'absence de déclinaison opérationnelle rend l'exercice difficile, mais les orientations globales de chaque volet permettent d'appréhender la nature de l'effet. En revanche, son intensité ne peut pas être évaluée à ce stade.

Le renseignement de la grille d'évaluation a ainsi permis de procéder à l'identification des effets environnementaux de chaque volet du CPER, du volet infrastructures et mobilité de l'accord régional de relance et du volet mobilité 2023-2027.

Les effets probables de la mise en œuvre du CPER ont été évalués sous forme de questionnements, de manière à obtenir une analyse transversale des effets du programme sur les différents enjeux environnementaux régionaux, locaux ou globaux.

Les incidences potentielles, positives ou négatives, selon différents critères :

- les actions possiblement mises en œuvre dans le volet sont-elles susceptibles d'avoir des incidences positives, négatives ou neutres sur l'environnement et la santé humaine, ou présentent-elles des points de vigilance⁷ ?
- ces incidences sont-elles directes ou indirectes sur l'environnement ou la santé humaine ?
- ces incidences sont-elles fortes, faibles ou négligeables sur l'environnement ou la santé humaine ?

Les propositions de mesures correctrices ont été établies de façon à éviter, réduire ou compenser d'éventuels effets négatifs liés aux conditions de mise en œuvre des futurs projets soutenus. Elles viennent compléter l'arsenal de critères d'éco-conditionnalité défini dans le cadre de la feuille de route Néo Terra 2.

En termes de suivi, il est proposé, à ce stade, des indicateurs de suivi simples, adaptés à l'échelle à laquelle s'applique le CPER, et permettant d'évaluer l'incidence du CPER sur les problématiques environnementales pour lesquelles un effet notable, positif ou négatif, est envisagé.

⁷ On entend par point de vigilance un effet potentiellement négatif lié aux conditions de mise en œuvre de l'action considérée.