



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
NORMANDIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Teritéo



**ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATEGIQUE DU  
PROTOCOLE D'ACCORD ÉTAT-RÉGION POUR LE VOLET  
MOBILITÉS 2023-2027 DU CONTRAT DE PLAN 2021-2027  
NORMANDIE**

*Rapport environnemental, Juillet 2024*

**Teritéo**  
TERRITOIRES EN MOUVEMENT

## Table des matières

1	Présentation générale de l'EES du CPER 2021 – 2027 de Normandie.....	4
1.1	Le cadrage réglementaire et objectifs de l'EES.....	4
1.2	Champ de l'évaluation environnementale.....	5
1.3	Présentation du futur CPER 2021-2027.....	7
1.4	Présentation du territoire normand.....	8
2	Etat initial de l'environnement.....	10
2.1	Pondération thématique de l'Etat Initial de l'Environnement.....	10
2.2	Diagnostic environnemental.....	12
2.3	Vue globale des enjeux.....	13
2.4	Hiérarchisation des enjeux environnementaux.....	15
2.5	Diagnostic mobilité.....	21
3	Solutions de substitution raisonnables et justification des choix.....	30
3.1	Solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du CPER.....	30
3.2	Exposé des motifs pour lesquels le programme a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	31
4	Analyse de cohérence.....	33
4.1	Présentation des documents retenus pour l'analyse de cohérence.....	33
4.2	Analyse de la cohérence du volet mobilité du CPER avec les autres documents de planification.....	34
5	Analyse des incidences résiduelles.....	37
5.1	Présentation de la méthodologie de l'analyse des incidences environnementales probables.....	37
5.2	Analyse détaillée des incidences environnementales probables.....	42
5.3	Vue globale de l'évaluation des incidences environnementales.....	59
5.4	Evaluation des incidences sur les zones Natura 2000.....	61
6	Présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.....	67
6.1	Une logique d'évaluation environnementale continue.....	67
6.2	Proposition de mesures ERC.....	68
6.3	Préconisations concernant les écoconditionnalités.....	69
6.4	La mise en place d'écoconditionnalités pourrait réduire les incidences résiduelles du programme.....	70
7	Dispositif de suivi des effets de la mise en œuvre du CPER 2021-2027.....	71
7.1	Méthode, source et définitions.....	71
7.2	Définitions.....	72
7.3	Indicateurs de suivi des incidences positives.....	73

7.4 Indicateurs de suivi des incidences négatives :.....	76
Méthodologie d'évaluation.....	77
Annexes.....	82
Annexe 1 : Liste des sites Natura 2000 en Normandie.....	82
Formulaire d'évaluation simplifiée des incidences au titre de Natura 2000.....	88

# 1 Présentation générale de l'EES du CPER 2021 – 2027 de Normandie

---

## 1.1 Le cadrage réglementaire et objectifs de l'EES

La présente évaluation environnementale fait l'objet d'un cadrage réglementaire. Les principes et les objectifs de l'évaluation environnementale stratégique (EES) des plans et programmes sont définis par la directive n°2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Cette directive est transposée en droit français dans le code de l'environnement (articles L.122-4 à L.122-11 et R.122-17 à R.122-28). Les articles R.122-17 à R.122-28 définissent le contenu et les règles attachées à l'évaluation des plans et programmes ayant une incidence notable sur l'environnement. L'article R122-17 stipule à l'alinéa 37 que le Contrat de plan État-Région prévu par l'article 11 de la loi n°82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification doit faire l'objet d'une évaluation environnementale dont le contenu est défini par l'article R122-20 du code de l'environnement. L'Autorité environnementale désignée pour émettre un avis sur le projet de CPER et son évaluation environnementale est l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable.

L'EES doit permettre de mesurer, en amont du CPER, sa portée et sa nature en termes d'impacts environnementaux. Elle assure que les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre à venir des CPER sont prises en compte durant l'élaboration et avant l'adoption de ces derniers.

Le décret n° 2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement modifie les articles R.122-17 à R.122-24 du code de l'environnement. L'article R. 122-17 soumet de façon systématique 43 plans/schémas/programmes à évaluation environnementale stratégique et introduit, pour 10 autres types de plan, un examen préalable au cas par cas devant déterminer si une telle évaluation doit être conduite. À ce titre, les plans/schémas/programmes relatifs à l'aménagement stratégique organisant le territoire sur un secteur en particulier pour différentes activités, dont les Contrats de Plan État-Région (CPER), doivent se soumettre à une évaluation environnementale stratégique.

Le Contrat de Plan 2021 – 2027 entre l'État et la Région Normandie est ainsi soumis à évaluation environnementale et à avis de l'Autorité environnementale dans les conditions définies par l'article R. 122-17 du code de l'environnement. *In fine*, il en est de même pour le volet mobilités 2023-2027.

Conformément à l'article R122-21 du Code de l'Environnement, l'évaluation environnementale stratégique (EES) et le projet de CPER doivent être transmis à l'Autorité environnementale pour avis. Puis, en application des articles R122-22 et L122-8 du Code de l'environnement, le rapport environnemental, le projet de CPER et l'avis de l'Autorité environnementale émis doivent être mis à disposition du public.

À ce titre, et afin que son intervention soit adaptée, Teritéo a notamment travaillé sur des formats de rendus permettant de faciliter la concertation du public.

## 1.2 Champ de l'évaluation environnementale

### Champ géographique

Le présent document expose l'état initial de l'environnement sur le territoire de la région Normandie.

### Champ thématique

Le décret du 2 mai 2012 cite les éléments environnementaux suivants comme devant être traités lors de l'évaluation des effets notables probables de la mise en œuvre des schémas, plans et programmes : la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.

Afin de structurer les travaux, ces éléments sont regroupés au sein de 5 grandes « familles » par la suite dénommées dimensions environnementales, elles-mêmes déclinées en 13 composantes :

**1 Patrimoines naturels :** Biodiversité et zonages environnementaux / Continuités écologiques,

**2 Ressources naturelles :** Eau et milieux aquatiques / Sols, sous-sols / Déchets,







**3 Santé-environnement et risques :** Qualité de l'air / Nuisances (bruit, nuisances vibratoires, olfactives, etc.) / Risques naturels / Risques technologiques,

**4 Paysages et cadre de vie :** Patrimoines paysagers / Patrimoines bâtis et architecturaux,

**5 Climat et énergie :** Besoins et sources d'énergie / Adaptation au changement climatique.

Le tableau ci-dessous présente les pictogrammes facilitant l'identification des composantes environnementales dans ce rapport.

DIMENSION	COMPOSANTE	ICÔNE
1 – Patrimoines naturels	Biodiversité et zonages environnementaux	
	Continuités écologiques	
2 – Ressources naturelles	Eau et milieux aquatiques	
	Sols, sous-sols et espaces	
	Déchets	
3 – Santé – environnement et risques	Qualité de l'air	
	Nuisances	

	Risques naturels	
	Risques technologiques	
4 – Paysages et cadre de vie	Patrimoines paysagers	
	Patrimoines bâtis et architecturaux	
5 – Climat et énergie	Énergie	
	Atténuation et adaptation au changement climatique	

## 1.3 Présentation du futur CPER 2021-2027

### Une nouvelle programmation au service de 5 objectifs stratégiques

Le 23 octobre 2020, le Premier Ministre a transmis aux préfets de région le mandat de négociation élaboré avec l'ensemble des ministères et opérateurs de l'État qui concourent à cette démarche.

Construit sur la base des priorités définies par les propositions des préfetures de région en lien avec les conseils régionaux, ce mandat de négociation des CPER détaille les priorités stratégiques pour chaque thématique identifiée, ainsi que les moyens financiers mobilisables et les marges de manœuvre dont les préfetures disposent pour adapter l'action publique aux spécificités régionales.

En complément, les CPER comporteront également un accord régional de relance dédié aux opérations du plan de relance pour 2021 – 2022. Il détaillera la liste des projets qui pourront faire l'objet d'un accord de cofinancement avec le Conseil régional et qui seront susceptibles d'exercer un effet levier sur l'investissement public.

Les enveloppes arrêtées par les cosignataires du présent CPER sont affectées à cinq grandes priorités que l'État et la Région souhaitent particulièrement soutenir pour la période 2021- 2027 au vu des caractéristiques du territoire. Ces priorités stratégiques sont :

- 1 L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation,
- 2 Les infrastructures, les mobilités douces et les transports collectifs,
- 3 La transition écologique et énergétique,
- 4 L'attractivité et la cohésion des territoires,
- 5 La santé.

## Les plus-values de l'EES dans le processus de rédaction des futurs CPER

Il nous apparaît que l'EES d'un CPER peut, au-delà d'assurer un processus de transparence et de consultation autour de la conception de cette stratégie, apporter les cinq plus-values suivantes :

- 1 Produire une vue globale des dynamiques impulsées par les stratégies connexes sur les thématiques concernées ;
- 2 Analyser leurs incidences environnementales probables et identifier les éventuels conflits avec le projet de CPER ;
- 3 Projeter l'impact des différentes alternatives stratégiques identifiées lors de la rédaction du CPER afin d'aider à choisir le scénario le plus favorable ;

- 4 Analyser les effets induits positifs ou négatifs probables sur les composantes environnementales ;
- 5 Proposer un cadre de suivi et d'évaluation des futurs impacts de la mise en œuvre du CPER sur l'environnement.
- 6 Informer le public de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le CPER ainsi que des mesures envisagées pour réduire ses incidences notables sur ces thématiques.

L'EES du futur CPER doit donc être intégrée dans un processus itératif d'amélioration du projet.

## 1.4 Présentation du territoire normand

Le périmètre du CPER de Normandie couvre les 5 départements et les 2 884 communes de la région normande, qui s'étend sur 29 906 km<sup>2</sup> (10<sup>ème</sup> région de France métropolitaine). La région est dixième position des régions les plus peuplées, avec près de 3,3 millions d'habitants.



Les territoires de la Normandie sont très différenciés. Il existe des contrastes marqués en termes de densité et d'évolutions démographiques, de revenu par habitant et de concentration de l'appareil

productif. Certains territoires concentrent des potentialités de développement (l'Axe Seine, certaines portions littorales – Côte Fleurie, Côte de Nacre, Cherbourg, le Sud Manche...et d'une façon générale les zones urbaines). D'autres territoires sont en revanche confrontés à des phénomènes de dévitalisation qu'il convient de contrecarrer en s'appuyant sur le maillage des centres bourgs et des villes moyennes.

En lien avec une conscience accrue des impacts écologiques négatifs pour la planète des modes de vie et de consommation, de nombreuses initiatives participent à construire des processus alternatifs, pour une transition écologique et énergétique. L'enjeu de cette transition réside dans la capacité des acteurs du territoire à modifier leurs comportements, limitant ainsi la pression sur l'environnement.

La transition numérique est une autre mutation majeure (travail, éducation, santé, accès à l'information, affaires, participation à la vie sociale et citoyenne). La transformation digitale s'est accélérée ces dernières années pour bouleverser les modes de vie, les modèles économiques établis, les rapports aux lieux et aux territoires ainsi que les relations entre individus. Si cette transition est une source importante de progrès, d'innovation et de croissance

économique, elle engendre de nouveaux défis et pose notamment la question de l'égalité des territoires, aussi bien en termes d'attractivité résidentielle que de compétitivité économique.

## 2 Etat initial de l'environnement

### 2.1 Pondération thématique de l'Etat Initial de l'Environnement

Le diagnostic environnemental est à retrouver dans son intégralité au sein du rapport environnemental de l'Evaluation environnementale stratégique du CPER Etat – Région 2021 – 2027 de Normandie (Septembre 2023)

#### RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE

Le prestataire réalise un état initial de l'environnement, en proposant une analyse pour toutes les composantes environnementales présentées ci-avant. Néanmoins, **le degré de traitement de chaque thématique doit être proportionné**, globalement, au regard des données disponibles, des enjeux et des pressions sur chacune de ces composantes environnementales. Surtout, il doit **considérer la réalité des risques d'incidences du CPER 2021 – 2027 de Normandie sur ces thèmes**.

Ainsi, la priorisation des composantes environnementales est essentielle au regard des risques d'incidences du CPER. Notamment, cette analyse devra être plus approfondie pour les domaines d'intervention directs du CPER et ceux pouvant être fortement impactés de manière indirecte par l'atteinte des objectifs. En dépendra la qualité des analyses d'incidences produites par l'évaluation environnementale sur les enjeux revêtant une importance particulière.

Pour exemple, les dernières composantes dédiées aux ressources et aux patrimoines naturels et à l'atténuation du changement climatique nécessiteront plus d'attention dans la mesure où elles constituent des thématiques importantes de la future stratégie régionale (thématique Transition écologique).





Les composantes suivantes ont été identifiées comme prioritaires :

- ✓ La qualité de l'air ;
- ✓ L'énergie ;
- ✓ Le changement climatique ;
- ✓ La biodiversité et les zonages environnementaux ;
- ✓ Les continuités écologiques ;
- ✓ L'eau et les milieux aquatiques ;
- ✓ Les déchets ;
- ✓ Les sols, sous-sols et espaces.

Les composantes suivantes ont été identifiées comme prioritaires dans une moindre mesure :














- ✓ Les risques naturels ;
- ✓ Les risques technologiques ;
- ✓ Les patrimoines paysagers ;
- ✓ Les patrimoines bâtis et architecturaux.

Cette pondération est classée de la manière suivante à l'échelle des 13 composantes :

Risque faible	
Risque moyen	
Risque fort	
Risque très fort	

Cette pondération pourrait à l'échelle des 13 composantes, être la suivante :

Tableau de synthèse des niveaux d'enjeux évalués *a priori* par composante

DIMENSION	COMPOSANTE	ICÔNE	RISQUE
1 – Patrimoines naturels	Biodiversité et zonages environnementaux		Élevé
	Continuités écologiques		
2 – Ressources naturelles	Eau et milieux aquatiques		Élevé
	Sols, sous-sols et espaces		
	Déchets		Élevé
3 – Santé – environnement et risques	Qualité de l'air		Élevé
	Nuisances		
	Risques naturels		Moyen
	Risques technologiques		Moyen
4 – Paysages et cadre de vie	Patrimoines paysagers		Moyen
	Patrimoines bâtis et architecturaux		
5 – Climat et énergie	Énergie		Élevé
	Atténuation et adaptation au changement climatique		

## 2.2 Diagnostic environnemental

**En quelques mots...** Il s'agit de proposer une synthèse de l'état initial de l'environnement décrit dans les diagnostics de référence existants (profil environnemental régional, schémas régionaux, diagnostics territoriaux ...) afin d'identifier et hiérarchiser les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le CPER 2021 – 2027 de Normandie. Cette synthèse doit relever, pour chaque dimension environnementale, les pressions subies et tendances d'évolution ainsi que, dans la mesure des données disponibles, les principaux secteurs géographiques concernés afin de reconstituer les perspectives de son évolution probable en l'absence de mise en œuvre du CPER évalué.

Ainsi, la réalisation de l'Etat Initial de l'Environnement (EIE) s'est avant tout basée sur un travail d'analyse documentaire. Le document de référence à partir duquel s'est construit le présent EIE est **le rapport environnemental du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de Normandie**, adopté en 2019.

Au-delà de ce document, l'EIE s'est appuyé sur les documents suivants permettant d'actualiser certaines données (plus récentes ou plus approfondies) :

Le diagnostic environnemental est à retrouver dans son intégralité au sein du rapport environnemental de l'Évaluation environnementale stratégique du CPER Etat – Région 2021 – 2027 de Normandie (Septembre 2023)

## 2.3 Vue globale des enjeux

Ces enjeux sont issus du travail réalisé dans le cadre de l'Évaluation environnementale stratégique du CPER Etat – Région 2021 – 2027 de Normandie (Septembre 2023)

DIMENSIONS ENVIRONNEMENTALES	COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX
Patrimoines naturels	Biodiversité et zonages environnementaux	Préservation et restauration des populations d'espèces classées au titre des listes rouges d'ex Haute et d'ex Basse Normandie, notamment les oiseaux dont 39 % des espèces sont menacées
		Lutte contre la perte de diversité, notamment floristique, induite par le recul des pratiques agricoles extensives (disparition d'espèces, apparition d'espèces invasives)
		Enrayement de la fragmentation des habitats naturels par une maîtrise de l'urbanisation et du changement d'occupation des sols, notamment en milieux péri-urbains
	Continuités écologiques	Restauration des continuités aquatiques, y compris des continuités latérales (notamment remise en connectivité de milieux humides annexes)
		Restauration de la connectivité des réservoirs de biodiversité par l'aménagement de passage à faune sur les points de conflit régionaux (infrastructures routières et ferrées notamment)
Ressources naturelles	Eau et milieux aquatiques	Réduction du recours aux pesticides interdits et changement des pratiques agricoles polluantes (épandages de produits phytosanitaires notamment) pouvant impacter la qualité des masses d'eau régionales
		Lutte contre l'eutrophisation des masses d'eaux aquatiques, en particulier des milieux marins (algues vertes)
		Effacement des ouvrages hydrauliques pour rétablir et préserver la fonctionnalité écologique des cours d'eau régionaux
		Maîtrise des fuites dans les réseaux de distribution, notamment en lien avec les engagements financiers pris par l'Etat, pour réduire les consommations régionales
	Sols, sous-sols et espaces	Préservation de la vocation agricole des terres contre l'étalement urbain
		Meilleure prise en compte des risques d'érosion des sols dans les pratiques agricoles (notamment sur les plateaux agricoles limoneux) et politiques d'urbanisation
		Anticipation des conséquences du phénomène de recul du trait de côte sur les activités humaines et les milieux naturels

	Déchets	Renforcement des capacités de valorisation des déchets (atteinte des objectifs LTECV)
		Amélioration des conditions de collecte, de tri et de stockage des déchets dangereux
		Diminution des quantités de déchets produites
		Lutte contre le déplacement des macrodéchets terrestres vers les milieux marins
Santé- environnement et risques	Qualité de l'air	Réduction de l'exposition aux pesticides par un contrôle renforcé et un soutien à la conversion en Agri Bio
		Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de l'exposition aux particules fines issues des secteurs industriel et routier
	Nuisances	Réduction des nuisances liées au trafic routier, notamment à l'autosolisme
		Maîtriser les nuisances olfactives liées aux activités agricoles et leur acceptabilité sociale dans une recherche de bien vivre ensemble
	Risques naturels	Anticipation des conséquences de la montée des eaux et du recul du trait de côte sur les risques de submersion marine (amélioration des connaissances, anticipation du recul stratégique)
		Réduction de l'exposition des personnes et activités aux risques d'inondation de cours d'eau dans un contexte d'augmentation des épisodes extrêmes
		Renforcement de la résilience des entreprises et des personnes face aux aléas naturels, notamment d'inondation (culture du risque, sensibilisation)
	Risques technologiques	Anticipation des impacts du changement climatique sur les risques technologiques, notamment par l'élaboration de plans d'actions en cas d'aléa climatique extrême
Prévention des risques accidentels sur les établissements à risques		
Paysages et cadre de vie	Patrimoines paysagers	Préservation des éléments emblématiques des paysages agricoles normands, en particulier du bocage
		Maîtrise des impacts de l'étalement urbain sur les paysages ruraux
	Patrimoines bâtis et architecturaux	Préservation des patrimoines bâtis traditionnels et architecturaux remarquables de la standardisation et la banalisation du bâti
		Intégration des projets d'infrastructures nouvelles en cohérence avec les identités architecturales régionales
Energie et changement climatique	Energie	Réduction de la dépendance aux énergies fossiles et au nucléaire
		Poursuite du déploiement des énergies renouvelables
	Atténuation et adaptation au changement climatique	Conception et prise en compte de stratégies territoriales d'atténuation et d'adaptation au changement climatique dans l'aménagement du territoire, notamment littoral
		Restauration des espaces boisés dans une logique de lutte contre les îlots de chaleur et d'accroissement des capacités de séquestration carbone du territoire

## 2.4 Hiérarchisation des enjeux environnementaux

Le travail de hiérarchisation des enjeux environnementaux avait été réalisé dans le cadre de l'Évaluation environnementale stratégique du CPER Etat – Région 2021 – 2027 de Normandie (Septembre 2023)

- ✓ **Le niveau de vulnérabilité du territoire vis-à-vis de l'enjeu** : il s'agit ici d'évaluer dans quelle mesure l'enjeu considéré est prégnant pour le territoire étudié. Cette vulnérabilité peut par exemple être liée à un haut niveau de dégradation déjà constaté (ex : qualité de l'eau) et / ou à des menaces fortes s'exerçant sur l'enjeu (ex : utilisation intensive d'intrants agricoles). Le barème que nous avons choisi est présenté ci-contre

Importance	Note
Vulnérabilité modérée	1
Vulnérabilité importante	2
Vulnérabilité majeure	3

- ✓ **Le niveau d'interaction potentielle entre la politique poursuivie par le CPER et l'enjeu considéré** : le CPER pourra, par son champ d'intervention, avoir des impacts sur les enjeux environnementaux identifiés dans l'EIE. Cette influence peut être positive ou négative, ou à la fois positive et négative selon les cas. Le barème que nous avons choisi est le suivant : 1 intensité faible < 2 intensité forte < 3 intensité très forte.

Importance	Note
Interaction faible	1
Interaction forte	2
Interaction très forte	3

### Méthode de hiérarchisation

Si 33 enjeux ont été définis précédemment, ils ne sont pas tous à considérer sur le même plan notamment du point de vue de leur importance pour le territoire et de leur interaction avec le CPER 2021 – 2027 de Normandie.

Une hiérarchisation de ces enjeux est proposée, en prenant en considération deux critères, notés à partir d'un barème en 3 points :

## Synthèse de la grille de notation

Tous les enjeux sont notés de 1 à 6 à partir de l'addition des points attribués pour chaque critère, en fonction du barème précédemment décrit. Plus la note de l'enjeu est haute, plus cela veut dire qu'il faudra y prêter attention dans l'élaboration du CPER.

Vulnérabilité du territoire	Niveau d'interaction avec le CPER		
	Interaction très forte	Interaction forte	Interaction faible
Impact majeur	6	5	4
Impact important	5	4	3
Impact modéré	4	3	2
Enjeu majeur	6		
Enjeu fort	5		
Enjeu modéré	4		
Autres enjeux	3-2		

DIMENSIONS ENVIRONNEMENTALES	COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	VULNÉRABILITÉ	INTERACTION	IMPORTANCE	MOYENNE PAR COMPOSANTE
Patrimoines naturels	Biodiversité et zonages environnementaux	Préservation et restauration des populations d'espèces classées au titre des listes rouges d'ex Haute et d'ex Basse Normandie, notamment les oiseaux dont 39 % des espèces sont menacées	3	3	6	6
		Lutte contre la perte de diversité, notamment floristique, induite par le recul des pratiques agricoles extensives (disparition d'espèces, apparition d'espèces invasives)	3	3	6	
		Enrayement de la fragmentation des habitats naturels par une maîtrise de l'urbanisation et du changement d'occupation des sols, notamment en milieux péri-urbains	3	3	6	
	Continuités écologiques	Restauration des continuités aquatiques, y compris des continuités latérales (notamment remise en connectivité de milieux humides annexes)	3	3	6	6
		Restauration de la connectivité des réservoirs de biodiversité par l'aménagement de passage à faune sur les points de conflit régionaux (infrastructures routières et ferrées notamment)	3	3	6	
	Ressources naturelles	Eau et milieux aquatiques	Réduction du recours aux pesticides interdits et changement des pratiques agricoles polluantes (épandages de produits phytosanitaires notamment) pouvant impacter la qualité des masses d'eau régionales	3	3	6
Lutte contre l'eutrophisation des masses d'eaux aquatiques, en particulier des milieux marins (algues vertes)			3	3	6	
Effacement des ouvrages hydrauliques pour rétablir et préserver la fonctionnalité écologique des cours d'eau régionaux			2	3	5	
Maîtrise des fuites dans les réseaux de distribution, notamment en lien avec les engagements financiers pris par l'Etat, pour réduire les consommations régionales			2	3	5	
Sols, sous-sols et espaces		Préservation de la vocation agricole des terres contre l'étalement urbain	1	3	4	4,6

		Meilleure prise en compte des risques d'érosion des sols dans les pratiques agricoles (notamment sur les plateaux agricoles limoneux) et politiques d'urbanisation	3	2	5		
		Anticipation des conséquences du phénomène de recul du trait de côte sur les activités humaines et les milieux naturels	3	2	5		
	Déchets	Renforcement des capacités de valorisation des déchets (atteinte des objectifs LTECV)	3	3	6	6	
		Amélioration des conditions de collecte, de tri et de stockage des déchets dangereux	3	3	6		
		Diminution des quantités de déchets produites	3	3	6		
		Lutte contre le déplacement des macrodéchets terrestres vers les milieux marins	3	3	6		
	Santé- environnement et risques	Qualité de l'air	Réduction de l'exposition aux pesticides par un contrôle renforcé et un soutien à la conversion en Agri Bio	2	1	3	3,5
			Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de l'exposition aux particules fines issues des secteurs industriel et routier	2	2	4	
		Nuisances	Réduction des nuisances liées au trafic routier, notamment à l'autosolisme	2	3	5	3,5
			Maîtriser les nuisances olfactives liées aux activités agricoles et leur acceptabilité sociale dans une recherche de bien vivre ensemble	1	1	2	
Risques naturels		Anticipation des conséquences de la montée des eaux et du recul du trait de côte sur les risques de submersion marine (amélioration des connaissances, anticipation du recul stratégique)	3	1	4	4	
		Réduction de l'exposition des personnes et activités aux risques d'inondation de cours d'eau dans un contexte d'augmentation des épisodes extrêmes	3	1	4		
		Renforcement de la résilience des entreprises et des personnes face aux aléas naturels, notamment d'inondation (culture du risque, sensibilisation)	3	1	4		

	Risques technologiques	Anticipation des impacts du changement climatique sur les risques technologiques, notamment par l'élaboration de plans d'actions en cas d'aléa climatique extrême	1	1	2	2
		Prévention des risques accidentels sur les établissements à risques	1	1	2	
Paysages et cadre de vie	Patrimoines paysagers	Préservation des éléments emblématiques des paysages agricoles normands, en particulier du bocage	2	2	4	4,5
		Maîtrise des impacts de l'étalement urbain sur les paysages ruraux	2	3	5	
	Patrimoines bâtis et architecturaux	Préservation des patrimoines bâtis traditionnels et architecturaux remarquables de la standardisation et la banalisation du bâti	2	3	5	5
		Intégration des projets d'infrastructures nouvelles en cohérence avec les identités architecturales régionales	2	3	5	
Energie et changement climatique	Energie	Réduction de la dépendance aux énergies fossiles et au nucléaire	2	3	5	5,5
		Poursuite du déploiement des énergies renouvelables	3	3	6	
	Atténuation et adaptation au changement climatique	Conception et prise en compte de stratégies territoriales d'atténuation et d'adaptation au changement climatique dans l'aménagement du territoire, notamment littoral	3	3	6	6
		Restauration des espaces boisés dans une logique de lutte contre les îlots de chaleur et d'accroissement des capacités de séquestration carbone du territoire	3	3	6	

## Analyse de la hiérarchisation

Le tableau précédent permet de visualiser les enjeux d'importance au regard du futur CPER 2021 – 2027.

### Enjeux majeurs :

Les enjeux dits majeurs identifiés par l'EIE, qui ont obtenu une note maximale de 6 sur 6, sont au nombre de 14. Ils concernent des thématiques qui seront directement impactées par la mise en place du CPER. Ainsi, les enjeux autour de la transition écologique et énergétiques présentent des niveaux majeurs : les enjeux relatifs à la composante des déchets (économie circulaire notamment), de la préservation de la qualité de la ressource en eau, de la préservation des milieux naturels et des espèces, y compris des continuités écologiques, le déploiement des énergies renouvelables et les enjeux relatifs à la lutte et l'adaptation au changement climatique.

### Enjeux importants :

Les enjeux dits importants identifiés par l'EIE, qui ont obtenu une note de 5 sur 6, sont au nombre de 9. Ils concernent notamment les thématiques de gestion et de préservation des ressources naturelles. Les enjeux identifiés sont le rétablissement des continuités aquatiques et la réduction des consommations d'eau, la meilleure prise en compte des conséquences du changement climatique sur les sols, sous-sols et espaces, la préservation des patrimoines bâtis et architecturaux, la réduction de la dépendance aux énergies fossiles et au nucléaire et la réduction des nuisances liées à l'autosolisme.

### Enjeux modérés :

Ensuite, 6 enjeux sont jugés modérés, avec une note de 4. Il s'agit notamment d'enjeux en lien avec la prévention et la protection des activités et des personnes face aux risques naturels, la préservation des patrimoines paysagers, notamment agricoles et la réduction des émissions de polluants atmosphériques, notamment liées aux activités industrielles et agricoles.

### Enjeux autres :

Enfin, au vu du faible score résultant de la somme entre la vulnérabilité de l'enjeu et de leur interaction avec le CPER, 4 enjeux apparaissent « non opérants » :

- ✓ Réduction de l'exposition aux pesticides par un contrôle renforcé et un soutien à la conversion en Agri Bio ;
- ✓ Maîtriser les nuisances olfactives liées aux activités agricoles et leur acceptabilité sociale dans une recherche de bien vivre ensemble ;
- ✓ Anticipation des impacts du changement climatique sur les risques technologiques, notamment par l'élaboration de plans d'actions en cas d'aléa climatique extrême ;
- ✓ Prévention des risques accidentels sur les établissements à risques

## 1.5 Diagnostic mobilité

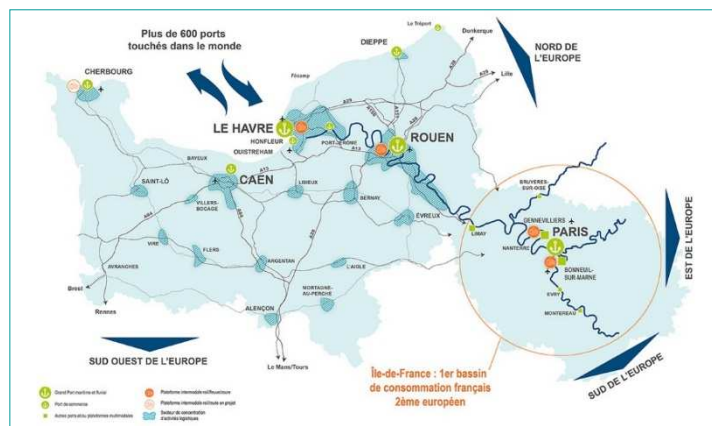
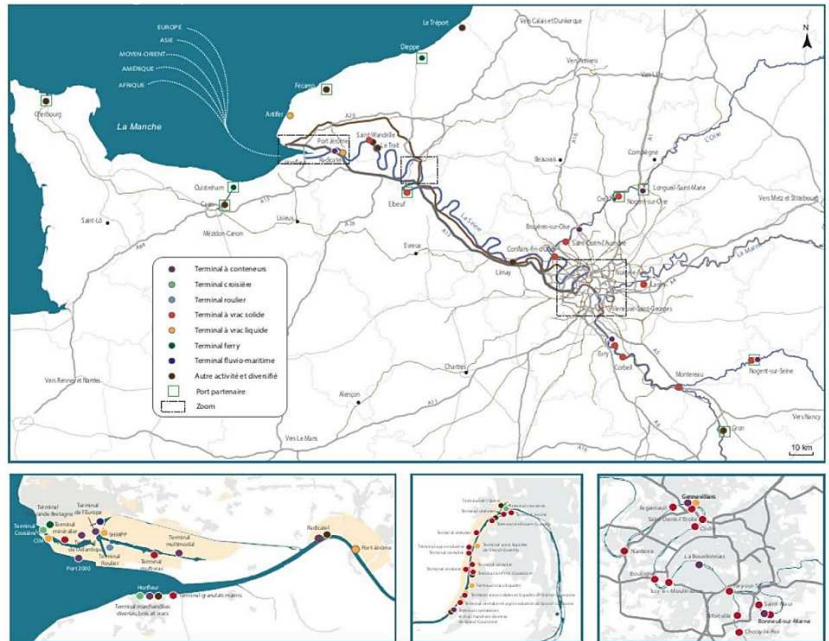
### La première façade maritime française avec Haropa port

#### HAROPA PORT – LA PORTE D’ENTRÉE MARITIME DU TERRITOIRE

Les ports du Havre, Rouen et Paris constituent depuis le 1<sup>er</sup> juin 2021 le **Grand port fluviomaritime de l’Axe Seine** et sont réunis au sein d’un établissement public d’État : **HAROPA PORT**. **1<sup>er</sup> port français pour le commerce extérieur** et **4<sup>ème</sup> port Nord européen en tonnage**, ses activités génèrent un trafic de plus de **120 millions de tonnes par an**, **7,3 milliards d’euros de richesse** et représentent **160 000 emplois**<sup>1</sup>.

HAROPA PORT est connecté à tous les continents grâce à une **offre maritime** lui permettant de toucher **700 ports dans le monde**. Il bénéficie en outre des atouts des trois ports qui le composent et de l’hinterland associé.

Cette connexion fait d’HAROPA PORT un **atout multimodal pour la région**. Chaque jour, **40 services fluviaux** hebdomadaires transfèrent les marchandises vers les 4 terminaux multimodaux du Port (dont 2 sont en région Normandie) et **70 aller-retours ferroviaires** sont effectués chaque semaine vers différentes destinations en France et en Europe<sup>2</sup>.



Source : logistique-vallee-seine.com

<sup>1</sup> Sauf mention contraire, les données présentées proviennent du document suivant : HAROPA PORT, « Objectif 2025 », synthèse du projet stratégique 2020-2025

<sup>2</sup> HUB Logistique Axe Seine [En ligne], « Le hub logistique Axe Seine : un territoire de flux et d’innovations », disponible sur : <https://www.logistique-vallee-seine.com/territoire#:~:text=Territoire%20de%20flux%2C%20le%20HUB,en%20Europe%20%3A%20la%20r%C3%A9gion%20parisienne.>

## Un réseau ferroviaire en mutation

### UNE SITUATION AU CARREFOUR DE L'EUROPE

En lien direct avec HAROPA PORT, le **réseau ferroviaire Normand est influencé par les ports du Havre et de Rouen**. Sur les **1 500 kilomètres de voies ferrées** que compte la région, **près d'un cinquième permet également le transport de marchandises** en provenance ou à destination de ces ports. Avant la crise liée à la COVID-19, SNCF réseau précisait que 320 trains de fret circulaient en moyenne chaque jour en semaine en Normandie<sup>3</sup>. Plus de la moitié était directement envoyé vers les ports. Le reste desservait l'une des 81 installations terminales embranchées (ITE) ou des 80 gares de FRET.

La situation géographique de la région lui permet d'être **le point d'entrée et de sortie de fret provenant de l'ensemble de l'Europe** grâce au **corridor Atlantique** inauguré en novembre 2013. Il permet de relier la Normandie avec les voisins européens de la France comme l'Espagne ou l'Allemagne. Dans le même temps, ce corridor facilite les liaisons avec le **corridor « Mer du Nord – Méditerranée »** facilitant le passage par le Bénélux, la Suisse et par extension l'Italie.

### UN SYSTÈME DE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN PLEINE MUTATION

En 2020, le réseau ferroviaire Normand comptait **101 gares**<sup>4</sup>, structurées de la manière suivante :

- 13 grandes gares ;
- 11 moyennes gares ;
- 12 petites gares ;
- 38 haltes périurbaines ;
- 27 haltes rurales.

A ce titre, la Normandie représente la **région la moins bien dotée en nombre de gares de France métropolitaine**<sup>5</sup>. En matière de répartition territoriale, des **disparités apparaissent également** Tandis que **l'ancienne région administrative Haute-Normandie concentre la majorité de ces arrêts**, le sud du



<https://sig.normandie.fr/reseau-ferroviaire-normandie>

territoire bénéficie essentiellement de la proximité immédiate avec Paris avec des anciens tracés historiques : Rouen a été relié à Paris dès les années 1840, ce qui en fait l'une des premières lignes ferroviaires françaises.

Pour l'ensemble de la Région, SNCF réseau précise **qu'en moyenne 80 000 personnes empruntent chaque jour le train** pour se déplacer. Une grande partie de **ces voyages se font sur l'axe Paris-Normandie** qui est le plus important de la Région, puisqu'il facilite les mobilités professionnelles et les échanges avec l'Île-de-France. En moyenne, **20 millions de voyages sont organisés annuellement cet axe** Paris-Normandie et près de la moitié concerne des déplacements interrégionaux. Ce nombre très élevé de voyages explique la **saturation d'une partie du réseau** et la **naissance du projet de « Ligne Nouvelle – Paris – Normandie » (LNPN)**. Initié en 2009, la LNPN prévoit la construction de nouvelles sections de chemin de fer pour favoriser la desserte entre Paris Saint-Lazare et les grandes gares de la

<sup>3</sup> Source :

<sup>4</sup> Source : <https://sig.normandie.fr/reseau-ferroviaire-normandie>

<sup>5</sup> Source : [data.sncf.com](https://data.sncf.com)

région : Caen, Le Havre et Rouen. En parallèle, le précédent **CPER (2015-2020) et l'actuel (2021-2027)** cofinancent des **études pour régénérer certaines voies**, rénover des gares et envisagent la création de réseaux métropolitains autour des métropoles de Rouen et Caen.

## Une possibilité de développement du réseau fluvial

A l'échelle nationale, **Voies navigables de France (VNF) ambitionne d'augmenter de moitié le fret fluvial avec un objectif fixé à 75 millions de tonnes**. Le réseau fluvial a été progressivement délaissé durant la seconde moitié du XXe siècle au profit du transport routier, alors même qu'il a été largement exploité tout au long de l'histoire. En 2020, **21 millions de tonnes de marchandises ont circulé sur la Seine**, ce qui est trois fois inférieur aux niveaux atteints dans les années 1960-1970. Face à ce constat, **VNF et HAROPA PORT ont signé une convention en 2021** pour favoriser le recours au transport fluvial (fret et passagers) et encourager la **lutte contre le changement climatique via le report modal fluvial**. L'objectif derrière cette convention est d'accélérer l'utilisation de la Seine, capable d'accueillir « quatre fois plus de trafic qu'elle n'en accueille aujourd'hui »<sup>6</sup>.

L'enjeu est de taille, car **plus de 85% des marchandises arrivant au Havre sont transportés par la route**<sup>7</sup>. Or, l'utilisation de la voie fluviale est un bon moyen de réduire les émissions de gaz à effet de serre. VNF estime ainsi que pour une tonne de marchandise transportée, **le transport fluvial émet jusqu'à cinq fois moins de CO2 que le transport routier**. La prise en compte des données de 2020 permet d'estimer qu'en transportant 21 millions de tonnes de marchandises, **le transport fluvial a évité l'utilisation de près d'un million de camions sur les routes normandes**<sup>8</sup>.

## Un réseau routier important mais vecteur de pollutions

A l'échelle de la région, **les émissions de gaz à effet de serre ont diminué entre 2005 et 2019 d'environ 15%**<sup>9</sup>. Pour autant, cette diminution masque des disparités entre les secteurs. Le secteur de l'industrie a diminué d'environ un tiers ses émissions de GES, contre **environ 3,5% pour le secteur des transports**. Dans l'ensemble, le secteur des transports apparaît en **3e position des plus gros émetteurs régionaux** derrière l'industrie et l'agriculture (très concerné par les émissions de méthane), puisqu'il totalise près du quart des émissions de GES.

## UN RÉSEAU DENSE OFFRANT DES POSSIBILITÉS DE REPORT MODAL

La **Normandie est plutôt bien desservie sur le plan routier** avec la présence de grands axes autoroutiers comme l'A13 entre Caen et Paris ou l'A29 qui parcourt une partie du territoire d'est en ouest. L'INSEE estime à **71 093 le nombre de kilomètres de route en Normandie**.

Ce réseau **facilite la desserte et l'accessibilité du territoire** et peut servir d'appui pour le **développement des transports collectifs**. En effet, **l'offre de mobilité en car régionaux est assez avancée et permet de pallier la faible**



**offre ferroviaire.** Le département de l'Orne, peu desservi par le train, bénéficie par exemple de la présence de 23 lignes d'autocars qui s'articulent autour des cinq principaux centres urbains : Alençon, Flers, Argentan, Mortagne-au-Perche et l'Aigle. A l'échelle de la région, ce sont **130 lignes de bus « Nomad car »** qui permettent de se déplacer à moindres frais. Des liaisons sont également prévues entre les départements et 2 gares routières importantes, à Caen et Rouen, pour faciliter la multimodalité avec le réseau ferroviaire.

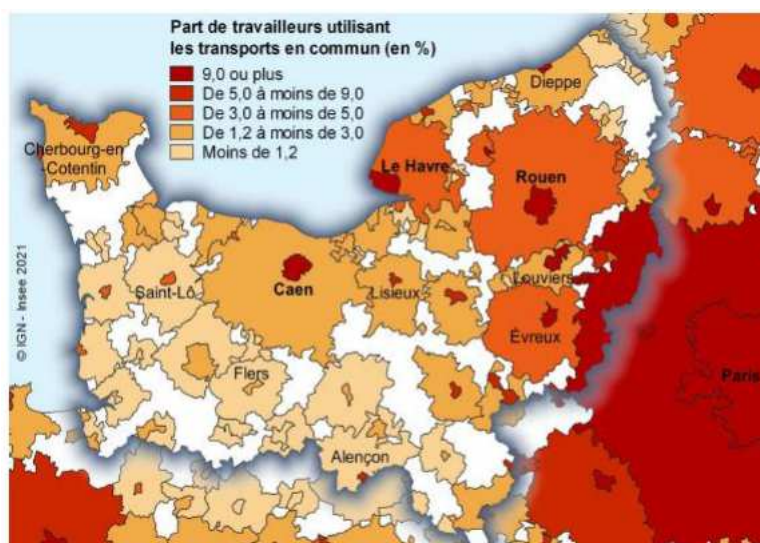
La densité importante du réseau routier Normand est une chance pour la région Normandie puisqu'elle assure une bonne accessibilité de territoires plus ruraux. **Certaines actions prévues dans le CPER répondent à des enjeux de désenclavement de territoire ou de sécurisation d'itinéraires du réseau routier national.** L'enjeu pour la région est d'inciter à l'utilisation des modes de transports collectifs, ou du moins d'éviter le recours à l'autosolisme, afin de développer une mobilité plus écologique. Pour l'heure, **62,8% des déplacements restent encore réalisés avec une voiture en France**<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Préfet de la Région Normandie, « Les enjeux de la mobilité » - semaine de la mobilité – présentation de la cité administrative d'Alençon, le 20 septembre 2022.

## LA PRÉDOMINANCE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE NOTAMMENT EN MILIEU RURAL

Selon l'INSEE, en 2021 **près d'un Normand sur deux vivaient dans une zone rurale**, plaçant la région au troisième rang des plus rurales de France selon ce critère. **L'enjeu des mobilités se trouve renforcer par cette caractéristique**. Les habitants des zones rurales ont moins d'alternatives à l'autosolisme que ceux des centres urbains qui disposent de réseaux de transports publics plus étendus et plus réguliers ou de services plus proches. Ainsi, les départements de la Manche, de l'Orne et les communes au sud du Calvados sont moins bien desservies. **Dans la Manche, moins d'une commune sur trois est desservie par un transport collectif régulier contre près de 70% en Seine-Maritime**<sup>11</sup>.



Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire, distancier Metric-OSRM (distances par la route)

Dans une édition publiée en 2021, **l'INSEE estimait que 13% des trajets domicile-travail en Normandie se faisaient en transport en commun dans les pôles urbains**, contre 3% dans les couronnes (communes dont au moins 15% des actifs travaillent dans le pôle) et 2% dans les communes hors attraction, n'appartenant ni à un pôle, ni à une couronne<sup>12</sup>. Dans le même temps, environ **70% des Normands utilisent leur voiture pour les trajets domicile-travail de moins de 5km** et cette proportion monte à 84,5% pour les trajets plus longs. Or, **les émissions de CO2 du secteur des transports proviennent en majorité (52,5%) des véhicules individuels** en France en 2021. La Normandie se trouve être la quatrième région métropolitaine avec une prédominance de la voiture pour réaliser des déplacements sur une courte distance.

Afin de lutter contre cette prédominance et orienter ces flux vers un report modal (notamment le transport ferroviaire des personnes et des marchandises) des **actions sont prévues dans le volet mobilité du CPER** et ciblent la **régénération de nombreuses lignes dessertes fines du territoire** (notamment celle de Paris-Granville où deux sections sont prévues en travaux dans le CPER). De plus, le CPER apportera un **soutien au développement des Services express régionaux métropolitains** de la Région.

## LA PRÉDOMINANCE DU MODE ROUTIER POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Si l'utilisation de la voiture individuelle concentre 52,5% des émissions de GES du secteur des transports, **les poids lourds représentent quant à eux environ 26,5% en 2021**<sup>13</sup>. Ce mode de transport polluant est encore largement privilégié pour les flux de marchandises. Ainsi, le **recours à des poids lourds représentait 88,4% du transport de marchandises**<sup>14</sup>, bien loin devant le transport ferroviaire ou fluvial.

<sup>11</sup> Préfet de la région Normandie, CEREMA [En ligne], « caractérisation des niveaux de service en transports en commun en Région Normandie », mars 2021.

<sup>12</sup> POUJET Caroline, « Pour se rendre au travail à moins de 5km, un Normand sur cinq se déplace à pied ou à vélo », INSEE FLASH Normandie, n°97, 21 janvier 2021.

<sup>13</sup> Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, « Emissions de gaz à effet de serre du transport », Chiffres clés des transports, édition 2023

Les flux toujours plus importants de marchandises transitant par HAROPA PORT utilisent également massivement le recours aux poids lourds. Ce **recours est d'ailleurs facilité par la densité du réseau routier normand** décrite ci-dessus, même si depuis plusieurs années les acteurs locaux agissent pour développer des solutions de report alternatives. Pour l'heure, **environ 132 millions de tonnes<sup>15</sup> de marchandises sont transportées par poids lourds en Normandie**. A

titre de comparaison, le transport fluvial ne représentait en France en 2022 qu'environ 50 millions de tonnes de marchandises.

Afin de moderniser ces infrastructures, le volet portant sur le fret ferroviaire et le transport combiné du volet mobilité du CPER prévoit de soutenir la fois les lignes capillaires de fret et les terminaux multimodaux, dont les installations terminales embranchées (ITE). Ces opérations pourront être de différentes natures (travaux de régénération,

finalisation de travaux déjà engagés lors du précédent CPER, réalisation d'une plateforme multimodale, études).

L'analyse des flux de marchandises interrégionaux montre la **très forte connexion de la région Normandie avec celles des Hauts-de-France et d'Île-de-France**. Ainsi, sur 28 millions de tonnes de marchandises exportées vers d'autres régions métropolitaines, plus de 12,3 millions sont destinées à ces deux régions frontalières. La principale conséquence de ces échanges est une **très forte proportion de poids lourds sur les grands axes routiers en direction de l'est et du sud de la Normandie**. Sur l'autoroute A28, avant sa séparation avec la A29, plus de 27,7% du trafic est composé de poids lourds.



Trafic poids lourds sur le réseau routier national de Normandie en 2019



## Les impacts du covid sur les mobilités

### UN NET IMPACT SUR LA FRÉQUENTATION DES PRINCIPALES GARES NORMANDES

La pandémie liée à la Covid-19 a eu un impact très important sur le secteur ferroviaire. Les possibilités de mobilités des individus ont été réduites et près de 2 ans ont été nécessaires pour un « retour à la normale ».

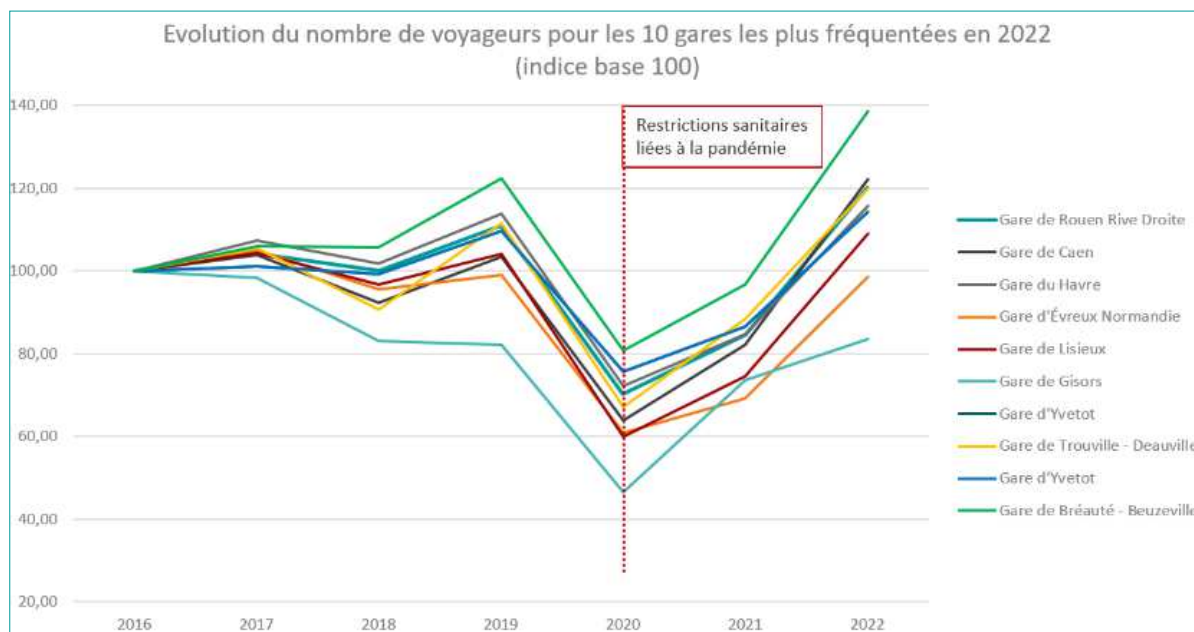
Sur la période pré-covid (2016-2019), il est toutefois possible d'observer une augmentation du nombre de voyageurs sur la quasi-totalité des gares et haltes normandes. L'évolution est plus marquée sur la moyenne de fréquentation des 10 principales gares de la région en matière de nombre de voyageurs. L'évolution oscille entre -18% à la gare de Gisors et +22% à la Gare de Bréauté – Beuzeville pour une évolution globale de +10,4%, **contre +6,61% à l'échelle de**

<sup>14</sup> Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, « Les informations clés du secteur du transport de marchandises (TRM) », lundi 30 mai 2022.

<sup>15</sup> Observatoire social des transports [En ligne], « Tableau de bord normand », édition 2023.

la région Normandie. Dans le détail le nombre de voyageurs a augmenté de près de 1,75 millions, puisqu'il passe de 26,55 millions en 2016 à plus de 28,13 millions en 2019.

Après une baisse d'environ -37,5% durant l'année 2020 (17,67 millions de voyageurs comptabilisés), le recours au train comme mode de déplacement est reparti à la hausse, avec une forte augmentation sur la période 2020/2022 (+24,7% entre 2020 et 2021 et +38,6% entre 2021 et 2022). Cette augmentation a permis de dépasser les moyennes observées sur la période pré-covid<sup>16</sup>.



Source :

Traitement : Teritéo

## UN CHANGEMENT D'HABITUDE PLUS DIFFICILE À QUANTIFIER

Les restrictions liées aux confinements ont induit quelques modifications dans les habitudes des Français. Dans une enquête publiée en 2022, le CEREMA s'interrogeait sur la durabilité de ces modifications. D'une part, les données de comptages routiers montraient une très nette reprise de l'usage de la voiture dès les déconfinements, et d'autre part, 65% des enquêtés estimaient que la « voiture répond[ait] bien ou très bien aux problématiques sanitaires » et qu'elle favorisait un sentiment de liberté difficilement détrônable<sup>17</sup>.

Pour autant, sans qu'il puisse être relié directement aux bouleversements entraînés par la crise sanitaire, il est observé que la fréquentation cyclable ne cesse de progresser. Déjà visible dans les années qui précédaient la pandémie, la pratique continue de s'implanter, notamment aidée par les différentes mesures prises en place par les acteurs publics : aide à l'achat, création de nouvelles pistes cyclables dans les grandes métropoles, développement des véloroutes, développement des itinéraires cyclables sécurisés. A l'échelle nationale cette

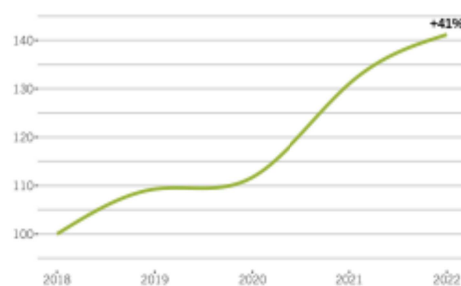


Fig. 4 : Évolution du nombre de passages à échantillon comparable (base 556 compteurs)

Source : Vélo et territoires, juin 2023

<sup>16</sup> L'ensemble des données peuvent être obtenues sur <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares-normandie>.

<sup>17</sup> CEREMA [En ligne], le vélo : grand gagnant des modes urbaines ? Signal faible ou tendance lourde ? », Le rendez-vous des mobilités, 19 mai 2022

pratique a évolué de plus de 41% entre 2018 et 2022 sur la base d'un échantillon comparable de 556 compteurs<sup>18</sup>. L'année 2020 est d'ailleurs marquée par une stagnation de la pratique plutôt que par une diminution comme cela a été constaté pour les autres modes de transports. Des disparités sont en revanche constatées entre les zones urbaines et les zones rurales, qui voient plutôt une stagnation de la pratique.

Compte-tenu du manque de données disponibles, il apparaît compliqué de caractériser cette évolution sur le territoire Normand. Les dernières données de l'INSEE datent de la période pré-covid et se restreignent à l'étude des trajets domicile-travail.

## UN DÉVELOPPEMENT TOUJOURS PLUS IMPORTANT DES VÉLOROUTES

Le **schéma régional des véloroutes de Normandie a été adopté en 2002**. Ces schémas visent à développer des itinéraires cyclables sur de longue distance et permettant une interconnexion entre les réseaux régionaux, nationaux et européens. **En 2022, la région Normandie totalise 2 112 km de véloroutes réalisées (dont 42% en site propre) sur ses 3 schémas :**

- Véloroutes strictement Eurovélo : 803km ;
- Véloroutes strictement nationales : 879km ;
- Véloroutes strictement régionales : 436 km.

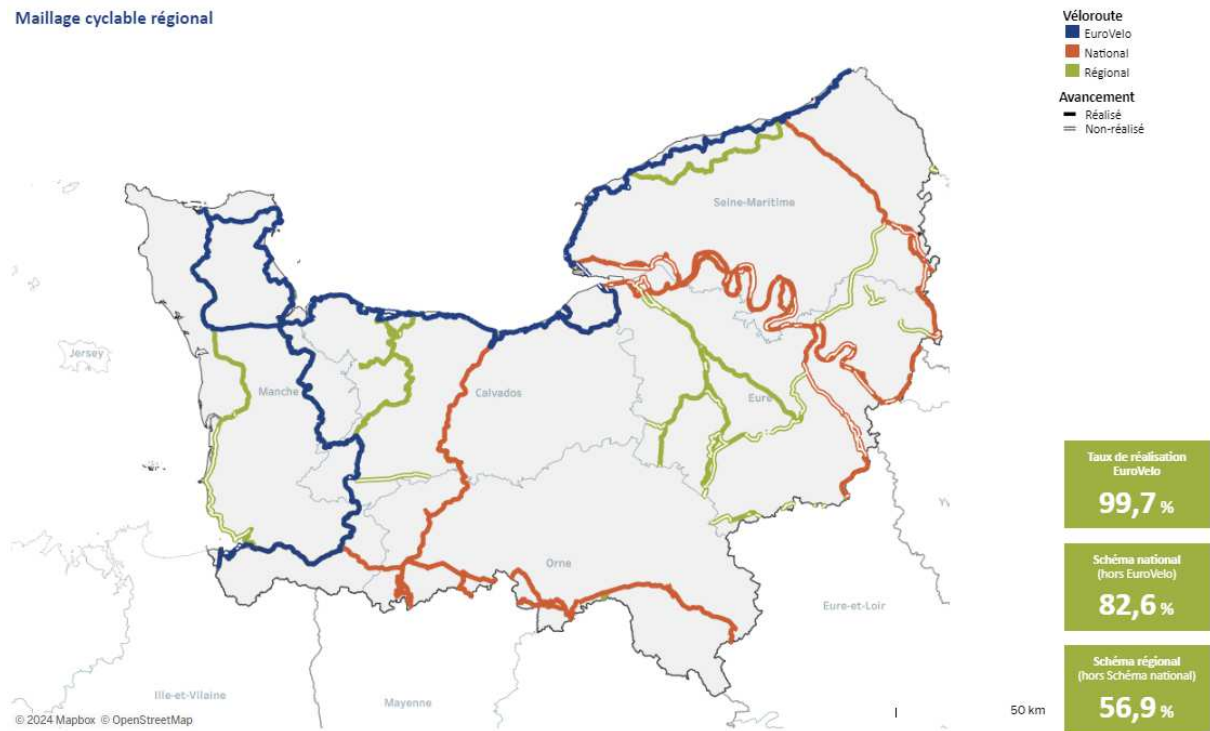
La **région est particulièrement avancée sur la vélomaritime « Eurovélo 4 » qui longe la Manche sur près de 1 500km et relie Dunkerque à Roscoff** en passant par la Normandie. Sur les **itinéraires nationaux, la Normandie en compte 6** pour un taux de réalisation moyen de 82,6%. Les parcours relatifs à la V43 « Vélo Francette » entre Ouistreham et la Rochelle et la V40 « Véloscénie » entre la baie du Mont-Saint-Michel et Paris sont d'ores-et-déjà réalisés. Enfin, sur les sections dédiées au schéma régional, 56,9% des véloroutes ont été réalisées et une accélération est notable ces dernières années. Ainsi, sur les 31,3 nouveaux km réalisés en 2022, 16,6 le sont pour les véloroutes régionales.

La région Normandie a actualisé son schéma régional des véloroutes, qui a été validé le 24 juin 2024.

Dans le cadre du volet mobilité du CPER 2021-2027, l'État subventionnera à hauteur de 15M€ la réalisation de véloroutes identifiées au sein du schéma national ou du schéma régional.

<sup>18</sup> Vélo et territoires, « Analyse des données de fréquentation cyclable 2022 », 29 juin 2023.

## Maillage cyclable régional



Source : <https://www.velo-territoires.org/observatoires/donnees-velo/atlas-regionaux/>

## DES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES RÉCENTES

Afin de continuer à agir pour diminuer les émissions de GES et limiter les effets du réchauffement climatique, les acteurs publics agissent pour offrir des solutions de substitution à leurs administrés. **La loi d'orientation des mobilités (LOM) vise justement à couvrir le territoire en autorités locales** (le plus souvent les EPCI) compétentes pour faire émerger une nouvelle gouvernance reposant sur le principe de subsidiarité. Aujourd'hui **100% du territoire normand est couvert par une autorité organisatrice des mobilités (AOM)** et à 4 exceptions près, il s'agit d'EPCI de différentes tailles. Dans les faits, cette nouvelle compétence permet aux AOM d'intervenir sur des enjeux clés des mobilités comme le covoiture, en proposant des aires spécifiques, ou l'autopartage, en mettant en place un service propre à une agglomération.

**100% du territoire normand couvert par une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)**

Qui détient la compétence mobilité ?

- L'intercommunalité, du fait de ses compétences obligatoires
- La communauté de commune devenue AOM suite à la LOM
- La Région en tant qu'AOM par substitution

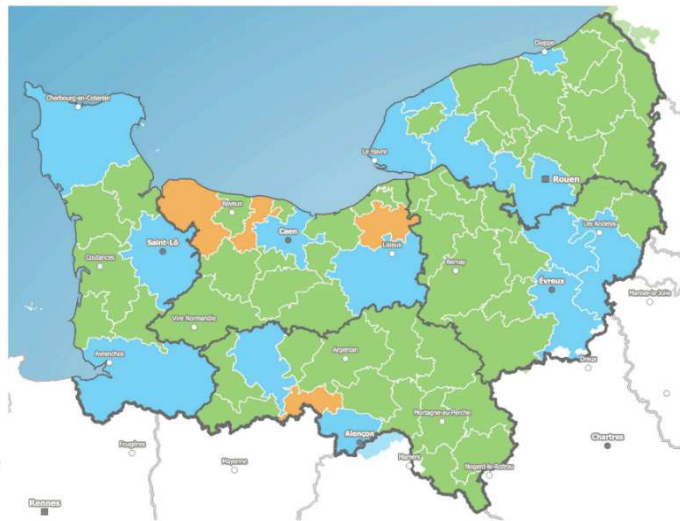
— Limites départementales  
 — Limite régionale

Echelon administratif

- Préfecture de région
- Préfecture
- Sous-préfecture

Sources :  
 Préfectures de département/DDT(M)s

Production :  
 DREAL Normandie  
 le 03/03/2022  
 ref : 20220114\_SMI\_AOM



# 3 Solutions de substitution raisonnables et justification des choix

## 1.6 Solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du CPER

« La **transparence des décisions**, demandée dans la démarche d'évaluation environnementale, appelle à faire apparaître, dans le rapport environnemental, **les alternatives**, dites **solutions de substitution raisonnables**, et **l'exposé des motifs** pour lesquels les **options du programme ont été retenues**, notamment au regard des **objectifs de protection de l'environnement**. Les instances de gouvernance doivent donc garder des traces de leurs débats pour pouvoir en faire état. »<sup>19</sup>

Il s'agit de présenter **les motifs** pour lesquels **le projet de contrat a été retenu** notamment au regard des **objectifs de protection de l'environnement**.

### Un contrat de plan largement orienté en faveur de l'environnement, de la biodiversité et du développement durable

L'élaboration du CPER a été conduite avec le souci constant de répondre aux enjeux environnementaux de la région Normandie. Elle s'est inscrite dans le cadre, d'une part, du mandat confié au Préfet de région par le Gouvernement, en octobre 2020, et d'autre part des politiques publiques portées par la collectivité régionale. Elle a veillé à la cohérence du CPER avec les documents stratégiques nationaux (PNACC2, PPE, SNBC) et régionaux (SRADDET, SRB, PRPGD, PRSE, PGRI, SDAGE) qui fondent les politiques environnementales dans la région.

Si le CPER intègre fortement la dimension environnementale, des incidences négatives peuvent demeurer inhérentes à la nature de certains types de projets qui seront développés dans le cadre des autres volets. Ainsi la réalisation d'infrastructures (volet 2) ou de bâtiments (volets 1 et 4) peut se traduire par un impact négatif notamment en matière de consommation foncière, de consommation et transports de matériaux de construction et de production de déchets.

Le CPER a été élaboré avec le souci de prendre en compte les différentes composantes environnementales et de maximiser les impacts positifs sur celles-ci, ou au contraire, de limiter autant que possible les incidences négatives.

L'avenant volet mobilités 2023-2027 concentre les financements sur le mode ferroviaire dans une optique de décarboner les transports du quotidien notamment les trajets domicile-travail (SERM, régénération des LDFT...) et le transport de marchandises (tranchée couverte de Rouen, Installations terminales embranchées, régénération de la voie ferrée desservant la centrale de Penly...).

Cet avenant vise à poursuivre la mise en accessibilité des gares pour permettre un accès au mode ferré à un plus grand nombre d'utilisateurs.

Concernant le mode routier, le contrat vise à finaliser les opérations en travaux du CPER précédent (déviation sud-ouest d'Evreux, accès sud au Pont Flaubert), la poursuite des itinéraires structurants (aménagement de la RN12

<sup>19</sup> CGDD, Préconisations relatives à l'évaluation environnementale stratégique, CEREMA, 2015

dans l'Orne, contournement sud-est de Caen) et la poursuite au désenclavement des territoires et de sécurisation des itinéraires (aménagement de la RN13 Valognes-Cherbourg). Il est également prévu la réalisation de voies dédiées aux transports en commun et au covoiturage sur l'A150 en sortie et en entrée de Rouen dans une optique de lutte contre l'autosolisme.

Pour finir, en complément des nombreux investissements de l'Etat dans la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et de stationnements vélos sécurisés en gares via le fond de mobilité active, l'Etat va subventionner à hauteur de 15 M€ le vélotourisme afin de favoriser un tourisme plus respectueux de l'environnement.

Ces projets font, par conséquent, l'objet d'études d'impact et d'évaluations environnementales en amont de leur réalisation conduisant à retenir les scénarii les moins impactants pour l'environnement. Ces projets feront l'objet d'une attention toute particulière quant aux risques d'incidences négatives sur l'environnement au stade de leur mise en œuvre et jusqu'à leur achèvement. La stratégie éviter réduire compenser est appliquée à chacun de ces projets afin de limiter au maximum les impacts sur l'environnement et le cadre de vie de ces projets. Afin de compenser les impacts résiduels et de faciliter l'acceptabilité sociétale de ces projets, des mesures compensatoires sont retenues, ainsi que des mesures de suivi.

## 1.7 Exposé des motifs pour lesquels le programme a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement

### LA MOBILISATION DU PARTENARIAT PENDANT L'ÉLABORATION DU CPER

Sous l'autorité du Préfet de région et du Président du Conseil régional, l'élaboration du volet mobilités 2023-2027 du CPER a été conduite selon un pilotage technique resserré entre les services de l'Etat ( DREAL) et les services de la Région animé par le SGAR et le DGS, ainsi que des acteurs tels que SNCF réseau, SNCF gares et connexion, EDF...

Ce partenariat technique a été largement ouvert aux services des Conseils départementaux et des agglomérations de Rouen, Le Havre, Evreux, Caen-la-Mer, Alençon et Cherbourg-en-Cotentin.

Ces travaux techniques ont régulièrement fait l'objet de réunions d'arbitrage entre le Préfet de région et le Président du Conseil régional associant, autant que nécessaire, les Présidents des Conseils départementaux et six grandes agglomérations précitées.

A ce titre, de nombreuses réunions se sont tenues au 2nd semestre 2023.

Ce processus a permis d'aboutir à un protocole d'accord signé le 12 juillet 2024 entre le Préfet de région et le Président du Conseil régional.

### DES PRIORITÉS EN ADÉQUATION AVEC LE DIAGNOSTIC RÉALISÉ EN 2019 ET LES BESOINS EXPRIMÉS PAR LES PARTENAIRES

Ces travaux d'élaboration s'inscrivent en cohérence avec le diagnostic territorial réalisé en 2019 et ayant permis de construire des priorités et définir des objectifs spécifiques correspondant en adéquation avec les besoins du territoire normand.

Le processus partenarial, décrit ci-dessus, a permis, de manière itérative et au fil du temps, d'affiner les priorités stratégiques du volet mobilités 2023-2024 CPER, et de définir les projets structurants à financer (volet 1, 2 et sous-

volet 4 dédié à la culture) ainsi que les types de projets à soutenir pour les volets fonctionnant en mode guichet (volets 3 et 4).

L'avenant mobilités du CPER, dans la continuité du protocole signé le 12 juillet 2024, se décompose en 5 volets déclinés, autant que nécessaire en sous-volets :

- ✓ Les services express métropolitains,
- ✓ Les projets ferroviaires
- ✓ Les projets routiers,
- ✓ Les projets routiers,
- ✓ Les projets de véloroutes.

## 4 Analyse de cohérence

L'analyse de la cohérence du projet de CPER dans sa globalité a été réalisé en septembre 2023, avec les documents stratégiques structurant la politique environnementale de la Région, lors de l'élaboration du rapport environnemental de l'Évaluation environnementale stratégique du CPER Etat – Région 2021 – 2027 de Normandie.

L'analyse qui va suivre vise à l'actualiser au regard des éléments nouveaux en lien avec l'élaboration du volet mobilité du CPER.

### 1.8 Présentation des documents retenus pour l'analyse de cohérence

Deux critères de sélection ont été appliqués pour identifier les documents dont la cohérence avec le volet mobilité du CPER :

- La thématique : les documents présentant une thématique en lien direct avec la composante environnementale concernée directement par le volet mobilité et étudiée dans le cadre de la présente évaluation : la transition énergétique ;
- L'approche régionale : les documents régionaux intégrant les orientations nationales ou européennes ont également été privilégiés. Les documents locaux n'ont pas été retenus car le CPER vise à soutenir des projets sur l'ensemble du territoire régional.

Le choix a notamment été pris d'évaluer la cohérence du volet mobilité du CPER avec les documents stratégiques suivants :

Thématique	Stratégies connexes	Echelle
Transition énergétique	Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) 2019 – 2023 / 2024 – 2028	Nationale
	Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)	Nationale
	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) – Thématique 4 (transport, mobilité)	Régionale
	Loi climat et résilience et « zéro artificialisation nette des sols »	Nationale

## 1.9 Analyse de la cohérence du volet mobilité du CPER avec les autres documents de planification

### Transition énergétique

#### STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE (SNBC)

Introduite par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV), La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Celle-ci contient des dispositions relatives à la réduction des émissions de carbones induites par l'urbanisation. Cette stratégie insiste sur l'importance de développer des formes urbaines plus denses, bien desservies, structurées autour des pôles urbains et bourgs ruraux déjà existants, afin d'éviter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols. Ce faisant, cette dynamique permet une réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores induites par le desserrement des formes urbaines.

Adoptée pour la première fois en 2015, la SNBC a été révisée en 2018-2019, afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050 (ambition rehaussée par rapport à la première SNBC qui visait le facteur 4, soit une réduction de 75 % de ses émissions GES à l'horizon 2050 par rapport à 1990).

La SNBC fixe 2 ambitions nationales :

- ✓ Atteindre la neutralité carbone dès 2050 ;
- ✓ Réduire l'empreinte carbone des Français.

Afin de se donner les moyens d'atteindre son ambition, la stratégie prévoit des orientations déclinées pour chaque secteur d'activité afin de mettre en œuvre la transition vers une économie bas-carbone. Pour le **secteur des transports**, la SNBC cible la réduction des émissions de GES de 28% par rapport à 2015 d'ici 2030 et une décarbonation complète d'ici 2050.

#### SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES (SRADDET) – THÉMATIQUE 4 (TRANSPORT, MOBILITÉ)

La Commission européenne définit la transition vers **un secteur des transports économe en énergie et décarboné** comme l'une de ses priorités. A travers le SRADDET, la Région Normandie ambitionne d'atteindre les objectifs suivants en matière de développement des transports et de la mobilité :

- ✓ Améliorer l'offre de mobilité ;
- ✓ Créer les conditions d'une intermodalité efficace ;
- ✓ Développer de nouvelles coopérations interrégionales ;
- ✓ Limiter l'impact de l'urbanisation et des aménagements sur la biodiversité et les espaces naturels ;
- ✓ Poser la conciliation des usages comme impératif ;
- ✓ Réduire les émissions de gaz à effet de serre d'origine non énergétique.

Afin d'atteindre ces objectifs, la Région vise à activer les leviers suivants :

- ✓ Coordonner les prescriptions des schémas de mobilités limitrophes en veillant à la mise en cohérence de l'offre de services ;
- ✓ Contribuer à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes, renforcer le maillage territorial et favoriser l'intermodalité par le développement d'infrastructures, d'équipements et de services cyclables ;
- ✓ Organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activités économiques par un ou plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme ;
- ✓ En cas de création de nouvelles zones urbanisées (commerces, zones d'emploi, logements, services, ...), prévoir les modalités permettant et/ou favorisant l'accès par un ou plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme ;
- ✓ Privilégier la densification urbaine autour des points d'arrêts des transports collectifs, en lien avec leur niveau de desserte ;
- ✓ Assurer la mise à disposition des informations et données relatives aux services de transports réguliers de voyageurs ;
- ✓ Définir et formuler des objectifs de rabattement en transports collectifs et modes actifs vers les gares ou Pôles d'Echanges Multimodaux et permettre l'organisation de lieux de correspondance entre réseaux afin de fluidifier le parcours des voyageurs en lien avec le niveau de desserte en transports collectifs ;
- ✓ Coordonner l'action et la planification des différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité.

#### LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE DU 22 AOÛT 2021

La loi climat et résilience du 22 août 2021 a fixé l'objectif d'atteindre le « zéro artificialisation nette des sols » (ZAN) en 2050, avec un objectif intermédiaire de réduction de moitié de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers dans les dix prochaines années (2021-2031). Cette trajectoire progressive doit être déclinée territorialement dans les documents de planification et d'urbanisme. A ce titre, la loi du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, prévoit des adaptations pour faciliter l'atteinte des objectifs et plus particulièrement leur déclinaison territoriale.

#### Cohérence avec le volet mobilité du projet de CPER

Les opérations ciblées sur le **volet mobilité** du CPER s'inscrivent dans les dynamiques de développement du report modal et décarbonation des mobilités, et de ce fait, s'inscrivent en cohérence avec les objectifs ciblés au sein de la SNBC et du SRADDET. Les projets qui seront soutenus permettront de :

- Développer les **infrastructures de transports ferroviaires**, afin d'accroître la mobilité entre les territoires, de favoriser le report modal (pour les personnes et les marchandises) ;

- Développer les **infrastructures de mobilités douces à travers l'aménagement de nouvelles véloroutes** (prévues sur les itinéraires inscrits au schéma national et/ou inscrits au schéma régional) qui permettront d'offrir une alternative à l'autosolisme en milieu urbain et également de venir soutenir les pratiques de cyclotourisme qui s'inscrivent dans les logiques de tourisme durable, vert et d'écotourisme, à travers le développement d'une forme de voyage et/ou de loisir, tournée vers le respect de l'environnement, la découverte et la protection de la nature.

Enfin, il n'est pas ciblé la création de nouvelles infrastructures sur des espaces naturels, agricoles et/ou forestiers, en lien notamment avec les principes du ZAN développé dans la Loi climat et résilience.

Niveau de cohérence : Élevé

## 5 Analyse des incidences résiduelles

L'analyse des incidences résiduelles de l'ensemble des actions ciblées sur le projet de CPER a été réalisée en septembre 2023, lors de l'élaboration du rapport environnemental de l'Évaluation environnementale stratégique du CPER Etat – Région 2021 – 2027 de Normandie.

L'analyse qui va suivre vise à l'actualiser en y intégrant le volet mobilité qui n'avait été rédigé au moment de la précédente évaluation.

### 1.10 Présentation de la méthodologie de l'analyse des incidences environnementales probables

Cette analyse permettra d'identifier d'éventuels points de vigilance à avoir lors de la mise en œuvre du volet urbain du projet de CPER et des alternatives possibles.

#### Incidences environnementales

La notion d'incidence n'a pas de définition juridique précise. Elle s'explique par :

- ✓ **L'appréciation croisant l'effet** (un effet ou une pression est la conséquence objective des projets sur l'environnement indépendamment du territoire affecté) avec la sensibilité environnementale du territoire ;
- ✓ **L'appréciation des impacts** dans le sens d'un changement, positif ou négatif, dans la qualité de l'environnement, à court ou à long terme. L'impact peut être direct ou indirect s'il résulte d'une relation de cause à effet.

La notion relative à la prévisibilité des incidences signifie que toutes les incidences ne sont pas connues précisément lors de l'élaboration d'un programme. Il s'agit d'identifier les incidences qui risquent d'avoir lieu si le programme tel qu'il est défini est mis en œuvre.

#### APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE GÉNÉRALE

La méthodologie que nous proposons pour cette évaluation environnementale se construit autour d'un dispositif d'analyse devant permettre d'aboutir à une mise en relief des niveaux d'impacts probables du CPER sur l'environnement et *in fine*, un ciblage des analyses et préconisations de mesures correctrices sur les enjeux prioritaires. Elle a été éprouvée dans le cadre de nombreuses évaluations environnementales.

Le CPER est à la fois un document stratégique en matière de développement, et un document favorisant le déploiement d'actions sur les 6 ans à venir, plus opérationnel. Nous proposons ainsi une approche méthodologique adaptée pour chacun de ces niveaux :

1. **Au niveau stratégique**, qui vise à analyser qualitativement le niveau d'incidences probables que les axes stratégiques et opérationnels du programme ont sur l'environnement ;

2. **Au niveau opérationnel**, l'objet de l'évaluation environnementale est d'identifier les types d'actions présentant potentiellement le plus d'incidences sur l'environnement, d'identifier les enjeux environnementaux et de décrire des points d'alerte à la mise en œuvre des actions, qui auront vocation à être définies plus précisément par la suite (via une étude d'impact environnemental spécifique par exemple).

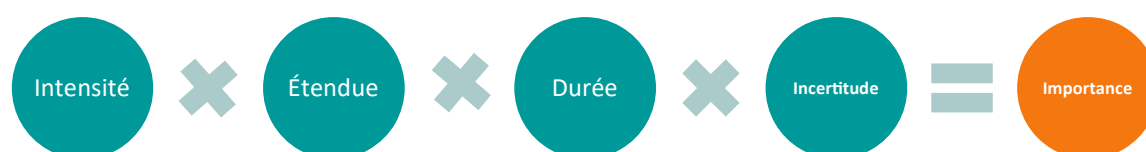
**Nota :** seules les principales actions ayant une incidence sur les thématiques environnementales sont examinées. Les actions immatérielles (communication, formation, gouvernance, d'études, etc.), si elles ne sont pas directement ciblées sur une composante environnementale, ne sont pas évaluées puisqu'elles ne présentent aucun impact direct sur l'environnement.

## ANALYSE DES INCIDENCES

Pour chacune de ces dimensions, une analyse qualitative des incidences notables prévisibles du programme sur l'environnement est proposée. Il s'agit d'étudier en quoi, dans ses mécanismes d'intervention et des projets soutenus, le programme est porteur d'incidences environnementales.

### CONSTRUCTION D'UNE GRILLE D'ANALYSE

Il s'agit là d'une évaluation à l'échelle d'un programme qui s'attache à mesurer quantitativement l'incidence prévisible (positives ou négatives) de chaque orientation envisagée. L'approche méthodologique retenue ici consiste à **évaluer l'importance d'une incidence environnementale** en intégrant son **intensité** (de la perturbation), **sa durée** (portée temporelle) et **son étendue** (portée spatiale). La notation obtenue est pondérée en fonction du niveau d'action que le programme dispose sur cet enjeu (incertitude).



Cette approche méthodologique est notamment utilisée dans le cadre d'étude d'impact des projets.

Les incidences peuvent être qualifiées de :

- ✓ **Positives** lorsqu'il est estimé qu'elles ont un effet sur l'environnement améliorant la qualité d'une ou plusieurs des composantes de celui-ci ;
- ✓ **Négatives** lorsqu'il est estimé qu'elles ont un effet entraînant la dégradation d'une ou plusieurs des composantes de l'environnement.

Plusieurs niveaux d'importance sont calculés auxquels est rattachée une valeur quantitative.

Importance		Valeur de l'incidence
Incidences négatives	Forte (- - -)	-13 à -18
	Modérée (- -)	-7 à -12
	Faible (-)	-1 à -6
Incidence nulle		0
Incidences positives	Faible (+)	1 à 6
	Modérée (+ +)	7 à 12
	Forte (+ + +)	13 à 18

### LA MESURE DE L'INTENSITÉ DE L'INCIDENCE

Selon la composante considérée, l'altération peut avoir des effets positifs ou négatifs. Ces effets sur la composante environnementale peuvent également être directs ou indirects.

On distingue trois classes de valeur attribuée à l'intensité des perturbations :

- ✓ **FORTE** : Pour une composante du milieu naturel, l'intensité de la perturbation est forte lorsqu'elle impacte de façon significative l'intégrité de cette composante. Autrement dit, une perturbation est de forte

La valeur peut être soit **négative** (lorsque l'effet génère une dégradation de la composante de l'environnement) soit **positive** (si la modification est favorable à la composante).

intensité si elle est susceptible d'entraîner un déclin ou une amélioration importante dans l'ensemble du milieu.

- ✓ **MOYENNE** : Pour une composante du milieu naturel, l'intensité de la perturbation est moyenne lorsqu'elle impacte cette composante dans une proportion moindre sans remettre l'intégrité en cause, mais d'une manière susceptible d'entraîner une modification (positive ou négative) limitée de sa répartition régionale dans le milieu.
- ✓ **FAIBLE** : Pour une composante du milieu naturel, l'intensité de la perturbation est faible lorsqu'elle altère faiblement cette composante sans remettre l'intégrité en cause ni entraîner de diminution ou de changements significatifs de sa répartition générale dans le milieu.

Intensité	Valeur de l'incidence positive	Valeur de l'incidence négative
<b>Forte</b>	(+) 3	(-) 3
<b>Moyenne</b>	(+) 2	(-) 2
<b>Faible</b>	(+) 1	(-) 1

#### L'ÉTENDUE DE L'INCIDENCE

L'étendue de l'incidence exprime la portée géographique des effets engendrés par une intervention sur le milieu. Cette notion réfère soit à une distance ou à une surface sur laquelle seront ressenties les modifications subies par une composante ou encore à la population qui sera touchée par ces modifications.

Trois niveaux d'étendues peuvent être considérés :

Échelle de l'étendue	
<b>(Trans)Régionale</b>	Impacte l'ensemble du territoire régional, voire au-delà.
<b>Locale</b>	Impacte les environs du lieu où se trouve l'incidence, sur un espace relativement restreint : département, EPCI... ressenti par une proportion limitée de la population de la zone d'étude
<b>Ponctuelle</b>	Influence uniquement sur un espace circonscrit du milieu (le bâtiment, le point d'eau...), qu'il en affecte une faible partie ou qu'il n'est ressenti que par un groupe restreint de la zone d'étude.

#### LA DURÉE DE L'INCIDENCE

La durée de l'effet environnemental est la période de temps durant laquelle seront ressenties les modifications subies par une composante. Elle n'est pas nécessairement égale à la période de temps pendant laquelle s'exerce la source directe de l'effet, puisque celui-ci peut se prolonger après que le phénomène qui l'a causé ait cessé. Lorsqu'un effet est intermittent, on en décrit la fréquence en plus de la durée de chaque épisode. La durée de l'incidence peut être :

- ✓ **Longue** si les effets sont ressentis de façon continue pour la durée de vie du plan, de l'installation ou des activités et même au-delà dans le cas des effets pérennes / irréversibles,
- ✓ **Moyenne**, si les effets sont ressentis de façon continue sur une période de temps relativement prolongée mais généralement inférieure à la durée de vie de l'installation ou des activités ;
- ✓ **Courte** si les effets sont ressentis sur une période de temps limitée, correspondant généralement à la période de construction des installations ou à l'amorce des activités.

### Échelle de durée

Longue (rémanence au-delà de la programmation)

Moyenne (durant toute la programmation)

Courte (lié à la seule mise en œuvre des projets)

### PONDÉRATION DE LA NOTE AU REGARD DU LIEN DIRECT DE LA THÉMATIQUE AVEC LE PROGRAMME

Comme nous l'avons expliqué précédemment, l'ensemble des composantes environnementales évoquées dans le décret de référence fait l'objet d'une analyse. Néanmoins, sur l'ensemble seules quelques-unes seront impactées plus ou moins directement par le programme. Aussi, il est important de prendre en compte ce lien afin de pondérer l'impact du programme sur les thématiques.

Niveau de certitude fort

X 1

Niveau de certitude moyen à faible

X 0,5

**À noter :** le **degré d'incertitude** de l'incidence est très élevé lorsque l'impact dépend totalement des dispositions qui seront prises dans la mise en œuvre.

Un rappel de la réglementation en vigueur pouvant atténuer les incidences environnementales relevées est proposé à l'échelle de chaque volet d'action.

## 1.11 Analyse détaillée des incidences environnementales probables

### Volet 2 – Infrastructures, mobilités douces et transports collectifs

#### 2.1 POURSUIVRE LES OPÉRATIONS INSCRITES AU CPER 2015-2020

A travers ce volet, le CPER cible le **développement des infrastructures de transports routières et ferroviaires**, afin d'accroître la mobilité entre les territoires, de favoriser l'emploi et de renforcer l'attractivité de la région d'un point de vue économique et touristique. A ce titre, les ambitions sont multiples, reposant principalement sur :

- ✓ L'amélioration de la desserte et de l'accessibilité du territoire ;
- ✓ Le développement et la modernisation des infrastructures de transport ;
- ✓ La promotion et le soutien des mobilités douces ;
- ✓ L'amélioration des transports collectifs.

Outre les aspects d'attractivité et d'emploi, à travers le développement des transports collectifs et des mobilités actives, l'ambition donnée est de concourir aux aspects de transition écologique et énergétique par la réduction notamment des émissions de gaz à effet de serre, des polluants et du bruit.

Dans un premier temps, le **CPER 2021-2027 vise la finalisation des projets en travaux des projets inscrits dans le volet mobilité multimodale des CPER 2015-2020 qui n'ont pas encore été menés à leur terme**. Ils ont fait l'objet de financements apportés dans le cadre d'avenants de prolongation des CPER haut et bas Normand :

- Les avenants n°2 au CPER Basse Normandie 2015-2020 et n° 3 au CPER Haute-Normandie 2015-2020, signés le 21 décembre 2020 prolongent jusqu'à fin 2021, le volet mobilité multimodale et constituent la feuille de route des opérations à réaliser.
- L'avenant n° 3 au CPER Basse Normandie 2015-2020, signé le 14 juin 2021, procède à des redéploiements de crédits et permet l'application du projet de protocole d'accord entre l'État et la Région Normandie sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire (LDFT).

L'analyse des incidences probables des opérations qui étaient déjà inscrites au sein du CPER 2015-2020, tout comme le reste de l'analyse des incidences résiduelles pour l'ensemble des actions ciblées sur le projet de CPER, a été réalisée en septembre 2023 lors de l'élaboration du rapport environnemental de l'Évaluation environnementale stratégique du CPER Etat – Région 2021 – 2027 de Normandie.

## 2.2 VOLET MOBILITÉ POUR LA PÉRIODE 2023-2027

A travers ce volet, le CPER cible le **développement des infrastructures de transports** afin **d'accroître la mobilité entre les territoires** tout en s'inscrivant dans la **volonté conjointe de l'État et de la Région de renforcer la décarbonation des mobilités** (enjeu majeur de la démarche de planification écologique), à travers une forte orientation des crédits vers le **développement du report modal** et notamment le **transport ferroviaire des personnes et des marchandises**.

A ce titre, le protocole d'accord concerne le volet « mobilités » du CPER 2021-2027 pour lesquelles l'État et la Région souhaitent concentrer leurs crédits, est articulé autour de quatre thématiques :

- 1 Les services express régionaux métropolitains (SERM),
- 2 le ferroviaire,
- 3 le réseau routier national,
- 4 les véloroutes.

Concernant les analyses qui vont suivre, nous avons fait le choix de regrouper les actions ciblant le développement des services express régionaux métropolitains et du ferroviaire, étant donné leur similitude (en termes d'objectifs ainsi qu'au regard des potentielles incidences qu'ils leur sont inhérents).

### 2.2.1 PROJETS FERROVIAIRES STRUCTURANTS

#### DESCRIPTION DES TYPES D' ACTIONS SOUTENUS

Les opérations ferroviaires soutenues dans le cadre du volet « mobilités » du CPER 2021-2027 s'inscrivent au sein de deux dynamiques distinctes. D'une part, le **développement des services express régionaux métropolitains** et d'autre part, la **modernisation/régénération des infrastructures ferroviaires régionales afin de favoriser le report modal et la décarbonation des mobilités**.

Le soutien des projets en lien avec le **développement des services express régionaux métropolitains** à travers le futur CPER, **s'inscrit en lien avec le schéma directeur des SERM**, remis par SNCF Réseau au Gouvernement en 2020, ayant identifié la métropole de Rouen comme support d'un potentiel SERM. En complément de la métropole de Rouen, l'État et la Région ont souhaité étudier le potentiel d'un SERM autour de l'agglomération de Caen. A ce titre, certaines études sont envisagées sur ce ciblage territorial.

Dans ce cadre, les **projets envisagés soutiennent principalement des études** (Etude du SERM de Rouen, Etude du SERM de Caen, ...), à l'exception de **certaines opérations comportant des phases de travaux**, dont deux d'une certaine envergure :

- **L'amélioration électrique de l'étoile ferroviaire rouennaise** (amélioration nécessaire au regard de l'augmentation des dessertes prévues dans le SERM) qui identifie d'ores et déjà comme projet majeur la construction d'une nouvelle sous-station électrique, au niveau de Sotteville-lès-Rouen, afin de suppléer celle de Pont de l'Arche (études et travaux) ;
- **Réouverture de la section Val de Reuil-Louviers** afin de pouvoir proposer à terme, des dessertes Rouen-Louviers (phase études avec potentiellement une notification des marchés de travaux envisagée en 2027).

Concernant le **soutien des projets ferroviaires structurants** (hors SERM), afin de favoriser le report modal et la décarbonation des mobilités, **quatre sous-types d'actions peuvent être identifiés** :

- Modernisation des axes ferroviaires nationaux structurants ;
- Lignes ferroviaires de dessertes fines du territoire (LDFT) ;
- Mise aux normes d'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite ;
- Fret ferroviaire et transport combiné.

Le volet portant sur la **modernisation des axes ferroviaires nationaux structurants** soutiendra d'une part des études (études ERTMS, études d'améliorations) et d'autre part, des opérations comprenant des phases travaux :

- **L'amélioration de la traversée piétonne en gare de Molay Littry** (ligne Paris-Cherbourg) ;
- **L'automatisation du poste d'aiguillage de Sotteville-lès-Rouen** ;
- **Des mesures structurelles d'adaptation au changement climatique** (principalement des installations de bordures autour des lignes existantes afin d'éviter la collision avec la faune avoisinante) ;

Le volet portant sur **lignes ferroviaires de dessertes fines du territoire** ciblera essentiellement le **soutien à des travaux de régénération**, notamment celle de Paris-Granville où deux sections sont prévues en travaux dans le CPER. Quatre autres lignes feront l'objet de travaux majeurs. Dans le détail, il s'agit des lignes suivantes :

- Paris-Granville (Dreux-Surdon et Argentan-Granville) ;
- Mézidon-Alençon ;
- Elbeuf-Serquigny ;
- Lisieux-Deauville ;
- Lison-Dol de Bretagne ;

Enfin, des travaux peuvent être envisagés sur d'autres lignes, mais l'enveloppe financière ciblée au sein du CPER laisse à penser que ces interventions resteront marginales.

Le volet portant sur la **mise aux normes d'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite** répond directement aux enjeux rendus obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014, ainsi qu'aux objectifs ciblés dans le Schéma Directeur d'Accessibilité Normand. A travers ce volet, **il est prévu le soutien à des études de mise en accessibilité ainsi que la prise en compte des phases de travaux sur les gares d'Evreux, de Sées, du Tréport, de Oissel et de Carentan**. Une enveloppe est également réservée pour le soutien aux études de mise en accessibilité sur d'autres gares du territoire normand.

Le volet portant sur le **fret ferroviaire et le transport combiné** prévoit de **soutenir la fois les lignes capillaires de fret et les terminaux multimodaux, dont les installations terminales embranchées (ITE)**. Ces opérations pourront être de différentes natures (travaux de régénération, finalisation de travaux déjà engagés lors du précédent CPER, réalisation d'une plateforme multimodale, études). Plus spécifiquement, 5 opérations sont d'ores et déjà programmées :

- **Fin des travaux de confortement de la tranchée couverte de Rouen** (projet initié dans le précédent CPER Haute-Normandie, qui ciblait principalement le traitement global de l'ouvrage en béton, faisant l'objet de nombreuses dégradations, dans l'objectif notamment de préserver l'unique accès ferré aux installations du port de Rouen en rive gauche de la Seine) ;
- **Régénération de la ligne capillaire fret Motteville – Saint-Valéry-en-Caux permettant l'évacuation du combustible usagé de la centrale nucléaire de Penly** ;
- Participation à la **plateforme multimodale de transport combiné d'Orléans-les Aubrais** ;
- Financement des **Installations Terminales Embranchées (ITE)** ;
- **Études prospectives fret** (Seine Sud, accès sud au port de Rouen notamment).

Finalement, la nature structurelle de ces projets leur associe des **impacts environnementaux lors de leur mise en œuvre**, principalement en matière de consommation énergétique et production de déchets issus des phases de chantiers. Pour autant, leur nature ne laisse pas envisager de consommation foncière (intervention sur des espaces artificialisés et/ou travaux de modernisation/régénération de lignes/infrastructures existantes).

Incidences liées à la mise en œuvre des types d'action

Incidences liées aux effets recherchés de l'action

Dimensions	Composantes environnementales	Intensité	Durée	Etendue	Probabilité	Incidence	Intensité	Durée	Etendue	Probabilité	Incidence	Incidence globale	
Patrimoines naturels	Biodiversité et zonages environnementaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Continuités écologiques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ressources naturelles	Eau et milieux aquatiques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Sols, sous-sols et espaces	-1	1	1	1	-1	0	0	0	0	0	-1	
	Déchets	-2	1	1	1	-2	-1	3	1	1	-3	-5	
Santé - Environnement et risques	Qualité de l'air	-1	1	1	1	-1	+1	3	1	1	+3	+2	
	Nuisances	0	0	0	0	0	+1	3	1	1	+3	+3	
	Risques naturels	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Risques technologiques	0	0	0	0	0	+1	+3	1	1	+3	+3	
Paysages et cadre de vie	Patrimoines paysagers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Patrimoines bâtis et architecturaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Climat et énergie	Energie	-1	1	1	1	-1	+3	3	1	1	+9	+8	
	Changement climatique	-1	1	1	1	-1	+3	3	1	1	+9	+8	
						-6						+24	+18

## COMMENTAIRES DES SCORES D'INCIDENCES LES PLUS MARQUÉS

Le score d'incidences de ce volet d'action est positif (+18). Les effets recherchés concernant le report modal et la décarbonation des transports devraient présenter des incidences environnementales positives (+24) principalement sur la diminution de la consommation énergétique liée au secteur du transport et l'adaptation au changement climatique. Pour autant, les phases de travaux de ces projets possédant certaines incidences négatives sur différentes composantes environnementales **devront être anticipées (-6)**.

Dans un premier temps, les opérations ciblées dans le cadre du volet mobilité du CPER 21-27 **interviendront exclusivement sur des infrastructures existantes**. A ce titre, il n'est pas prévu de consommation foncière supplémentaire, en lien notamment avec l'objectif de zéro artificialisation nette à l'horizon de 2050 inscrit dans la loi "Climat et résilience" du 22 août 2021. Pour autant, les phases de travaux devraient avoir pour effet une **augmentation de la production de déchets (-2)** et de la **consommation d'énergie (-1)**, une **augmentation des GES** via la combustion de carburant fossile émis par les multiples engins et matériels thermiques qui seront mobilisés et la combustion sur chantier de matières et matériaux (-1) entraînant, *in fine*, une incidence sur le changement climatique (-1), ainsi qu'une **utilisation accrue des ressources issues des sols** à travers les phases de travaux (-1). L'inscription de ces projets dans des démarches d'éco-réalisations viendrait probablement privilégier **le recours aux matériaux biosourcés et au réemploi** (récupération et le tri actif de tous les déchets produits sur le chantier), **ainsi que la mise en place d'actions de non-pollution volontaires** (réduction des émissions de CO2 ; réduction des poussières) **et la mise en place d'actions de protection de proximité** (protection de la biodiversité par la diminution des poussières, des impacts sur les cours d'eau, etc.) **ce qui viendrait réduire l'incidence négative**.

En termes d'effets recherchés, l'objectif principal est le report modal du routier vers des modes de transport moins carbonés, soit le ferroviaire. A ce titre, les principaux effets qui devraient être observés concernent les opérations allant dans ce sens et devraient des **d'impacts environnementaux significatifs à moyen/long termes (+27)**.

Il est nécessaire de préciser que **les travaux de régénération et de maintenance génèrent chaque année d'important gisement** sur l'ensemble du territoire national : plus de 120 000 tonnes de rails, plus de 2 millions de tonnes de ballast, plus de 60 000 tonnes de traverses bois, plus de 300 000 tonnes de traverses béton, plus de 3 000 tonnes de câbles et fil de contact caténaire (ADEME, 2016). Ainsi, ces travaux devraient générer à moyen terme une augmentation de la production de déchets (-3). A ce titre, il est impératif que pour chaque opération ciblée, il soit **intégré la logique d'économie circulaire, qui favorise la collecte, le tri, le réemploi, la réutilisation, et le recyclage des composants usagés** (Ballast, traverses, rails, caténaires...). Lorsque la réutilisation *in situ* n'est pas envisageable, un stockage en base arrière (plateformes) devra être opéré pour une future utilisation (via le Guichet unique des produits de dépose développé par SNCF Réseau).

Pour autant, ces travaux sont nécessaires, afin de venir remplacer les lignes de rails, de ballast, câbles, etc. usés afin notamment de **réduire les risques liés au vieillissement des lignes ferroviaires responsables d'accident mortel en France métropolitaines ces dernières années (+3)**, mais également, afin de **s'inscrire dans les objectifs de transition écologique et énergétique afin de favoriser le report modal et la décarbonation des mobilités**. Dans la même logique, le **financement des ITE** et le **soutien à la création de la plateforme multimodale** de transport combiné d'Orléans-les Aubrais (qui à terme devrait pouvoir gérer plus d'une centaine de conteneurs par jour, avec pour première utilisation une liaison depuis le port du Havre), viendront apporter une **contribution directe à l'objectif du doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030**, en lien avec la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, et permettra de **s'inscrire dans la lutte contre le dérèglement climatique**. A terme, ces voies ferrées qui permettront de desservir une entreprise, une usine, un dépôt, une zone industrielle ou portuaire à partir du réseau ferroviaire, faciliteront le transport de marchandise sans rupture de charge.

Ainsi, ces travaux s'inscrivent dans une **logique de transition durable** des modes de déplacements à travers la **modernisation et l'entretien du réseau ferroviaire normands** (travaux de régénération, amélioration de la traversée piétonne en gare de Molay Littry, automatisation du poste d'aiguillage de Sotteville-lès-Rouen, etc.) qui permettront d'une part le développement du fret ferroviaire, mais également la réduction des risques liés au vieillissement des

lignes ferroviaires. Pour autant, ce ne sont pas les seuls objectifs ciblés dans le cadre du soutien aux projets ferroviaires structurants du territoire. A travers le **soutien au développement des services express régionaux métropolitains**, des effets directs pourront être observés concernant le **désenclavement de certains territoires** et le **développement du report modal soit le recours à des modes de transports décarbonés**. Cette logique s'applique également concernant le **renforcement de l'accès à ces modes de transports** via la mise en accessibilité des gares susceptibles d'intégrer la priorisation régionale (et autres gares restant à être définies). Ces opérations, qui devraient **permettre la réduction de l'utilisation de la voiture au bénéfice de transports décarbonés dans les centralités**, pourraient avoir également des effets bénéfiques en **diminuant les nuisances** (sonores principalement) **liées au trafic routier dans ces centralités** (+3). Potentiellement, ces aménagements pourraient entraîner également des **incidences positives sur la qualité de l'air des centralités** (+3).

Mais principalement, pour l'ensemble des opérations ciblées dans le CPER, les effets concrets recherchés à long terme sont la **réduction des consommations énergétiques liés aux transports** (+9) et **d'adaptation au changement climatique** (+9), dans une logique développement durable.

## RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR

**Rappel de l'incidence :** La conduite de travaux d'infrastructures pourrait se traduire par une augmentation ponctuelle des quantités de déchets produites sur le territoire, notamment des déchets du BTP.

L'utilisation de matériaux biosourcés, voire le réemploi de déchets issus du BTP, dans les actions ciblées dans le cadre de ce volet 1, pourrait venir réduire les incidences négatives sur la composante des déchets.

Le réemploi, le recyclage ou autre valorisation matière des matières et des déchets produits sur les chantiers de construction est un objectif partagé par la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) dont l'article 79 fixait à l'État et aux collectivités territoriales un objectif de valorisation d'au moins 70 % à l'horizon 2020 pour les chantiers de construction dont ils sont maîtres d'ouvrage. En 2018, cet objectif de valorisation était en voie d'être atteint sur le territoire normand (68,6%).

De plus, la Feuille de route de l'économie circulaire élaborée par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES) comporte trois mesures visant à renforcer le tri, le réemploi et la valorisation des déchets de la construction.

## 2.2.2 PROJETS ROUTIERS STRUCTURANTS

### DESCRIPTION DES TYPES D' ACTIONS SOUTENUS

Au nombre de 8, ces projets soutiendront l'aménagement des axes routiers nécessaires aux déplacements des normands. La nature structurelle de ces projets leur associe des **impacts environnementaux lors de leur mise en œuvre**, notamment en matière de consommation foncière et énergétique, mais aussi concernant la production de déchets issus des phases de chantiers, et des **impacts environnementaux plus durable** étant donné que certains projets engendreront une artificialisation de foncier naturel et/ou agricole.

Ces 9 projets peuvent être séparés en trois priorités. Dans un premier temps, il est ciblé la finalisation de 2 opérations déjà engagées en travaux dans le cadre des CPER 2015-2020 :

- La création d'une **déviations Sud-Ouest d'Evreux** qui permettra l'achèvement du contournement Sud de l'agglomération ébroïcienne par la route nationale 13. Le projet consistait en la réalisation de 7,3 kilomètres de voie express à deux fois deux voies afin de relier la déviation sud-est (N 1013) depuis sa terminaison actuelle à la déviation de Parville. Les aménagements prévus englobaient la construction d'ouvrages de franchissement de la vallée de l'Iton, comportant notamment un viaduc d'une longueur de 210 mètres. Les travaux en cours de réalisation ciblaient une mise en service fin 2026 ;
- **L'aménagement des accès définitifs du Pont Flaubert en rive gauche de la RN1338** (Rouen) qui consistait à raccorder directement le pont levant Gustave Flaubert (mis en service en 2008) à la voie rapide Sud III (RN 338), tout en desservant l'Eco-quartier Flaubert. Les aménagements prévus devaient comprendre 1,1km de longueur totale d'infrastructures avec trois ouvrages d'art entre la tête du Sud du pont et l'échangeur Stalingrad. Les travaux ont débuté en 2019 et la mise en service est envisagée fin 2025.

Dans un second temps, il est prévu la réalisation d'aménagements d'itinéraires structurants du réseau routier national :

- Le **projet d'aménagement de mise à 2x2 voies de la RN12 dans l'Orne**. La RN 12 possèdent une fonction structurante dans le réseau routier national et constitue un maillon Est-Ouest indispensable pour les territoires qu'elle traverse, qui restent situés à l'écart des grands axes autoroutiers et ferroviaires. Afin d'assurer sa vocation de voie express, cette opération porte sur la réalisation d'un tracé neuf à 2x2 voies entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre d'une part, sur une longueur de 5 km et entre Sainte-Anne sur la commune de Tourouvre-au-Perche et Saint-Maurice-lès-Charencey d'autre part, sur une longueur d'environ 9 km.
- Le **projet de sécurisation de la section Valognes-Cherbourg de la RN13 dans la Manche**. Le premier objectif de l'opération est la sécurisation de la RN13 (suppression des accès directs à la RN 13, interdiction de la circulation des engins agricoles et véhicules lents sur la RN 13 associée à la création d'itinéraires alternatifs pour permettre la desserte du territoire). D'autres options sont également envisagées afin de servir cet objectif dont notamment la création de nouveaux aménagements (aménagement d'une partie du réseau secondaire afin de garantir le bon fonctionnement des itinéraires alternatifs et de la desserte des habitations ; Réaménagement de certains accès et bretelles - représentant un fort enjeu en termes de sécurité ; aménagement d'un échangeur complet à Valognes avec deux giratoires). Le second objectif est d'améliorer la desserte du territoire pour les riverains et les usagers de la RN13 (desserte de Tollevast, desserte de Valognes, etc.) et de répondre aux problématiques secondaires liées à la sécurisation de la RN13. Pour répondre à cet objectif, la

réalisation de bretelles d'entrée et de sortie afin de faciliter l'accès à la RN13 pour rejoindre Cherbourg est envisagée.

A noter que pour ces deux projets, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a déjà été réalisé et, à ce titre, une étude d'impact et une analyse des potentielles incidences sur le réseau Natura 2000 ont été effectuées pour les deux opérations. De nombreuses mesures d'accompagnement sont également prévues.

Enfin, les **trois opérations restantes CPER** ciblent le **désenclavement de territoire** ou la **sécurisation d'itinéraires** du réseau routier national avec le soutien à **deux études** (le projet sur la **tête Nord du pont Flaubert** et le projet de **contournement sud de Caen**) et la **finalisation du projet de la RN27 dans le pays Dieppois** (travaux de sécurisation, signalisation, ...).

Incidences liées à la mise en œuvre des types d'action

Incidences liées aux effets recherchés de l'action

Dimensions	Composantes environnementales	Intensité	Durée	Etendue	Probabilité	Incidence	Intensité	Durée	Etendue	Probabilité	Incidence	Incidence globale	
Patrimoines naturels	Biodiversité et zonages environnementaux	-1	3	1	1	-3	0	0	0	0	0	-3	
	Continuités écologiques	-1	3	1	1	-3	0	0	0	0	0	-3	
Ressources naturelles	Eau et milieux aquatiques	-1	1	1	1	-1	0	0	0	0	0	-1	
	Sols, sous-sols et espaces	-1	1	1	1	-1	0	0	0	0	0	-1	
	Déchets	-1	1	1	1	-1	0	0	0	0	0	-1	
Santé - Environnement et risques	Qualité de l'air	-1	1	1	1	-1	0	0	0	0	0	-1	
	Nuisances	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Risques naturels	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Risques technologiques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Paysages et cadre de vie	Patrimoines paysagers	-1	3	1	1	-3	0	0	0	0	0	-3	
	Patrimoines bâtis et architecturaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Climat et énergie	Energie	-1	1	1	1	-1	-1	3	1	0,5	-1,5	-2,5	
	Changement climatique	-1	1	1	1	-1	-1	3	1	0,5	-1,5	-2,5	
						-15						-3	-18

## COMMENTAIRES DES SCORES D'INCIDENCES LES PLUS MARQUÉS

Le score d'incidences de ce volet d'action est globalement négatif (-18). Les incidences de ce volet d'action sont exclusivement liées à la réalisation d'aménagements d'itinéraires structurants sur la RN 12 dans l'Orne et sur la RN 13 dans la Manche, qui ont pour vocation d'améliorer la desserte et l'accessibilité du territoire, mais qui comportent des incidences particulièrement négatives sur l'environnement<sup>20</sup>. La phase de mise en œuvre de ces projets, à travers les importants travaux envisagés, possède des incidences négatives prononcées sur les différentes composantes environnementales (-15), en lien avec la nature structurelle de ces opérations. Par la suite, les effets recherchés présenteront des impacts environnementaux plutôt mitigés (-3), car ciblant la fluidification des conditions routières qui pourrait entraîner une possible augmentation de la consommation d'énergie via la potentielle augmentation du trafic routier (pour autant, il pourrait être également observé un effet positif induit par cette fluidification avec la diminution des bouchons et, *in fine*, la réduction des consommations de carburants). Ainsi, ces opérations n'ont pas pour vocation première de s'inscrire dans une dynamique de développement durable et de fait, ne comporte pas d'effets positifs notables pour l'environnement.

A noter, que les deux opérations déjà engagées dans le cadre des CPER 2015-2020 sont déjà à un stade avancé et ne comporteront des incidences que sur la phase travaux, déjà évalués précédemment. Il en va de même pour la finalisation du projet de la RN27 dans le pays Dieppois. Enfin, le soutien aux études de projet sur la tête Nord du pont Flaubert et sur le projet de contournement sud de Caen aura des effets de nature immatérielle dans le cadre de ce CPER.

La création de nouveaux aménagements routiers à travers la réalisation de ces deux opérations se traduit par des impacts environnementaux négatifs, notamment en raison d'une consommation de foncier, venant potentiellement faire pression sur des espaces naturels ou semi-naturels en périphérie des zones urbaines et particulièrement en milieu rural. Cela pourrait induire des perturbations pour la biodiversité en présence (-3), voire se traduire par la fermeture de continuités écologiques (-3). La création d'infrastructures nouvelles en milieu rural pourrait également introduire des discontinuités dans le paysage naturel régional (-3). Enfin, sur ces opérations, les travaux d'aménagements pourraient également avoir des effets néfastes sur les milieux aquatiques et zones humides à proximité (-1). Pour autant, leur incidence est à relativiser, au regard de leur emprise sur l'échelle régionale.

Les travaux en lien avec ces opérations auront pour effet une augmentation de la production de déchets (-1) une augmentation de la consommation d'énergie (-1), une augmentation des GES via la combustion de carburant fossile émis par les multiples engins et matériels thermiques qui seront mobilisés et la combustion sur chantier de matières et matériaux (-1), entraînant, *in fine*, une incidence sur le changement climatique (-1). Ces travaux entraîneront également une utilisation accrue des ressources issues des sols à travers la consommation de ressources de carrière pour la réalisation d'ouvrages et la mise en œuvre de graves ou de béton ayant un impact sur les ressources naturelles en matières minérales nobles (-1) et une utilisation accrue de la ressource en eau pour ce type de chantier qui pourrait avoir un impact sur les nappes phréatiques (-1). L'inscription de ces projets dans des démarches d'éco-réalisations viendrait probablement privilégier le recours aux matériaux biosourcés et au réemploi (récupération et le tri actif de tous les déchets produits sur le chantier), ainsi que la mise en place d'actions de non-pollution volontaires (réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ; réduction des poussières) et la mise en place d'actions de protection de proximité (protection de la biodiversité par la diminution des poussières, des impacts sur les cours d'eau, etc.) ce qui viendrait réduire l'incidence négative. A noter que l'opération des accès sud au Pont Flaubert réutilise une bonne partie des matériaux excédentaires du projet RN27, financé dans le cadre du CPER 2015-2020. Ces matériaux ont été transportés par la voie ferrée.

Il est à noter également que ces projets sont d'ores et déjà à des stades avancés en termes de validation. A ce titre les incidences potentielles sur les écosystèmes sont censées avoir été anticipées et réduits à leurs maximums.

<sup>20</sup> A noter également que les opérations ciblant la création d'une déviation Sud-Ouest d'Evreux et l'aménagement des accès définitifs du Pont Flaubert en rive gauche de la RN1338 ont déjà été évaluées au sein du précédent CPER

L'inscription de la **démarche « Eviter, Réduire et Compenser »** devra permettre d'identifier des variantes d'aménagements à suivre afin de prendre en compte les enjeux environnementaux prégnants (cours d'eau et milieux aquatiques associés présentant une sensibilité élevée, monuments historiques et de leur périmètre de protection, milieux naturels à préserver et des espèces à protéger, intersections avec les voies communales, agricoles et sentiers de randonnées, qui devront être rétablies, etc.). *In fine*, les incidences restantes devront être compensées à juste titre, à travers des **mesures compensatoires** fixées dans les évaluations environnementales inhérentes à l'élaboration de ces projets.

En termes d'effets recherchés, les **principales incidences qui pourraient être observées concernent l'amélioration de la desserte et de l'accessibilité du territoire**. Via ces aménagements, il est possible (probabilité : 0,5) d'observer une potentielle augmentation du trafic routier sur ces voies express, ce qui aurait des **incidences négatives sur les consommations d'énergies liées aux transports** (-1,5) et, *in fine*, sur **l'adaptation au changement climatique** (-1,5). Les actions soutenues à travers ce volet, devront à minima, respecter les règles générales de transition écologique, climatique et énergétique. A noter également, que concernant la réalisation des projets d'aménagements sur la RN 12 et la RN 13, des principes d'aménagements paysagers ont été définis afin de réduire l'impact visuel du projet (0).

## RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR

**Rappel de l'incidence :** Les actions d'aménagement de nouvelles infrastructures routières se traduiront par de la consommation foncière, notamment sur les espaces semi-naturels et agricoles en périphérie des principaux centres urbains régionaux, *in fine* sur la destruction d'habitats naturels.

Les articles 68 à 71 de la LOI n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages fixent les principes et modalités d'application des obligations de compensation écologique des atteintes à la biodiversité. Celles-ci sont « rendues obligatoires par un texte législatif ou réglementaire pour compenser, dans le respect de leur équivalence écologique, les atteintes prévues ou prévisibles à la biodiversité occasionnées par la réalisation d'un projet de travaux ou d'ouvrage ou par la réalisation d'activités ou l'exécution d'un plan, d'un schéma, d'un programme ou d'un autre document de planification. ».

**Rappel de l'incidence :** La conduite de travaux d'infrastructures pourrait se traduire par une augmentation ponctuelle des quantités de déchets produites sur le territoire, notamment des déchets du BTP.

L'utilisation de matériaux biosourcés, voire le réemploi de déchets issus du BTP, dans les actions ciblées dans le cadre de ce volet 1, pourrait venir réduire les incidences négatives sur la composante des déchets.

Le réemploi, le recyclage ou autre valorisation matière des matières et des déchets produits sur les chantiers de construction est un objectif partagé par la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) dont l'article 79 fixait à l'État et aux collectivités territoriales un objectif de valorisation d'au moins 70 % à l'horizon 2020 pour les chantiers de construction dont ils sont maîtres d'ouvrage. En 2018, cet objectif de valorisation était en voie d'être atteint sur le territoire normand (68,6%).

De plus, la Feuille de route de l'économie circulaire élaborée par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES) comporte trois mesures visant à renforcer le tri, le réemploi et la valorisation des déchets de la construction.

**Rappel de l'incidence :** Les actions de développement de nouvelles infrastructures routières, bien que principalement situées à proximité de pôle urbain, pourraient induire des impacts paysagers, en particulier des discontinuités architecturales avec le bâti local, voire traditionnel.

Les Plans Locaux d'Urbanisme identifient les zones constructibles ou non, ainsi que les zones présentant un intérêt paysager. Le respect du PLU est une obligation qui concerne tout projet d'aménagement. La présence d'un PLU doit de fait réduire les risques d'implantation de structures nouvelles sur des sites à fort intérêt paysager.

## 2.2.3 VÉLOROUTES

---

### DESCRIPTION DES TYPES D' ACTIONS SOUTENUS

Le **déploiement des alternatives à l'autosolisme en milieu urbain constitue un enjeu majeur de la lutte et de l'adaptation au changement climatique**. Devant limiter les consommations de ressources naturelles, notamment des énergies fossiles, et réduire les émissions de polluants atmosphériques, au premier rang desquels le dioxyde de carbone (CO2) et les particules fines (PM10), la mobilité douce urbaine axée sur le vélo est synonyme d'adaptation des infrastructures et de l'offre de services existantes.

Ainsi, afin d'accompagner la décarbonation des mobilités, le **soutien à la réalisation d'aménagement favorisant la pratique cyclable est prévu dans le protocole**. Dans ce cadre, la valorisation des subventions de l'État aux itinéraires cyclables sécurisés et aux stationnements des vélos en gare via le fonds mobilité active est prévue ainsi qu'une enveloppe est réservée afin de venir soutenir la réalisation de véloroutes, prévues sur les itinéraires inscrits au schéma national et/ou inscrits au schéma régional.

Ce soutien à l'aménagement sur les axes les plus fréquentés/emblématiques de la région, permettra également de **venir soutenir les pratiques de cyclotourisme qui s'inscrivent dans les logiques de tourisme durable, vert et d'écotourisme**, à travers le développement d'une forme de voyage et/ou de loisir, tournée vers le respect de l'environnement, la découverte et la protection de la nature.

Enfin, il est à souligner tout de même, la nature structurelle de ces projets leur associant des **impacts environnementaux lors de leur mise en œuvre**, notamment en matière de consommation énergétique et de production de déchets issus des phases de chantiers et, potentiellement, des **impacts environnementaux plus durable** en fonction de la localisation de ces futures véloroutes (artificialisation de foncier naturel et/ou agricole).

Incidences liées à la mise en œuvre des types d'action

Incidences liées aux effets recherchés de l'action

Dimensions	Composantes environnementales	Intensité	Durée	Etendue	Probabilité	Incidence	Intensité	Durée	Etendue	Probabilité	Incidence	Incidence globale	
Patrimoines naturels	Biodiversité et zonages environnementaux	-1	3	1	0,5	-1,5	0	0	0	0	0	-1,5	
	Continuités écologiques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ressources naturelles	Eau et milieux aquatiques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Sols, sous-sols et espaces	-1	1	1	1	-1	0	0	0	0	0	-1	
	Déchets	-1	1	1	1	-1	0	0	0	0	0	-1	
Santé - Environnement et risques	Qualité de l'air	-1	1	1	1	-1	+2	3	2	0,5	6	+5	
	Nuisances	0	0	0	0	0	+2	3	2	0,5	6	+6	
	Risques naturels	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Risques technologiques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Paysages et cadre de vie	Patrimoines paysagers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Patrimoines bâtis et architecturaux	0	0	0	0	0	+2	3	2	0,5	6	+6	
Climat et énergie	Energie	-1	1	1	1	-1	+2	3	2	0,5	6	+5	
	Changement climatique	-1	1	1	1	-1	+2	3	2	0,5	6	+5	
						-6,5						30	23,5

## COMMENTAIRES DES SCORES D'INCIDENCES LES PLUS MARQUÉS

Le score d'incidences de ce volet d'action est positif (+23,5). Les effets recherchés concernant le report modal et le développement de la pratique du cyclotourisme devraient présenter des incidences environnementales positives (+27). Néanmoins, ces effets sont intimement liés à la volonté des populations de se saisir de ces nouveaux équipements pour se déplacer et/ou s'adonner à des activités touristiques/loisirs plus vertueuses (probabilité : 0,5). Pour autant, les phases de travaux de ces projets possédant certaines incidences négatives sur différentes composantes environnementales devront être anticipées et limitées (-6,5).

La création de nouveaux aménagements peut se traduire par des impacts environnementaux négatifs, en fonction de leur location et de la potentielle consommation de foncier qui en résultera, venant faire pression sur des espaces naturels ou semi-naturels en périphérie des zones urbaines et particulièrement en milieu rural (-6). Il est à noter toutefois, que les infrastructures cyclables sont très loin d'être un moteur de l'artificialisation des sols (0,20 % des surfaces artificialisées à l'échelle nationale). Comparées aux autres projets d'aménagement (zones d'activités économiques, autoroutes, extensions d'aéroport), les pistes cyclables représentent une part infime de l'artificialisation en France. En parallèle, les phases de travaux en lien avec la création de ces aménagements pourront avoir comme effet l'augmentation de la production de déchets (-1), l'augmentation de la consommation d'énergie (-1), l'augmentation des GES via la combustion de carburant fossile émis par les multiples engins et matériels thermiques qui seront mobilisés et la combustion sur chantier de matières et matériaux (-1), entraînant, *in fine*, une incidence sur le changement climatique (-1). Ces travaux entraîneront également une utilisation accrue des ressources issues des sols en fonction des matériaux qui seront sélectionnés : matériaux stabilisés (sables ou graves compactés), matériaux classiques (bitume, enrobés...). L'inscription de ces projets dans des démarches d'éco-réalisations viendrait probablement privilégier le recours aux matériaux biosourcés et au réemploi (récupération et le tri actif de tous les déchets produits sur le chantier), ainsi que la mise en place d'actions de non-pollution volontaires (réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ; réduction des poussières) et la mise en place d'actions de protection de proximité (protection de la biodiversité par la diminution des poussières, des impacts sur les cours d'eau, etc.) ce qui viendrait réduire l'incidence négative. A noter également, que le choix du matériau pour la couche de roulement n'est pas négligeable. A ce titre, afin de limiter au maximum les effets négatifs sur l'environnement, la sélection de ces matériaux devra prendre en compte l'ensemble des effets engendrés en termes d'impact carbone (production, entretien, etc.).

Toutefois, concernant les effets recherchés à moyen et long terme, le développement d'infrastructures cyclables entraîne des bénéfices très importants. Il existe une boucle vertueuse entre le développement des infrastructures cyclables et la transformation des habitudes de mobilité autour des pôles de vie et de proximité. Le développement du vélo comme moyen de transport entraîne une baisse des besoins de consommation foncière et de ressources via la densification du bâti résidentiel et commercial et la baisse des besoins en infrastructures de transport lourdes. Pour ces raisons, le bilan global en termes d'incidences environnementales probables de ce volet apparaît positif (23,5). La mise en œuvre des actions affiche un solde d'incidence positif en raison des influences sur la qualité de l'air (réduction des émissions de gaz polluants), qui devrait s'améliorer en privilégiant les mobilités douces, et sur les nuisances (diminution du bruit). Le report modal pourrait également être bénéfique sur d'autres aspects, dont la diminution de la consommation d'énergies fossiles et des émissions de CO<sub>2</sub> associées. Néanmoins, ces effets ne pourront être observés que si ces opérations sont accompagnées d'un effort de diminution des autres modes de déplacements significatif et d'une appropriation par les populations locales et par les touristes (probabilité : 0,5).

## RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR

**Rappel de l'incidence :** Les actions d'aménagement de ces nouveaux aménagements peuvent se traduire par de la consommation foncière, notamment sur les espaces semi-naturels et agricoles en périphérie des principaux centres urbains régionaux, *in fine* sur la destruction d'habitats naturels.

Les articles 68 à 71 de la LOI n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages fixent les principes et modalités d'application des obligations de compensation écologique des atteintes à la biodiversité. Celles-ci sont « rendues obligatoires par un texte législatif ou réglementaire pour compenser, dans le respect de leur équivalence écologique, les atteintes prévues ou prévisibles à la biodiversité occasionnées par la réalisation d'un projet de travaux ou d'ouvrage ou par la réalisation d'activités ou l'exécution d'un plan, d'un schéma, d'un programme ou d'un autre document de planification. ».

**Rappel de l'incidence :** La conduite de travaux pourrait se traduire par une augmentation ponctuelle des quantités de déchets produites sur le territoire, notamment des déchets du BTP.

L'utilisation de matériaux biosourcés, voire le réemploi de déchets issus du BTP, dans les actions ciblées dans le cadre de ce volet 1, pourrait venir réduire les incidences négatives sur la composante des déchets.

Le réemploi, le recyclage ou autre valorisation matière des matières et des déchets produits sur les chantiers de construction est un objectif partagé par la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) dont l'article 79 fixait à l'État et aux collectivités territoriales un objectif de valorisation d'au moins 70 % à l'horizon 2020 pour les chantiers de construction dont ils sont maîtres d'ouvrage. En 2018, cet objectif de valorisation était en voie d'être atteint sur le territoire normand (68,6%).

De plus, la Feuille de route de l'économie circulaire élaborée par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES) comporte trois mesures visant à renforcer le tri, le réemploi et la valorisation des déchets de la construction.

## 1.12 Vue globale de l'évaluation des incidences environnementales

La vue globale de l'analyse d'incidence proposée en page suivante permet d'apprécier le niveau d'impact probable des types d'actions ciblés dans le cadre du volet mobilité du Contrat de plan État-Région 2021-2027 pour la Normandie sur les composantes environnementales étudiées. Les niveaux d'enjeux environnementaux identifiés à l'issue de l'état initial de l'environnement ont été reportés dans cette matrice.

### Les incidences environnementales du programme

Les actions ciblant le développement du ferroviaire et des véloroutes présentent un bilan **positif** en termes d'incidences environnementales. Celles-ci concernent les **ambitions stratégiques en faveur du report modal et de la décarbonation des mobilités, servant ainsi l'adaptation au changement climatique et la sobriété énergétique**, avec des niveaux d'incidences environnementales élevés :

- ✓ Le volet d'action **2.2.3 « Véloroutes »**, avec un score d'incidence de **+23,5** ;
- ✓ Le volet d'action **2.2.1 « Les projets ferroviaires structurants »**, avec un score d'incidence de **+18**.

A contrario, les actions ciblées sur le volet d'action **2.2.2 « Les projets routiers structurants »** présenteraient des **incidences négatives**. Celles-ci **resteraient néanmoins modérées** dans la mesure où ces incidences négatives sont identifiées sur seulement deux opérations à l'échelle de l'ensemble du territoire régional.

### Les impacts probables du programme sur les principaux enjeux environnementaux

Les principales incidences négatives sur les composantes environnementales et notamment celles identifiées comme présentant des enjeux environnementaux forts (Biodiversité et zonages environnementaux ; Continuités écologiques ; Eau et milieux aquatiques ; Déchets et Changement climatique) sont exclusivement liées aux phases de travaux des opérations qui seront soutenues. A ce titre, il est essentiel dans leurs réalisations, de prévoir la mise en place de démarches d'éco-réalisations afin de réduire leurs effets (recours aux matériaux biosourcés et au réemploi, mise en place d'actions de non-pollution volontaires, mise en place d'actions de protection de proximité, etc.).

Pour autant, le volet mobilité du CPER devrait avoir un **impact globalement positif (+23,5)**, en particulier au niveau de la composante relatives **à l'énergie (+10,5)** et au **changement climatique (+10,5)**.

Dimensions	Composantes environnementales	Niveau d'enjeu	2.2.1	2.2.2	2.2.2	Total général
Patrimoines naturels	Biodiversité et zonages environnementaux	6	0	-3	-1,5	<b>-4,5</b>
	Continuités écologiques	6	0	-3	0	<b>-3</b>
Ressources naturelles	Eau et milieux aquatiques	5,5	0	-1	0	<b>-1</b>
	Sols, sous-sols et espaces	4,5	-1	-1	-1	<b>-3</b>
	Déchets	6	-5	-1	-1	<b>-7</b>
Santé - Environnement et risques	Qualité de l'air	3,5	+2	-1	+5	<b>6</b>
	Nuisances	3,5	+3	0	+6	<b>9</b>
	Risques naturels	4	0	0	0	<b>0</b>
	Risques technologiques	2	+3	0	0	<b>3</b>
Paysages et cadre de vie	Patrimoines paysagers	4,5	0	-3	0	<b>-3</b>
	Patrimoines bâtis et architecturaux	5	0	0	+6	<b>6</b>
Climat et énergie	Energie	5,5	+8	-2,5	+5	<b>10,5</b>
	Changement climatique	6	+8	-2,5	+5	<b>10,5</b>
<b>Total</b>			<b>18</b>	<b>-18</b>	<b>23,5</b>	<b>23,5</b>

## 1.13 Evaluation des incidences sur les zones Natura 2000

### Le réseau Natura 2000

Avec la constitution du réseau Natura 2000, l'Union Européenne s'est engagée dans la constitution d'un réseau de sites écologiques. Cette démarche a été déclinée par chaque Etat-membre, y compris la France, qui s'est attachée à valoriser le patrimoine naturel des territoires en encourageant la prise de conscience collective des enjeux écologiques dans les gouvernances des territoires.

Le réseau Natura 2000, constitué d'un ensemble de sites naturels terrestres et marins, vise à assurer la préservation à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, présentant de forts enjeux de conservation. Cette démarche européenne, fondée sur les directives Oiseaux et Habitats Faune Flore, identifie un double objectif :

- ✓ La **préservation de la diversité biologique et du patrimoine naturel** par le maintien ou le rétablissement du bon état de conservation des habitats et des espèces. Cette démarche s'appuie sur le développement des connaissances ainsi que sur la mise en place de mesures de gestion au sein des aires géographiques spécialement identifiées que sont les sites Natura 2000. Le maillage de sites s'étend sur l'ensemble du territoire de l'Union Européenne pour une politique cohérente de préservation des espèces et des habitats naturels ;
- ✓ La **prise en compte des exigences économiques, sociales et culturelles, ainsi que des particularités régionales** permet de réaliser des projets d'aménagements et des activités humaines dans le périmètre des sites Natura 2000, sous réserve qu'ils soient compatibles avec les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont conduit à la désignation des sites.

La France s'est attachée à valoriser le patrimoine naturel des territoires en encourageant la prise de conscience collective des enjeux écologiques dans les gouvernances des territoires. Il s'agit notamment d'articuler les différentes politiques et dispositifs de gestion des territoires en tenant compte du rôle et de la responsabilité des acteurs, à travers des actions de concertation ou de partenariat. La sensibilisation et l'éducation du grand public aux enjeux de la biodiversité tient une place essentielle. La dynamique d'un tel réseau nécessite une animation soutenue des réseaux d'acteurs, favorisant les échanges et les bonnes pratiques

### Rappel du cadre réglementaire

Depuis 1992 et le Sommet de Rio, l'Union Européenne s'est engagée dans une démarche de lutte contre le recul de la biodiversité sur ses territoires par le biais du réseau de sites écologiques « Natura 2000 ». Avec plus de 23 700 sites terrestres et marins, il s'agit du plus vaste réseau de sites protégés au monde.

Ce réseau est fondé sur la mise en application de deux directives européennes :

- ✓ La **directive Oiseaux 2009/147/CE du 30 novembre 2009** (qui a recodifié la directive initiale du 2 avril 1979) a pour objet la conservation de toutes les espèces d'oiseaux sauvages et définit les règles encadrant leur protection, leur gestion et leur régulation. Certaines espèces nécessitant une attention particulière afin d'assurer leur survie, précisées à l'annexe I, font l'objet de mesures spéciales concernant leur habitat. Ces espèces, ainsi que les espèces migratrices dont la venue est régulière, sont protégées dans des sites Natura 2000 dits zones de protection spéciale (ZPS) ;
- ✓ La **directive Habitats faune flore 92/43/CEE du 21 mai 1992** a pour objet la conservation des habitats naturels et de la faune et de la flore sauvages. Les annexes I et II de cette directive listent les types d'habitats

naturels et les espèces animales et végétales dont la conservation nécessite la désignation de sites Natura 2000 dits zones spéciales de conservation (ZSC). Certains habitats ou certaines espèces dits prioritaires sont identifiés comme en danger de disparition et répondent à des règles particulières. La directive établit un cadre pour les actions communautaires de conservation de ces espèces et habitats en cherchant à concilier les dimensions scientifiques qui fondent les délimitations des sites avec les exigences économiques, sociales et culturelles des territoires.

Les espèces et habitats naturels qui nécessitent, sur la base de ces deux directives, la désignation de zones de protection spéciale (ZPS) ou de zones spéciales de conservation (ZSC) sont dites **d'intérêt communautaire**, car représentatives de la biodiversité européenne.

## La réglementation en matière d'évaluation d'incidences sur Natura 2000

Le réseau Natura 2000 s'accompagne de la mise en place d'un **dispositif réglementaire d'évaluation des incidences Natura 2000**, prévu par la **directive Habitats, Faune, Flore** et le **Code de l'Environnement**. L'évaluation des incidences a pour objet de vérifier la **compatibilité d'activités, de travaux, d'aménagements, de manifestations ou d'interventions dans le milieu naturel, avec les objectifs de conservation des sites Natura 2000 et des habitats et espèces** qui ont justifié leur désignation.

Une liste nationale recense les projets devant faire l'objet d'une incidence Natura 2000, qu'ils soient localisés sur des sites classés au titre du réseau Natura 2000 ou non, sauf mention contraire. Cette liste exhaustive est placée en Annexe 1.

En outre, des listes intervenant à l'échelle départementale sont définies par arrêté préfectoral. Chaque département dispose ainsi, en complément de la liste nationale :

- ✓ D'une **première liste locale** définissant les projets déjà soumis à un régime d'approbation administrative et qui doit faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000
- ✓ D'une **seconde liste locale** de projets soumis à évaluation des incidences Natura 2000, hors régime d'approbation administrative existant, constituant un régime d'autorisation propre à Natura 2000.

**Nota :** Pour plusieurs types de projets, l'évaluation des incidences sur Natura 2000 devra être réalisée, que le projet soit localisé sur un site Natura 2000 ou non. La conduite d'une évaluation d'incidences dépend avant tout du type de projet réalisé.

Ainsi, tout projet s'inscrivant dans l'une de ces listes nationale et locales, devra se soumettre à la conduite d'une évaluation d'incidences sur Natura 2000. Afin de faciliter cette démarche, les porteurs de projets pourront réaliser une **pré-évaluation d'incidences sur Natura 2000** à l'aide du formulaire d'évaluation simplifiée des incidences sur Natura 2000 (Annexe 2).

## Les sites Natura 2000 de la Région Normandie

Le réseau Natura 2000 de Normandie est composé de 97 sites correspondant à une superficie approximative de 184 775 ha sur le domaine terrestre soit 6,14 % de la superficie de la région, et 646 857ha sur le domaine marin.

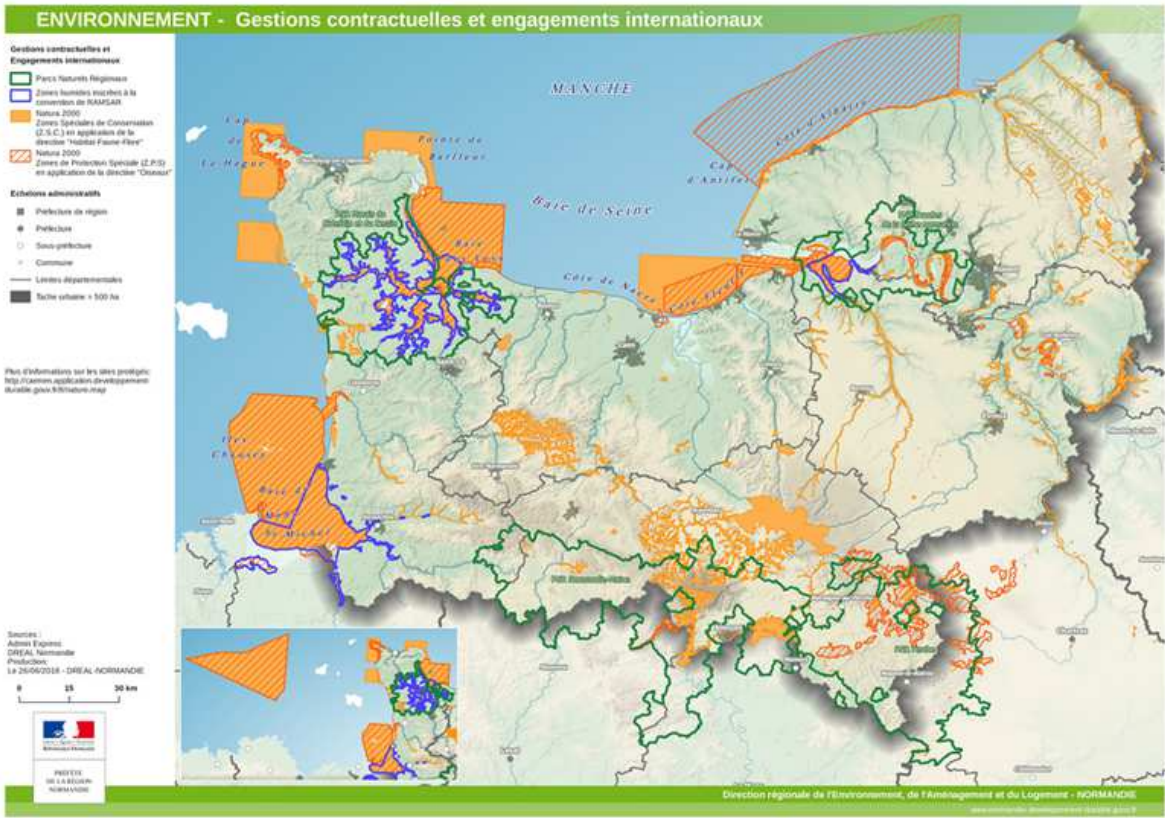
Parmi les 97 sites Natura 2000 en Normandie, 83 sont des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) et 14 sont des Zones de Protection Spéciales (ZPS). Les thématiques dominantes des sites sont les suivantes :

- ✓ Chiroptères (18 sites) ;
- ✓ Zones humides (15 sites) ;
- ✓ Littoraux (14 sites) ;
- ✓ Cours d'eau et zones humides (13 sites) ;
- ✓ Forestiers (13 sites) ;
- ✓ Marins (11 sites) ;
- ✓ Coteaux calcaires (9 sites) ;
- ✓ Bocage (1 site).

Ces 97 sites traduisent toute la richesse et la diversité des milieux naturels de cette région et de la faune et de la flore qu'ils abritent. Au total, la Normandie représente près de **5,5 %** des sites français classés au titre du réseau Natura 2000 (plus de 1 750 sites).

24 structures opératrices ou animatrices permettent de faire vivre ce réseau de sites dont 38 sont sous maîtrise d'ouvrage de collectivités et 56 sous maîtrise d'ouvrage de l'État.

64 habitats et 191 espèces d'intérêt communautaire (dont 148 espèces d'oiseaux) présents en Normandie ont justifié la désignation des sites.



## Les incidences probables du volet mobilité du CPER 2021 – 2027 sur les sites Natura 2000

L'analyse des incidences probables de l'ensemble des actions ciblées sur le projet de CPER sur les sites Natura 2000, a été réalisé en septembre 2023, lors de l'élaboration du rapport environnemental de l'Évaluation environnementale stratégique du CPER Etat – Région 2021 – 2027 de Normandie.

L'analyse qui va suivre vise à l'actualiser, en y intégrant le volet mobilité qui n'avait été rédigé au moment de la précédente évaluation.

Si certains projets qui seront soutenus ont leur localisation géographique déjà connue (les opérations soutenant les projets routiers et ferroviaires), les opérations ciblant le développement des véloroutes ne sont pas encore connues. A ce titre, une attention toute particulière devra être portée sur leur tracé.

Pour les projets d'ores et déjà identifiés, la **création de nouveaux aménagements routiers (RN12 et RN13)** se traduit par une **consommation de foncier**, venant potentiellement faire pression sur des espaces naturels ou semi-naturels en périphérie des zones urbaines et particulièrement en milieu rural. A ce titre, le projet d'aménagement à 2 fois 2 voies de la RN12 sur les sections Mortagne-au-Perche/Tourouvre et Sainte-Anne/Saint-Maurice-lès-Charencey aura des incidences sur la zone de protection spéciale (ZPS) Forêts et étangs du Perche FR2512004, qui s'étend sur 47 681 ha. La réalisation du projet pourrait avoir des incidences négatives sur la multiplicité des habitats naturels et de leurs liens fonctionnels, les bonnes pratiques sylvicoles et agricoles et la quiétude globale du site (favorables à la nidification et au stationnement de nombreuses espèces d'oiseaux) qui doivent être anticipée ;

### LES INCIDENCES POSITIVES PROBABLES

Le volet mobilité du CPER 2021 – 2027 de la région Normandie a été élaboré notamment afin de s'inscrire dans « s'inscrit dans la volonté conjointe de l'État et de la Région de viser à une décarbonation des transports, l'un des enjeux majeurs de la démarche de planification écologique. » et ainsi de favoriser le report modal et notamment le transport ferroviaire des personnes et des marchandises.

A ce titre, les actions ciblées ne portent pas d'effet direct porteur d'incidences positives sur le réseau de sites Natura 2000. Pour autant, à travers la volonté de renforcer le report modal et la décarbonation des mobilités des actions 2.2.1 (volet ferroviaire) et 2.2.3 (volet véloroute) des effets indirects pourront être observés à long terme, s'inscrivant dans une logique de renforcement de la **transition écologique** en Normandie et en promouvant des projets en faveur **d'une consommation et d'une gestion durable des ressources naturelles**.

### LES INCIDENCES NÉGATIVES PROBABLES

Les **projets de portée « matérielle »** comme la réalisation d'infrastructures routières (RN12 dans l'Orne et RN13 dans la Manche) devraient avoir divers effets et impacts sur des sites Natura 2000. Globalement, la **consommation de foncier** nécessaire au développement de ces infrastructures et leur implantation à proximité de sites Natura 2000 devraient avoir des impacts négatifs d'intensité variable. Il sera nécessaire de veiller que ces aménagements ne viennent pas engendrer des perturbations sur la tranquillité des espèces, sur leur circulation, sur la structure des habitats et des

populations, sur les flux d'eau et d'air, sur la qualité des sols, etc. Et que les impacts notables sur les espèces potentiellement impactées au sein du réseau N 2 000 se voient appliquer la séquence « Eviter, Réduire, Compenser (ERC).

Dans la même logique, sur les projets dont l'emprise n'est pas connue (développement des véloroutes), les potentielles incidences qu'ils pourraient engendrer sur les sites Natura 2000 devront être anticipée et prise en charge.

## 6 Présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

La définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour l'ensemble des actions ciblées sur le projet de CPER, a été réalisé en septembre 2023, lors de l'élaboration du rapport environnemental de l'Évaluation environnementale stratégique du CPER Etat – Région 2021 – 2027 de Normandie.

Les éléments qui vont suivre ont pour objectif de compléter le travail qui avait été réalisé lors de la précédente évaluation, afin de l'actualiser au regard des nouveaux projets en lien avec le volet mobilité.

### 1.14 Une logique d'évaluation environnementale continue

Si l'objectif est, au-delà de répondre à l'exigence réglementaire, de mener un programme réellement positif pour l'environnement, il semble judicieux de proposer une vraie démarche d'amélioration en continu des actions qui seront financées, au regard de leur impact sur l'environnement.

Le CPER met en œuvre :

- ✓ Des actions immatérielles, à travers le soutien aux différentes études (ferroviaires, routiers).
- ✓ Des actions matérielles (aménagement routiers, développement des véloroutes), qui auront obligatoirement des impacts sur l'environnement et dont pour chaque action :
  - Une partie sera positive conformément aux ambitions du programme lui-même (report modal, décarbonation des mobilités, ...).
  - Une partie sera obligatoirement dommageable pour l'environnement. En effet concernant ce dernier point, toute action matérielle (construction, aménagement, régénération) a des conséquences sur l'environnement. Il y a donc une nécessité de l'inscrire dans la démarche Eviter – Réduire – Compenser (ERC).

Plusieurs cas se présentent :

- ✓ L'action relève directement de la réglementation « Evaluation environnementale » (étude d'impact) ; il convient de veiller à ce que cette évaluation soit pertinente et adaptée.

- ✓ L'action ne relève pas directement de cette réglementation, mais d'une étude au cas par cas ou d'un dossier « Loi sur l'eau » ou d'une étude d'incidence Natura 2000, etc. Là aussi, la question est que ces études soient menées sérieusement.
- ✓ L'action ne relève d'aucune réglementation environnementale, car trop « petite » ou trop localisée... Si dans ce cas, les impacts seront faibles, ils ne seront jamais totalement nuls. Il faudrait donc, dans une logique d'excellence, demander une appréciation par le porteur de projet de ses impacts et une mise en place de la démarche Eviter – Réduire – Compenser.

Un formulaire simplifié d'évaluation des incidences Natura 2000 est placé en annexe.

Une fois cette évaluation menée et les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation définie, il faut que la mise en place et l'efficacité de la réflexion et des mesures identifiées soient vérifiées.

Il conviendrait donc de demander aux porteurs de projet de mettre en place tout d'abord une analyse environnementale avec démarche ERC puis une réelle démarche qualité environnement de gestion de projet, du type ISO 14001, sans nécessairement aller jusqu'à la certification mais en s'en inspirant, avec autant que possible des audits externes.

## 1.15 Proposition de mesures ERC

À ce stade, quelques dernières recommandations peuvent être énoncées afin d'éviter ou réduire les incidences résiduelles négatives du volet mobilité du CPER 2021-2027.

### Biodiversité et espaces naturels

Dans tous les cas, il est très important de réaliser une étude d'impact de chaque projet pouvant présenter des incidences physiques sur l'environnement afin de les connaître et les réduire le plus possible ou, en l'absence d'alternative, de compenser les impacts résiduels. Il convient de s'assurer pour chaque projet de la réglementation : si cette étude d'impact environnemental est requise par la réglementation, elle devra être réalisée de manière très rigoureuse. Dans le cas contraire, étant donné la nature exemplaire souhaitée du programme, il sera demandé au porteur de projet de réaliser cette évaluation environnementale de manière plus légère selon une grille d'évaluation de projet.

La réalisation de chaque projet devrait suivre une démarche "gestion de la qualité environnementale" (les porteurs de projet pourront utilement s'inspirer de la norme ISO 14001, sans toutefois que l'application de celle-ci soit obligatoire) et des audits externes seront menés pour vérifier la bonne prise en compte des éléments environnementaux.

Il conviendra donc de réaliser une évaluation environnementale précise, y compris pour la restauration des corridors et de mener les chantiers dans le cadre d'une charte de chantier à faible nuisance. La connaissance des milieux naturels et de leur évolution étant encore très incomplète notamment dans un contexte de changement climatique, leur restauration relève forcément de l'action expérimentale : il est donc fondamental de prévoir un suivi à long terme avec des possibilités de réajustement.

## Ressources naturelles et déchets

Le CPER prévoit des actions qui comprendront des phases de travaux importantes qui pourraient se traduire par des impacts notables sur certaines composantes environnementales. Si le contrat devait finalement soutenir ce type d'actions, des critères de conditionnalité devront être envisagés. L'évaluateur a identifié deux critères qu'il conviendrait de fixer tels que :

- ✓ La capacité de l'action à répondre à un besoin du territoire. Elle devra être démontrée par le porteur de projets ;
- ✓ La prise en compte des impacts visuels affectant le patrimoine bâti et paysager de la région et des possibles risques industriels, qu'une mauvaise insertion des infrastructures dans le tissu urbain pourrait entraîner, devra être assurée par le biais de la réalisation d'études préalables à la création ou à l'extension de ces infrastructures.

L'intégration de critères de sélection / condition favorisante pourraient *in fine* se traduire par une diminution des impacts environnementaux probables identifiés au moment de l'analyse des incidences.

L'utilisation de matériaux biosourcés, voire le réemploi de déchets issus du BTP dans les actions d'extension et aménagement des centres de recherche et des autres infrastructures de recherche régionales ciblées par le programme pourrait venir réduire les incidences négatives sur la composante des déchets.

## Nuisances et risques

Les actions impliquant la mise en place de chantiers devront appliquer les règles des chantiers à faibles nuisances.

## 1.16 Préconisations concernant les écoconditionnalités

### Identification des principales incidences environnementales résiduelles

A la lecture du volet mobilité du CPER, et à la suite des itérations et échanges entretenus avec la DREAL tout le long de l'analyse détaillée des incidences probables sur l'environnement, deux types de risque d'incidence résiduelle se maintiennent :

- ✓ La consommation foncière ;
- ✓ La production de déchets notamment du BTP ;

## Consommation foncière

### Rappel des types d'actions pouvant entraîner de la consommation foncière

Les types d'action qui pourraient se traduire par de la consommation foncière sont les suivants :

- ✓ Actions soutenant les projets routiers structurants (2.1.2) ;
- ✓ Actions ciblant la création de nouvelles véloroutes (2.1.3).

## Déchets

Les trois types d'action ciblés dans le volet mobilité du CPER pourraient se traduire par une production de déchets notamment du BTP.

## 1.17 La mise en place d'écoconditionnalités pourrait réduire les incidences résiduelles du programme

Le tableau ci-dessous propose, pour chacun des principaux types d'incidences résiduelles, des **solutions qui permettraient d'en diminuer l'impact**.

Il pourrait s'agir de **critères de sélection mobilisés au moment de l'élaboration des projets** (grille de sélection).

Thématique	Rappel de l'incidence	Ecoconditionnalités envisageables
Foncier	La création de nouvelles infrastructures prévues par le programme pourrait se traduire par de la consommation foncière.	Favoriser le recours aux linéaires déjà artificialisés (réhabilitation et reconversion des friches).
Déchets	Les travaux de construction et d'aménagement des infrastructures prévus par le programme pourraient se traduire par une production accrue des déchets régionaux, notamment du BTP.	Favoriser le recours aux matériaux biosourcés et innovants.
		Favoriser le réemploi des ressources issues des chantiers excédentaires en matériaux pour les chantiers déficitaires.
		Favoriser le réemploi, le recyclage et la valorisation des déchets (recherche de dépassement des objectifs réglementaires).

# 7 Dispositif de suivi des effets de la mise en œuvre du CPER 2021-2027

Un dispositif de suivi des effets de la mise en œuvre du CPER 2021-2027, dans sa globalité, a été réalisé en septembre 2023, lors de l'élaboration du rapport environnemental de l'Évaluation environnementale stratégique du CPER Etat – Région 2021 – 2027 de Normandie.

Le dispositif de suivi qui va suivre ne cible qu'exclusivement les opérations du volet mobilité et viendra compléter le travail réalisé sur la précédente évaluation.

## 1.18 Méthode, source et définitions

Sont présentés dans les pages suivantes les propositions d'indicateurs de suivi des incidences environnementales du volet mobilité du CPER 2021-2027 Normandie. Par composante, pour chaque type d'incidences probable notable, des propositions **d'indicateurs de réalisation et / ou résultat** visent à permettre de suivre les contributions du contrat.

**Source :** l'ensemble des indicateurs de réalisation et de résultats proposés ci-après sont issus de :

- ✓ la version du 17 juillet 2020 du référentiel 2021/2027 des indicateurs communs de réalisation et de résultat FEDER coproduite par l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) et la Commission Européenne ;
- ✓ la version du 27 octobre 2021 du dispositif de suivi-évaluation du SRADDET de la Région Normandie ;
- ✓ La version du 12 février 2024 des indicateurs pour le suivi national des objectifs de développement durable conçu sous l'égide du Conseil national de l'Information statistique (Cnis) en 2018 et actualisé annuellement.

Enfin, il est à noter, comme précisé dans le Protocole d'accord État-Région pour le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027, que la Région, en tant que cheffe de file des mobilités dont le rôle a été conforté dans la loi d'orientation des mobilités (LOM), a vocation à mettre en place les instruments de coordination prévus par la loi, comme les comités de suivi de desserte ferroviaire. A ce titre, il convient de mettre en place un observatoire qui permettra de suivre des indicateurs et de tendre vers des objectifs cibles pour 2025 et 2027. L'atteinte ou non de ces objectifs pourra donner lieu à d'éventuels avenants à ce CPER. L'observatoire mis en place la DREAL de Normandie servira de base à l'observatoire commun État-Région. Les enquêtes disponibles à date (Enquêtes Ménages Déplacements -EMD- ou les Enquêtes Nationales Transports Déplacements -ENTD- par exemple) pourront également servir de support de travail pour alimenter les réflexions.

A ce titre, l'avenant au CPER précisera les indicateurs retenus qui viendront notamment compléter ceux identifiés dans l'évaluation environnementale stratégique du Protocole d'accord Etat-Région pour le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027 Normandie.

## 1.19 Définitions

Ces définitions sont issues du document Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds «Asile et migration», au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument relatif à la gestion des frontières et aux visas.

REA – Réalisation – un indicateur permettant de mesurer les éléments livrables spécifiques liés à l'intervention.

RES – Résultat – un indicateur permettant de mesurer les effets à court terme des interventions soutenues, en particulier en ce qui concerne les destinataires directs, la population visée ou les utilisateurs d'infrastructures.

## 1.20 Indicateurs de suivi des incidences positives

### COMPOSANTE : ENERGIE

Rappel des types d'incidences probables notables et des objectifs spécifiques du programme correspondants :

- Ensemble des volets d'actions ciblés dans le volet mobilités du CPER. Incidences probables : renforcement du report modal des flux humains et de marchandises et décarbonation des mobilités.

Type d'indicateur	Source	Intitulé	Description de l'indicateur
RES	ANCT/CE	Consommation d'énergie primaire annuelle attribué au secteur du transport (MWh/an en énergie primaire)	Cet indicateur vise à mesurer la différence entre les consommations énergétiques avant et après la réalisation des projets inscrits au volet mobilités du CPER.

#### COMPOSANTES : QUALITÉ DE L'AIR

Rappel des types d'incidences probables notables et des objectifs spécifiques du programme correspondants :

- Ensemble des volets d'actions ciblés dans le volet mobilités du CPER. Incidences probables : renforcement du report modal des flux humains et de marchandises et décarbonation des mobilités.

Type d'indicateur	Source	Intitulé	Description de l'indicateur
RES	ANCT/CE	RCR029 - Émissions estimées de gaz à effet de serre	L'indicateur mesure les émissions de GES estimées avant et après l'intervention, et il doit être utilisé chaque fois que la réduction des émissions de GES est l'un des objectifs de l'intervention. Les estimations des émissions de GES peuvent être basées, par exemple, des certificats de consommation de carburant liés aux transports de marchandises.

#### COMPOSANTE : ATTÉNUATION ET ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Rappel des types d'incidences probables notables et objectifs spécifiques du programme correspondants :

- Ensemble des volets d'actions ciblés dans le volet mobilités du CPER. Incidences probables : renforcement du report modal des flux humains et de marchandises et décarbonation des mobilités.

Type d'indicateur	Source	Intitulé et description	Source et mode de calcul
RES	Cnis	Part modale des transports collectifs de voyageurs dans le transport intérieur terrestre de voyageurs	Cet indicateur permet d'exprimer en pourcentage de voyageurs-kilomètres la part des transports ferrés (trains, RER et métros) et des transports routiers collectifs (autocars, autobus et tramways) dans les transports collectifs intérieurs terrestres de voyageurs

RES	Cnis	Part modale des transports collectifs de voyageurs dans le transport intérieur terrestre de voyageurs	Cet indicateur permet d'exprimer en pourcentage de tonnes-kilomètres la part du ferroviaire, du routier et du fluvial dans les transports intérieurs terrestres de marchandises.
REA	DSE SRADDET	Evolution quantitative et qualitative des voies dédiées aux modes actifs	Cet indicateur suit le déploiement des réseaux de linéaires dédiés aux modes actifs et de la dynamique de traitement des discontinuités. Il fait référence aux objectifs visant à améliorer l'offre de mobilité et visant à réduire les consommations énergétiques et émissions de GES. Il fait par ailleurs écho à la règle visant à contribuer à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des vélo routes et voies vertes, renforcer le maillage territorial et favoriser l'intermodalité par le développement d'infrastructures, d'équipements et de services cyclables.

## 1.21 Indicateurs de suivi des incidences négatives :

Dans la mesure où pour le volet mobilité, les incidences négatives potentielles sur l'environnement sont clairement identifiées et liées de façon transversale à l'ensemble des opérations qui comporteront des phases de chantiers, le choix proposé serait de les suivre de manière transversale.

Les indicateurs proposés ci-après ont donc vocation à suivre de manière transversale les incidences environnementales négatives du CPER.

Ils ont été choisis afin de couvrir les principaux effets négatifs probables identifiés lors de l'analyse d'incidences.

Trois indicateurs pourraient être envisagés :

- ✓ **Consommation foncière** (artificialisation, ha) **liée aux projets** ;
- ✓ **Evolution des taux de valorisation des déchets issus du BTP issu directement des projets financés via le volet mobilité du CPER** (tonnes).

# Méthodologie d'évaluation

L'évaluation environnementale stratégique (EES) du CPER 2021 – 2027 Normandie a été réalisée de novembre 2020 à septembre 2023 sur la base des versions successives du programme, d'échanges réguliers avec la Région, ainsi que sur de nombreux documents-sources. A la suite de ce travail, une seconde évaluation environnementale stratégique a été réalisée, complétée notamment par un diagnostic mobilité, portant cette fois-ci sur le protocole d'accord État-Région pour le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027.

Les différents points de méthode mobilisés sur cette EES ont été discutés et validés avec le Service Mobilités et Infrastructures de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Normandie, au début de la mission. De nombreux échanges informels ont jalonné la réalisation de l'évaluation, permettant ainsi la conduite de plusieurs phases d'itérations. Cette EES s'est ainsi déroulée dans une logique de travail en commun et d'amélioration continue du programme pour une prise en compte optimisée de l'environnement.

Le tableau ci-dessous propose un récapitulatif des principaux temps d'échanges et de travaux de cette EES.

Tableau récapitulatif des principaux échanges et étapes de l'élaboration du rapport environnemental

2 novembre 2020	Premier échange téléphonique entre le SGAR Normandie et le bureau d'études Teritéo
13 octobre 2023	Transmission d'une version finale du rapport environnemental du CPER 21-27 à l'AE
05 février 2024	Premier échange téléphonique entre le DREAL Normandie et le bureau d'études Teritéo relatifs au volet mobilité
28 février 2024	Transmission d'une V1 du rapport environnemental du protocole d'accord État-Région pour le volet mobilités 2023-2027 par Teritéo
02 mai 2024	Transmission d'une V2 du rapport environnemental du protocole d'accord État-Région pour le volet mobilités 2023-2027 par Teritéo
11 juin 2024	Transmission d'une VF du rapport environnemental du protocole d'accord État-Région pour le volet mobilités 2023-2027 par Teritéo

La présente évaluation a suivi, pour chaque chapitre, la méthodologie suivante :

## Etat initial de l'environnement & diagnostic mobilité

Une synthèse de l'état initial de l'environnement a été réalisée au 1<sup>er</sup> semestre 2021. Elle décrit la situation environnementale du territoire à partir des diagnostics de référence existants (profil environnemental régional, schémas régionaux, diagnostics territoriaux, ...) afin d'identifier et hiérarchiser les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le CPER 2021 – 2027 de la région Normandie.

Les travaux se sont largement appuyés sur le rapport environnemental du SRADDET, ainsi que sur différents documents thématiques (rapport Consommation du foncier agricole de la DRAAF, état des lieux de l'Agence de l'Eau Seine Normandie, Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets, rapport énergies renouvelables en Normandie de l'Observatoire Régional Energie-Climat-Air de Normandie, ...).

Cette synthèse relève, pour chaque dimension environnementale, les pressions subies et tendances d'évolution ainsi que, dans la mesure des données disponibles, les principaux secteurs géographiques concernés afin de reconstituer les perspectives de son évolution probable en l'absence de mise en œuvre du plan évalué.

Ce travail a par la suite été complété par un diagnostic mobilité à l'échelle de la Région Normandie.

## Cohérence et articulation avec les autres documents de planification

Dans le cadre de l'analyse de cohérence du CPER 2021-2027 ont été retenus des documents présentant une thématique en lien direct avec l'environnement (biodiversité, eau, déchets...). Lorsque plusieurs documents existaient, ont été privilégiés les plus globaux et les plus récents.

## Analyse des incidences résiduelles

La méthodologie d'analyse des incidences se construit autour d'un dispositif d'analyse devant permettre d'aboutir à une mise en relief des niveaux d'impacts probables du programme sur l'environnement et *in fine*, un ciblage des analyses et préconisations de mesures correctrices sur les enjeux prioritaires.

Le CPER est à la fois un document stratégique en matière de développement, et un document favorisant le déploiement d'actions sur les 6 ans à venir, plus opérationnel. L'approche méthodologique retenue est ainsi adaptée pour chacun de ces niveaux.

- 1 **Au niveau stratégique**, qui vise à analyser qualitativement le niveau d'incidences probables que les axes stratégiques et opérationnels du programme ont sur l'environnement ;
- 2 **Au niveau opérationnel**, l'objet de l'évaluation environnementale est d'identifier les types d'actions présentant potentiellement le plus d'incidences sur l'environnement, d'identifier les enjeux environnementaux et de décrire des points d'alerte à la mise en œuvre des actions, qui auront vocation à être définies plus précisément par la suite (via une étude d'impact environnemental spécifique par exemple).

Le score d'incidences propose de prendre en compte 4 dimensions :

### Calcul du score d'incidence



Les notations d'incidences environnementales évaluées à l'échelle de chaque objectif spécifique ont ensuite été **reportées dans une matrice globale**, permettant une double lecture de l'analyse d'incidences :

- ✓ **En colonne**, l'impact environnemental de **chaque objectif stratégique** ;
- ✓ **En ligne**, l'impact global du programme sur **chaque composante environnementale**.

Dimensions	Composantes environnementales	Niveau d'enjeu	2.2.1	2.2.2	2.2.2	Total général
Patrimoines naturels	Biodiversité et zonages environnementaux	6	0	-3	-1,5	<b>-4,5</b>
	Continuités écologiques	6	0	-3	0	<b>-3</b>
Ressources naturelles	Eau et milieux aquatiques	5,5	0	-1	0	<b>-1</b>
	Sols, sous-sols et espaces	4,5	-1	-1	-1	<b>-3</b>
	Déchets	6	-5	-1	-1	<b>-7</b>
Santé - Environnement et risques	Qualité de l'air	3,5	+2	-1	+5	<b>6</b>
	Nuisances	3,5	+3	0	+6	<b>9</b>
	Risques naturels	4	0	0	0	<b>0</b>
	Risques technologiques	2	+3	0	0	<b>3</b>
Paysages et cadre de vie	Patrimoines paysagers	4,5	0	-3	0	<b>-3</b>
	Patrimoines bâtis et architecturaux	5	0	0	+6	<b>6</b>
Climat et énergie	Energie	5,5	+8	-2,5	+5	<b>10,5</b>
	Changement climatique	6	+8	-2,5	+5	<b>10,5</b>
<b>Total</b>			<b>18</b>	<b>-18</b>	<b>23,5</b>	<b>23,5</b>

## Evaluation des incidences sur les zones Natura 2000

Le volet mobilité du CPER s'articule autour de trois volets d'actions.

Si certains projets qui seront soutenus ont leur localisation géographique déjà connue, certaines opérations qui pourront bénéficier du soutien du CPER ne sont pas encore connues (véloroutes). De ce fait, les potentielles incidences qu'elles engendreront sur les sites Natura 2000 doivent être supposées.

Il s'agit ainsi de :

- 1 D'analyser, vis-à-vis des objectifs de conservation du ou des sites de la zone d'influence du CPER, les **incidences de la mise en œuvre du CPER sur les espèces et habitats d'intérêt communautaire** ayant justifié la désignation du ou des sites en question ;

- 2 De conclure sur le **caractère significatif des incidences de la mise en œuvre du CPER** au regard de l'intégrité des sites Natura 2000 et de la cohérence du réseau Natura 2000 dans sa globalité ;
- 3 De proposer des **mesures ERC**.

## Présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Les mesures ERC proposées par le prestataire cherchent à proposer des alternatives aux effets négatifs identifiés lors de la mise en œuvre du programme. Pour la plupart, il ne s'agit pas d'abandonner les actions prévues, mais de favoriser les projets comportant le moins d'incidences négatives, voire intégrant la dimension environnementale comme une composante à part entière des projets.

Thématique	Rappel de l'incidence	Ecoconditionnalités envisageables
Foncier	La création de nouvelles infrastructures prévues par le programme pourrait se traduire par de la consommation foncière.	Favoriser le recours aux linéaires déjà artificialisés (réhabilitation et reconversion des friches).
Déchets	Les travaux de construction et d'aménagement des infrastructures prévus par le programme pourraient se traduire par une production accrue des déchets régionaux, notamment du BTP.	<p>Favoriser le recours aux matériaux biosourcés.</p> <p>Favoriser le réemploi, le recyclage et la valorisation des déchets (recherche de dépassement des objectifs réglementaires).</p>

# Annexes

## Annexe 1 : Liste des sites Natura 2000 en Normandie

### LISTE DES SITES NATURA 2000 EN EX-RÉGION HAUTE-NORMANDIE

Source : <https://inpn.mnhn.fr/collTerr/region/23/tab/natura2000>

Sites d'Intérêt Communautaire (Dir. Habitat)

Code	Nom	Superficie (ha)	Date création
FR2200363	Vallée de la Bresle	1015.69	31/03/1999
FR2300121	Estuaire de la Seine	11341.67	31/07/2003
FR2300122	Marais Vernier, Risle Maritime	8497.85	31/07/2003
FR2300123	Boucles de la Seine Aval	5486.99	30/04/2002
FR2300124	Boucles de la Seine Amont, Coteaux de Saint-Adrien	423.45	31/08/1998
FR2300125	Boucles de la Seine Amont, Coteaux d'Orival	99.29	31/07/2003
FR2300126	Boucles de la Seine Amont d'Amfreville à Gaillon	2099.34	31/08/1998
FR2300128	Vallée de l'Eure	3066.88	30/04/2002
FR2300131	Pays de Bray humide	3331.96	31/03/1999
FR2300132	Bassin de l'Arques	337.7	31/03/1999
FR2300133	Pays de Bray – Cuestas Nord et Sud	1194.93	31/08/1998
FR2300136	La forêt d'Eu et les pelouses adjacentes	777.23	31/07/2003
FR2300137	L'Yères	963.43	31/03/1999
FR2300139	Littoral Cauchois	6303.03	30/04/2002
FR2300145	Forêt de Lyons	787.87	30/04/2002
FR2300146	Bois de la Roquette	3.54	31/03/1999

FR2300147	Val Eglantier	9.94	31/07/2003
FR2300149	Corbie	762.08	31/08/1998
FR2300150	Risle, Guiel, Charentonne	4747.49	31/08/1998
FR2300152	Vallée de l'Epte	938.18	31/03/1999
FR2302001	réseau de cavités du nord-ouest de la Seine-Maritime	26.64	31/07/2003
FR2302002	Forêt d'Eawy	690.9	28/02/2005
FR2302004	les cavités de Beaumont-le-Roger	0.55	31/01/2006
FR2302005	L'Abbaye de Jumièges	0.07	28/02/2006
FR2302006	Iles et berges de la Seine en Seine-Maritime	236.47	31/03/2006
FR2302007	Iles et berges de la Seine dans l'Eure	326.93	31/03/2006
FR2302008	Les grottes du mont Roberge	94.29	30/04/2006
FR2302009	Le Haut Bassin de la Calonne	779.54	28/02/2007
FR2302010	La Vallée de l'Iton au lieu-dit Le Hom	30.58	31/03/2007
FR2302011	Les cavités de Tillières-sur-Avre	97.73	31/03/2007
FR2302012	Les étangs et mares des forêts de Breteuil et Conches	121.08	31/03/2007

#### Zones de Protection Spéciale (Dir. Oiseaux)

Code	Nom	Superficie (ha)	Date création
FR2310044	Estuaire et marais de la Basse Seine	18592.61	31/01/1990
FR2310045	Littoral seino-marin	180049.95	31/01/1990
FR2312003	Terrasses alluviales de la Seine	3689.24	03/03/2006

## LISTE DES SITES NATURA 2000 EN EX-RÉGION BASSE-NORMANDIE

Source : <https://inpn.mnhn.fr/collTerr/region/25/tab/natura2000>

### Sites d'Intérêt Communautaire (Dir. Habitat)

Code	Nom	Superficie (ha)	Date création
FR2300121	Estuaire de la Seine	11341.67	31/07/2003
FR2300150	Risle, Guiel, Charentonne	4747.49	31/08/1998
FR2500076	Landes du Tertre Bizet et Fosse Arthour	221.38	31/12/1997
FR2500077	Baie du Mont Saint-Michel	39480.57	31/03/2002
FR2500079	Chausey	82743.05	31/07/2003
FR2500080	Littoral Ouest du Cotentin de Bréhal à Pirou	3375.26	31/12/1997
FR2500081	Havre de Saint-Germain-sur-Ay et Landes de Lessay	4056.37	31/03/1999
FR2500082	Littoral ouest du Cotentin de Saint-Germain-sur-Ay au Rozel	2313.65	31/12/1997
FR2500083	Massif dunaire de Héauville à Vauville	752.07	31/03/2002
FR2500084	Récifs et landes de la Hague	9177.7	31/12/1997
FR2500085	Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire	15385.35	31/12/1997
FR2500086	Tatihou - Saint-Vaast-la-Hougue	1147.77	31/12/1997
FR2500088	Marais du Cotentin et du Bessin - Baie des Veys	32911.95	31/03/1999
FR2500090	Marais arrière-littoraux du Bessin	360.04	31/12/1997
FR2500091	Vallée de l'Orne et ses affluents	2115.44	31/12/1997
FR2500092	Marais du Grand Hazé	167.41	31/03/2002
FR2500094	Marais alcalin de Chicheboville-Bellengreville	154.03	31/12/1997
FR2500096	Monts d'Eraines	318.14	31/12/1997

FR2500099	Haute vallée de l'Orne et affluents	20593.22	31/12/1997
FR2500100	Sites d'Ecouves	1629.65	31/12/1997
FR2500103	Haute Vallée de la Touques et affluents	1399.67	31/12/1997
FR2500106	Forêts, étangs et tourbières du Haut-Perche	3669.74	31/12/1997
FR2500107	Haute Vallée de la Sarthe	3488.21	31/12/1997
FR2500108	Bois et coteaux à l'ouest de Mortagne-au-Perche	36.37	31/03/2002
FR2500109	Bois et coteaux calcaires sous Belleme	105.06	31/12/1997
FR2500110	Vallée de la Sée	1422.42	31/03/1999
FR2500113	Bassin de l'Airou	852.69	31/03/1999
FR2500117	Bassin de la Souleuvre	5634.48	31/12/1997
FR2500118	Bassin de la Druance	5729.28	31/12/1997
FR2500119	Bassin de l'Andainette	1024.52	30/11/2003
FR2502001	Hêtraie de Cerisy	1018.6	30/09/2000
FR2502002	Carrière de Loissail	0.17	30/09/2000
FR2502003	Carrière de la Mansonnière	0.07	30/09/2000
FR2502004	Anciennes carrières de la vallée de la Mue	198.11	31/12/2005
FR2502005	Anciennes carrières de Beaufour-Druval	8.42	31/12/2005
FR2502006	Ancienne carrière de la Cressonnière	0.36	31/12/2005
FR2502007	Anciennes carrières d'Orbec	4.52	31/12/2005

FR2502008	Ancienne champignonnière des Petites Hayes	12.3	31/12/2005
FR2502009	Anciennes mines de Barenton et de Bion	16.51	31/12/2006
FR2502010	Anciennes carrières souterraines d'Habloville	0.44	31/12/2006
FR2502011	Combles de la chapelle de l'Oratoire de Passais	0.04	31/03/2007
FR2502012	Coteaux calcaires et anciennes carrières de La Meauffe, Cavigny et Airel	44.85	31/12/2006
FR2502013	Anciennes carrières souterraines de Saint-Pierre-Canivet et d'Aubigny	6.53	31/12/2006
FR2502014	Bocages et vergers du sud Pays d'Auge	21510.91	31/12/2006
FR2502015	Vallée du Sarthon et affluents	5255.29	31/12/2006
FR2502016	Combles de l'église de Burcy	0.03	31/03/2007
FR2502017	Combles de l'église d'Amayé-sur-Orne	0.05	31/03/2007
FR2502018	Banc et récifs de Surtainville	14052.98	30/06/2008
FR2502019	Anse de Vauville	13058.3	30/06/2008
FR2502020	Baie de Seine occidentale	45512.7	30/06/2008
FR2502021	Baie de Seine orientale	44401.95	30/06/2008
FR2502022	Nord Bretagne DH	283161.22	14/12/2017
FR5200646	Alpes Mancelles	1189.57	31/03/2002
FR5202004	Bocage à <i>Osmoderma eremita</i> au nord de la forêt de Perseigne	6238.99	28/02/2001

## Zones de Protection Spéciale (Dir. Oiseaux)

---

Code	Nom	Superficie (ha)	Date création
FR2310044	Estuaire et marais de la Basse Seine	18592.61	31/01/1990
FR2510037	Chausey	82319.63	30/06/1988
FR2510046	Basses Vallées du Cotentin et Baie des Veys	33683.43	08/03/2006
FR2510047	Baie de Seine occidentale	44435.21	31/01/1990
FR2510048	Baie du Mont Saint Michel	47606.78	05/01/2006
FR2510059	Estuaire de l'Orne	941.99	31/01/1990
FR2510099	Falaise du Bessin Occidental	1253.25	31/12/1993
FR2512001	Littoral augeron	20901.37	31/03/2001
FR2512002	Landes et dunes de la Hague	4944.82	08/03/2006
FR2512003	Havre de la Sienne	2189.84	05/01/2006

# Formulaire d'évaluation simplifiée des incidences au titre de Natura 2000



PRÉFECTURE DE LA RÉGION CENTRE

## Formulaire d'évaluation simplifiée des incidences au titre de Natura 2000

*en application de l'article R.414-23 du code de l'environnement*

### **Préambule :**

Ce formulaire est à remplir par le porteur de projet et fait office de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 lorsqu'il démontre, par une analyse succincte du projet et des enjeux, l'absence d'incidence sur un (ou des) site(s) Natura 2000 ou leur caractère négligeable.

Si une incidence non négligeable ne peut être facilement exclue sans analyse plus approfondie, un dossier complet d'évaluation doit être établi.

### **Où trouver des informations sur Natura 2000 ?**

Vous pouvez contacter le service en charge du traitement de votre demande de déclaration, d'autorisation ou d'approbation.

Vous pouvez également contacter le Service Environnement de la Direction Départementale des Territoires (DDT) ou le Service Eau et Biodiversité de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

De nombreuses informations sont disponibles sur le site Internet de la DREAL Centre :

- Liste des sites Natura 2000 de la région Centre par commune :  
[www.centre.developpement-durable.gouv.fr/acces-aux-sites-relevant-de-la-a187.html](http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/acces-aux-sites-relevant-de-la-a187.html) (ZSC)  
[www.centre.developpement-durable.gouv.fr/acces-aux-sites-relevant-de-la-a342.html](http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/acces-aux-sites-relevant-de-la-a342.html) (ZPS)
- Fiches descriptives, cartes et documents d'objectifs des sites Natura 2000 :  
[www.centre.developpement-durable.gouv.fr/les-sites-natura-2000-en-detais-a186.html](http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/les-sites-natura-2000-en-detais-a186.html) (ZSC)  
[www.centre.developpement-durable.gouv.fr/les-sites-natura-2000-en-detais-a341.html](http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/les-sites-natura-2000-en-detais-a341.html) (ZPS)
- Carte interactive des zonages sur la nature (carmen) :  
[http://carmen.applcation.developpement-durable.gouv.fr/11/nature\\_region2.map](http://carmen.applcation.developpement-durable.gouv.fr/11/nature_region2.map)
- Fiches descriptives des milieux et espèces Natura 2000 :  
[www.centre.developpement-durable.gouv.fr/les-habitats-et-especes-d-interet-a189.html](http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/les-habitats-et-especes-d-interet-a189.html) (directive « Habitats »)  
[www.centre.developpement-durable.gouv.fr/les-oiseaux-d-interet-a343.html](http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/les-oiseaux-d-interet-a343.html) (directive « Oiseaux »)

**COORDONNEES DU PORTEUR DE PROJET :**

STATUT JURIDIQUE : \_\_\_\_\_  
(particulier, collectivité, société, autre...)

NOM et PRENOM du demandeur ou RAISON SOCIALE pour les personnes morales :

\_\_\_\_\_

ADRESSE : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

TELEPHONE : \_\_\_\_\_ TELECOPIE : \_\_\_\_\_

EMAIL : \_\_\_\_\_

NOM, PRENOM et QUALITE du responsable du projet pour les personnes morales :

\_\_\_\_\_

## 1 DESCRIPTION DU PROJET, DE LA MANIFESTATION OU DE L'INTERVENTION

### Intitulé et nature du projet, de la manifestation ou de l'intervention :

*Préciser le type d'activité envisagé : manifestation sportive (terrestre, nautique, aérienne, motorisée ou non, etc.), création d'équipements ou d'infrastructures (chemins, dessertes, parkings, voies d'accès, aménagements pour l'accueil du public, etc.), constructions, canalisations, travaux en cours d'eau ou en berges, création de plan d'eau, prélèvements, rejets, drainages, curages, abattages d'arbres, plantations, etc.*

### Localisation :

COMMUNE(S) CONCERNEE(S) : \_\_\_\_\_

LIEU(X)-DIT(S) : \_\_\_\_\_

A L'INTERIEUR DU (DES) SITE(S) NATURA 2000 SUIVANT(S) :

A PROXIMITE DU (DES) SITE(S) NATURA 2000 SUIVANT(S) :

*Joindre obligatoirement une carte de localisation précise du projet, de la manifestation ou de l'intervention sur fond de carte IGN au 1/25000 ou au 1/50000 (une impression à partir du Géoportail [www.geoportail.fr](http://www.geoportail.fr) peut servir de support) et un plan descriptif du projet (plan cadastral, plan de masse, etc.).*

**Étendue du projet, de la manifestation ou de l'intervention :**

SURFACE APPROXIMATIVE DE L'EMPRISE GLOBALE DU PROJET : \_\_\_\_\_  
(préciser l'unité de mesure : m<sup>2</sup>, ha, etc.)

ET / OU

LINEAIRE TOTAL CONCERNE PAR LE PROJET OU LA MANIFESTATION : \_\_\_\_\_  
(préciser l'unité de mesure : m, km, etc.)

NOMBRE PREVU DE PARTICIPANTS : \_\_\_\_\_  
(dans le cas de manifestations sportives ou culturelles)

SURFACES CONCERNEES PAR TYPE DE TRAVAUX OU D'AMENAGEMENT :  
(préciser si nécessaire pour chaque aménagement unitaire. Exemples : surfaces imperméabilisées, construites, défrichées, etc.)

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

LINEAIRES CONCERNES PAR TYPE DE TRAVAUX OU D'AMENAGEMENT :  
(préciser si nécessaire pour chaque aménagement unitaire. Exemples : linéaires d'infrastructures, de canalisations, de travail en cours d'eau ou fossés, etc.)

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Durée et période des travaux, de la manifestation ou de l'intervention :**

*Préciser la durée (en nombre de jours, de mois) et/ou la période (saison, entre JJ/MM/AA et JJ/MM/AA) approximative ou exacte des travaux, de la manifestation ou de l'intervention si elles sont connues.*

## 2 DESCRIPTION DES INCIDENCES DU PROJET, DE LA MANIFESTATION OU DE L'INTERVENTION SUR UN (DES) SITE(S) NATURA 2000

### Milieux présents sur l'emprise du projet :

*Cocher les cases concernées et joindre dans la mesure du possible une ou des photo(s) du site avec le report des prises de vue sur la carte de localisation.*

- zone urbanisée ou construite
- routes et accotements
- autre milieu artificialisé (*préciser si possible : carrière, terrain de sport, camping, etc.*)
  
- jardin, verger, zone maraîchère, vigne
- grande culture
- friche
- jachère
- prairie (*préciser si possible pré de fauche ou pâture*)
  
- autre milieu ouvert (*préciser si possible : lande, fourré, etc.*)
  
- forêt de feuillus
- forêt de résineux
- forêt mixte
- plantation de peupliers
- bosquet
- haie (*préciser si possible : haie arbustive ou arborée, continue ou non, etc.*)
  
- vieux arbres (*préciser si possible : alignements, isolés, têtards, etc.*)
  
- cours d'eau (*préciser si possible la périphérie : bancs de sables, fourrés, forêt, etc.*)
  
- plan d'eau (*préciser s'il est compris dans une chaîne d'étangs*)
  
- mare (*préciser si possible si elle est végétalisée ou non*)
  
- fossé
- autre zone humide (*préciser si possible : roselière, tourbière, etc.*)
  
- autre milieu (*préciser si possible : grotte, falaise, etc.*)

*Pour chaque milieu, on fera mention, dans la mesure du possible, des activités qu'ils supportent et de leur fréquence (exemple : mare servant toute l'année à l'abreuvement des troupeaux ; prairie fauchée tous les ans ; terrain de sport régulièrement utilisé ; etc.).*

**Types d'incidences potentielles générées par le projet, la manifestation ou l'intervention :**

*Cocher les cases potentiellement concernées et si possible les milieux/espèces susceptibles d'être touchés pour chaque type d'impact. Préciser également si l'impact est avéré ou éventuel.*

destruction du milieu par travail ou décapage du sol, installations ou constructions, changement d'occupation du sol, comblement de zones humides, abattage d'arbres ou de haies...

*Préciser :*

détérioration du milieu par piétinement, circulations de véhicules motorisés ou non, drainage et assèchement....

*Préciser :*

détérioration du milieu par pollution directe ou indirecte (traitements, rejets...)

*Préciser :*

détérioration du milieu par abandon des pratiques de gestion courante, déprise, enfrichement...

*Préciser :*

perturbation d'espèces par la fréquentation humaine, les émissions de bruits, de poussières, l'éclairage (notamment de nuit), la rupture de corridors écologiques...

*Préciser :*

### 3 CONCLUSION

Il est de la responsabilité du porteur de projet de conclure ici sur l'absence ou non d'incidences de son projet. En cas d'incertitude, il est conseillé de prévoir une évaluation complète.

**Le projet est-il susceptible d'avoir une incidence notable sur un (ou des) site(s) Natura 2000 (le cas échéant, par effet cumulé avec d'autres projets portés par le demandeur) ?**

**NON** : ce formulaire accompagné du dossier de demande est à remettre au service en charge de l'instruction.

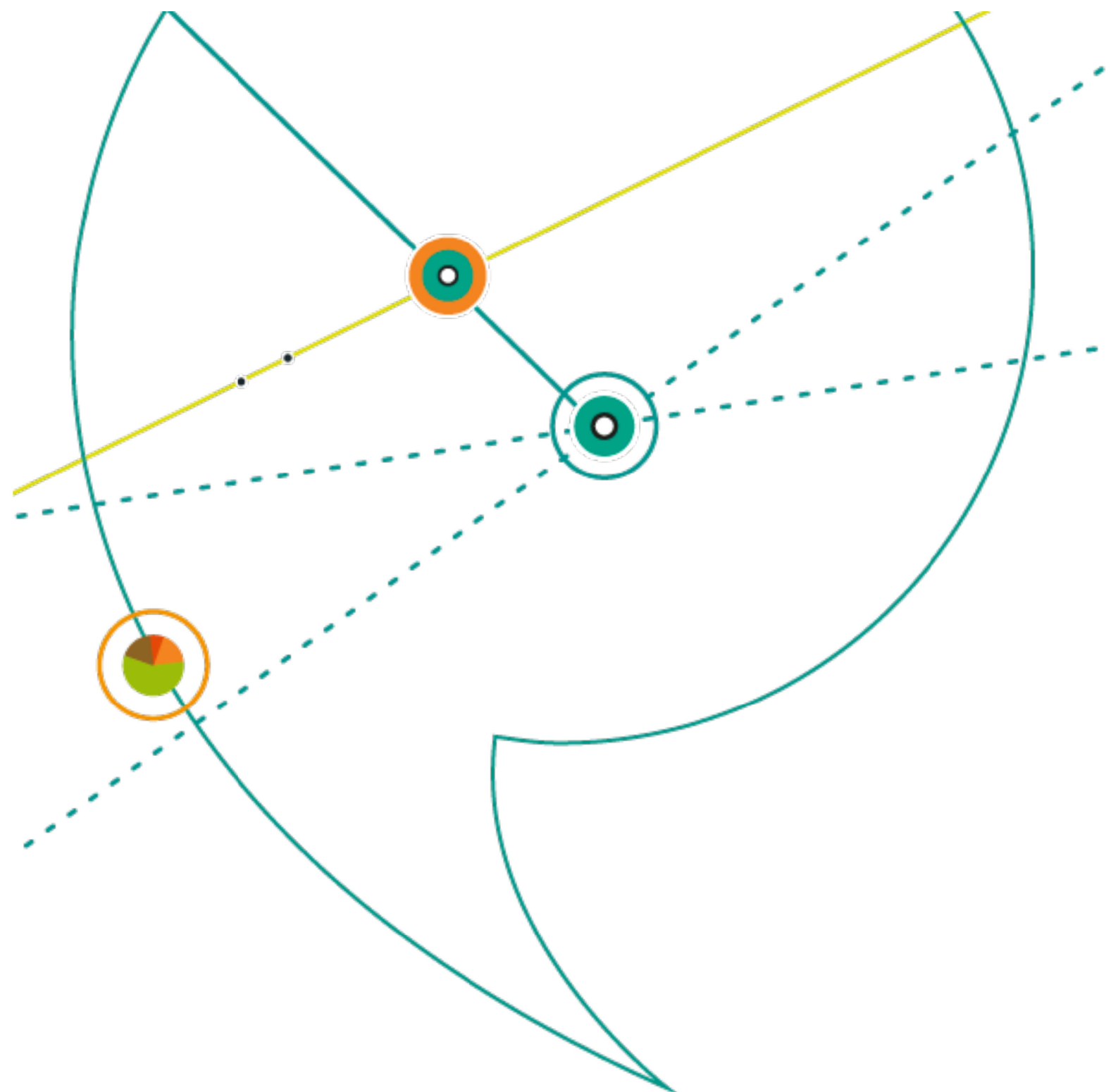
**OUI** : un dossier complet doit être établi et transmis au service en charge de l'instruction du dossier.

**Commentaires éventuels :**

Fait à :

Le :

Signature :



Votre correspondant pour cette mission : Raphaël BOTTI