

Annexes

Annexe 1 : Classement sonore des voies ferrées

Annexe 2 : Données de fréquentation actuelle et projetée des principales opérations ferroviaires soutenues

Annexe 3 : Données de trafic actuel et projeté des principales opérations routières soutenues

Annexe 4 : Carte de situation des principaux projets soutenus vis-à-vis des sites Natura 2000

Annexe 1
Classement sonore des voies ferrées



**PRÉFET
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service Urbanisme Paysage Energies Mobilités
Unité Mobilité Energie Transports.**

Arrêté du - 8 FEV. 2023
n°2023-02/01

portant approbation de la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres de la Gironde

Le préfet de la Gironde

VU le Code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R154-7 ;

VU le Code de l'environnement, et notamment ses articles L571-10 et R571-32 à R571-43 ;

VU le Code de l'urbanisme, et notamment ses articles R151-51 à R151-53 ;

VU le décret du 11 janvier 2023 portant nomination de Monsieur Étienne Guyot, préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest, préfet de la Gironde ;

VU l'arrêté du 30 mai 1996, modifié le 23 juillet 2013, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

VU les arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et dans les hôtels ;

VU l'arrêté du 2 juin 2016 portant approbation de la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres de la Gironde ;

VU les avis des communes concernées dans le cadre de la consultation qui s'est tenue du 27 juin 2022 au 27 septembre 2022 en vertu de l'article R571-39 du Code l'environnement ;

CONSIDERANT qu'au vu de l'évolution du trafic routier et ferroviaire, il y a lieu de réviser le classement sonore ;

CONSIDERANT que ce réexamen a conduit à une révision de la cartographie des infrastructures routières recevant un trafic quotidien supérieur à 5 000 véhicules, des lignes en site propre de transports en commun et des lignes ferroviaires urbaines dont le trafic quotidien est supérieur à 100 véhicules et des lignes ferroviaires interurbaines dont le trafic quotidien est supérieur à 50 trains ;

SUR PROPOSITION de la secrétaire générale de la préfecture ;

ARRÊTE

Article premier

Les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé, modifiées par l'arrêté du 23 juillet 2013, sont applicables dans le département de la Gironde aux abords des infrastructures de transports terrestres identifiées dans les éléments cartographiques et tableaux annexés au présent arrêté.

Article 2

Les communes suivantes sont concernées par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres :

Abzac	Blaye	Cavignac	Genissac	Le Fieu	Marimbault	Pugnac	Saint-Julien-Beychevelle	Saint-Vivien-De-Blaye
Aillas	Bonnetan	Cazats	Gironde-Sur-Dropt	Le Haillan	Marsas	Pujols-Sur-Ciron	Saint-Laurent-D'Arce	Sainte-Croix-Du-Mont
Ambares-Et-Lagrave	Bordeaux	Cenac	Gours	Le Pian-Medoc	Martignas-Sur-Jalle	Puynormand	Saint-Laurent-Des-Combes	Sainte-Eulalie
Ambes	Bouliac	Cenon	Gradignan	Le Pian-Sur-Garonne	Martillac	Queyrac	Saint-Laurent-Medoc	Sainte-Foy-La-Grande
Andernos-Les-Bains	Bourdelles	Cerons	Grezillac	Le Porge	Massugas	Quinsac	Saint-Leon	Sainte-Helene
Arbanats	Bourg	Cestas	Guillac	Le Taillan-Medoc	Mazeres	Rauzan	Saint-Loubes	Sainte-Terre
Arcachon	Brach	Cezac	Gujan-Mestras	Le Teich	Mazion	Reignac	Saint-Louis-De-Montferrand	Salaunes
Arcins	Branne	Cissac-Medoc	Hourtin	Le Temple	Merignac	Rions	Saint-Macaire	Salleboeuf
Ares	Brannens	Civrac-De-Blaye	Illats	Le Tourne	Mios	Roaillan	Saint-Magne-De-Castillon	Salles
Arsac	Braud-Et-Saint-Louis	Civrac-En-Medoc	Izon	Lege-Cap-Ferret	Mongauzy	Sablons	Saint-Maixant	Saucats
Artigues-Pres-Bordeaux	Bruges	Coimeres	Jugazan	Leognan	Montagne	Sadirac	Saint-Mariens	Saugon
Arveyres	Cadaujac	Couqueques	La Brede	Les Artigues-De-Lussac	Montagoudin	Saillans	Saint-Martin-De-Sescas	Saumos
Aubiac	Cadillac	Coutras	La Lande-De-Fronsac	Les Billaux	Montussan	Saint-Andre-De-Cubzac	Saint-Martin-Lacaussade	Sauternes
Audenge	Cadillac-En-Fronsadais	Creon	La Réole	Les Eglisottes-Et-Chalaires	Moulis-En-Medoc	Saint-Andre-Et-Appelles	Saint-Medard-D'Eyrans	Savignac
Auros	Camarsac	Croignon	La Riviere	Les Leves-Et-Thoumeyragues	Moulon	Saint-Aubin-De-Blaye	Saint-Medard-De-Guizieres	Soussans
Avensan	Cambes	Cubnezais	La Roquille	Les Peintures	Naujan-Et-Postiac	Saint-Aubin-De-Medoc	Saint-Medard-En-Jalles	Tabanac
Ayguemorte-Les-Graves	Camblanes-Et-Meynac	Cubzac-Les-Ponts	La Sauve	Lesparre-Medoc	Neac	Saint-Avit-Saint-Nazaire	Saint-Michel-De-Fronsac	Talence
Baron	Camps-Sur-L'Isle	Cudos	La Teste-De-Buch	Lestiac-Sur-Garonne	Noaillac	Saint-Caprais-De-Blaye	Saint-Michel-De-Rieufret	Targon

Barsac	Canejan	Cussac-Fort-Medoc	Labarde	Libourne	Paillet	Saint-Caprais-De-Bordeaux	Saint-Paul	Tauriac
Bassens	Caplong	Daignac	Lacanau	Lignan-De-Bazas	Parempuyre	Saint-Christoly-De-Blaye	Saint-Pey-D'Armens	Teuillac
Baurech	Captieux	Escaudes	Lalande-De-Pomerol	Listrac-Medoc	Paulliac	Saint-Christoly-Medoc	Saint-Pierre-D'Aurillac	Tizac-De-Curton
Bazas	Carbon-Blanc	Espiet	Lamarque	Lormont	Pellegrue	Saint-Christophe-De-Double	Saint-Pierre-De-Mons	Toulenne
Beautiran	Carcans	Etauliers	Lamothe-Landerron	Loupes	Pessac	Saint-Denis-De-Pile	Saint-Quentin-De-Baron	Tresses
Begles	Cardan	Eyrans	Landiras	Loupiac	Peujard	Saint-Emilion	Saint-Sauveur	Val De Virvee
Beguey	Carignan-De-Bordeaux	Eysines	Langoiran	Ludon-Medoc	Pineuilh	Saint-Genes-De-Blaye	Saint-Romain-La-Virvee	Vayres
Belin-Beliet	Cars	Fargues	Langon	Lugon-Et-L'Isle-Du-Carnay	Podensac	Saint-Genes-De-Lombaud	Saint-Sauveur-De-Puynormand	Verdelais
Bernos-Beaulac	Cartelegue	Fargues-Saint-Hilaire	Lanton	Lugos	Pomerol	Saint-Germain-D'Esteuil	Saint-Savin	Vertheuil
Berson	Casseuil	Floirac	Lapouyade	Macau	Pompignac	Saint-Germain-De-La-Riviere	Saint-Selve	Vignonet
Beychac-Et-Caillau	Castelnaud-De-Medoc	Fours	Laroque	Madirac	Pondaurat	Saint-Germain-Du-Puch	Saint-Seurin-De-Cursac	Villenave-D'Ornon
Bieujac	Castets-Et-Castillon	Fronsac	Laruscade	Marcheprie	Portets	Saint-Gervais	Saint-Seurin-Sur-L'Isle	Virelade
Biganos	Castillon-La-Bataille	Gaillan-En-Medoc	Latresne	Marcillac	Preignac	Saint-Hippolyte	Saint-Sulpice-De-Faleyrens	Virsac
Blaignan	Castres-Gironde	Galgon	Le Barp	Margaux-Cantenac	Prignac-En-Medoc	Saint-Jean-D'Illac	Saint-Sulpice-Et-Cameyrac	Yvrac
Blanquefort	Caudrot	Gauriaguet	Le Bouscat	Margueron	Prignac-Et-Marcamps	Saint-Jean-De-Blaignan	Saint-Vincent-De-Paul	-

Article 3

Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque tronçon de voie classée. Sa largeur correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-dessous comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée ou du rail le plus proche.

Pour les infrastructures routières et des lignes ferroviaires à grande vitesse :

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure(*)
1	$L > 81$	$L > 76$	300 m
2	$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	250 m
3	$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	100 m
4	$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	30 m
5	$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	10 m

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles :

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure(*)
1	$L > 84$	$L > 79$	300 m
2	$79 < L \leq 84$	$74 < L \leq 79$	250 m
3	$70 < L \leq 76$	$68 < L \leq 74$	100 m
4	$68 < L \leq 73$	$63 < L \leq 68$	30 m
5	$63 < L \leq 68$	$58 < L \leq 63$	10 m

Les niveaux sonores de référence LAeq sont évalués :

- pour les infrastructures en service, par calcul ou mesures sur site à partir d'hypothèses de trafic correspondant aux conditions de circulation moyennes représentatives de l'ensemble de l'année (trafic moyen journalier annuel TMJA), ou bien par calcul à partir d'hypothèses de trafic correspondant à la situation à terme,
- pour les infrastructures en projet, qui ont donné lieu à l'une des mesures prévues à l'article R571-32 du Code de l'environnement, par calcul à partir d'hypothèses de trafic retenues dans les études d'impact ou les études préalables à l'une de ces mesures.

Article 4

Les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Pour les établissements d'enseignement, les établissements de santé et pour les hôtels, l'isolement acoustique minimum est déterminé en application des trois arrêtés du 25 avril 2003 susvisés spécifiques au type de bâtiments en question. Ces trois arrêtés sont accompagnés de la circulaire du 25 avril 2003 relative à l'application de la réglementation acoustique des bâtiments autres que d'habitation, parue en même temps au journal officiel de la République française du 28 mai 2003.

Article 5

Les annexes des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes visées à l'article 3 doivent être mises à jour, conformément à l'article R151-53 du Code de l'urbanisme, pour prendre en compte :

- le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées en application de l'article L571-10 du Code de l'environnement,
- les prescriptions d'isolement acoustique édictées et la référence des arrêtés préfectoraux correspondants,
- l'indication des lieux où ces informations peuvent être consultées.

Article 6

L'arrêté du 2 juin 2016 portant approbation de la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres de la Gironde est abrogé.

Article 7

Le présent arrêté fait l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs du département, et d'un affichage dans les mairies concernées par le classement sonore, pendant un mois minimum.

Il est tenu à disposition du public dans les mairies concernées.

Les informations issues de cet arrêté sont également mises en ligne sur le site internet des services de l'État en Gironde (www.gironde.gouv.fr) à la rubrique suivante : « Accueil > Politiques publiques > Transports, déplacements et sécurité routière - Navigation et sécurité fluviale > Transports > Bruit des infrastructures > Classement sonore des infrastructures de transport terrestre ».

Article 8

Le présent arrêté peut être contesté dans le délai de deux mois à compter de sa publication auprès du Tribunal Administratif de Bordeaux.

Article 9

Le préfet de la Gironde, la secrétaire générale de la préfecture, les maires des communes concernées, le directeur départemental des territoires et de la mer de la Gironde sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Bordeaux, le 8 FEV. 2023

Le préfet,

Pour le Préfet et par délégation,
la Secrétaire Générale

Aurore Le BONNEC

**CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES
ANNEXE A L'ARRETE PREFECTORAL DU 8 FEVRIER 2023
CLASSEMENT SONORE DES VOIES FERRES**

SEGMENT	LIGNE	RANG	PK debut sous-segment	PK fin sous-segment	LONGUEUR sous-segment	LIBELLE debut sous-segment	LIBELLE fin sous-segment	CLASSEMENT	LARGEUR SECTEURS	COMMUNES
4734	584000	1	46+393	66+345	19,952			NC		Langon, Saint-Macaire, Saint-Maixant, Le Pian-Sur-Garonne, Saint-Pierre-D'Aurillac, Saint-Martin-De-Sescas, Caudrot, Casseuil, Gironde-Sur-Dropt, La Réole
4153-1	640000	1	41+628	59+678	18,050	Langon (BV)	Entrée tunnel La Réole 1	3	100	
4231-1	500000	2	599+042	605+926	6,884	Ambarès-et-Lagrave (Bif.)	Entrée tunnel La Ramade	3	100	Ambarès-et-Lagrave, Sainte-Eulalie, Carbon-Blanc, Lormont
4717	580000	1	53+500	68+656	15,156			NC		
4742	657000	1	42+073	58+202	16,129	Lamothe (Bif.)	Arcachon (BV)	HC	0	Le Teich, Gujan-Mestras, La Teste-De-Buch, Arcachon
4732	584000	1	3+595	7+989	4,394			NC		
4151-1	640000	1	0+000	1+491	1,491	Bordeaux (BV)	Bordeaux (Bif.)	2	250	Bordeaux
4051-1	570000	3	531+107	536+340	5,233	Coutras (BV)	Saint-Denis-de-Pile	2	250	Coutras, Abzac, Sablons, Saint-Denis-De-Pile
4722	568000	1	578+442	581+888	3,446			NC		
4656	621000	1	0+098	16+695	16,597			NC		
4228	500000	2	500+979	572+657	71,678			NC		
4736	584000	1	66+345	99+805	33,460			NC		
4728	637000	1	2+634	4+890	2,256			NC		
4935	584000	1	0+917	3+595	2,678			NC		
4054-1	570000	3	574+622	576+626	2,004	Bassens (BV)	Entrée tunnel Lormont n°1	3	100	Bassens, Lormont
4718	547000	1	0+500	24+204	23,704			NC		
4743	641000	1	42+016	44+460	2,444			NC		
4733	584000	1	7+989	46+393	38,404			NC		
4052-1	570000	3	547+093	549+174	2,081	Libourne (BV)	Arveyres	2	250	Libourne, Arveyres

4723	503300	1	1+868	3+236	1,368				NC	
4663	629000	1	546+543	607+481	60,938				NC	
4229	500000	2	572+657	599+042	26,385				NC	
4064	655000	1	42+660	108+542	65,882	Lamothe (Bif.)	Morcenx-la-nouvelle (BV)	3	100	Le Teich, Mios, Salles, Lugos, Ychoux, Lue, Labouheyre, Solferino, Morcenx-La-Nouvelle
4731	586000	1	3+943	13+501	9,558			NC		
4936	587300	1	13+501	14+736	1,235			NC		
4056-1	570000	3	577+456	577+644	0,188	tunnel Lormont n°4	Sortie tunnel Lormont n°4	NC	0	Lormont, Bordeaux
4721-1	583000	1	574+467	577+627	3,160	Bassens (Bif.)	Ambarès-et-Lagrave (Bif.)	5	10	Ambarès-et-Lagrave, Bassens
4061	655000	1	0+000	3+943	3,943	Bordeaux (BV)	Talence-Mérignac (BV)	3	100	Bordeaux, Talence
4726	570511	1	0+000	6+900	6,900			NC		
4934	586000	1	13+501	14+900	1,399			NC		
4045-5	570000	3	477+056	531+107	54,051	Boisne-La Tude	Coutras (BV)	2	250	Boisne-La Tude, Montmoreau, Juignac, Bors (Canton De Tude-Et-Lavalette), Montboyer, Bellon, Courliac, Orival, Chalais, Saint-Avit, Rioux-Martin, Medillac, Bazac, Parcoul-Chenaud, Saint-Aigulin, La Roche-Chalais, Les Églisottes-Et-Chalaires, Les Peintures
4051-2	570000	3	536+340	541+300	4,960	Saint-Denis-de-Pile	Saint-Denis-de-Pile	2	250	Saint-Denis-De-Pile
4051-3	570000	3	541+300	543+600	2,300	Lalande de Pomerol	Lalande de Pomerol	2	250	Lalande-De-Pomerol
4051-4	570000	3	543+600	546+772	3,172	Libourne	Libourne (Bif.)	2	250	Libourne, Pomerol
4051-5	570000	3	546+772	547+093	0,321	Libourne (Bif.)	Libourne (BV)	2	250	Libourne
4052-2	570000	3	549+174	554+092	4,918	Arveyres	Vayres	2	250	Arveyres, Vayres

4052-3	570000	3	554+092	567+592	13,500	Vayres	Saint-Loubes	2	250	Vayres, Izon, Saint-Sulpice-Et-Cameyrac, Saint-Loubès
4053-1	570000	3	568+420	570+454	2,034	Ambar çs-et-Lagrange (Bif.)	Ambar çs-et-Lagrange (BV)	3	100	Ambarès-Et-Lagrange
4052-4	570000	3	567+592	568+420	0,828	Saint-Loubes	Ambar çs-et-Lagrange (Bif.)	2	250	Saint-Loubès, Ambarès-Et-Lagrange
4053-2	570000	3	570+454	571+091	0,637	Ambar çs-et-Lagrange (BV)	Ambar çs-et-Lagrange (Bif.)	2	250	Ambarès-Et-Lagrange
4053-3	570000	3	571+091	571+614	0,523	Ambar çs-et-Lagrange (Bif.)	Ambar çs-et-Lagrange (Bif.)	3	100	Ambarès-Et-Lagrange
4053-4	570000	3	571+614	574+622	3,008	Ambar çs-et-Lagrange (Bif.)	Bassens (BV)	3	100	Ambarès-Et-Lagrange, Bassens
4056-3	570000	3	578+442	579+883	1,441	Lormont	Cenon (Bif.)	3	100	Bordeaux, Lormont, Cenon
4059	570000	3	581+852	583+844	1,992	Bordeaux Benaige	Bordeaux-St-Jean (BV)	2	250	Floirac, Bordeaux
4057	570000	3	579+883	581+852	1,969	Cenon (Bif.)	Bordeaux Benaige	3	100	Cenon, Bordeaux, Floirac
4721-2	583000	1	577+627	588+606	10,979	Ambares-et-Lagrange (Bif.)	Ambes	NC	0	Secteur non affecté (Ambarès-Et-Lagrange, Saint-Louis-De-Montferand, Ambès)
4721-3	583000	1	588+606	593+865	5,259			NC		
4152-1	640000	1	4+913	13+500	8,587	Hourdace (triage)	raccord GPSO	3	100	Villeneuve-D'ornon, Cadaujac, Saint-Médard-D'Eyrans
4151-2	640000	1	1+491	4+913	3,422	Bordeaux (Bif.)	Hourcade (triage)	2	250	Begles, Villeneuve-D'ornon
4152-2	640000	1	13+500	41+628	28,128	raccord GPSO	Langon (BV)	3	100	Saint-Médard-D'Eyrans, Ayguemorte-Les-Graves, Beautiran, Castres-Gironde, Portets, Arbanats, Virelade, Podensac, Cerons, Barsac, Preignac, Toulenne, Fargues, Langon

4062	655000	1	3+943	42+660	38,717	Talence-M @docquine (BV)	Lamothe (Bif.)	3	100	Talence, Pessac, Cestas, Marcheprime, Biganos, Le Teich
Rac_A&L	570321	1	568+420	569+374	0,954	Ambar ç-s-et-Lagrave (Bif.)	Ambar ç-s-et-Lagrave (Bif.)	3	100	Ambarès-Et-Lagrave
4054-2	570000	3	576+626	576+807	0,181	Entr @e tunnel Lormont n_T 1	Sortie tunnel Lormont n_T 1	NC	0	Lormont
4054-3	570000	3	576+807	576+878	0,071	Sortie tunnel Lormont n_T 1	Entr @e tunnel Lormont n_T 2	3	100	Lormont
4054-4	570000	3	576+878	577+060	0,182	Entr @e tunnel Lormont n_T 2	Sortie tunnel Lormont n_T 2	NC	0	Lormont
4054-5	570000	3	577+060	277+159	0,099	Sortie tunnel Lormont n_T 2	Entr @e tunnel Lormont n_T 3	3	100	Lormont
4054-6	570000	3	277+159	577+254	0,095	Entr @e tunnel Lormont n_T 3	Sortie tunnel Lormont n_T 3	NC	0	Lormont
4054-7	570000	3	577+254	577+420	0,166	Sortie tunnel Lormont n_T 3	Entr @e tunnel Lormont n_T 4	3	100	Lormont
4054-8	570000	3	577+420	577+456	0,036	Entr @e tunnel Lormont n_T 4	tunnel Lormont n_T 4	NC	0	Lormont
4056-2	570000	3	577+644	578+442	0,798	Sortie tunnel Lormont n_T 4	Lormont	3	100	Lormont, Bordeaux
4231-2	500000	2	605+926	607+271	1,345	Entr @e tunnel La Ramade	Sortie tunnel La Ramade	NC	0	Lormont
4231-3	500000	2	607+271	608+214	0,943	Sortie tunnel La Ramade	Cenon (Bif.)	3	100	Lormont, Cenon
4153-2	640000	1	59+678	59+817	0,139	Entr @e tunnel La R @ole 1	Sortie tunnel La R @ole 1	NC	0	La Réole
4153-3	640000	1	59+817	59+896	0,079	Sortie tunnel La R @ole 1	Entr @e tunnel La R @ole 2	3	100	La Réole
4153-4	640000	1	59+896	60+195	0,299	Entr @e tunnel La R @ole 2	Sortie tunnel La R @ole 2	NC	0	La Réole
4153-5	640000	1	60+195	78+815	18,620	Sortie tunnel La R @ole 2	Marmande (BV)	3	100	La Réole, Bourdelles, Montagoudin, Mongauzy, Lamothe-Landerron, Saint-Martin-Petit, Sainte-Bazeille, Beaupuy, Marmande

Annexe 2

Données de fréquentation actuelle et projetée des principales
opérations ferroviaires soutenues

Evaluation environnementale du CPER 2023-2027 Nouvelle-Aquitaine Données des principaux projets ferroviaires

- **SERM girondin**: fréquentation actuelle et prévue à terme, TER supplémentaires
38 000 voyageurs/jour en 2030, soit par rapport à 2019 +20 000 nouveaux usagers, +10% de croissance annuelle de la fréquentation
A l'horizon 2030 : + 14 trains/j sur Bordeaux-Arcachon, +41 sur Bordeaux-Libourne, + 42 sur Bordeaux-Saint Mariens, + 35 sur Bordeaux – Langon et + 22 sur Bordeaux - Macau

- **SERM basco-landais** :

Sur l'axe littoral (Dax-Bayonne-Irun) : 14 TER A/R /jour actuellement, puis à court terme 16,5A/R /jour puis à moyen terme 24 A/R /jour et à long terme 32 A/R /jour dont 7 semi-directs Bordeaux-Hendaye.

- **Bordeaux - Lamothe - Hendaye** : Pour le renforcement électrique de la ligne, les hypothèses de trafic prises en compte 2025/2030 sont :

Sur les trains régionaux 42 trains/jour actuels à 71 trains/jour en 2030

Pour le fret 12 trains/jour actuel à 38 trains/jour en 2030 (prise en compte de changement de mode de traction en faveur de l'électrique)

Maintien de l'offre TGV avec une douzaine de train / jour

- **LDFT (lignes de desserte fine du territoire ou lignes régionales): 3 grosses opérations de régénération/modernisation prévues au CPER : lignes Niort – Saintes, Poitiers – Limoges et ligne du Médoc, - suppression des LTV (gains de temps gagnés), fréquentation (voy.km/an)**

La programmation des travaux de régénération des LDFT a pour objectif de garantir la pérennité des lignes sur une période de 20 ans, un retour aux performances initiales, diminuer les coûts de maintenance, une meilleure correspondance pour les voyageurs...

Sur Niort-Saintes : la régénération permettra la suppression des limitations de vitesse (gains de temps de 8 minutes), un niveau de performance attendu de 18 trains /jour, une fréquentation de 280 000 voyageurs/an (11 459 000 voy.km/an)

Sur Poitiers-Limoges : la régénération permettra la suppression des limitations de vitesse (gains de temps de 15 minutes), un niveau de performance attendu de 24 trains /jour à 32 trains/jour, une fréquentation de 210 000 voyageurs/an (16 392 000 voy.km/an)

Sur la ligne du Médoc : la régénération permettra la suppression des limitations de vitesse, un niveau de performance attendu de 64 trains/j dont 16 jusqu'au Verdon et une fréquentation envisagée à 5000 voyageurs/jour sur la partie urbaine (Bordeaux – Macau). La fréquentation de la ligne était de 240 000 voyageurs en 2016

- Les travaux de maintien de la performance permettent d'éviter la mise en place de nouvelles limitations de vitesse et de maintenir la même performance l'année N+1 seulement dans l'attente de travaux lourds de régénération.

- **Le CEF de Mouguerre** : les travaux du centre européen de fret de Mouguerre comprennent la modernisation des accès ferroviaires et routiers, la reconfiguration des voies de services et le remblaiement d'une parcelle à l'est des terminaux, à la charge de la CAPB. Les deux terminaux présents sur le site, propriété de Novatrans et Ambrogio seront allongés afin de recevoir des trains longs en entier. Brittany Ferries a acheté la parcelle centrale afin de construire le terminal de l'autoroute ferroviaire Cherbourg Mouguerre. Les travaux du terminal compact sont en cours, son allongement est prévu après remblaiement des terrains nécessaires.

A l'ouverture du service d'autoroute ferroviaire (avril 2025), un aller-retour par jour est prévu et devrait monter en charge les années suivantes. Le trajet de 80 poids lourds par jour sur 1000 km sera ainsi transféré sur le rail.

Le projet de Novatrans prévoit d'augmenter la capacité de traitement de 36 000 conteneurs par an à 86 000, soit en moyenne 130 camions sur une distance de 1 100 km, représentant 321 873 T de CO2 par an.

A terme, le projet d'extension du CEF de Mouguerre devrait permettre la réduction des émissions de CO2 de 1,5 MT par an, le nombre de trains de fret passerait de 4 en 2021 à 10 en 2032 par jour en moyenne (source : dossier de demande de subvention MIET).

Annexe 3

Données de trafic actuel et projeté des principales opérations
routières soutenues

Le 25 octobre 2024

**Évaluation environnementale du volet mobilité 2023-2027 du CPER
Données sur les opérations routières - RN147-141-520**

RN21 – Agen Nord : extrait du dossier de concertation

Trafic

La RN21 traverse le Lot-et-Garonne du nord au sud. Les études ont permis d'établir son niveau de trafic en 2019 : 12 600 véhicules par jour dans les deux sens confondus (en trafic moyen journalier horaire).

Les poids lourds constituent 8,5 % du trafic, soit 1 véhicule sur 12, ce qui constitue un niveau modéré pour une route nationale, où la part des poids lourds peut varier entre 9,5 et 26 %.

Caractère pendulaire des déplacements

Dans le sens de Villeneuve-sur-Lot vers Agen, un pic de circulation se forme entre 7h et 9h du lundi au vendredi, atteignant 750 véhicules par heure lorsque les habitants du Villeneuvois (voire du Fumélois) gagnent leur lieu de travail dans l'agglomération d'Agen. La circulation reste ensuite régulière jusqu'à 19h. Le dimanche, un pic plus léger est observé entre 18h et 20h ; il pourrait correspondre aux trajets des étudiants qui regagnent Agen après avoir passé le week-end en famille. Dans le sens d'Agen vers Villeneuve-sur-Lot, on observe par un effet miroir un pic de circulation de 16h à 19h, un peu plus long que celui du matin dans l'autre sens, mais un peu moins intense (un peu moins de 700 véhicules par heure à la pointe).

Accidentologie

Entre 2014 et 2021, sur la RN21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot, on dénombre 165 accidents, dont 4 accidents mortels, 14 graves, et 3 légers, et 144 accidents matériels.

Sur la seule section Agen-Nord, on compte 80 accidents, dont 3 mortels, 3 graves et 2 légers.

Cette section de 6,5 km concentre donc près de 50 % des accidents et 3 accidents mortels sur 4 de l'itinéraire.



La carte ci-dessus localise les accidents corporels survenus entre 2014 et 2021 sur cette section.

À ces données chiffrées, il faut ajouter le ressenti des usagers de l'axe, dont les témoignages se croisent dans des articles de presse, et les sollicitations auprès du préfet, de la Direction interdépartementale des routes Centre-Ouest (DIR CO), de la Direction régionale de l'environnement, de

l'aménagement et du logement (DREAL). La traversée d'Artigues est perçue comme périlleuse, du fait de la présence de plusieurs voies d'accès sans feux tricolores.

La « descente de Foulayronnes » est également identifiée comme dangereuse, de même que la zone de Galimas.

Par ailleurs, il faut souligner que la circulation des piétons et cyclistes est difficile le long de la RN21, en l'absence d'aménagements spécifiques.

RN21 – Agen Nord : extrait des études de trafic (données non publiques)

Gain de temps :

Gain de 1min 30 par rapport à la référence sur l'aménagement choisi (tracé court n°1), le trajet de référence faisant 8min environ, ce qui représente un abaissement de 20% du temps de parcours.

Quadrant NE – dossier de concertation publique

Trafic

Les niveaux moyens de trafic sur la rocade varient fortement d'une section à l'autre. La carte schématique ci-dessous montre que les sections les plus fréquentées (en trafic moyen journalier horaire) se trouvent à l'est et au sud de la rocade. L'explication est logique: en plus de recevoir un trafic local, les sections comprises entre les échangeurs 15 et 27 concentrent aussi la plus grande partie du trafic de transit entre les autoroutes A10, A62 et A63.

Comme on peut le voir, les sections comprises entre les échangeurs 1 à 4 et autour de l'échangeur 26 ne sont pas celles qui reçoivent quotidiennement le plus de véhicules.

Congestion

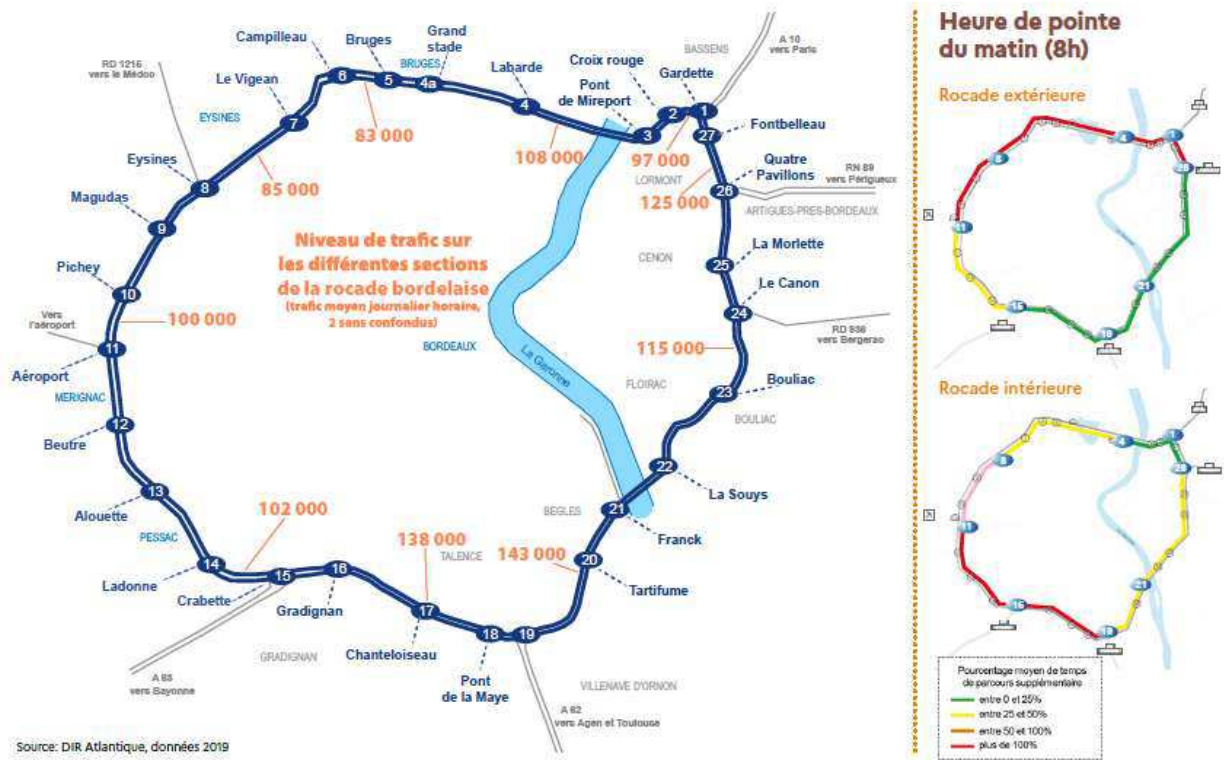
À l'heure de pointe du matin, c'est pourtant là que l'on observe les plus importants ralentissements sur la rocade extérieure.

Trois facteurs permettent d'expliquer cette situation :

Cette section est essentielle aux déplacements pendulaires domicile/travail, en direction des pôles d'emploi de l'ouest. On observe d'ailleurs un phénomène identique sur la rocade intérieure entre les échangeurs 19 et 11.

Le nombre de véhicules y est très élevé, sur des créneaux horaires réduits. Le trafic moyen journalier horaire ne traduit pas cette concentration de véhicules. Les échangeurs 27, 1, 2 et 3 sont particulièrement proches. Les mouvements d'insertions et de sorties perturbent le trafic aux heures de pointe.

Le nombre de voies se réduit au niveau de l'échangeur 1 sous la forme d'un pincement.



Une congestion très importante est constatée sur le quadrant Nord Est de Bordeaux, cf carte ci-dessous :



L'accidentologie

Réalisée par la DIR Atlantique en 2014, une étude a montré que la rocade ne présente pas de caractère accidentogène spécifique.

Cependant, en tenant compte du nombre très élevé de véhicules et des conséquences de chaque accrochage en termes de congestion, la sécurité est un enjeu important. Certaines sections de l'aménagement ont des spécificités.

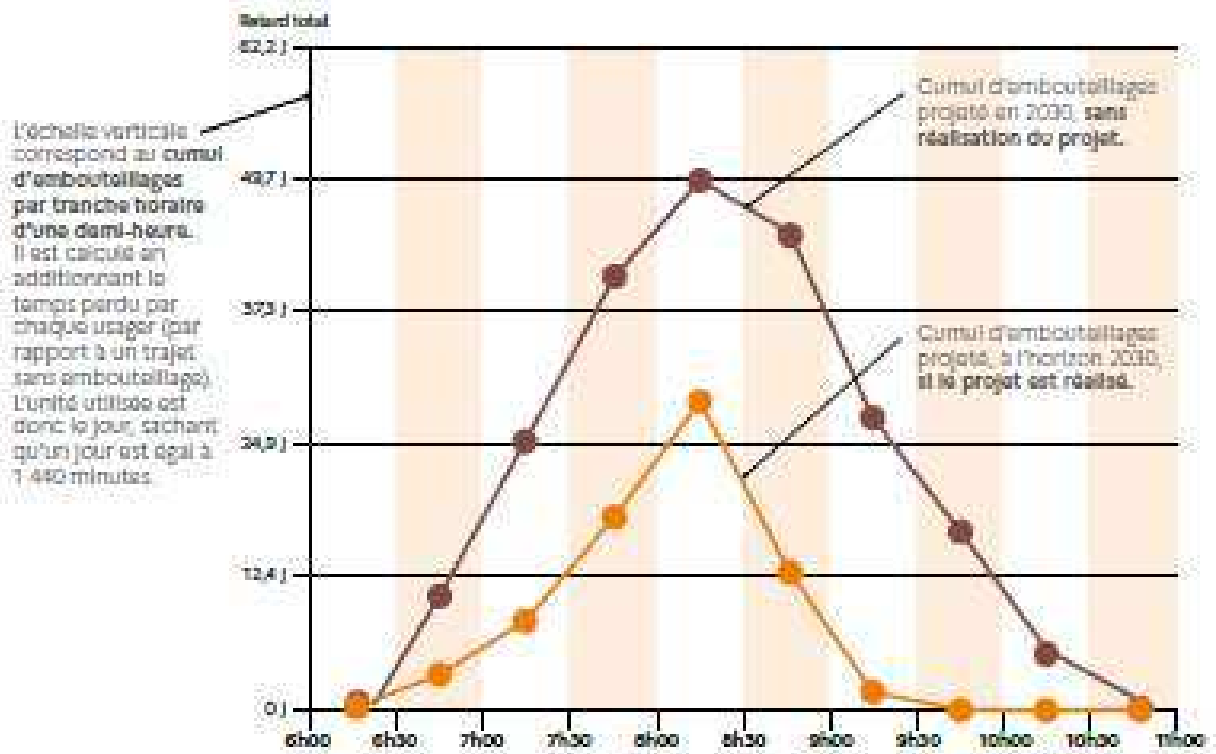
La branche de la rocade est vers la rocade ouest apparaît nettement comme la plus accidentogène. En 2015, 86 accidents se sont concentrés sur cette portion très courte, où les véhicules issus de l'A10 et de la rocade est se rejoignent. Sur cette portion courbe, la DIR Atlantique a mis en place des mesures de sécurisation (radars pédagogiques, bandes rugueuses...) ayant donné lieu à des baisses

de

vitesse.



Le gain de temps



Les travaux devraient permettre de réduire considérablement les embouteillages :

40% de réduction au pic entre 8h et 8h30. Réduction du temps de congestion : début observé à partir de 7h contre 6h30 aujourd'hui, et quasi nul à partir de 9h, alors qu'il ne se termine que vers 10h30 en l'absence d'aménagement.

Sur l'ensemble de la zone étudiée, le matin l'aménagement permet de passer de 221 à 74 jours de retard total pour les usagers.

RN10 CP – extrait des éléments d'accidentologie

L'accidentologie

L'étude de l'accidentologie entre 2013 et 2022 fait état de 9 accidents, avec 2 morts et 19 blessés (dont 8 hospitalisés), cf carte ci-dessous.



Figure 128 : Localisation des accidents recensés le long de la RN10 (Sud Ruffec – Tourriers) au cours des 10 dernières années (2013 à 2022 incluses)

Sections	Longueur (km)	Profil en travers	TMJA	Taux d'accidents	Tués pour 100 acc	Blessés hospitalisés pour 100 acc	Blessés non hospitalisés pour 100 acc
RN10 Sud Ruffec - Mansle	14	2x2	21150	0,74	12,5	100,0	125,0
RN10 Mansle - Tourriers	8	2x2	23840	0,14	100,0	0,0	100,0
Moyenne nationale rase campagne (route à 7 m)				4,77	26,91	89,33	26,95
Moyenne nationale route à 2x2 voies				1,86	17,36	71	51,42

Figure 130 : Tableau récapitulatif du nombre d'accidents recensés le long de la RN10 au cours des 10 dernières années (2013 à 2022 incluses) – Valeurs en taux

On a un taux d'accidents assez faible, sans doute dû à la perception du danger par les usagers. Mais les accidents quand ils sont lieux font énormément de blessés.

Le projet s'inscrit dans une logique de sécurisation de l'itinéraire. En effet, l'axe comprend avec des aménagements non conformes et accidentogènes.

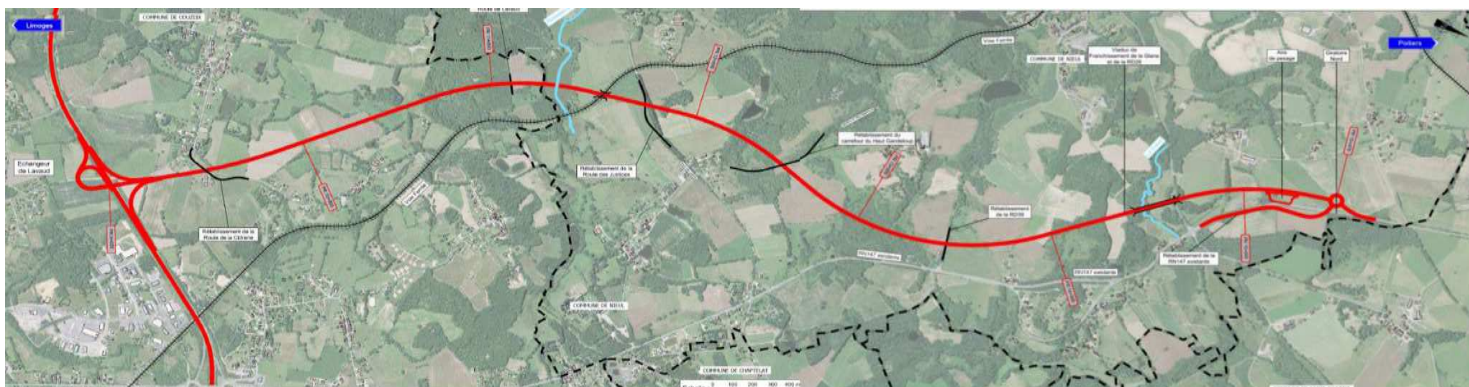
Le projet ne suppose pas de gain de temps, mais bien un gain de sécurité pour les usagers.

Le 25 octobre 2024

Évaluation environnementale du volet mobilité 2023-2027 du CPER

Données sur les opérations routières - RN147-141-520

RN147 Aménagement au Nord de Limoges (7 km)



Les études de conception détaillée sont en cours de finalisation. Les démarches pour l'obtention d'un arrêté de cessibilité en vue d'éventuelles expropriations sont en cours. Elles sont menées en parallèle des acquisitions amiables.

L'instruction du dossier d'autorisation environnementale est en cours depuis mars 2023. Le projet a fait l'objet de deux avis défavorables du CNPN. Le dossier doit être à nouveau présenté pour un nouvel avis au CNPN dans la perspective de l'obtention d'une autorisation environnementale à l'été 2025 avec en suivant un démarrage des travaux par la libération des emprises envisagé à l'automne 2025.

Trafic

	VL	PL	Total
TMJA 2023	12400	780 (6%)	13180
TMJA 2043 sans travaux	15670	900	16750
TMJA 2043 avec projet	18560 dont 11960 sur 2x2	970 dont 960 sur 2x2	19530 dont 12920 sur 2x2

Les 2/3 du trafic initial et le report de celui induit par la mise à 2x2 voies de la RN520 se reporterait sur le nouvel aménagement.

Accidentologie – Gain de sécurité

Sur la section concernée par l'aménagement (La Poitevine – RN 520), pour la période 2010-2022, il a été constaté 21 accidents. Cela a généré 32 victimes : 4 tués, 15 blessés hospitalisés et 13 blessés non hospitalisés, avec une forte augmentation de la gravité des accidents entre 2019 et 2021 (3 tués).

Les taux moyens de personnes tués sont supérieurs, dans le département, à la moyenne nationale, avec une forte augmentation de la mortalité entre 2019 et 202 (+ 78%).

La mise à 2 x 2 voies de la majorité du tracé neuf (5,5 km sur 6,5 km), avec la création d'un terre-plein central équipé d'un dispositif de retenue permettra de limiter les risques de gravité liés aux chocs frontaux, en majorité générateurs des accidents les plus graves (blessés graves et/ou tués).

Le report de la presque intégralité du trafic PL sur le nouvel aménagement apportera également un gain de confort et de sécurité sur le tracé dévié de l'actuelle RN 147 (carrefour RD28 « La Poitevine » – Anglard), particulièrement pour les riverains de l'axe et dans la traversée de Frégefond).

Gain de temps

Le gain de temps moyen sur l'aménagement projeté est estimé à 1 minute pour les VL et 2 à 3 minutes pour les PL.

RN141 Mise à 2 x 2 voies Chasseneuil-sur-Bonnieure – Roumazières-Loubert (9,5 km)



Trafic

Les trafics propres à la RN141 varient respectivement de 11 520 à 12 320 véh/j sur les sections qui vont être déviées pour progresser de manière substantielle et dépasser le seuil des 20 000 véh/j à l'Est de Saint-Junien en approche de Limoges. Les sections Ouest orientées vers Angoulême mentionnent des niveaux de circulation de l'ordre de 17 000 véh/j. Les véhicules lourds contribuent à 25 – 30 % (soit 3 000 à 4 200 PL/j) des trafics supportés par la RN141 sur ses principales sections.

La mise en service complète de la RN141 à 2 x 2 voies entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert et entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Exideuil-sur-Vienne, devrait conduire à des niveaux de circulation d'environ 12 630 véh/j (dont 25 % de poids lourds). Cela devrait contribuer à redistribuer le trafic entre les RN141 actuelle et nouvellement aménagée à 2 x 2 voies en le limitant à un peu moins de 1 000 véh/j sur l'infrastructure actuelle en traversée des entités urbaines de Suaux, Fontafie,...

Les horizons plus lointains (2038/2048) font apparaître des niveaux de trafics qui approcheraient les 14 000 véh/j (dont 25 % de poids lourds) sur la RN141 nouvellement aménagée entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert.

Accidentologie – Gain de sécurité

Les statistiques d'insécurité relatives à la période 2012-2021 font état de 18 accidents recensés sur la RN141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert ayant occasionné la mort de 2 personnes, 18 blessés hospitalisés et 14 blessés non hospitalisés.

Sur l'analyse comparée de l'accidentologie entre les périodes 2012-2017 et 2018-2021, tout laisse à penser que le passage à 80 km/h a potentiellement contribué à minorer les risques sur la RN141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert.

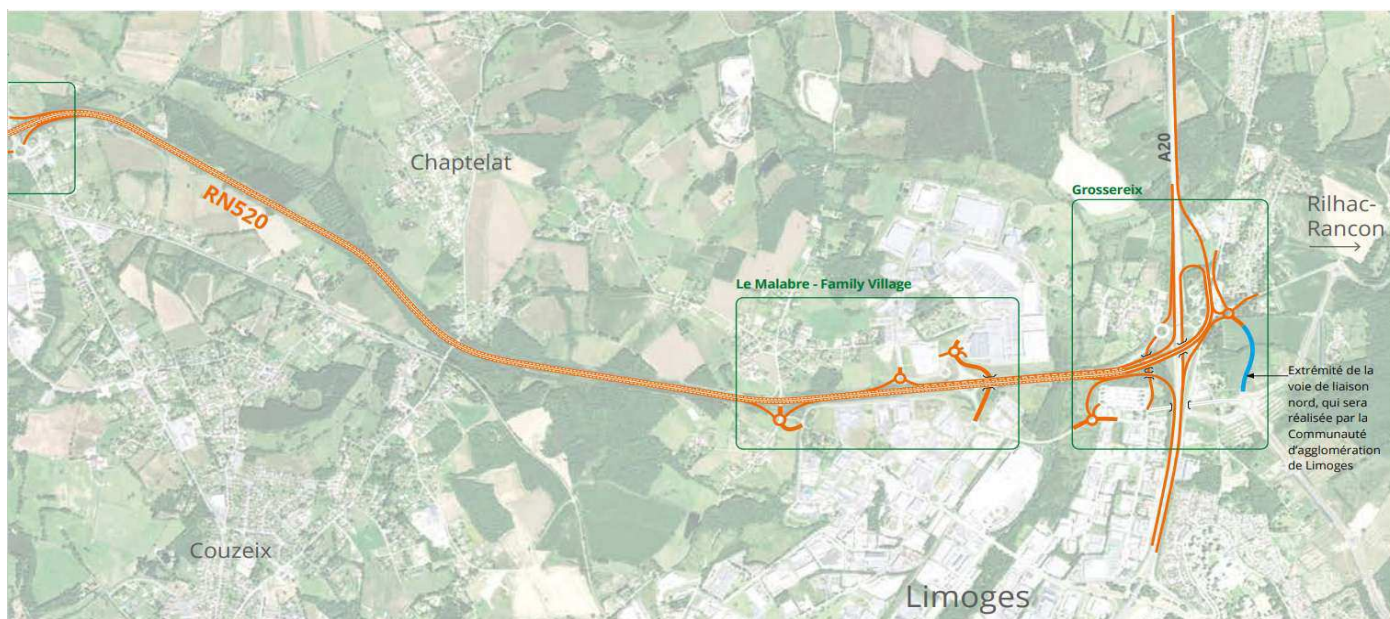
Au regard des indicateurs d'accidentologie retenus aux options de référence et aménagées, la mise à 2 x 2 voies de la RN141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert permettrait d'éviter au moins 1 accident annuel aux horizons 2028 et 2048 et limiterait le nombre de tués, blessés hospitalisés et non hospitalisés.

Gain de temps

L'ouverture complète de la RN141 à 2x2 voies devrait assurer des gains en temps de parcours de 3 min 30 sec à près de 4 minutes pour les VL et PL entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert. La liaison pourrait désormais se faire en 6min40 sec pour les VL et environ 8 min 30 sec pour les PL.

Ces gains en temps de circulation cumulés à ceux engendrés par la mise à 2 x 2 voies de la section Est (Roumazières-Loubert – Exideuil-sur-Vienne) permettraient d'assurer des gains de l'ordre de 8 minutes sur l'axe RN141 Angoulême – Limoges tout en consolidant l'attractivité de l'itinéraire RCEA RN141/ RN520/A20 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et La Souterraine au détriment de celui du Nord (14 min plus rapide pour les VL,PL que celui privilégiant RD951/RN145).

RN520 Doublement du contournement nord de Limoges (6 km)



Avec la mise en service de l'A20 en 1990, la réalisation d'un contournement Nord de Limoges est un enjeu pour l'agglomération de Limoges. Dès les premières réflexions, les décideurs locaux identifiaient le modèle d'un axe à 2 x 2 voies comme la solution la plus pertinente. Les emprises nécessaires avaient alors été réservées au Sud de l'axe pour procéder à cette évolution.

A ce stade, la poursuite des études est conditionnée à leur cofinancement.

Trafic

La RN520 est actuellement une route bidirectionnelle qui accueille un TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) d'environ 19 000 véh/j sur sa partie la plus circulée (A20 – RN147) dont 20 % de poids lourds.

La RN520 supporte un important trafic local de desserte des zones d'activité et un trafic de transit entre la RN 141 et l'autoroute A20.

Accidentologie – Gain de sécurité

La configuration actuelle de la RN520 est propice au dépassement des vitesses maximales autorisées : route bidirectionnelle large, grands dégagements et visibilité importante. Facteur aggravant, les possibilités de dépassement sont inexistantes, ce qui engendre des accidents liés aux dépassements de files.

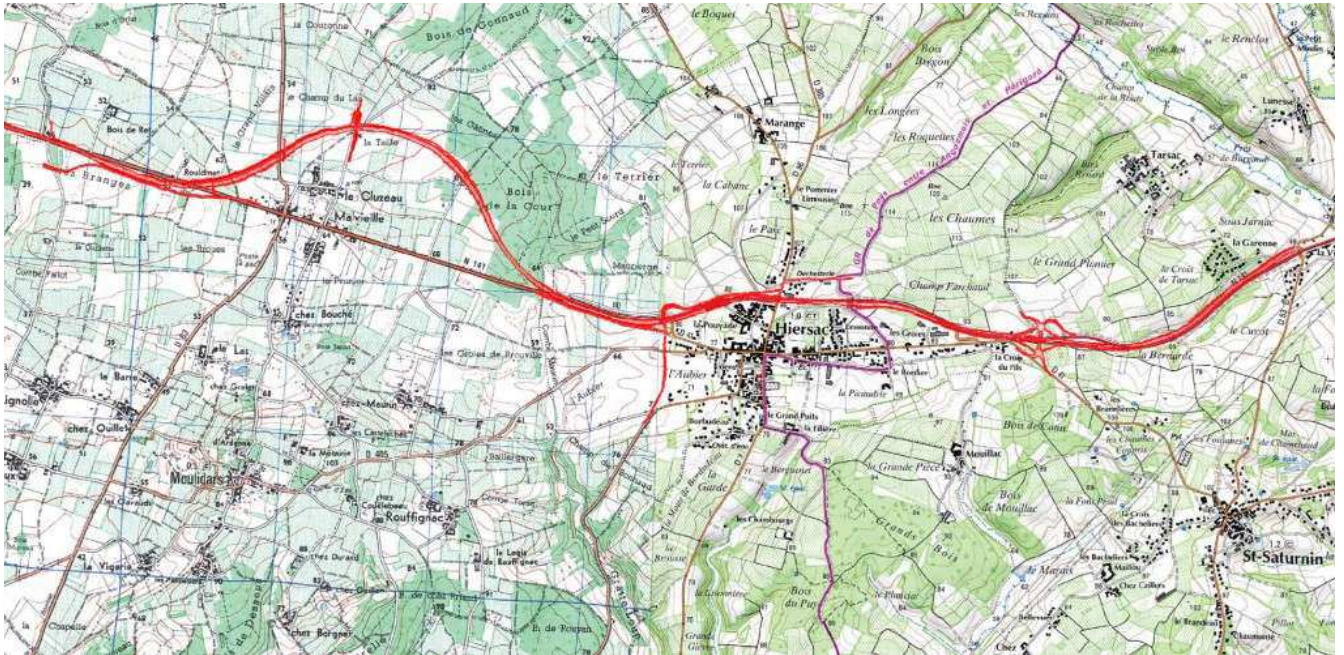
Les relevés d'accidentologie des 11 dernières années font état de 55 accidents ayant eu pour victimes 6 morts, 18 blessés hospitalisés et 69 blessés non hospitalisés. Au regard des indicateurs, la RN520 témoigne d'une dangerosité supérieure à celle de la moyenne nationale et ceci plus particulièrement sur sa section Est connectée à A20 (taux d'accident de 8,2). Les indicateurs de gravité liés aux nombres de victimes tendent à être un peu plus faibles pour les tués et blessés hospitalisés mais beaucoup plus marqués pour les blessés non hospitalisés.

La mise à 2 x 2 voies de la RN520 permettrait d'éviter 3 accidents annuels aux horizons 2029 et 2049 tout en limitant les nombre de tués, de blessés hospitalisés et un nombre trop élevé de blessés légers (environ 5).

Gain de temps

La mise à 2x2 voies de la RN520 permet de lisser les temps de parcours pour les heures de pointe du matin et du soir (HPM et HPS). Le gain de temps de parcours est estimé entre 1 et 2 minutes.

RN141 Mise à 2 x 2 voies Malvieille – Hiersac (9 km)



Une concertation publique a eu lieu en 2023 sur le parti d'aménagement du projet et les variantes du tracé et d'aménagement. Il en ressort une préférence unanime pour la variante déclarée d'utilité publique en 1996, soit la mise à 2x2 voies.

La DUP est caduque depuis 2011, mais l'État avait acquis les emprises correspondant à l'avant-projet. Les terrains ont fait l'objet, pour partie, de déboisements, de clôtures et de zones d'emprunt dans les années 2000.

La poursuite des études est conditionnée à leur cofinancement.

Trafic

Cette section supporte un trafic de 16 000 véhicules jours (dont 9% de PL).

Accidentologie – Gain de sécurité

Les relevés d'accidentologie font état de 16 accidents sur le périmètre entre 2010-2019 dont 10 sur la RN141, auquel il faut ajouter 2 accidents en 2022, avec une majorité d'accident de type frontal. Cela reste inférieur à la moyenne d'une nationale comparable mais supérieur à une 2 x 2.

La mise en service pourrait éviter une victime tuée tous les 6-7 ans et 3 blessés graves tous les 2 ans.

Un deuxième gain de sécurité se situe au niveau enjeu de franchissement de la RN et de la traversée des engins agricoles qui se fera de manière sécuritaire avec les ouvrages de franchissement de la future section (passages supérieurs ou inférieurs dénivelation des carrefours).

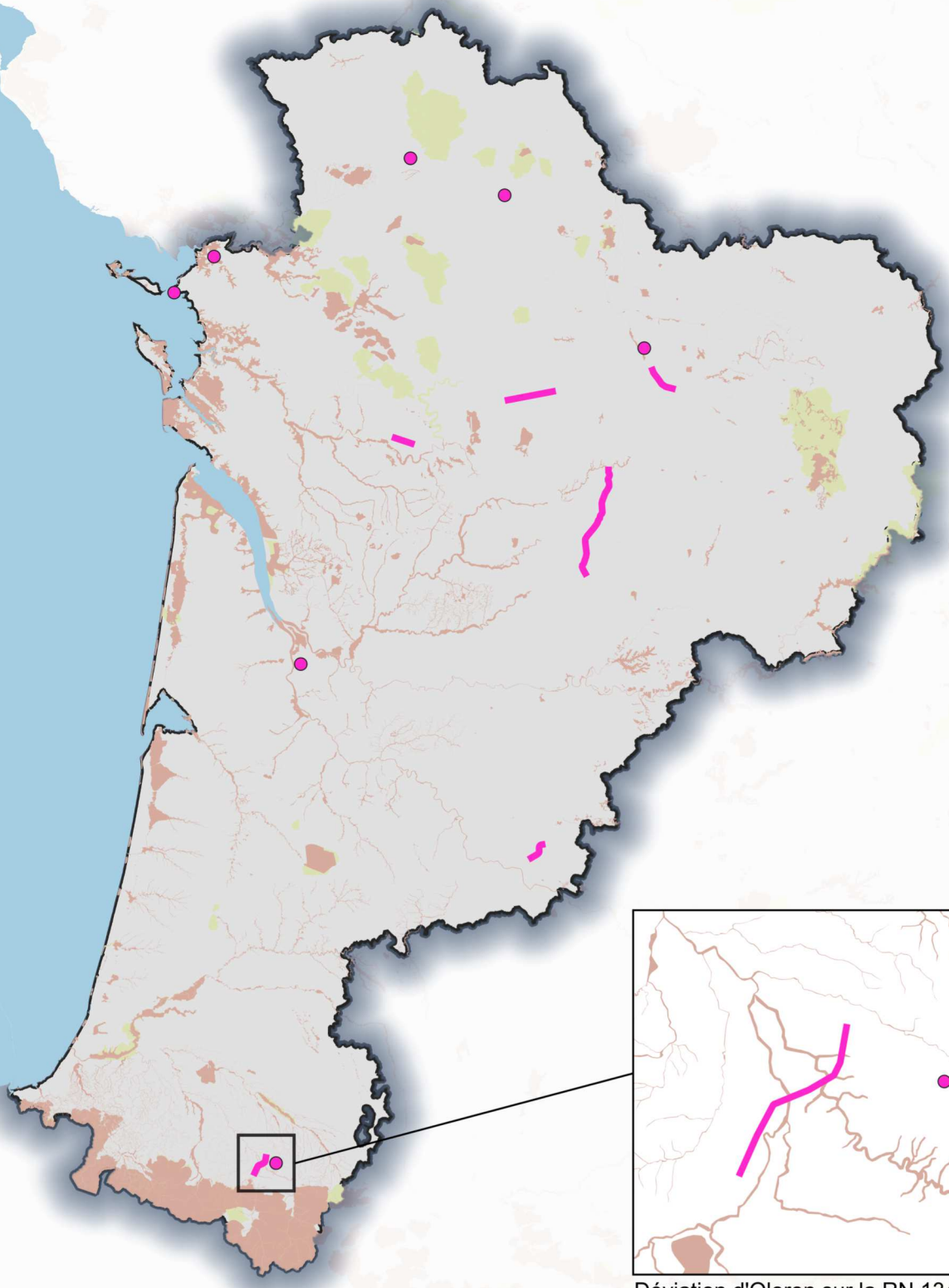
Gain de temps

La fluidification des conditions de circulation sur le périmètre et gain de temps envisagé à l'horizon 2050 à 22 150 h annuel pour les VL et 6 861 h annuel pour les PL (à la suite au passage à 50k m/h dans le bourg de Malvieille, les gains de temps seront réévalués lors des études préalables).






Le gain de temps est estimé à environ 1 minute pour l'ensemble de l'aménagement.

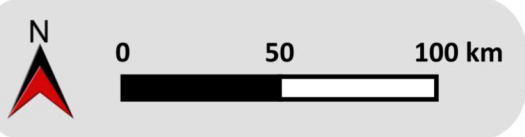
Annexe 4

Carte de situation des principaux projets soutenus vis-à-vis des sites
Natura 2000



Limites administratives

-  Nouvelle-Aquitaine
-  Site d'Importance Communautaire (Directive Habitats, Faune, Flore)
-  Zone de Protection Spéciale (Directive Oiseaux)
-  Etudes et projets soutenus sans localisation précise
-  Linéaires des projets routiers soutenus



Déviation d'Oloron sur la RN 134

Date de réalisation : Avril 2025
 Projection : RGF93 / Lambert-93
 Source : ADMIN EXPRESS, INPN



Réf. : 2023-000287