

Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale sur l'avenant n°1 relatif au volet mobilités du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) Nouvelle Aquitaine

Le présent document est rédigé en réponse à l'avis émis par l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) sur le volet mobilités du CPER Nouvelle-Aquitaine (Avis délibéré n°2024 090 adopté lors de la séance du 7 novembre 2024).

L'avis rendu s'appuie sur :

- Un avenant n°1 au CPER 2021-2027, et portant sur le volet mobilités pour la période 2023-2027 ;
- Un rapport d'évaluation environnementale portant sur le périmètre global du CPER 2021-2027 intégrant l'avenant relatif au volet mobilités.

Les recommandations émises par l'Autorité Environnementale portent à la fois sur le projet d'avenant (volet Mobilités 2023-2027), sa prise en compte des enjeux environnementaux, et sur l'appréciation des effets du projet sur l'environnement, au travers de l'évaluation environnementale. Les réponses apportées ci-après sont rédigées dans l'ordre dans lequel les observations de l'Autorité Environnementale ont été émises.

Analyse de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale devrait inscrire le volet Mobilités dans l'ensemble des investissements d'infrastructure et dans la politique des mobilités de l'État et des collectivités en région Nouvelle-Aquitaine. Même si l'État et la Région convergent sur le diagnostic et les priorités, une formalisation de la politique des mobilités dans un document spécifique, inclus par exemple dans le SRADDET fondé sur un diagnostic de la situation et une analyse des besoins, faciliterait la compréhension de la politique d'ensemble et permettrait d'identifier en quoi le CPER est une contribution à son financement. Les impacts du volet Mobilités pourraient trouver des mesures d'évitement, de réduction et de compensation dans le reste de la politique régionale des mobilités.

L'Ae recommande de compléter et revoir en profondeur l'évaluation environnementale du volet Mobilités et de l'inscrire dans la politique générale des mobilités en Nouvelle Aquitaine.

Le CPER ne constitue en effet qu'une composante de l'ensemble des financements à destination des projets relatifs aux transports et à la mobilité, mais il n'existe pas de schéma régional permettant de diagnostiquer la situation ni de projeter les besoins et interventions qui constitueraient une politique mobilité globale. En outre, le CPER n'intègre pas les grands projets d'envergure nationale (GPSO, POLT) ou les projets plus locaux.

En conséquence, cela rend complexe l'évaluation des effets du CPER sur la mobilité à l'échelle régionale, ainsi que l'appréciation des incidences globales des investissements de matière de mobilité.

Pour autant, les enjeux de mobilité font partie intégrante du SRADDET en y dédiant des objectifs stratégiques, dans le but de développer des solutions de mobilité propres et accessibles. Ainsi, « Pour consolider son offre de transport, le SRADDET fixe comme objectifs : la remise en état et la modernisation du réseau ferroviaire, l'identification des axes routiers majeurs de la région, la résorption du nœud routier de Bordeaux, le désenclavement de Limoges, le développement du report modal pour le transport de marchandises, l'optimisation de l'offre aéroportuaire à l'échelle régionale, la définition d'une stratégie portuaire intégrée. » (objectif stratégique 1.4).

De même, l'objectif 3.3 indique que « La mobilité quotidienne est un levier tant économique qu'environnemental et social. Le dynamisme des territoires, la cohésion territoriale et un égal accès aux services pour tous implique une offre de mobilité diversifiée et de qualité respectueuse de l'environnement. Acteur majeur de cette thématique, en tant qu'autorité organisatrice des réseaux ferroviaires et interurbains routiers et scolaires, la Région s'engage fortement sur cette thématique, en structurant ses offres sur le territoire d'une part, et assumant son rôle de chef de file de l'intermodalité, confié par la loi MAPTAM, d'autre part. Mais le développement de la mobilité concerne bien au-delà de la seule Région, l'ensemble des collectivités, confrontées à des problématiques bien différentes, de la congestion quotidienne des grandes agglomérations à l'isolement des populations fragiles en zones rurales. Pour faciliter la mobilité quotidienne, le SRADDET vise ainsi le développement des offres mobilité, tant traditionnelles que novatrices à adapter au territoire et l'amélioration de l'intermodalité par l'aménagement physiques des pôles d'échanges, mais aussi par le développement des outils à destination des usagers et l'amélioration des échanges et de la gouvernance des transports entre autorité organisatrice des transports. »

Objectif stratégique 1.3 - Donner à tous les territoires l'opportunité d'innover et expérimenter

- 18 : Développer les innovations dans les transports et la mobilité : véhicules autonomes, drones, fluvial, logistique urbaine innovante, innovations organisationnelles...

Objectif stratégique 1.4 – Accompagner l'attractivité de la région par une offre de transport de voyageurs et de marchandises renforcée

- 22 : Maintenir le réseau existant, moderniser l'offre ferroviaire sur tous les territoires, favoriser le transfert modal.
- 23 : Définir un réseau d'itinéraires routiers d'intérêt régional contribuant à un maillage équilibré des territoires.
- 24 : Offrir aux territoires une desserte aérienne adaptée et optimisée, en visant à la réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre, et l'innovation.
- 25 : Développer une stratégie portuaire coordonnée.
- 26 : Désenclaver l'agglomération de Limoges
- 27 : Résorber le nœud routier de la métropole bordelaise.

Objectif 2.3 – Accélérer la transition énergétique et écologique pour un environnement sain

- 45 : Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture solo.
- 47 : Structurer la chaîne logistique des marchandises, en favorisant le report modal vers le ferré et le maritime et le développement des plateformes multimodales.

Objectif stratégique 3.3 – Optimiser les offres de mobilité, la multimodalité et l'intermodalité

- 73 : Consolider la gouvernance et la coopération pour une offre de mobilité « sans couture ».
- 74 : Réinventer les gares et les pôles d'échange.
- 75 : Mettre en œuvre un panel de solutions de mobilité sur l'ensemble du territoire régional et en particulier sur les territoires fragiles mal desservis.

Les règles générales

3/ Infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports

- RG 11 : le développement des pôles d'échanges multimodaux, existants ou en projet, s'accompagne d'une identification et d'une préservation des espaces dédiés et/ou à dédier à l'intermodalité.
- RG 12 : Les autorités organisatrices de la mobilité recherchent la compatibilité de leurs outils

billettiques et d'informations voyageurs avec ceux portés par le syndicat mixte intermodal régional.

- *RG 13 : Les réseaux de transport publics locaux sont organisés en cohérence avec le réseau de transports collectifs structurant de la Région et dans la recherche d'une optimisation des connexions entre les lignes de transport.*
- *RG 14 : Dans le cas de PDU limitrophes, chacun des PDU veille à optimiser les interface transport entre les territoires.*
- *RG 15 : L'amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques par les modes alternatifs à l'automobile est recherchée.*
- *RG 16 : Les stratégies locales de mobilité favorisent les pratiques durables en tenant compte de l'ensemble des services de mobilité, d'initiative publique ou privée.*
- *RG 17 : Dans les zones congestionnées, les aménagements d'infrastructures routières structurantes privilégient l'affectation de voies pour les lignes express de transports collectifs et, en expérimentation, pour le covoiturage.*
- *RG 18 : Les documents d'urbanisme et de planification conçoivent et permettent la mise en œuvre d'un réseau cyclable en cohérence avec les schémas départementaux, régionaux, nationaux ou européens.*
- *RG 19 : Les stratégies locales de mobilités développent les zones de circulation apaisée pour faciliter l'accès aux pôles d'échange multimodaux (PEM) et aux équipements publics par les modes actifs.*
- *RG 20 : Les espaces stratégiques pour le transport de marchandises (ports maritimes et fluviaux, chantiers de transport combiné, gares de triage, cours de marchandises, emprises ferrées, portuaires, routières, zones de stockage et de distribution urbaine) et leurs accès ferroviaires et routiers sont à préserver. Les espaces nécessaires à leur développement doivent être identifiés et pris en compte, en priorisant les surfaces déjà artificialisées.*

Ainsi, le SRADDET constitue bien le schéma global référent pour traiter de la mobilité à l'échelle régionale. Le volet mobilité du CPER prend sa part à la réalisation des objectifs du SRADDET. Les remarques de l'Ae concernant l'évolution globale des politiques de mobilité au niveau régional se rapportent donc au SRADDET plutôt qu'au volet mobilités du CPER.

Articulation de l'avenant Mobilités avec d'autres plans ou programmes

L'Ae recommande de vérifier la cohérence entre les opérations du volet Mobilités avec les plans de protection de l'atmosphère et les plans de mobilité de la métropole de Bordeaux et de l'agglomération basque et d'en tirer le cas échéant des conclusions quant à la nécessité de les actualiser.

Elle recommande également de montrer que le volet Mobilités s'inscrit bien dans le plan Néo Terra 2.

La démarche d'analyse de l'articulation du CPER et de son volet mobilités avec les autres plans, schémas et programmes a été produite, conformément aux dispositions des articles R.122-17 et R.122-20 du code de l'environnement, vis-à-vis des plans et programmes d'échelle régionale (identique à l'échelle du CPER), et dont les grands axes concordent avec le CPER. Ainsi, comme le précise le rapport environnemental, les plans infrarégionaux n'ont été analysés que lorsqu'il n'y avait pas de plan régional les encadrant. Néanmoins, on peut préciser, en réponse à la recommandation de l'Ae, que :

- Le schéma des mobilités de la métropole de Bordeaux et le plan de mobilités de l'agglomération du Pays Basque – Adour ont tous deux intégré le développement des services express régionaux métropolitains, à un stade de réflexion ou d'avancement différent mais affirmé (mise en service progressive du RER dit « métropolitain » et développement des services de « Car express » pour Bordeaux Métropole ; poursuite de la réflexion pour la mise en place d'un réseau ferroviaire de type RER à l'échelle de l'étoile ferroviaire de Bayonne et définition - mise en œuvre d'un réseau de cars express pour l'agglomération basque). Le financement par le CPER des opérations relevant des SERM vient donc conforter les engagements définis par les schéma et plan de mobilités de Bordeaux Métropole et de l'agglomération basque. Par ailleurs, en favorisant l'intervention sur le mode ferroviaire (77% des crédits), le CPER Nouvelle-Aquitaine concorde avec les orientations des plans et schémas de mobilité qui donnent la priorité aux déplacements durables et aux transports en commun.
- La feuille de route Neo Terra 2 ne relève pas des plans, schémas, programmes soumis à évaluation environnementale vis-à-vis desquels le CPER doit analyser l'articulation. Si elle ne contribue pas à filtrer les projets financés au titre du CPER, un à un, elle constitue en revanche une base pour évaluer les effets et réorienter si besoin le CPER dans son ensemble. Ainsi, elle sera utilisée pour l'analyse de la performance environnementale du CPER vis-à-vis du cadre d'écoconditionnalité. Comme le mentionne le rapport environnemental, *« bien que les crédits engagés au titre du CPER échappent au strict critère d'écoconditionnalité tel qu'il est applicable au sens de la démarche Néo Terra – les financements régionaux accordés dans le cadre du CPER ne sont pas soumis à des critères environnementaux, économiques et sociaux - l'application des objectifs de la démarche Néo Terra a prévalu dans l'élaboration des volets du CPER. Les critères environnementaux et sociaux ont donc présidé à la construction du dispositif global sans que Néo Terra ne constitue un référentiel pour le financement de chaque projet. En revanche, une attention sera portée à l'empreinte globale du CPER vis-à-vis des problématiques portées par les ambitions Néo Terra, notamment au travers du suivi »*.

Vis-à-vis du volet mobilités, le rapport environnemental rappelle que l'orientation choisie (prépondérance du mode ferroviaire) répond parfaitement à l'ambition n°5 de la feuille de route régionale Néo-Terra « Se déplacer et habiter dans des territoires adaptés aux changements climatiques » qui, au travers notamment de son objectif 1, souhaite favoriser l'essor du ferroviaire et encourager l'intermodalité et les solutions alternatives à la mobilité carbonée classique.

Concernant les Plans de Protection de l'Atmosphère, l'orientation choisie pour le volet mobilité du CPER favorisera le report modal et contribuera à la diminution des polluants atmosphériques.

État initial de l'environnement, perspective d'évolution en l'absence du volet Mobilités du CPER

L'Ae recommande d'approfondir l'état initial sur les territoires accueillant les opérations du volet Mobilités pouvant présenter les plus forts impacts.

À l'exception de la trame verte et bleue, la majorité des informations sur l'état initial de la faune, de la flore et des milieux naturels n'est disponible qu'à l'échelle régionale. Cette échelle apporte une vision générale sur la biodiversité, mais ne permet pas de préciser les enjeux associés aux projets constituant le volet Mobilités. L'analyse des enjeux de biodiversité, pertinente pour l'évaluation des incidences du CPER dans son ensemble devrait être approfondie et adaptée au volet Mobilités et à ses différents projets.

Selon le dossier, les nuisances sonores sont concentrées autour des grandes agglomérations et des axes routiers structurants. La fréquentation estivale du littoral entraîne également une augmentation des nuisances sonores. Le dossier fournit les cartes d'exposition des populations à un bruit important autour des axes routiers. Il conviendrait de compléter cette information par une carte des expositions au bruit autour des axes ferroviaires, d'autant que la création de SERM et l'augmentation de l'offre devraient accroître cette exposition.

Les émissions régionales de polluants atmosphériques baissent depuis 2010 : dioxyde d'azote NO₂ (33%), particules fines PM₁₀ (22 %) et PM_{2,5} (32 %). Les concentrations en polluants dans l'air ambiant suivent la même tendance, mais peuvent présenter encore des valeurs trop élevées, en particulier au regard des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Les informations sur la qualité de l'air restent très générales. Des informations sont attendues sur les populations exposées à des niveaux de pollution trop élevés à proximité des axes à fort trafic et dans les agglomérations.

Alors que la consommation en granulats par habitant est supérieure de 20 % à la consommation moyenne nationale, le dossier ne fait qu'évoquer la problématique des déchets inertes du BTP (12,6 Mt en 2021) et de leur valorisation, enjeu pourtant important pour le volet Mobilités du CPER.

Comme mentionné dans le rapport environnemental, l'analyse de l'État Initial de l'Environnement (EIE) du territoire régional de la Nouvelle-Aquitaine, conduite dans le cadre de l'évaluation environnementale du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2021-2027, s'est appuyée sur les informations contenues dans les diagnostics environnementaux régionaux, particulièrement celui établi dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). En effet, le CPER constitue un instrument financier permettant la déclinaison opérationnelle des objectifs fixés par le SRADDET. Le niveau régional constitue donc l'échelle de référence pour l'état initial de l'environnement et la définition des enjeux à considérer. L'EIE a donc vocation à appréhender de façon globale l'état de l'environnement avant l'application d'un contrat de portée régionale, et il ne se substitue pas à l'évaluation environnementale des projets faisant l'objet d'un financement.

Une cartographie des opérations financées dans le cadre du volet ferroviaire et du volet routier a été intégrée au rapport. Elle permet de spatialiser les différentes opérations retenues dans le cadre de la programmation, dont le maillage régulier met en évidence la répartition équitable sur le territoire et la déclinaison d'une applicabilité et d'une typologie pensées en fonction de la nature de ce territoire.

Concernant les nuisances sonores dans les secteurs concernés par les investissements en matière ferroviaire liés aux SERM, seul celui de la Gironde est susceptible de permettre une augmentation des trafics. À l'échelle de l'agglomération bordelaise, la bibliographie et la cartographie existantes nous permet d'apprécier le niveau d'exposition des personnes au bruit. Ainsi le PPBE de Bordeaux Métropole indique qu'une faible part de la population de la métropole réside dans un environnement sonore considéré comme bruyant, dû au trafic ferroviaire, en période diurne comme nocturne. Quelques points sensibles ont été identifiés, en lien avec le déploiement de l'offre de transport en commun (hors SERM), mais il est rappelé que ces projets sont soumis à la réglementation nationale qui impose des règles en matière de constructibilité le long des voies classées et de réduction des incidences liées aux projets nouveaux. Par ailleurs, l'arrêté préfectoral du 8 février 2023 modifié identifie les voies ferrées faisant l'objet d'un classement sonore dans la Gironde, dont certaines peuvent être concernées par la mise en œuvre du SERM (cf. annexe 1 du présent mémoire).

Par ailleurs, l'analyse des émissions atmosphériques et de l'exposition des populations aux polluants dans l'air à proximité des axes à fort trafic et dans les agglomérations ne relève pas des prérogatives du CPER qui appréhende la situation globale au regard de la portée de son action. Le cas échéant, des études sont produites avant la mise en œuvre des projets, permettant d'établir une situation à l'état zéro dans la zone concernée et d'évaluer les incidences, positives ou négatives, sur la pollution de l'air.

Enfin, la problématique des déchets minéraux inertes et de leur valorisation en tant que ressource secondaire est traitée par le Schéma Régional des Carrières de Nouvelle-Aquitaine, soumis également à évaluation environnementale, dont l'instruction est en cours. La question du transport y est abordée principalement autour de 2 enjeux :

- économique : via l'optimisation des flux et des véhicules depuis et vers les sites d'extraction, de transformation et des bassins de consommation (si besoin en misant sur l'extension de carrières plutôt que l'ouverture de nouveaux sites) ;
- environnemental : à travers le développement des alternatives soutenables (et rentables) au transport par voie routière, largement majoritaire, en favorisant les déplacements par voies ferrées et maritimes (selon le contexte géographique) afin de limiter les impacts sur le climat, l'air, le bruit, la pression sur les énergies fossiles mais aussi les milieux naturels et les espèces.

L'Ae recommande également de compléter l'état initial de l'environnement par un diagnostic de la situation des mobilités des personnes et des marchandises en Nouvelle Aquitaine, établi en prenant en compte les évolutions attendues (climat, démographie...) et la réalisation des infrastructures financées ou programmées hors CPER.

Les informations relatives aux mobilités déjà développées au chapitre 4.4 - *ACCESSIBILITÉ TERRITORIALE ET MOBILITÉ DES POPULATIONS* de l'EIE, peuvent utilement être complétée par les données suivantes :

- La fréquentation actuelle et les perspectives de fréquentation à terme des lignes ferroviaires concernées par les principaux projets financés dans le cadre du CPER, SERM et fret inclus (cf. annexe 2) ;
- Les données relatives aux trafics actuels et projetés (lorsqu'elles existent), mais aussi à l'accidentologie et à la congestion des principaux axes routiers faisant l'objet de financement (étude ou travaux) dans le cadre du CPER (RN 141, RN 520, RN 147, RN 21, RN 10 et rocade de Bordeaux), **les critères de sécurité et de gain de temps apparaissant prépondérant dans les choix opérés pour le volet route** (cf. annexe 3).

Solutions de substitution raisonnables, motifs pour lesquels le programme a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement

L'Ae rappelle que la présentation de solutions de substitution raisonnables est requise par le code de l'environnement et recommande d'approfondir la justification du volet Mobilités du CPER en présentant l'arborescence des options étudiées et des choix effectués lors des négociations, en particulier au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

La présentation des solutions de substitution et la justification des choix opérés sont développées dans le rapport environnemental en pages 235 à 244. Il y est notamment rappelé que le volet mobilité a été élaboré en tenant compte des orientations gouvernementales s'appuyant sur les travaux menés par le Conseil d'Orientation des Infrastructures ferroviaires, in fine traduite dans le mandat de négociation de la Première Ministre en date du 5 juin 2023.

Au regard de ces priorités nationales et du diagnostic mené sur l'état des infrastructures et du réseau de transports à l'échelle régionale, l'accent a été mis sur les investissements relatif au transport ferroviaire qui constituent 77% des engagements financiers du volet mobilité.

L'analyse des solutions de substitution de chaque projet relève, quant à elle, du niveau d'étude projet et elle est réalisée dans le cadre des études d'impact.

Effets notables de la mise en œuvre du volet Mobilités du CPER et mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser (ERC)

L'Ae rappelle que l'évaluation environnementale d'un plan programme doit en évaluer les effets probables et présenter des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées et sur lesquelles les maîtres d'ouvrages se sont engagés.

L'Ae recommande de réfléchir à l'échelle régionale à l'adoption de mesures ERC difficilement envisageables à l'échelle des seuls projets, mais réalisables à l'échelle pour garantir l'absence d'incidences résiduelles du volet Mobilités du CPER.

L'analyse des incidences du CPER a été développée au chapitre IV du rapport environnemental. Dans la mesure où ce dernier ne porte pas exclusivement sur le volet mobilité mais bien sur l'ensemble du CPER, dans le cadre d'une actualisation de l'évaluation initiale réalisée en 2021, l'analyse a été conduite selon la même formule, en croisant les enjeux identifiés dans l'EIE (pour chacune des thématiques environnementales : climat, air, énergie ; sol, sous-sol ; eau, masses d'eau, ressource en eau ; risques naturels ; milieux naturels et fonctionnalités écologiques ; contexte socio-économique ; accessibilité, transports et mobilité ; nuisances et risques technologiques ; paysage et patrimoine) et les volets et sous-volets du CPER.

Cette analyse a permis d'identifier des incidences potentiellement positives, négatives ou neutres ainsi que des points de vigilance. Il est rappelé qu'aucun sous-volet ne présente d'incidences exclusivement négatives. Il est également précisé que l'évaluation est produite à l'échelle globale, donc régionale, correspondant à la portée du CPER, même si elle a considéré, en tant que de besoin, les effets probables des projets lorsque ceux-ci ont fait l'objet d'une étude d'impact.

Par conséquent, les mesures d'évitement et de réduction sont d'application plutôt locale et sont définies dans le cadre des études réglementaires des projets. L'évaluation environnementale du CPER a quant à elle conduit à la définition de mesures dites « complémentaires » visant l'atténuation des effets négatifs d'un projet qui serait financé par le CPER (ex. : prioriser le recyclage des matériaux de déconstruction et l'utilisation de ressources secondaires dans les opérations nouvelles et la rénovation pour limiter le recours aux gisements primaires ; baliser et mettre en défens les zones écologiquement sensibles localisées en marge des zones de chantier ; ...), ou permettant de modérer les effets globaux au-delà de l'échelle d'un projet (ex. : respecter la trajectoire vers l'absence d'artificialisation nette de la Loi Climat et Résilience), étant entendu que certaines de ces mesures sont induites par l'applicabilité de la législation ou des schémas régionaux comme le SRADDET.

Evaluation des incidences Natura 2000

L'Ae rappelle que l'évaluation environnementale d'un plan ou programme doit prévoir l'évaluation de ses incidences sur l'ensemble des sites Natura 2000.

Pour compléter ce point, nous proposons une analyse spatiale des projets localisables, en fonction des niveaux de connaissance et de développement desdits projets, afin d'identifier les interactions possibles entre certaines opérations et les zones Natura 2000 (cf. annexe 4). Il en ressort que la quasi-totalité des projets soutenus et localisables n'interagissent pas avec les intérêts visés par le réseau Natura 2000 :

- Soit parce qu'ils sont distants ou ne présentent pas de relation écologique avec les sites d'importance communautaire ou les zones de protection spéciale ;
- Soit parce qu'ils s'inscrivent au droit d'emprises déjà aménagées (cas notamment des projets de régénération des lignes ferroviaires et des SERM).

Un projet présente une interaction possible avec deux sites Natura 2000 : il s'agit de la déviation d'Oloron et des aménagements au droit de Gurmençon-Asasp-Aros sur la RN 134 dans le département des Pyrénées Atlantiques, qui intercepte les Zones Spéciales de Conservation « FR7200792 - Le Gave d'Aspe et le Lourdios (cours d'eau) » et « FR7200793 - Le Gave d'Ossau » vis-à-vis desquelles il conviendra d'éviter la création d'obstacles à la continuité écologique.

Il est néanmoins précisé que les projets susceptibles d'affecter les zones Natura 2000 correspondent à des travaux effectués sur ou dans le prolongement d'infrastructures pré-existantes et que la définition de mesures d'évitement, réduction ou compensation relèverait des projets eux-mêmes, tout en tenant compte des mesures complémentaires proposées dans le rapport environnemental.

Mesures de suivi

L'Ae recommande de présenter, une fois établie l'évaluation des incidences du volet Mobilités un tableau de bord de suivi environnemental avec des indicateurs spécifiques des incidences probables, en en précisant les valeurs initiales et les valeurs cibles attendues en fin de CPER.

Le dispositif de suivi, élaboré et dimensionné en fonction des enjeux visés par l'évaluation environnementale, est développé en pages 279 à 282. Un état zéro et, lorsque cela est possible des valeurs cibles, seront renseignés.

Résumé non technique

L'Ae rappelle qu'un résumé non technique de l'évaluation environnementale devra être produit, une fois qu'une véritable évaluation environnementale aura été réalisée.

Un résumé non technique a été rédigé sous la forme d'un document autoportant, intégré au dossier mis à disposition de l'Ae.

Prise en compte de l'environnement

Une gouvernance bien établie, mais un pilotage du CPER à préciser et à mettre en place rapidement

L'Ae recommande de compléter la gouvernance des mobilités au-delà du seul champ de compétence des AOM, de la mettre en capacité au plus tôt de prendre des mesures correctives, le cas échéant, éclairée par le tableau de bord du suivi de l'avenant Mobilités et d'établir des indicateurs renseignés pour leurs valeurs initiales et leurs valeurs cibles.

Le Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités regroupe toutes les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont la Région et opère autant que possible selon une approche multimodale (comme pour la tarification multimodale par exemple) qui associent tous les partenaires.

Il existe deux niveaux d'instances de gouvernance locale, pour le développement du SERM de Bordeaux Métropole et du SERM de l'agglomération basque qui sont les deux pôles les plus congestionnés et rencontrant donc les principales problématiques en termes de report modal.

Au-delà du champ de compétence des AOM, et dans le cadre du CPER, l'État et la Région s'engagent à suivre les indicateurs proposés dans le rapport environnemental. Ce suivi permettra l'analyse de la performance environnementale du CPER vis-à-vis du cadre d'éco-conditionnalité et l'établissement d'un bilan intermédiaire. Pour ce faire, le dispositif de suivi sera complété par un état zéro et, lorsque cela est possible des valeurs cibles pour les différents indicateurs.

Prise en compte des enjeux environnementaux

L'Ae rappelle que l'évaluation environnementale est une démarche itérative qui se mène tout le long de la conception du volet Mobilités pour qu'il soit tenu compte le plus en amont possible des enjeux environnementaux. La mise en place réelle de critères d'éco-conditionnalité doit aider à ce travail ainsi qu'à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans la réalisation des projets. Cette démarche, qui n'a pas été menée convenablement pour le présent volet, pourra être réalisée à l'occasion de sa révision.

Il apparaît utile de rappeler que l'évaluation environnementale a été établie en deux temps : le premier dans le cadre du projet de CPER 2021-2027, le second dans le cadre de l'actualisation de l'évaluation en intégrant l'avenant relatif au volet mobilités 2023-2027.

Si l'itération n'apparaît pas de façon évidente dans le rapport environnemental, c'est intrinsèquement lié au fait que le volet mobilités a été défini sur la base du mandat de négociation relatant les orientations gouvernementales en matière de transport et définissant les règles de répartition des financements. Le choix des opérations financées est donc cohérent avec ces dispositions. En outre, le rapport environnemental souligne l'aspect positif du volet mobilités appréhendé globalement, en ceci qu'il donne largement priorité au financement des opérations du mode ferroviaire.

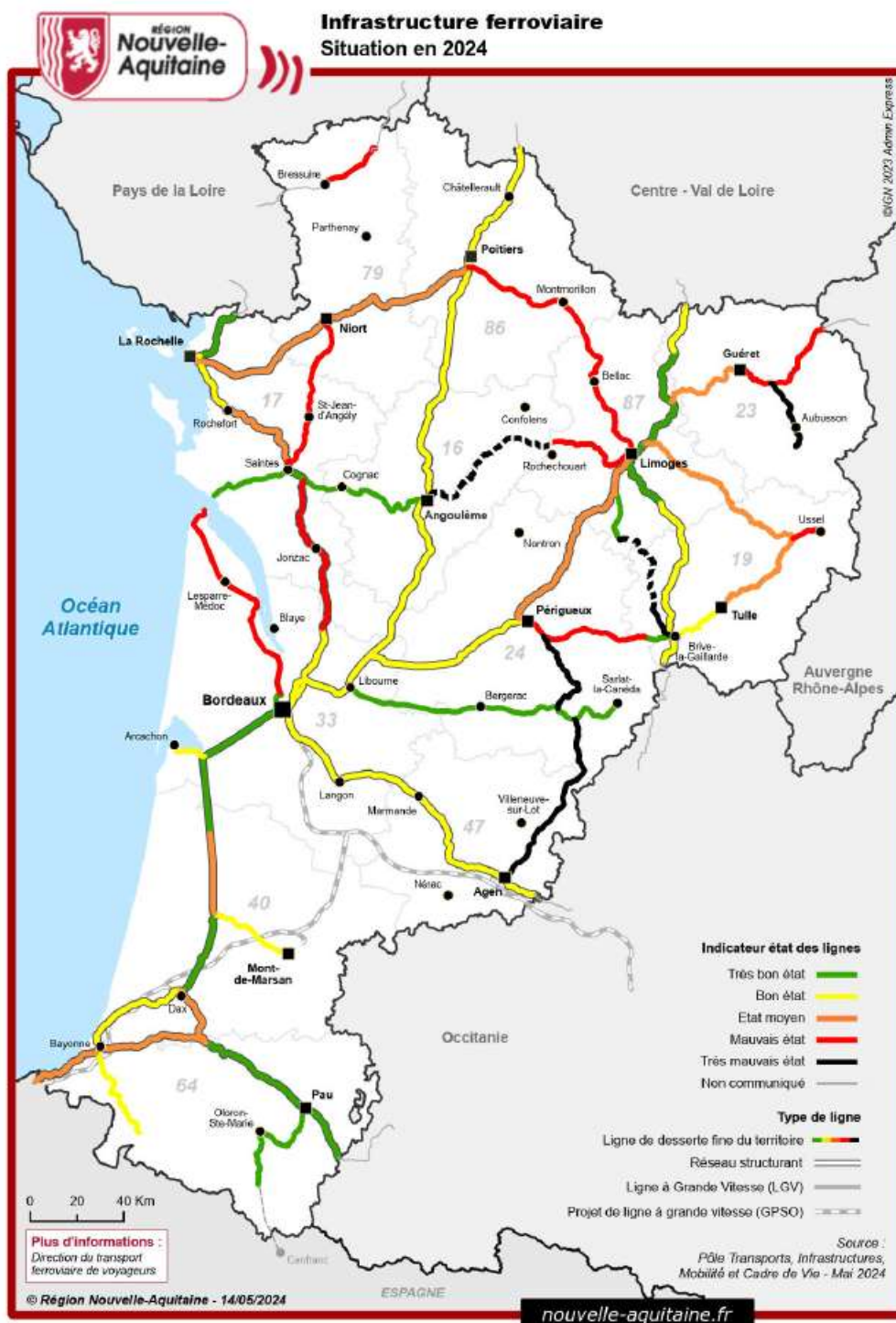
En conséquence, au-delà des critères de la feuille de route Néo-Terra 2, l'évaluation environnementale a conduit à la proposition de mesures dites « complémentaires » pour accompagner la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans le cadre de la mise en œuvre des projets financés par le CPER.

L'Ae recommande de compléter le volet Mobilités du CPER :

- **par une analyse et des mesures facilitant la connectivité ferroviaire entre le réseau TER et les lignes à grande vitesse et de montrer comment il peut permettre une réduction de l'usage du transport aérien et routier longue distance, au-delà de la seule réalisation déjà engagée du GPSO ;**
- **par une analyse des freins au transfert modal vers la voie ferrée et de nouvelles propositions pour l'accompagner et le faciliter.**

Comme indiqué dans l'avenant et le rapport environnemental, le volet mobilités a été défini sur la base d'un diagnostic de l'état des infrastructures de transport dans la région. Ses financements sont donc orientés en fonction des besoins prioritaires en favorisant le mode ferroviaire, dont l'état du réseau est indiqué dans le rapport environnemental et repris ci-après (en version actualisée). Ainsi, les objectifs ne sont pas exclusivement orientés sur le report modal, mais aussi sur le maintien à minima du niveau de service. Le CPER vise particulièrement le financement des projets locaux et infrarégionaux de desserte du territoire.

L'évaluation des effets du volet mobilités en termes de report modal, ainsi que l'analyse des freins subsistant à ce report sont complexes en l'absence d'outil et de projections, d'autant plus que le mécanisme de report ne dépend que pour partie de la logistique elle-même. D'autres critères, parfois prépondérants, influent largement sur les choix opérés par les usagers (prix, régularité, ...) et sont totalement indépendants des opérations financées dans le cadre du CPER.



État du réseau ferroviaire de Nouvelle-Aquitaine en 2024 (source : Région Nouvelle-Aquitaine - Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs)

L'Ae recommande de quantifier à l'échelle régionale les effets positifs et négatifs du volet Mobilités sur l'environnement.

La majeure partie des projets financés par le volet Mobilités du CPER ne présente pas un niveau d'avancement suffisant pour quantifier les effets sur les différents compartiments environnementaux, soit parce que le financement porte sur les études préalables, soit parce que la définition même des projets n'est pas encore aboutie. Dès lors, la quantification des effets positifs ou négatifs globale du volet mobilités n'est pas réalisable. Néanmoins, le dispositif de suivi du volet mobilité pourra se nourrir des études d'impact produites pour les différents projets soutenus.

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-Lombaude	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	Villeneuve-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

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

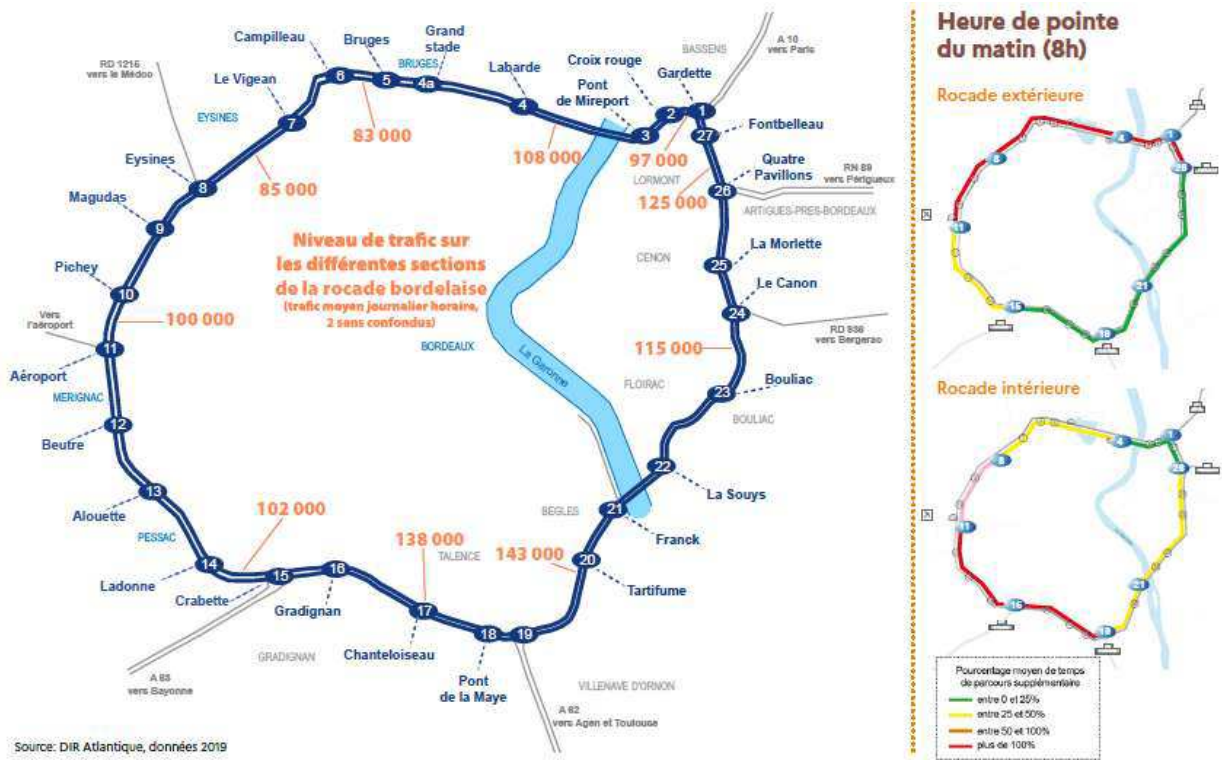
À l'heure de pointe du matin, c'est pourtant là que l'on observe les plus importants ralentissements sur la rocade extérieure.

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.

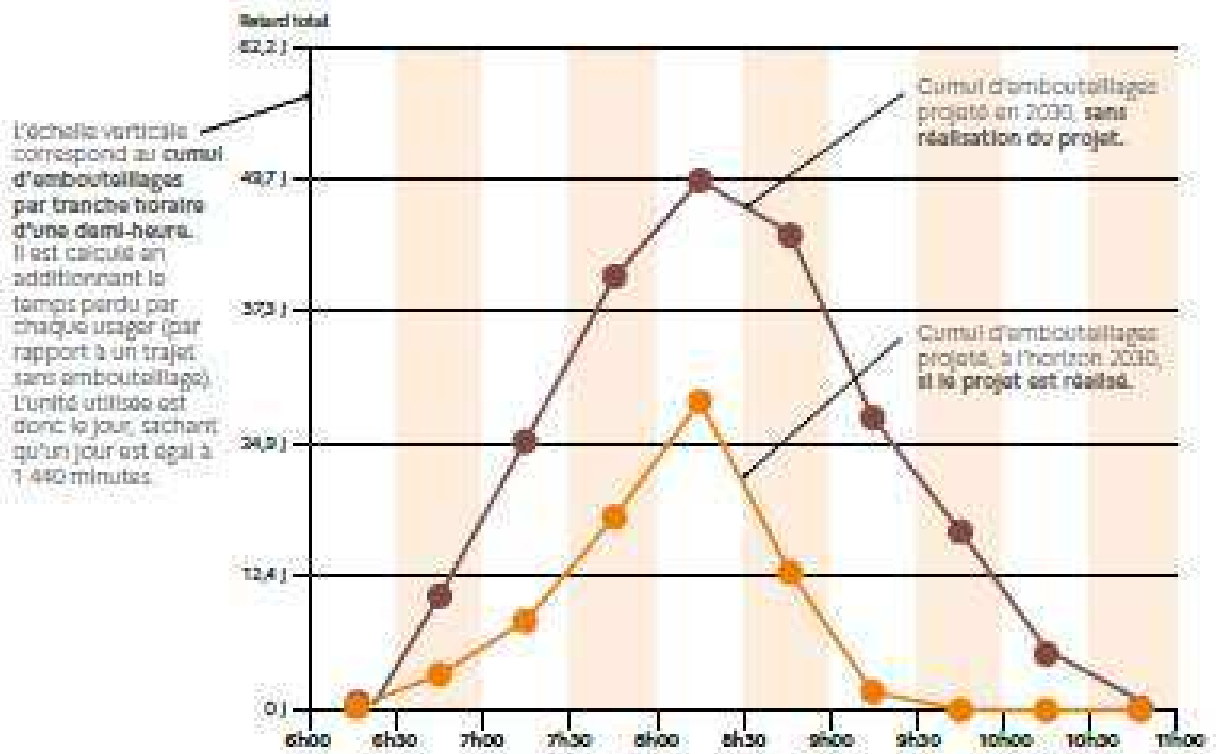
La branche de la rocade est vers la rocade ouest apparaît nettement comme la plus accidentogène. En 2015, 86 accidents se sont concentrés sur cette portion très courte, où les véhicules issus de l'A10 et de la rocade est se rejoignent. Sur cette portion courbe, la DIR Atlantique a mis en place des mesures 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.

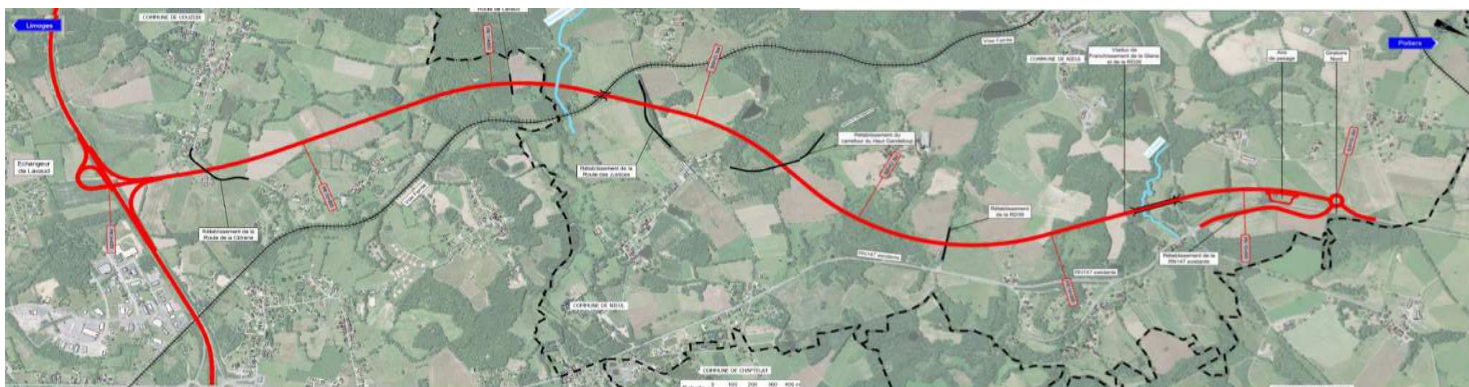
Le projet ne suppose pas de gain de temps, mais bien un gain de sécurité pour les usagers.

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 2021 (+ 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 Frétefond).

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 × 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 × 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 × 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.

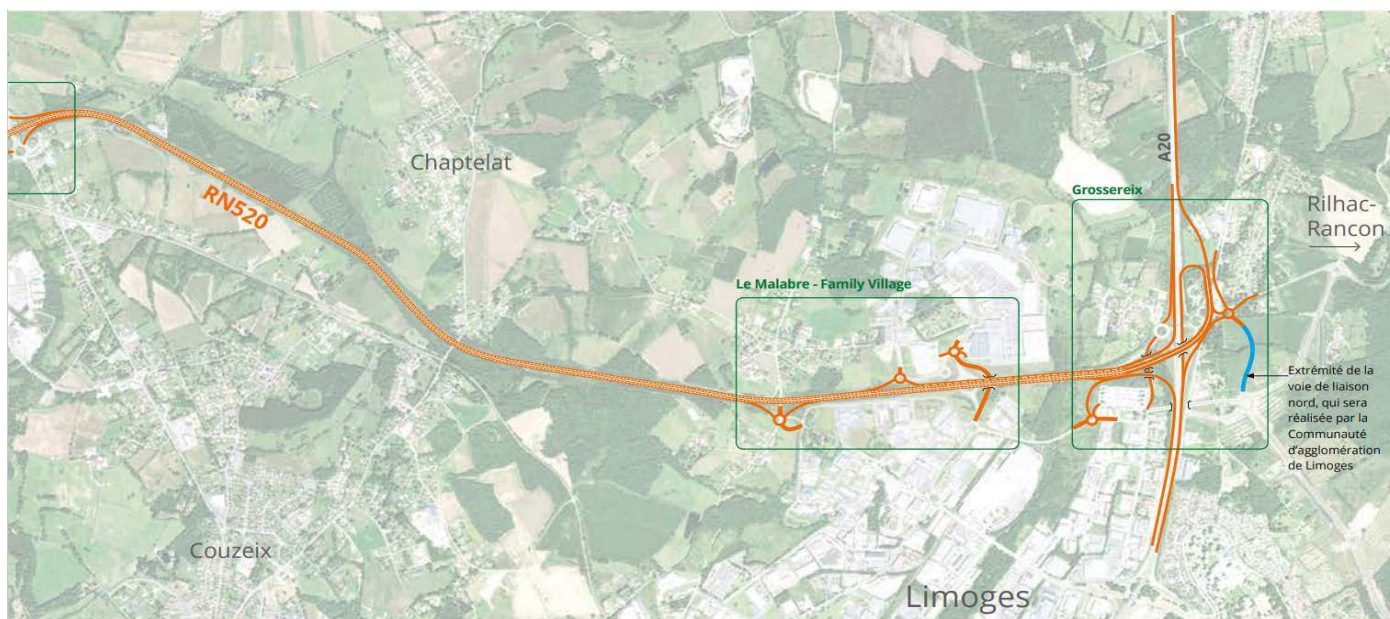
Au regard des indicateurs d'accidentologie retenus aux options de référence et aménagées, la mise à 2 × 2 voies de la RN141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert permettrait d'éviter au moins 1 accident annuel aux horizons 2028 et 2048 et limiterait le nombre de tués, blessés hospitalisés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

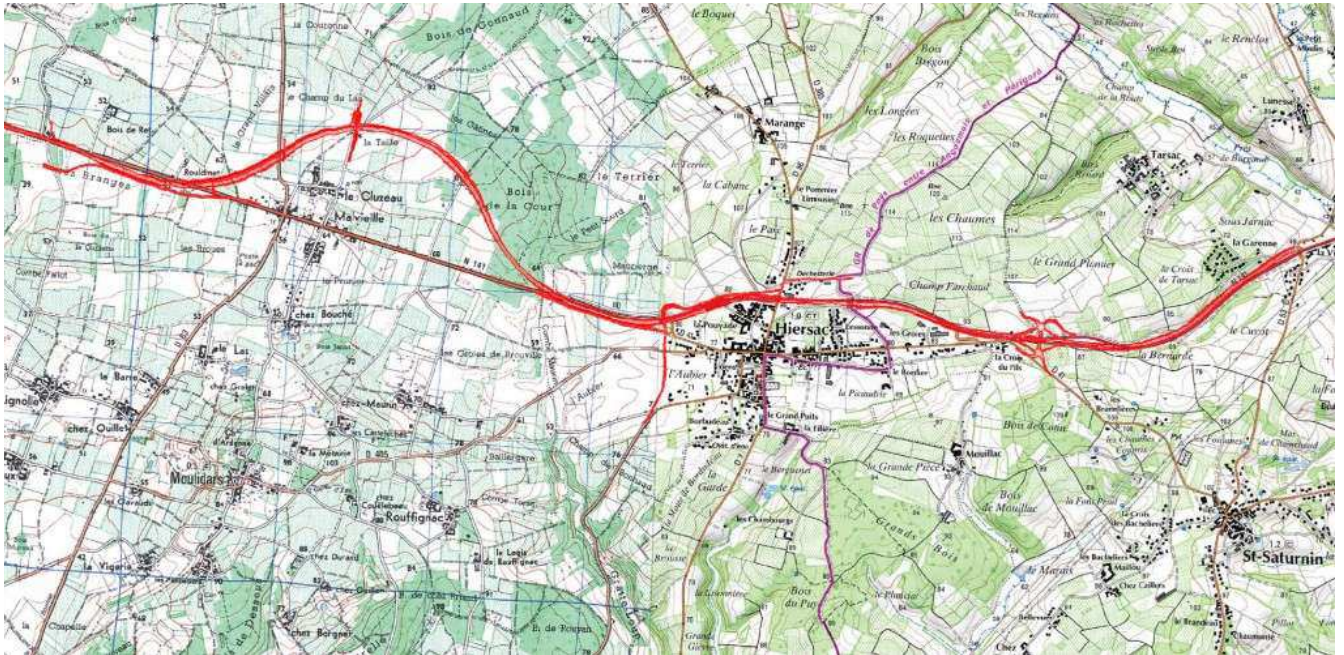
Les relevés d'accidentologie des 11 dernières années font état de 55 accidents ayant eu pour victimes 6 morts, 18 blessés hospitalisés et 69 blessés non hospitalisés. Au regard des indicateurs, la RN520 témoigne d'une dangerosité supérieure à celle de la moyenne nationale et ceci plus particulièrement 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).

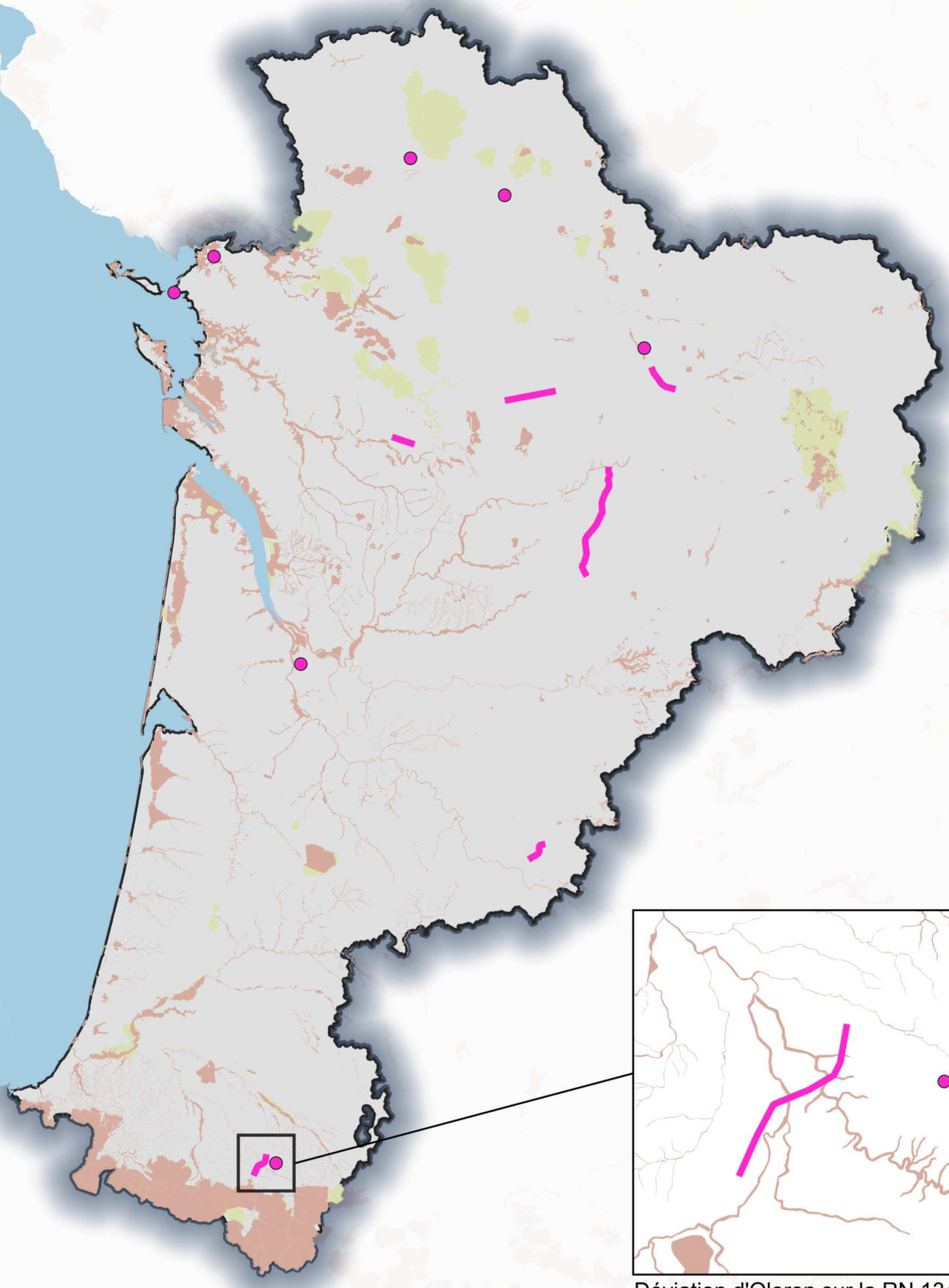
Gain de temps

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

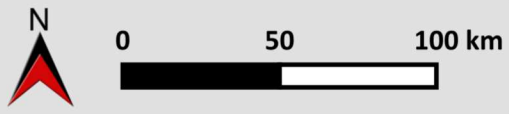
Carte de situation des principaux projets soutenus vis-à-vis des sites
Natura 2000



Déviation d'Oloron sur la RN 134

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



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



Réf. : 2023-000287