



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'amélioration de la desserte sud du bassin d'Arcachon (33)**

**n°Ae : 2018-26**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 16 mai 2018 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'amélioration de la desserte sud du bassin d'Arcachon (33).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Pascal Douard, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Annie Viu, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, François Duval, Sophie Fonquernie, François Duval, Eric Vindimian.

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Christine Jean

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet de la Gironde, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 18 mars 2018

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 20 mars 2018 :

- le préfet de département de la Gironde, qui a transmis une contribution en date du 2 mai 2018,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Nouvelle Aquitaine, qui a transmis une contribution en date du 30 avril 2018.

Sur le rapport de Pascal Douard et Caroll Gardet, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Il est rappelé ici que pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1-1 du code de l'environnement). Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (R. 122-13).

Conformément aux articles L. 122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le projet d'amélioration de la desserte routière sud du bassin d'Arcachon (33) est présenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Nouvelle Aquitaine, maître d'ouvrage d'un aménagement qui vise à améliorer le fonctionnement de l'autoroute A 660 existante et de la RN 250 qui la prolonge.

Deux carrefours dénivelés avec bretelles de raccordement sont prévus à la place de deux giratoires existants. Une voie de circulation supplémentaire est prévue sur un troisième giratoire. La RN 250 fera l'objet d'un aménagement à 2 fois 2 voies et d'un traitement en boulevard urbain où la vitesse sera limitée à 70 km/h. L'analyse socio-économique du projet affiche une forte rentabilité pour la collectivité liée aux gains de temps pour les usagers.

Les principaux enjeux environnementaux liés à ce projet portent sur :

- la maîtrise de l'urbanisation au sud du bassin d'Arcachon, dans un contexte où de nombreux aménagements sont identifiés, induite du fait d'une amélioration de sa desserte ;
- le développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture ;
- le bruit et la pollution de proximité liés au trafic circulant sur l'infrastructure ;
- la préservation de la flore, de la faune et des habitats remarquables recensés aux abords de l'infrastructure ;
- le maintien de la qualité de l'eau.

L'étude d'impact est détaillée s'agissant des trois derniers items. Elle évoque très globalement une évolution des modes de déplacement. Elle n'étudie pas l'impact de l'aménagement des infrastructures sur le développement des communes traversées, comme le requiert pourtant l'article R.122-5 III du code de l'environnement.

Les principales recommandations formulées par l'Ae ont trait à :

- la prise en compte du covoiturage et des modes de déplacement autres que la voiture individuelle,
- la définition, des mesures de suivi, notamment celles portant sur les paramètres environnementaux après réalisation de l'aménagement,
- la fourniture des mesures existantes de la qualité de l'air à proximité de l'itinéraire,
- une explicitation du raisonnement relatif à la justification des enjeux concernant la faune et la flore et la démonstration du caractère suffisant des mesures de compensation.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et contenu du projet

L'axe A660/RN250, que le présent projet prévoit d'aménager sur 4,5 km au niveau de la jonction entre ces deux infrastructures routières, assure trois fonctions :

- au niveau national, c'est l'accès principal au sud du bassin d'Arcachon. Ce trafic de transit ne représente toutefois que 11 % des déplacements ;
- au niveau départemental, c'est le principal itinéraire d'échange avec l'agglomération bordelaise ;
- au niveau local, il fait partie de la ceinture routière entourant le bassin d'Arcachon.



Figure 1 : plan de situation – Source : dossier

L'aménagement de l'axe A660/RN250 fait partie depuis longtemps des attentes des élus de la communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon Sud (COBAS) à cause des embouteillages qui s'y produisent.

Aujourd'hui, selon le dossier, le trafic moyen qui emprunte cette infrastructure est de 30 000 véhicules/jour. Il peut dépasser en pointe 40 000 véhicules/jour en été. Le temps nécessaire pour s'insérer dans les giratoires d'accès peut dépasser 10 minutes en période de pointe.

L'aménagement projeté vise à permettre de retrouver une fluidité du trafic sur l'ensemble de l'itinéraire considéré, nonobstant de légers ralentissements en période de pointe dans le sens Est-Ouest et la persistance de blocages au niveau de l'accès Nord sur le giratoire de Bisserié (cf. schéma *infra* figure 2).

Sa maîtrise d'ouvrage est assurée par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Nouvelle Aquitaine.

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet d'amélioration de la desserte sud du bassin d'Arcachon par l'axe A660/RN250 est situé sur le territoire des communes de Gujan-Mestras et La Teste-de-Buch. Sa maîtrise d'œuvre a été confiée pour la partie études au service d'ingénierie routière aquitaine (SIRA) de la direction interdépartementale des routes atlantique (DIRA).

Le projet consiste à réaliser des échangeurs dénivelés en lieu et place des deux carrefours giratoires de Césarée et de La Hume (cf. figure 2) et à aménager la RN 250 en, selon le dossier, « boulevard urbain » à 2x2 voies, en doublant le nombre de voies sur environ 2 km dans le prolongement de l'A 660, jusqu'au carrefour giratoire de Bisserié, qui sera lui-même réaménagé.



Figure 2 : plan général - Source : dossier

La vitesse sur l'A660 entre les deux carrefours dénivelés distants d'environ 2,5 km sera limitée à 90 km/h, comme actuellement. Compte tenu du caractère urbain du secteur, la RN250 sera traitée sous forme de boulevard urbain avec une vitesse limitée à 70 km/h. L'anneau du giratoire de Bisserié bénéficiera d'une voie de circulation supplémentaire, passant d'une à deux voies. Quelques autres aménagements de voirie sont prévus, dont un « *shunt* » sud-est du giratoire de Bisserié et un accès direct vers la zone d'activité et l'hôpital au sud, à partir de la RN250.



Figure 3 : échangeur projeté de Césarée – Source : dossier

Le projet nécessite l'élargissement de quatre ouvrages hydrauliques existants, la démolition et la reconstruction d'un autre (sur la route des Lacs pour franchir la craste<sup>2</sup> de Baneyre) et la construction de quatre nouveaux ouvrages également sur la craste de Baneyre qui longe au sud la RN250.

Neuf bassins étanches seront créés pour assurer le traitement des eaux pluviales des échangeurs et de la RN250 par une décantation et une épuration par les végétaux. Ils auront à la fois une fonction de traitement des pollutions chroniques, d'interception des pollutions accidentelles et d'écrêtement des débits. Les eaux après épuration seront rejetées dans la craste de Baneyre. Les dispositifs de traitement des eaux existant pour l'A660, largement dimensionnés, ne seront que marginalement modifiés au niveau des échangeurs.

Le montant du projet est évalué à 40,5 M€ HT<sup>3</sup>, dont 3,8 M€ pour l'assainissement routier, 0,35 M€ pour l'aménagement paysager, 0,075 M€ pour le suivi environnemental du chantier et l'application des mesures de réduction des impacts et 1,33 M€ pour les protections acoustiques.

Le contrat de plan État-Région signé en 2015 prévoit une participation de 50 % de la COBAS au financement des études d'aménagement. La COBAS financera à 100 % les travaux d'aménagement.

Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs souhaiter commencer les travaux dès la fin de cette année, réaliser l'aménagement de la RN250 en 2019 et la modification des giratoires en 2020 pour une mise en service avant l'été 2021.

L'analyse socio-économique du projet affiche une forte rentabilité pour la collectivité, liée aux gains de temps pour les usagers. Il serait rentable deux ans après sa mise en service.

<sup>2</sup> Ruisseau servant à drainer les terrains environnants.

<sup>3</sup> La date prise en compte pour ces estimations n'est pas précisée.

### *1.3 Procédures relatives au projet*

Le maître d'ouvrage a souhaité regrouper les autorisations requises dans un seul dossier d'enquête publique qui porte sur :

- l'utilité publique du projet ;
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Gujan-Mestras ;
- la demande d'autorisation environnementale par application de l'article L.181-1 valant demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, demande de dérogation au titre de la préservation des habitats et espèces protégées, évaluation des incidences sur les sites Natura 2000<sup>4</sup> en application de l'article L. 414-4 du code de l'environnement et demande d'autorisation de défrichement

Le maître d'ouvrage présente une étude d'impact en référence aux articles L.122-1 et R.122-2 (annexe), rubriques 6 a et b du code de l'environnement<sup>5</sup>. Cette étude d'impact comprend l'évaluation des incidences du projet sur les zones « Natura 2000 ».

S'agissant d'un aménagement sous maîtrise d'ouvrage de l'État représenté par un service dépendant du ministre chargé de l'environnement, l'Ae est compétente pour donner un avis sur l'étude d'impact, conformément à l'article R122-6 II 2° du code de l'environnement.

La procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) est régie par les articles L153-54 et suivants du code de l'urbanisme. Elle porte sur la libération des emprises nécessaires à l'aménagement projeté en déclassant une partie de zone constructible et en modifiant les espaces boisés classés figurant au PLU. L'Ae est également sollicitée pour donner un avis sur l'impact de cette modification, conformément à l'article R 122-27 du code de l'environnement,

Le projet relève des rubriques 1.1.2.0 (prélèvements), 3.1.3.0 (luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau), 3.2.3.0 (création de plans d'eau permanents) au titre de la loi sur l'eau.

La demande de dérogation pour atteinte aux habitats et espèces protégées porte sur 2 espèces végétales protégées au niveau national, 2 espèces végétales protégées au niveau régional, 4 espèces d'insectes, 6 espèces d'amphibiens, 3 espèces de reptiles, 33 espèces d'oiseaux et 3 espèces de mammifères.

La demande de défrichement porte sur une superficie de 4 100 m<sup>2</sup>, dans une parcelle appartenant à la commune de Gujan-Mestras.

---

<sup>4</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats, faune, flore » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1 750 sites.

<sup>5</sup> Constructions d'autoroutes et de voies rapides, élargissement d'une route existante à deux voies lorsque la nouvelle route excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 km.

## 1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux liés à ce projet sont :

- la maîtrise de l'urbanisation du sud du bassin d'Arcachon, dans un contexte où de nombreux aménagements sont identifiés, induite du fait d'une amélioration de sa desserte ;
- le développement de modes de déplacement alternatifs à la voiture ;
- le bruit et la pollution de proximité liés au trafic circulant sur l'infrastructure ;
- la préservation de la flore, de la faune et des habitats remarquables recensés aux abords de l'infrastructure ;
- le maintien de la qualité de l'eau.

## 2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact jointe au dossier comprend les éléments requis par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Les modalités de suivi après réalisation de l'aménagement sont cependant peu précisées (cf. *infra*).

La zone d'étude a été définie par une bande de 400 m de part et d'autre de l'infrastructure existante, sur une distance d'environ 5 km entre l'est du carrefour de Césarée et l'ouest de celui de Bissérié. La question se pose d'une extension de ce périmètre à l'ouest dans la mesure où les aménagements projetés modifieraient significativement les conditions de circulation à l'ouest du giratoire de Bissérié (cf. *infra*).

Les impacts sur le bruit, les émissions de pollutions de proximité<sup>6</sup> ainsi que les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont appréciés par des modélisations ayant pris comme donnée d'entrée des trafics reposant eux-mêmes sur une modélisation. L'étude d'impact, s'agissant des effets du projet sur le milieu naturel, s'appuie sur des inventaires précis des habitats, de la flore et de la faune. Les dispositifs de traitement des eaux de ruissellement générées sont également précisément décrites. De même, le dossier comporte une estimation de l'impact de l'aménagement de l'infrastructure sur les inondations. En revanche, l'étude d'impact comporte peu d'information sur les possibilités de covoiturage et les circulations autres qu'automobiles.

S'agissant d'une infrastructure, le dossier comporte une évaluation socio-économique du projet. Les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ne font pas en revanche l'objet d'une analyse spécifique, ce que requiert pourtant l'article R.122-5 du code de l'environnement.

### 2.1 État initial

#### 2.1.1 Milieu physique, eau

La zone d'étude est plate, à environ 10 m d'altitude, constituée de sables, avec une nappe phréatique à faible profondeur. Le réseau hydrographique, qui a comme exutoire commun le

---

<sup>6</sup> Particules, oxydes d'azote notamment, réglementées par les directives européennes.

bassin d'Arcachon, correspond d'une part au bassin de la Leyre et d'autre part au système de drainage des étangs par des canaux.

La masse d'eau souterraine FRFG045, « Sables Plio-Quaternaires des bassins côtiers », susceptible d'être affectée par les rejets, est une masse d'eau libre jugée en bon état chimique et quantitatif. Six captages l'exploitent dans la zone du projet pour d'autres usages que l'eau potable. Elle se situe par moment à moins d'1,5 m de profondeur. Le risque d'inondation par remontée de nappe est très fort entre les deux giratoires réaménagés.

Parmi les canaux, le plus important est celui de Landes, qui relie l'étang de Cazaux-Sanguinet au bassin d'Arcachon. Son potentiel écologique est jugé bon. Le canal des Landes, la Crastote et la craste Nezer figurent en liste 1 ou 2 au sens de l'article L. 214-7 du code de l'environnement, pour ce qui concerne le maintien ou la création d'une continuité écologique des cours d'eau. La craste de Baneyre, parallèle à l'infrastructure aménagée, draine le secteur au sud.

### 2.1.2 Milieu naturel

La description du milieu naturel repose sur des études bibliographiques et des inventaires réalisés en 2016 sur une année complète.

La zone d'étude recoupe partiellement une zone spéciale de conservation (ZSC)<sup>7</sup> et se situe à proximité d'une autre ZSC qui est également une zone de protection spéciale (ZPS). Cinq zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) sont également mentionnées dans le dossier.

L'étude identifie six habitats naturels d'intérêt communautaire (Dune boisée thermo-atlantique, Eau stagnante à végétation enracinée, Rivière à végétation immergée, Moliniaie, Chênaie pédonculée à Molinie bleue, Ripisylve à Aulne glutineux, Bourdaine et Osmonde royale). Elle recense 11 espèces floristiques et 96 espèces faunistiques protégées (4 espèces d'insectes, 6 espèces d'amphibiens et une espèce du complexe des grenouilles vertes, 3 espèces de reptiles, 7 espèces et un groupe<sup>8</sup> d'espèces de chiroptères, 6 autres espèces de mammifères, 1 espèce de poisson et 58 espèces d'oiseaux).

Le dossier détaille les enjeux associés : le Vison d'Europe correspond à un enjeu très fort ; la Bruyère du Portugal, le Trèfle à fleurs penchées, la Scorsonère à feuilles de chausse-trape, la Laïche fausse brize, le Crépis bulbeux et l'Epervière des dunes à des enjeux forts, le Fadet des laïches à un enjeu également fort ; les autres espèces correspondent à des enjeux moyens ou faibles. Les justifications de ce classement ne sont pas apportées.

***L'Ae recommande de justifier la qualification des enjeux de préservation de la flore et de la faune, notamment au regard du statut de conservation.***

Quatre espèces exotiques envahissantes ont par ailleurs été recensées (Jussie, Myriophylle du Brésil, Tortue de Floride et Ecrevisse de Louisiane).

---

<sup>7</sup> ZSC FR7200702 « Forêts dunaires de la Teste-de-Buch » avec laquelle il y a un recoupement partiel, ZSC FR7200679 « Bassin d'Arcachon et Banc d'Arguin », ZPS FR 7212018 « Bassin d'Arcachon et Banc d'Arguin ». Parmi les ZNIEFF, on note un léger recoupement avec la ZNIEFF n° 720001998 « la Forêt usagère de la Teste-de-Buch ».

<sup>8</sup> Murins indéterminés, espèces non différenciables par la méthode d'inventaire retenue.

Le dossier indique qu'à l'échelle du schéma régional de cohérence écologique (SRCE), la zone d'étude est concernée par la trame verte (forêt de pins) et se trouve proche de la trame bleue représentée par le bassin d'Arcachon et la vallée de Leyre.

Pour la trame bleue, les continuités écologiques mentionnées au niveau du schéma de cohérence territoriale (SCoT) sont considérées comme dégradées dans l'aire d'étude du projet, qu'il s'agisse du canal des Landes, du ruisseau du Bourg, de la craste de Baneyre (pour partie) ou de la craste Nezer.

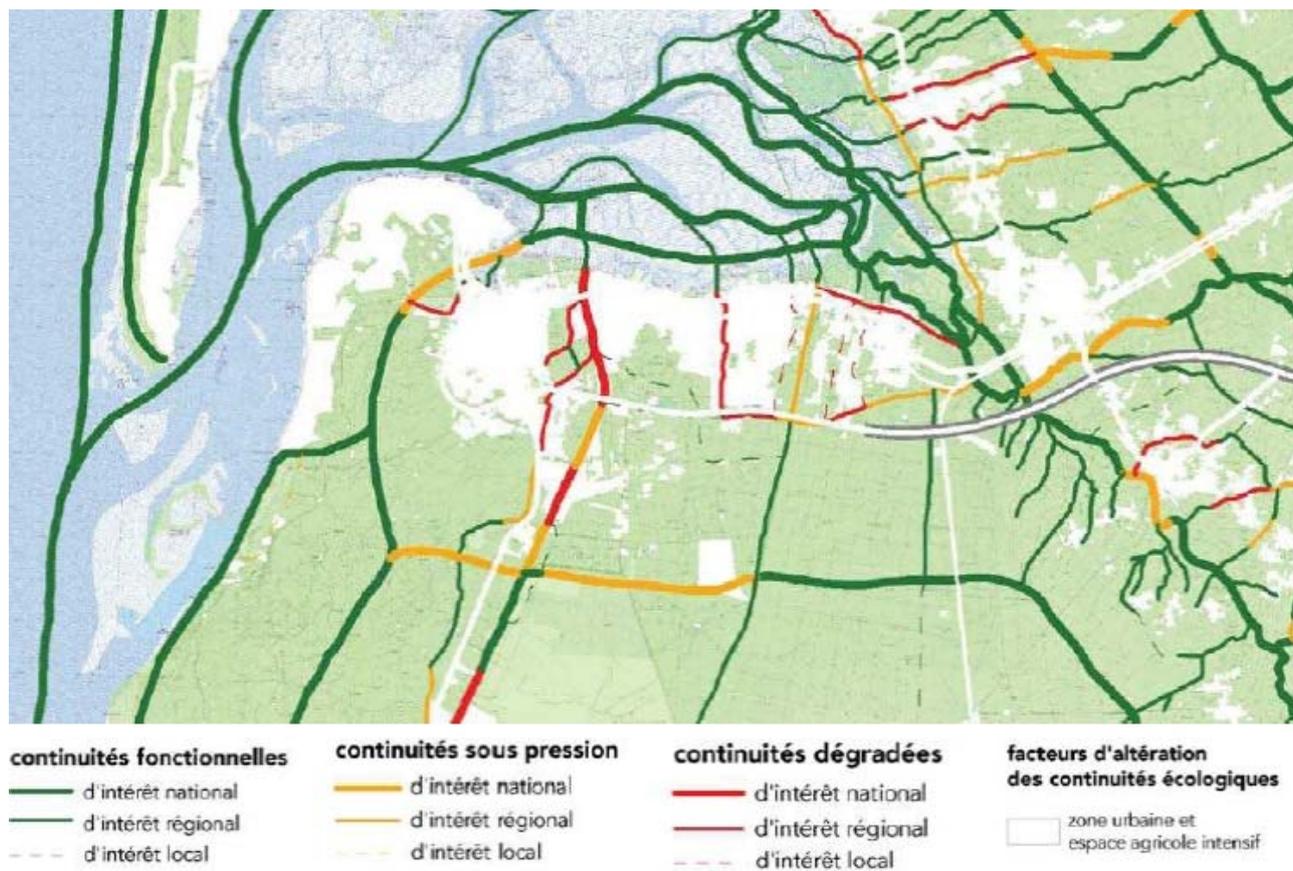


Figure 4 : continuités écologiques (trame bleue) mentionnées dans le SCoT – Source : dossier

Quatre zones humides, représentant 1,74 ha, ont été recensées en se fondant sur une approche floristique et une cartographie des habitats naturels (et non une approche pédologique, la nature sableuse du sol rendant cette dernière méthode peu opérante).

### 2.1.3 Occupation humaine, plans d'urbanisme

L'augmentation actuelle de la population est forte sur les communes considérées (+ 9 % à Gujan-Mestras et +4,7 % à La Teste-de-Buch entre 2008 et 2013) suivant le rythme de l'augmentation de la population en Gironde (+ 5,6 %).

Le SCoT du bassin d'Arcachon et du val de l'Eyre<sup>9</sup> ne prévoyait pas de développer le réseau routier, mais préconise un aménagement de l'axe A660/RN250 pour résoudre les problèmes de

<sup>9</sup> La cour administrative d'appel de Bordeaux a, le 28 décembre 2017, confirmé l'annulation de la totalité du SCoT.

congestion et marquer davantage au travers d'aménagements paysagers l'identité du territoire en évitant un « effet vitrine » lié à la présence d'enseignes commerciales. Les plans locaux d'urbanisme (PLU) prévoient en bordure de l'infrastructure à la fois des zones urbaines, à urbaniser, des zones agricoles et naturelles et des espaces boisés classés. Le sud de l'infrastructure correspond essentiellement à des secteurs d'activités et à des secteurs non urbanisés, avec notamment une zone commerciale importante au sud-est du giratoire de Bisserié. Le nord comporte une zone commerciale au niveau de l'échangeur de Césarée, un village d'hébergement touristique et une zone d'activités sportives au niveau du giratoire de Bisserié.

Les plans d'urbanisme des deux communes traversées sont en cours de révision. Le dossier n'indique pas les orientations envisagées pour la commune de la Teste-de-Buch.

***L'Ae recommande d'indiquer les évolutions prévues dans le PLU de la Teste-de-Buch.***

#### 2.1.4 Trafics

Le dossier comprend une analyse des trafics routiers actuels. Les trafics à moyen terme (2025) ont été calculés sur la base des trafics actuels et des projets de développement connus. L'évolution des trafics à long terme (2050) a été calculée en considérant que la zone nord de l'infrastructure ne connaissait plus de croissance, alors que la zone sud continuait à évoluer. Suivant les « origines et les destinations » des déplacements, les trafics croissent dans ces conditions de 0 % à 1 % par an. Selon le dossier, si les habitudes de transport n'évoluent pas, les méthodes utilisées conduisent à des estimations plutôt basses des trafics.

En revanche, le nombre de personnes par véhicule ou la part des différents modes de transport (transports en commun, voiture individuelle, deux roues) sont susceptibles d'évoluer. Le dossier ne comporte pas d'indication sur l'état actuel du covoiturage ou des modes de transport alternatifs à la voiture, si ce n'est une indication globale du pourcentage de déplacements réalisés en voiture (71 %, soit plus que la moyenne nationale qui est de 65 %). Les perspectives d'évolution relatives au covoiturage ou aux modes alternatifs<sup>10</sup> trouveraient d'autant mieux leur place dans le dossier que l'un des scénarios de référence prend en compte une maîtrise des trafics au travers d'un scénario « volontariste » (cf. *infra*). L'impact d'un péage pour réguler le trafic entre Bordeaux et le bassin d'Arcachon n'a à ce stade pas été évoqué<sup>11</sup>.

***L'Ae recommande de décrire les pratiques de covoiturage et les autres modes de transports que la voiture individuelle et de détailler les perspectives d'amélioration et d'évolution des modes correspondants.***

#### 2.1.5 Qualité de l'air, bruit

S'agissant de la qualité de l'air, les moyennes annuelles de la pollution de fond sont d'après le dossier inférieures aux objectifs de qualité<sup>12</sup> pour le dioxyde d'azote et le benzène (de 5,5 à 27,3 µg/m<sup>3</sup> pour le dioxyde d'azote pour une valeur réglementaire limite de 40µg/ m<sup>3</sup>, de 0,6 à 1,2 µg/ m<sup>3</sup> pour le benzène pour une valeur réglementaire de 2 µg/m<sup>3</sup>). Localement, le dossier signale

<sup>10</sup> Le dossier précise comment les pistes cyclables actuelles traversent l'infrastructure réaménagée.

<sup>11</sup> Cette réflexion sur l'évolution des modes de déplacements pourrait notamment être évoquée dans le cadre de la concertation globale portée par le conseil départemental de la Gironde à l'occasion de la création d'un contournement nord du bassin.

<sup>12</sup> [Décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air](#)

qu'à proximité des infrastructures, les valeurs réglementaires relatives aux dioxydes d'azote peuvent être dépassées, mais ne fournit pas les données correspondantes. Par ailleurs, il ne comprend pas de données relatives à la concentration en particules.

***L'Ae recommande de préciser les valeurs de concentration sur les particules, les dépassements constatés des objectifs de qualité de l'air et de compléter les mesures par des données relatives aux particules si ces éléments sont disponibles.***

Des mesures de bruit ont été réalisées en février 2017, couplées à des mesures de trafic. Elles ont servi à caler une modélisation du bruit, avec des écarts entre bruit modélisé et bruit observé inférieurs à 3 dB(A). La modélisation permet d'estimer le bruit pour 55 habitations ou établissements sensibles. Elle fait apparaître des niveaux de bruits caractérisant une zone d'ambiance sonore modérée ne dépassant pas 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.

## ***2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu***

Le scénario de référence en l'absence d'aménagement est décrit selon deux variantes, l'une dite « au fil de l'eau » et l'autre qualifiée de « volontariste » prévoyant un report des déplacements sur les transports en commun amenant à une part modale de la voiture individuelle égale à 65 % (moyenne nationale).

Les deux variantes du scénario de référence se traduisent par une augmentation de la saturation par rapport à la situation actuelle.

Pour résoudre les problèmes constatés de saturation des giratoires, la seule solution technique selon le dossier est la dénivellation des carrefours. Plusieurs variantes ont été étudiées en ce qui concerne les bretelles de raccordement pour les différents carrefours. L'étude multicritères utilisée pour aboutir au choix des solutions le moins impactant sur l'habitat et l'environnement figure dans le dossier.

La mise à 2X2 voies de la section de RN250 est présentée dans le dossier comme découlant de raisons techniques et d'impératifs de sécurité routière. Ces raisons mériteraient d'être mieux explicitées dans le dossier au regard de leurs conséquences sur la fluidification du trafic.

***L'Ae recommande de mieux expliciter les raisons qui amènent à prévoir l'aménagement de la RN 250 à 2x2 voies dans le projet au regard de ses conséquences sur la fluidification du trafic.***

La concertation publique qui s'est déroulée en janvier 2017, en application de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, a validé les variantes d'aménagement retenues pour les carrefours de Césarée et La Hume. Elle a mis en exergue la question de l'accès à la Plaine des sports et au pôle santé dans le sens Arcachon-Bordeaux, amenant à la création d'un demi carrefour (entrée-sortie) sur la voie sud de la RN250 entre le giratoire de Bissérié et celui de la Hume.

La concertation publique a également soulevé la question d'un déplacement de la congestion à l'ouest du giratoire de Bissérié. Selon le dossier, « *les études ont été menées sur l'ensemble de l'axe A660 et RN250 et ont montré que la section à traiter en priorité, car présentant les difficultés quotidiennes les plus fortes, était Césarée-Bissérié. En effet, une diffusion du trafic s'observe à*

*Bisserié, du fait de l'accès à la zone d'activité notamment, et on constate une diminution du trafic à l'ouest, entre Bisserié et la dune du Pilat* ». L'influence des aménagements sur les trafics à l'ouest du giratoire de Bisserié mériterait d'être plus précisément décrite dans le dossier, en complément des quelques tableaux recensant, sur la base d'une simulation des circulations, les temps de parcours. Si les conditions évoluent défavorablement, les impacts sur le bruit et les pollutions de proximité devraient être mentionnés.

***L'Ae recommande de préciser les conséquences de l'aménagement sur les trafics à l'ouest du giratoire de Bisserié et d'en apprécier l'impact éventuel sur le bruit et les pollutions.***

La concertation publique a enfin confirmé que l'offre de transports alternatifs méritait d'être développée. Le chapitre correspondant de l'étude d'impact mentionne un maillage des transports collectifs et une politique volontariste en faveur des modes actifs. Il évoque un projet de parking relais et de navette jusqu'à la dune du Pilat porté par le Conseil départemental. Le dossier rappelle par ailleurs l'existence, parmi les orientations du SCoT, de la mise en place d'un plan de déplacement urbain. L'Ae relève cependant l'absence d'un scénario global de transports faisant moins appel à la voiture individuelle, cohérent avec « l'approche volontariste » évoquée dans le dossier comme l'un des scénarios de référence.

## ***2.3 Analyse des impacts du projet et des mesures prises pour les éviter, les réduire ou à défaut les compenser***

### **2.3.1 Impacts temporaires**

#### *Impacts sur le sol et sous-sol*

Le chantier nécessite l'apport de 68 000 m<sup>3</sup> de remblais, provenant si possible pour partie du creusement de bassin de stockage pour les eaux pluviales de la commune de Gujan-Mestras.

Les terrassements en profondeur seront réalisés selon le dossier « en période de basses eaux », sans indication des mois correspondants, afin de limiter les rabattements de nappe.

#### *Impacts sur l'eau et les milieux aquatiques*

Les principaux impacts potentiels sont liés à des déversements accidentels de substances polluantes, aux eaux usées des installations de chantier, aux eaux de ruissellement. Les mesures d'évitement et de réduction correspondantes figureront dans les cahiers des clauses techniques du chantier. Un coordinateur environnemental sera désigné selon le dossier par le maître d'ouvrage.

#### *Milieux naturels et biodiversité*

La surface d'habitats affectée en phase chantier est d'environ 33 ha dont 10 ha de milieux forestiers, 1,51 ha de milieux humides et 0,46 ha de milieux aquatiques. Les espèces protégées *a priori* les plus affectées sont le Trèfle à fleurs penchées et Le Fadet des laïches.

Pour limiter les impacts pendant la phase chantier, le dossier prévoit une mesure d'évitement (à savoir déterminer préalablement et délimiter les zones de chantier) et dix mesures de réduction.

Ces dernières comprennent notamment un balisage et une mise en défens des zones écologiquement sensibles à proximité directe de l'emprise du chantier, des barrières temporaires, des déplacements d'individus, une planification des travaux en fonction des exigences écologiques des espèces protégées, la limitation de la propagation d'espèces végétales envahissantes, la remise en état des emprises travaux après chantier, la mise en place durant le chantier d'un suivi par un coordonnateur environnemental.

#### Impacts sur la qualité de l'air

Le dossier précise que les impacts liés à la phase chantier (poussières liées aux terrassements, épandage de liant hydraulique et de produits bitumineux) seront prévenus par un stockage des matériaux à l'abri du vent et un arrosage des zones de chantier par temps sec et venteux.

#### Impacts acoustiques

Les impacts acoustiques en phase travaux sont décrits qualitativement. Le dossier indique que le positionnement de la zone de concassage au plus près des emprises est de nature à limiter ces nuisances.

### **2.3.2 Impacts permanents**

#### Qualité des eaux

Les atteintes potentielles sont liées aux pollutions générées par le trafic (particules, hydrocarbures, usure de la chaussée). La collecte et le traitement de ces pollutions sont prévus dans les bassins aménagés de traitement des eaux pluviales aménagés. Selon les guides techniques publiés par le ministère chargé des transports utilisés pour la conception de ces ouvrages, ces dispositifs assurent un abattement de 85 % pour les matières en suspension (MES), 75 % pour la demande chimique en oxygène (DCO), 80 % pour les métaux lourds 65 % pour les hydrocarbures. Selon le dossier, la situation sera améliorée, même en tenant compte de l'augmentation du trafic, par rapport à la situation actuelle qui ne comporte pas d'ouvrages de traitement des eaux pluviales sur la RN250.

En cas de pollution accidentelle, les bassins peuvent permettre de confiner une pollution accidentelle de 50 m<sup>3</sup> combinée à une pluie biannuelle de deux heures.

Le recours aux produits phytosanitaires pour l'entretien des abords de chaussées ne sera pas autorisé selon le dossier, conformément, a-t-il été précisé aux rapporteurs, à la politique générale de la DIRA qui ne souffre pas d'exception sur cet axe.

#### Impact sur les inondations potentielles des communes traversées.

Des études spécifiques ont été réalisées pour apprécier l'impact des ouvrages sur les inondations telles que celles qui ont affecté les communes traversées en janvier 2014. Résultant de la concomitance de nappes hautes, de grandes marées et de pluies longues à défaut d'être intenses, elles sont estimées d'une durée de retour de 20 ans. Les études hydrauliques réalisées, prenant en compte les aménagements projetés par le syndicat intercommunal du bassin d'Arcachon (SIBA), concluent à des augmentations des hauteurs d'eau négligeables, de l'ordre du centimètre sur les communes traversées.

### Milieu naturel et biodiversité

Le dossier présente une analyse détaillée de l'impact du projet sur les milieux, les habitats et les espèces, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation.

La surface d'habitats affectée en phase exploitation est de 25 ha environ.

En phase d'exploitation, quatre mesures de réduction des impacts sont prévues, l'adaptation des ouvrages de franchissement des cours d'eau aux enjeux écologiques, l'entretien raisonné des abords de l'aménagement, la mise en place d'un traitement des eaux pluviales (cf. *supra*) et la limitation des pollutions lumineuses.

Ainsi, l'ouvrage hydraulique lié au ruisseau du Bourg prévoit le prolongement du passage à petite faune existant. Des passages à petite faune sont prévus au niveau des cours d'eau que franchit l'infrastructure lorsqu'ils n'existent pas.

Le recours aux produits phytosanitaires, comme indiqué *supra*, ne sera pas autorisé.

L'infrastructure ne sera pas éclairée.

Un calcul détaillé de compensation, distinguant milieux forestiers, milieux ouverts et semi-ouverts, et milieux humides est présenté, aboutissant à un objectif de compensation de près de 26 ha. Les terrains de compensation trouvés sont des terrains appartenant à l'État. Le dossier ne précise pas la nature de la gestion actuelle de ces terrains, ni celle qui sera mise en place. Un engagement de gestion sur 30 ans et un suivi sont prévus<sup>13</sup>.

***L'Ae recommande de démontrer en quoi l'engagement de gestion pris par le maître d'ouvrage concernant les surfaces compensatoires à la destruction des 25 ha d'espaces naturels apportera une plus-value suffisante par rapport à leur état écologique et à la gestion dont elles font l'objet actuellement. A défaut, l'Ae recommande de proposer des mesures complémentaires.***

Il est prévu de transplanter le Lotier grêle et de gérer une autre station de Trèfles à fleurs penchées située à proximité de l'ouvrage.

### Impacts sur la qualité de l'air

Un calcul des émissions a été effectué avec le logiciel HBEFA<sup>14</sup>, développé par les agences environnementales suisses, allemandes et autrichiennes, qui tient compte de la congestion du réseau. Dans ces conditions, les émissions avec projet en 2025 diminuent de 34 % en juillet et 10 % en septembre par rapport à la situation sans projet<sup>15</sup>.

Le dossier ne calcule pas l'impact de l'évolution des émissions sur les concentrations de polluants dans l'air.

---

<sup>13</sup> Le calcul détaillé fait apparaître des ratios moyens de compensation de 1,06 pour les milieux ouverts et semi ouverts, 1,23 pour les milieux forestiers et 1,57 pour les milieux humides.

D'après le dossier, la finalisation du plan de gestion des parcelles de compensation est prévue après la réalisation d'un diagnostic approfondi de celles-ci qui sera réalisé au printemps 2018. Le suivi et la gestion des sites de compensation seront assurés par des associations naturalistes, conservatoires,... à travers des conventions de gestion.

<sup>14</sup> Logiciel HBEFA v3.3 permettant notamment de prendre en considération les facteurs d'émission des véhicules diesel corrigés pour tenir compte des émissions réelles des véhicules

<sup>15</sup> Le dossier ne précise pas s'il s'agit du scénario de trafic au fil de l'eau ou du scénario ambitieux.

Le maître d'ouvrage ne considère pas par ailleurs que le projet modifie significativement les trafics observés, et donc qu'il ne relève pas de la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 sur la prise en compte des effets sur la santé des infrastructures routières.

***L'Ae recommande de vérifier par des mesures de suivi que les niveaux de pollution atteints restent compatibles avec l'utilisation des espaces en bordure de l'infrastructure, notamment pour des activités sportives.***

#### Impacts sur les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre

Le même logiciel HBEFA indique une diminution annuelle de carburant et d'émissions de gaz à effet de serre (GES) d'environ 7 %.

L'étude d'impact en revanche ne prend pas en compte les émissions de GES liées à la construction du projet, notamment aux matériaux mis en œuvre, qu'il serait nécessaire d'incorporer dans un bilan global des émissions de GES. Ces émissions de GES seraient à mentionner dans le chapitre relatif aux impacts climatiques.

#### Impacts acoustiques

La modélisation de l'état acoustique futur retient l'horizon 2050. Elle utilise le modèle CadnaA. Dans l'état de référence, les niveaux sonores en 2050 sont plus élevés que les niveaux actuels. Le dossier devra préciser la variante retenue pour l'état de référence. Ils demeurent caractéristiques d'une zone d'ambiance sonore modérée en période diurne et nocturne, ne dépassant pas le seuil réglementaire de 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne. La situation avec projet se traduit par une dégradation en ce qui concerne le bruit. Trente-deux points sur 55 présentent des variations de bruit supérieures à 2 dB(A). Le projet correspond donc à une modification significative de l'infrastructure, du fait de la création d'échangeurs, et le maître d'ouvrage doit s'assurer que les niveaux acoustiques ne dépassent les seuils réglementaires.

L'étude d'impact détaille, pour les 55 constructions concernées, celles pour lesquelles des protections acoustiques sont à envisager et la manière d'assurer ces protections acoustiques.

Le maître d'ouvrage prévoit notamment des protections acoustiques (écran acoustique de 3,5 m le long de l'A660 et de 2,5 m le long de la RN250) et des isolations du bâti.

#### Impacts sur le paysage et le patrimoine

Un habillage des ponts par lattes de bois et un traitement des perrés par gabions est prévu. Des plantations de pins en bordure de voirie sont envisagées.



Figure 5 : habillage des passages supérieurs – Source : dossier

### 2.3.3 Incidences négatives résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs

Le projet se situe en dehors des zones submersibles identifiées dans le plan de prévention des risques de submersion marine.

### 2.3.4 Impacts cumulés avec d'autres projets

De nombreux projets d'aménagement sont identifiés sur le territoire de la COBAS. Ce sont essentiellement des projets d'implantation d'activités économiques ou d'habitations. Le dossier détaille les projets apparaissant les plus significatifs du point de vue des impacts cumulés.

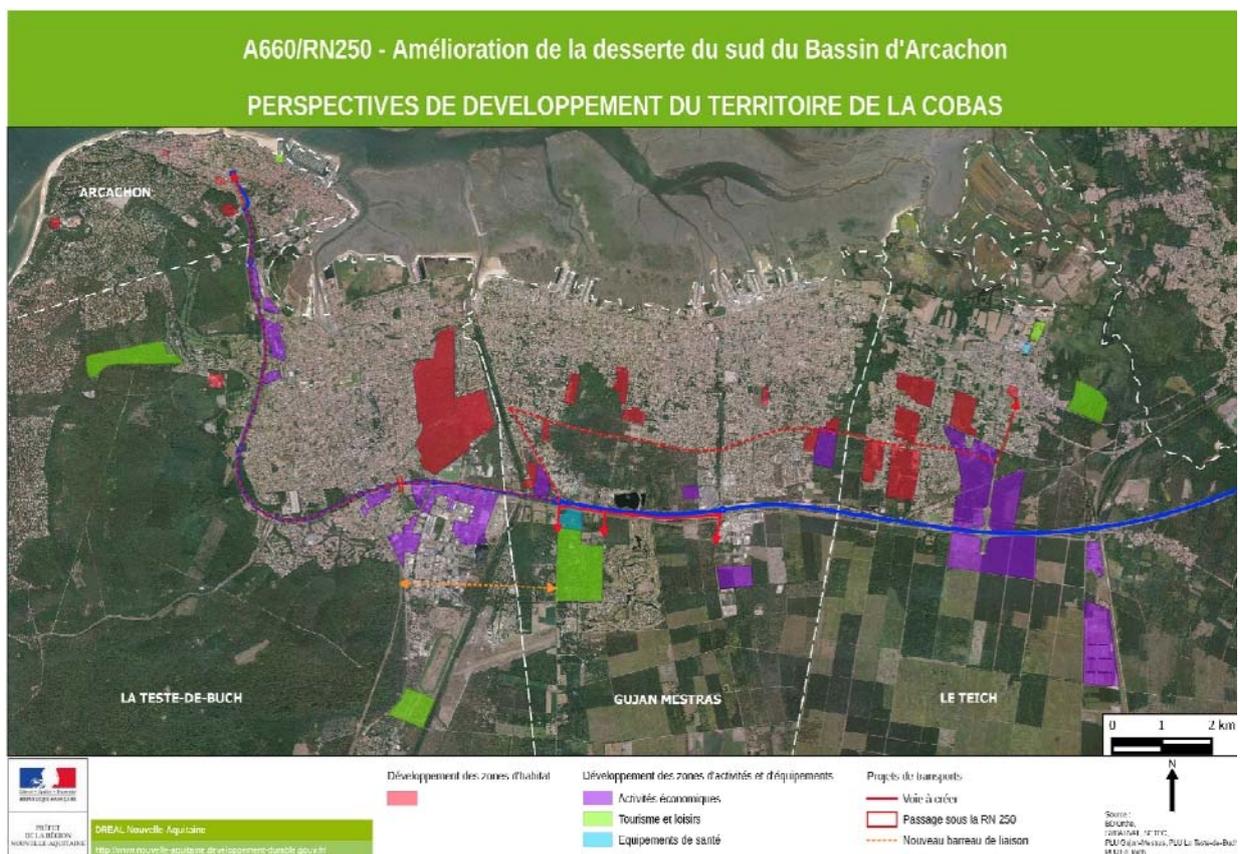


Figure 6 : Autres projets sur le territoire de la CUBA – Source : dossier

Le dossier recense des destructions d'habitats et l'artificialisation de terrains forestiers pour un total de près de 114 ha, avec compensations prévues pour près de 70 ha. Inclus dans ce total, un projet de 52 ha qui ne prévoyait pas de compensations est aujourd'hui abandonné, selon une information fournie aux rapporteurs. Pour mémoire, le projet d'aménagement A660/RN250 est comptabilisé pour 7,5 ha dans ce total.

Deux projets ont un effet sur l'habitat du Fadet des laïches, pour un total de 1,8 ha. Outre le projet d'aménagement A660/RN250 pour 0,96 ha, un projet d'hôtel affecte également cet habitat.

L'analyse ne fait pas apparaître d'autre impact significatif sur les habitats.

Les impacts cumulés sur l'imperméabilisation des sols, les continuités écologiques ou l'exposition des populations aux nuisances ne sont pas évalués.

***L'Ae recommande de préciser les impacts cumulés avec les projets d'aménagements connus sur l'imperméabilisation des sols, les continuités écologiques et l'exposition des populations et, le cas échéant, de prévoir des mesures appropriées de réduction ou de compensation susceptibles de concerner l'ensemble des projets.***

## 2.4 Evaluation des incidences Natura 2000

Une évaluation des incidences Natura 2000 est présentée. Le projet se situe respectivement à 1 200 m et 2 300 m de la zone spéciale de conservation (ZSC) « Forêts dunaires de la Teste-de-Buch » et de la ZSC et zone de protection spéciale (ZPS) « Bassin d'Arcachon et Cap Ferret ».



Figure 7 : zones Natura 2000 à proximité du projet - Source : dossier

Un raisonnement habitat par habitat et espèce par espèce conclut à l'absence d'impact des travaux sur les ZSC et ZPS. Le Fadet des laïches est l'espèce la plus impactée, mais les travaux n'ont pas

d'impact sur ses terrains de reproduction. Pour la Loutre et le Vison d'Europe les territoires affectés par le projet sont uniquement des territoires de transit ou de chasse (Loutre).

## ***2.5 Analyses coûts avantages du projet et impact de celui-ci sur le développement de l'urbanisation***

Dans l'évaluation socio-économique du projet, les bénéfices sont essentiellement liés aux gains de temps (100,8 millions d'euros de bénéfices cumulés en 2040 exprimés en euros 2015 pour les véhicules légers, 9,1 millions d'euros pour les poids lourds) et à la réduction de l'accidentologie (1,4 millions d'euros). Le bilan est légèrement négatif pour les riverains (- 40 000 €) du fait des augmentations de pollution<sup>16</sup>. Les autres effets environnementaux n'apparaissent pas dans le bilan.

L'étude d'impact ne comporte pas une analyse fine des conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation. Dans le résumé non technique, le dossier indique que *« le projet n'aura pas d'impact sur le développement de l'urbanisation, s'agissant d'un projet de requalification d'une infrastructure existante. Il ne remet pas en cause la vocation et l'usage des espaces présents de part et d'autre de l'axe. (...) Il aura un effet positif sur le maintien et le développement de ces zones d'activités »*.

L'Ae souligne que l'aménagement de l'infrastructure participe au développement de l'urbanisation du territoire de la COBAS, même si le lien entre amélioration des conditions de circulation et développement du secteur, notamment pour son activité commerciale, est difficile à quantifier.

## ***2.6 Suivi du projet, de ses effets, des mesures et de leurs effets***

L'étude d'impact ne regroupe pas les mesures de suivi envisagées dans un chapitre unique.

La partie relative à l'impact du projet sur la faune, la flore et les habitats prévoit un suivi des mesures compensatoires pendant les trois premières années de la vie de l'ouvrage ainsi que les années 5, 7, 10, 15, 20 et 25.

Le maître d'ouvrage prévoit de comptabiliser les trafics sur chaque section et bretelle. En revanche, il n'est pas prévu explicitement de suivi de la qualité des eaux, notamment de la craste de Baneyre, de suivi du bruit au voisinage de l'infrastructure ou de suivi de la qualité de l'air. Il n'est pas non plus prévu de suivre l'évolution des modes de déplacement.

***L'Ae recommande de compléter le dossier en précisant les mesures de suivi qui devraient concerner, outre le milieu naturel et les trafics routiers, la qualité de l'eau, le bruit et la qualité de l'air.***

---

<sup>16</sup> Cette contradiction apparente avec les résultats donnés par la modélisation de la pollution par un logiciel spécialisé exposés en 2.3.2 semble due à un calcul de la valeur de la pollution dans l'analyse économique fondé sur le nombre de véhicules.km et la densité des milieux bâtis. Or les bretelles de raccordement augmentent le nombre de véhicules.km.

## **2.7 Résumé non technique**

Le résumé non technique présente clairement le projet, ses impacts et les mesures associées.

*L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*

## **3. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Gujan-Mestras**

L'Ae est également sollicitée pour se prononcer sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Gujan-Mestras.

Cette mise en compatibilité, destinée à permettre le projet, est à distinguer de l'étude en cours d'une modification du PLU sensiblement plus significative qui fera l'objet d'une évaluation environnementale.

La mise en compatibilité vise tout d'abord à libérer les emprises nécessaires à l'aménagement des carrefours dénivelés en réduisant des zones dites AUY et AUs et en supprimant une zone AUt. Les zones AU sont des zones à urbaniser La zone AUY à vocation à accueillir des activités économiques mixtes, la zone AUs des activités de santé.

Le projet nécessite également le déclassement d'environ 1 ha d'espaces boisés classés sur les 1757 d'espaces boisés classés de la commune. Ce déclassement donnera lieu à compensation financière.

La modification du PLU devrait signaler le déplacement au sud de la servitude liée au bruit au voisinage des infrastructures.

Dans la mesure où la mise en compatibilité du PLU ne comporte pas d'autres dispositions que les réductions de zones AU signalées et le déclassement d'espaces boisés classés, les impacts de ces modifications se réduisent à ceux du projet faisant l'objet de l'avis supra.