Gironde
LE DÉPARTEMENT

Direction générale adjointe chargée de la transition écologique et de l'aménagement
Direction des infrastructures de mobilité
Direction adjointe mobilités et modernisation

MONSIEUR LAURENT MICHEL
PRESIDENT
DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
MINISTERE DE LA TRANSITION
ECOLOGIQUE, DE LA BIODIVERSITE, DE LA
FORET, DE LA MER ET DE LA PECHE
INSPECTION GENERALE DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
DEVELOPPEMENT DURABLE L'AUTORITE
ENVIRONNEMENTALE
TOUR SEQUOIA
92055 LA DEFENSE CEDEX

DGATEA-DI-DAMM-SMO-D25.078
Affaire suivie par : Alain LEDUC
Tél : 06 21 22 48 53
Courriel : a.leduc@gironde.fr
Vos réf : Décision n° F-075-24-C-0272 en date du 19 février 2025

Bordeaux, le 10 AVR. 2025

Monsieur le Président,

Par une décision du 19 février 2025 prise après examen au cas par cas, vous considérez que l'opération de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié, sur la commune de La Teste-de Buch, est soumise à évaluation environnementale.

En particulier, l'acte conclut que cette opération est constitutive du projet de réaménagement de la route nationale (RN) 250 dans la desserte du Sud du Bassin d'Arcachon et que l'étude d'impact déjà réalisée pour la première tranche doit être actualisée en procédant à une évaluation proportionnée des incidences dans le périmètre de l'opération et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet.

J'ai l'honneur de vous informer que par la présente, j'exerce un recours administratif à l'encontre de cette décision assortie de compléments et de précisions afin de permettre le réexamen de ce dossier.

A titre liminaire, je souligne que votre analyse des travaux objets de la demande d'examen au cas par cas ne rejoint pas celle exposée par le Département dans sa saisine. Vous considérez en effet que ces travaux constituent la première étape de la seconde tranche du projet de réaménagement de la RN 250, alors que le Département les a présentés comme constitutifs d'un projet distinct, compte tenu notamment de leur objet différent du premier et de leur indépendance fonctionnelle.

Cela étant, le Département de la Gironde entend se conformer à votre analyse et acter du rattachement de l'opération de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié au projet d'ensemble de réaménagement de la RN 250.

Il y a donc lieu de considérer que les travaux objets de la demande d'examen au cas par cas constituent la deuxième étape d'un projet global de réaménagement de la RN 250 desservant le sud de l'agglomération du Bassin d'Arcachon, composé des trois opérations successives suivantes :

- Opération n° 1 : « A660-RN250 – amélioration de la desserte sud du bassin d'Arcachon » sur une distance d'environ 5 km allant du carrefour giratoire de Césarée au carrefour giratoire de Bissérié, sur les communes de Gujan-Mestras et de La Teste-de-Buch. Cette opération a été réalisée sous maitrise d'ouvrage de l'Etat.
- Opération n° 2 : « création d'un parc relais et la sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch », objet de la demande d'examen au cas par cas.
- Opération n° 3 : « Poursuite de l'amélioration de la desserte Sud du Bassin d'Arcachon par l'axe RN250-RD1250 », sur les communes de La Teste-de-Buch et d'Arcachon, aujourd'hui en cours de réflexion et dont l'avancement ne permet pas d'appréhender les effets sur l'environnement.

L'opération n° 1 a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'État, sur le fondement d'un arrêté de déclaration d'utilité publique en date du 17 décembre 2018 et d'une autorisation environnementale en date du 26 décembre 2018. Une étude d'impact a été établie dans le cadre de cette première opération et a permis d'intégrer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts générés par l'opération.

Dans le cadre d'un projet global réalisé en plusieurs tranches, l'alinéa 2 du III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement précise que :

> *« Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. (...) »*

Dans votre décision, vous avez considéré que l'opération n°2 présentait des différences substantielles avec l'opération n°1 et que l'absence d'incidences notables sur l'environnement et la santé humaine de cette deuxième tranche n'était pas établie.

Toutefois, le présent recours démontrera que l'opération n°2 projetée par le Département, en tant qu'elle porte à la fois sur la réalisation d'un parc de stationnement P+R et le réaménagement du carrefour de Bisserié, poursuit l'opération n°1 sans modifier son économie générale.

Surtout, il sera démontré que les incidences sur l'environnement générées par l'opération n°2, eu égard à leur caractère mineur ainsi qu'aux mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre, ne sont pas notables.

Dès lors, les travaux projetés ne présentent pas les conditions rendant nécessaires d'actualiser l'étude d'impact au sens de l'alinéa 2 du III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En revanche, dans le cadre de l'opération n°3, une actualisation de l'étude d'impact du projet sera réalisée. Les impacts cumulés des trois tranches et les mesures associées y seront présentés.

1. Le contexte de l'opération de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour Bisserié

L'augmentation constante de la fréquentation de l'axe A660/RN250, engendrant des phénomènes de congestion récurrents à toute période de l'année et amplifiés durant l'été, a conduit l'État et les collectivités concernées à porter une réflexion sur le réaménagement de la RN 250 desservant le sud de l'agglomération du Bassin d'Arcachon, en vue de fluidifier le trafic, tout en maintenant les dessertes de proximité.

1.1 Une première étape a été engagée par l'État afin d'améliorer et sécuriser la circulation sur un tronçon d'environ 4,5 km allant du carrefour giratoire de Césarée au carrefour giratoire de Bisserié, sur les communes de Gujan-Mestras et de La Teste-de-Buch (opération n°1). Les autorisations nécessaires à la réalisation des travaux ont été obtenues en 2018.

Les travaux ont porté sur :

- La transformation de deux giratoires en échangeurs dénivelés à Césarée et la Hume,
- La mise à 2x2 voies de la RN250 entre La Hume et Bisserié sur une longueur d'environ 1,8 km,
- La création d'un demi-carrefour permettant de desservir la zone d'activité et l'hôpital situés au sud de la RN250,
- L'élargissement de trois ouvrages hydrauliques, la reconstruction d'un ouvrage hydraulique et la création de quatre nouveaux ouvrages,
- La réalisation d'aménagements paysagers.

Le carrefour de Bisserié a été réaménagé afin :

- D'élargir l'anneau à deux voies et les entrées et sorties Est et Ouest de la RN250,
- De créer un shunt Sud-Est entre le boulevard de l'industrie et la RN250 dans le sens Arcachon-Bordeaux,
- De créer un carrefour ouvrant l'accès à la Plaine des Sports depuis l'avenue F. de Candale.

Le projet du carrefour de Bisserié présenté dans l'étude d'impact de 2018 prévoyait un réaménagement des « tourne-à-gauche » entre la rue Gilbert Moga et l'avenue Frédéric de Candale. Ce réaménagement, dont l'objectif était de sécuriser l'accès à la plaine des sports « Moga », n'a cependant jamais été réalisé.

1.2 L'opération n°2, qui se concentre sur le secteur du carrefour de Bisserié, est quant à elle rendue nécessaire afin de répondre à deux enjeux à court terme :

- La création d'un parc relais de 160 places de stationnement au niveau du carrefour de Bisserié s'inscrit dans les objectifs définis par le plan de mobilité actualisé de la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud approuvé le 26 juin 2024 ;
- La géométrie du carrefour de Bisserié, qui dessert à la fois le centre-ville, les zones d'habitats de La Teste-de-Buch et les zones d'activités situées au sud de la RN250, n'est pas adaptée au flux important qu'il supporte. Plusieurs accidents ont été déplorés ces dix dernières années. Le réaménagement du carrefour doit permettre de sécuriser l'accès à la plaine des sports, pour lequel les travaux prévus par l'opération n°1 n'ont pas été entièrement réalisés. Ce réaménagement permettra également de sécuriser les modes de déplacements alternatifs (piétons et vélos).

  Le réaménagement du carrefour constitue donc une priorité, dont la mise en œuvre ne saurait être conditionnée par les décisions à venir sur l'opportunité de la prochaine tranche du projet d'amélioration de l'axe RN250-RD150.

1.3 La poursuite des travaux d'amélioration de la desserte sud de l'agglomération du Bassin d'Arcachon sur le tronçon partant du carrefour de Bisserié jusqu'à l'entrée d'Arcachon (opération n°3) est à l'état de réflexion et ne peut pas s'envisager à court terme. L'opportunité de cette troisième tranche du projet dépendra des diagnostics, des choix politiques effectués au regard des enjeux mis en exergue, des scénarios envisagés ainsi que des résultats de la concertation.

Si elle est décidée, cette opération donnera lieu à une actualisation de l'étude d'impact.

2. L'absence de caractère notable des incidences environnementales de l'opération n°2

L'opération n°2 de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié, sur une portion de 250 m et une emprise totale de 2,15 ha, s'inscrit dans le prolongement des travaux d'amélioration de la desserte sud de l'agglomération du Bassin d'Arcachon (opération n°1). Elle poursuit la sécurisation de cet axe au niveau du carrefour de Bisserié, tout en répondant aux objectifs fixés dans le plan de mobilité de la COBAS.

Cette opération ne présente donc pas de différence substantielle avec l'opération présentée au sein de l'étude d'impact réalisée en 2018 mais vient au contraire poursuivre la démarche d'amélioration de cet axe très fréquenté et favoriser le recours aux mobilités alternatives.

L'inventaire faune/flore/habitat et zones humides réalisé entre novembre 2023 et septembre 2024 a permis d'actualiser les inventaires réalisés en 2016 dans le cadre de l'étude d'impact de l'opération n°1. Il en ressort une évolution de certains enjeux et des espèces recensées dans le cadre de l'opération n°2.

Compte tenu de la localisation urbanisée du projet, de ses caractéristiques et des mesures d'évitement et de réduction envisagées par le Département au regard de l'inventaire actualisé, les incidences prévisibles pour l'environnement ou la santé humaine ne sont pas considérées comme notables.

Ce constat se vérifie pour l'ensemble des thématiques relevées par l'Autorité environnementale dans sa décision du 19 février 2025, tant au sein du périmètre de cette opération qu'à l'échelle de l'ensemble du projet d'amélioration de la desserte Sud du Bassin d'Arcachon.

2.1 Hydrologie

- Gestion des eaux pluviales

La décision de l'Autorité environnementale considère que la gestion des eaux pluviales est insuffisamment détaillée.

Il est rappelé que l'opération n°1 prévoyait le traitement des eaux pluviales du shunt et de la RN250 dans le bassin situé au sud de la RN250 mais n'intégrait pas de traitement des eaux au niveau du giratoire de Bisserié malgré son élargissement, celles-ci étant rejetées dans les accotements et le milieu naturel.

L'opération n°2 améliore cette situation en assurant une gestion complète des eaux pluviales du giratoire de Bisserié, ce qui minimise l'impact initial.

Les eaux pluviales interceptées par le parking relais seront gérées par un système d'infiltration (massifs drainants). Les eaux de l'autodrome et de la voie d'accès seront versées dans des noues qui assureront trois fonctions : régulation par infiltration dans le sol, traitement de la pollution chronique et traitement de la pollution accidentelle.

En phase travaux, les déblais à réaliser sont marginaux (noues d'infiltration en extrémités Nord et Est) et les travaux de décapage seront réalisés en période de basses eaux pour éviter toute interface avec la nappe.

Par rapport à l'opération n°1, la gestion des eaux pluviales est donc améliorée au droit du carrefour Bisserié. Par ailleurs, compte tenu des mesures de traitement des eaux pluviales prévues dans le cadre du parc de stationnement, l'opération n°2 n'ajoute pas d'incidences résiduelles supplémentaires.

L'ensemble de ces mesures seront détaillées dans le cadre d'un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau, conformément aux engagements pris dans l'annexe technique jointe à ce courrier.

- Zone humide

L'étude d'impact relative à l'opération n°1 identifiait un impact résiduel portant sur 0,28 d'habitats naturels caractéristiques des zones humides situées en dehors du périmètre de l'opération n°2.

Une zone humide d'une surface de 740 m^2 est toutefois identifiée dans l'aire d'étude immédiate, mais elle est située en dehors du périmètre restreint des aménagements de l'opération n°2. Aucune interférence avec l'opération n'est à prévoir, ce qui ne nécessite donc pas de mesure d'évitement ou de réduction.

Le Département propose une mesure de mise en défens de la zone humide identifiée afin d'éviter toute intrusion en phase travaux.

2.2 Biodiversité

Classée en zones NV et NLb du PLU de La Teste-de-Buch, l'emprise concernée par l'opération n°2 présente les caractéristiques d'un espace dont l'état initial est urbanisé et déjà anthropisé (voirie routière, parking de covoiturage, piste cyclable, bâtis communaux, terrains de sport).

Les espèces recensées dans le cadre de l'inventaire (nov. 2023 à sept. 2024) faune/flore/habitats sont situées dans les secteurs de boisements et de la Craste de Nézer, situés à proximité de l'emprise de l'opération.

- Dérangement de la faune

L'étude d'impact de l'opération n°1 identifiait de faibles impacts sur les amphibiens, les reptiles, l'avifaune et les mammifères terrestres ainsi qu'un impact négligeable pour les chiroptères et les mammifères semi-aquatiques. L'impact pour les insectes patrimoniaux était quant à lui considéré comme moyen en raison de l'atteinte de 0,96 ha d'habitat favorable à l'espèce Fadet des laiches, papillon protégé.

Dans le cadre de l'opération n°2, certaines espèces pourraient être dérangées en phase travaux (Campagnol amphibie, chiroptères, reptiles, avifaune...). Cet impact brut ayant été qualifié de faible et l'évitement étant limité, des mesures de réduction ont été envisagées : adaptation du calendrier de travaux, chantier à faible nuisance environnementale, mise en place de barrières à petite faune et suivi du chantier par un écologue. L'opération n°2 évite toute modification sur la Craste de Nezer (cours d'eau, habitats et ouvrages). L'impact résiduel est ainsi jugé faible.

Des grenouilles vertes ont été identifiées dans le bassin de traitement existant situé à une vingtaine de mètres de l'emprise de l'opération, au Sud de la RN 250. Celles-ci ne seront pas impactées par l'opération, eu égard à l'absence de modification du contexte routier dans lequel cet habitat s'insère et de la distance du bassin de traitement vis-à-vis des travaux. Aucune mesure supplémentaire n'est prévue.

- Destruction d'habitats

La destruction temporaire et partielle du fossé situé en pied de remblai de la RN250 Est emportera la destruction d'espèces en phase travaux. Cet impact fera l'objet de mesures de réduction via une adaptation du calendrier des travaux, une procédure de « capture-déplacement », un rétablissement des fossés et un suivi par un écologue en phase travaux. Ces dispositions permettent, à ce stade des études, de conclure à un impact résiduel faible.

Compte tenu des impacts identifiés et des mesures prévues dans le cadre de la présente opération, il est conclu à l'absence d'incidence notable sur la faune, au regard notamment des incidences et mesures détaillées dans le cadre de l'étude d'impact de l'opération n°1.

Compte tenu des impacts résiduels non significatifs à faibles identifiés sur le milieu naturel au regard des mesures d'évitement et de réduction proposées, le Département de la Gironde conclut à l'absence de risque suffisamment caractérisé du projet pour les espèces protégées présentes et leurs habitats. Le projet ne nécessite donc pas de solliciter une dérogation au titre de l'atteinte à des espèces protégées.

Cette analyse a été partagée avec les services de la DREAL Aquitaine lors d'une réunion en date du 7 novembre 2024. Elle sera également prochainement soumise à validation par les services instructeurs, dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation de capture et de relâché de la faune préalablement à la phase travaux. Une dérogation à la destruction ou au dérangement d'espèces protégées serait sollicitée par le Département si les services instructeurs estimaient finalement qu'elle était nécessaire.

2.3 Absence d'atteinte aux sites Natura 2000 et ZNIEFF

Dans le cadre de l'opération n°1, l'étude d'impact n'avait relevé aucune incidence significative de l'opération au regard des objectifs de conservation des sites n° FR7200702, FR7200679 et FR7212018 les plus proches.

L'aire d'étude de l'opération n° 2 est située à environ 2 km des sites FR7200679 et FR7212018, et plus d'un km du site FR200702.

Les études réalisées ont permis de conclure que :

- Sur les sites Natura 2000 FR7200679 et FR7200702 : aucun des 11 habitats ayant justifiés la désignation du site Natura 2000 FR7200679 et aucun des 5 habitats ayant justifiés la désignation du site Natura 2000 FR7200702 ne sera impacté par les travaux.
- Sur le site Natura 2000 FR7212018 : les espèces suivantes, faisant partie de la liste des espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000, sont recensées ou peuvent être recensées dans l'aire d'étude immédiate de l'opération n°2 : l'Engoulevent d'Europe et le Milan noir. En l'absence de destruction de leur habitat et d'individu, l'unique impact relevé est le dérangement de ces espèces en phase chantier. Les mesures de réduction prévues permettent cependant d'évaluer l'impact résiduel comme faible.

L'opération n° 2 devra faire l'objet d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau. Le dossier de déclaration comportera un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 qui permettra de valider et de préciser les conclusions émises au stade de la demande d'examen au cas par cas.

L'aire d'étude de l'opération n° 2 est également bordée par la ZNIEFF de la Craste de Nézer. L'opération impactera la ZNIEFF sur une surface de 10 m^2 du fait de l'aménagement de la piste piétonne et de la piste cyclable au droit du raccordement vers l'avenue de Candale. Cette surface étant déjà aménagée, ces aménagements n'engendreront aucun impact brut sur les milieux naturels et les espèces inféodées.

Il est donc conclu à l'absence de destruction d'habitat et d'individu présents au sein de la ZNIEFF, mais à un dérangement des espèces en phase chantier. Les mesures de réduction prévues permettent cependant d'évaluer l'impact résiduel comme faible.

Il est possible d'affirmer à ce stade d'avancement de l'opération n°2 que celle-ci n'emportera pas d'incidence notable sur les sites Natura 2000 et la ZNIEFF concernés.

2.4 Traitement paysager

L'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'opération n°1 prévoyait un ensemble de mesures paysagères telles que le traitement architectural des ouvrages d'art, le traitement végétal du site à leurs abords et le traitement de la RN250 entre la Hume et Bisserié selon un principe de séquences paysagères visant à briser la monotonie de l'infrastructure.

Le traitement paysager de l'opération n° 2 s'inscrit dans la continuité du traitement paysager de l'opération n°1. Les mesures ont été présentées dans le complément apporté dans le cadre de l'instruction de la demande de cas par cas et sont rappelées ci-après :

- Le traitement architectural des ombrières (cf. visuels proposés en annexe technique) ;
- La densification des plantations de massifs arbustifs et arborés dans la bande entre la RN250 Est et le parc relais afin de filtrer les vues directes depuis la route nationale ;
- La mise en œuvre d'une bande végétale et arbustive au nord du parking ;
- Le traitement paysager des délaissés dans l'emprise du parc relais ;
- Les aménagements paysagers relatifs à l'opération n°1 à proximité de l'aire d'étude seront pris en considération pour assurer la cohérence paysagère des deux opérations ;
- Le choix d'essences locales.

L'ensemble de ces mesures sera exposé en détail dans l'étude paysagère contenue dans le dossier de demande de permis d'aménager.

Au regard des principes retenus, il peut être conclu à l'absence de différence substantielle des principes du traitement paysager de l'opération n°2 vis-à-vis de la première tranche du projet.

2.5 Bruit

La modélisation réalisée dans le cadre de l'étude d'impact de l'opération n°1 a mis en évidence la nécessité de protéger 22 habitations en raison du dépassement des objectifs réglementaires acoustiques. Des mesures d'isolations de bâtis et d'écran acoustiques ont été mises en œuvre.
Aucun des bâtiments sensibles identifiés dans le cadre de l'opération n°1 n'est concerné par l'opération n°2.

Concernant l'opération n°2, un état initial a été réalisé en février 2024 à l'aide d'une campagne de mesures sonométriques. Trois bâtiments sensibles ont été identifiés le long de l'avenue Frédéric de Candale comme pouvant être impactés par l'opération. Ces trois bâtiments sont aujourd'hui en ambiance sonore « non modérée » de jour (selon l'indicateur LAeq jour 6h-22h). Une analyse à dire d'expert des effets de la mise en service du P+R a été réalisée avec des hypothèses conservatrices. Il est conclu à l'absence d'augmentation du trafic sur les voies secondaires compte tenu de l'objectif du P+R de rabattre des modes de déplacements motorisés vers des modes de transports alternatifs. Il en ressort donc que l'augmentation marginale du trafic sur l'avenue Frédéric de Candale ne devrait pas être à l'origine d'une augmentation du niveau sonore existant de plus de 2 dB(A) pouvant justifier la mise en œuvre de protections acoustiques.

Le Département conclut donc à l'absence d'incidence acoustique négative notable prévisible de l'opération n°2. Il s'engage à réaliser de nouvelles mesures de bruit après mise en service de l'opération. Dans l'hypothèse où une augmentation du niveau sonore supérieure à 2 dB(A) serait relevée, des protections acoustiques par traitement des façades concernées seraient mises en place.

2.6 Air et émissions de GES

L'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'opération n° 1 a mis en évidence une diminution notable des émissions de polluants atmosphériques par rapport à la situation sans projet (-33,8% en période estivale et -10,1% hors période estivale). Les baisses d'émissions prévues étant répercutées sur les concentrations dans l'air ambiant, l'étude d'impact concluait à un effet positif sur la santé humaine.

Un état initial de la qualité de l'air a été réalisé en 2024 sur l'axe RN250-RD1250 entre les carrefours de Bisserié à la Teste-de-Buch et des Grands Chênes à Arcachon. Des mesures de qualité de l'air ont été réalisées sur un périmètre d'étude couvrant le périmètre de la COBAS, lors de 2 campagnes menées en juin et octobre 2024 sur les indicateurs suivants : Dioxyde d'azote NO_2, Particules PM10, Particules PM2,5 et Benzène.
Cet état initial a permis de mettre en évidence des concentrations en polluants inférieures aux valeurs réglementaires pour tous les indicateurs. Pour ce qui concerne les valeurs guides de l'OMS, seul l'indicateur PM2,5 est supérieur au seuil associé.

Le parc relais qui sera édifié dans le cadre de l'opération n°2 vise à délester les voies secondaires du trafic de véhicules au profit du développement des modes alternatifs de transport, ce qui aura pour effet de stabiliser, voire de diminuer le trafic sur ces voies locales.

La rue Moga verra son trafic augmenter significativement dès lors qu'elle permet d'accéder au parc relais. L'analyse à dire d'expert réalisée a conclu à une augmentation de 30% du trafic, portant à 3300 véhicules/jour le trafic. Ce volume de trafic estimé se situe en deçà des seuils d'étude air-santé établis dans la circulaire DGS/SD B n°2005-273 du 25 février 2005, dont le premier seuil est largement supérieur au trafic projeté (10 000 véhicules/jour – voir annexe technique).

Par ailleurs, l'opération n° 2 n'aura pas d'impact sur les niveaux de trafic observés sur la RN 250 longeant actuellement la Plaine des Sports.

Il est donc conclu à un impact marginal de l'opération n°2 sur la qualité de l'air à l'échelle de son périmètre et à l'échelle globale du projet.

L'opération n° 2 aura également des effets marginaux sur les émissions de gaz à effet de serre en raison de la faible augmentation du trafic au niveau de la rue Moga et du délestage attendu du réseau local au profit des mobilités alternatives.

La mise en place d'ombrières, l'intégration paysagère et la végétalisation de l'opération n°2 (ilot central, délaissés du P+R, entre la plaine des sports et l'opération), ainsi qu'un entretien respectueux de l'environnement sont également de nature à limiter les impacts sur le cadre de vie des riverains.

Il est donc conclu à l'absence de nécessité d'actualiser l'étude d'impact sur l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

2.7 Compatibilité de l'opération n°2 avec le PLU de la Teste-de-Buch

Le plan local d'urbanisme de la commune de la Teste-de-Buch, en cours de révision, tient compte des aménagements prévus dans le cadre de l'opération n°2. Son approbation est prévue à la fin de l'année 2025. Il fait par ailleurs l'objet d'une évaluation environnementale au titre du Code de l'Urbanisme.

L'opération n°2 est prévue d'être compatible avec le PLU.

2.8 Effets cumulés

Au regard de l'absence d'effet notable de l'opération n°2 identifié sur les différentes thématiques exposées, compte tenu notamment des mesures d'évitement et de réduction proposées, les effets cumulés des deux opérations ne sont pas davantage considérés comme notables (voir annexe technique).

2.9 Absence de mesure compensatoire

La décision du 19 février 2025, préconise que l'actualisation de l'étude d'impact intègre le bilan et le retour d'expériences des engagements pris par le maitre d'ouvrage dans le cadre de l'étude d'impact initiale concernant notamment, les mesures compensatoires.

La DREAL Aquitaine réalise actuellement un bilan des mesures compensatoires prévues dans le cadre de l'opération n°1. Il n'est pas encore disponible à la date de signature de ce courrier mais, sera disponible à compter du 18 avril à l'aide de ce lien de téléchargement : https://gn33.fr/8c777

Néanmoins, il peut d'ores et déjà être affirmé que la présente opération n°2 ne remettra pas en cause les différentes mesures prises par l'État dans le cadre de la première tranche du projet. En particulier, l'opération n°2 ne vient porter atteinte à aucune des mesures de compensation prévues dans l'étude d'impact initiale.

Par ailleurs, ainsi que l'a relevé la décision de l'Autorité environnementale, l'opération n°2 intègre un certain nombre de mesures d'évitement permettant de prévenir les atteintes aux milieux naturels, aux biens particuliers, au cours d'eau de la Craste de Nézer ainsi qu'aux deux ouvrages hydrauliques, qui sont maintenus en l'état.

Au regard des mesures ERC prévues dans l'étude d'impact de l'opération n°1, auxquelles il n'est pas porté atteinte, mais également compte tenu des mesures d'évitement et de réduction envisagées au stade de la présente opération, il est conclu à l'absence d'incidence notable de cette tranche du projet.

Les mesures de réduction prévues notamment en phase chantier, mais également en phase d'exploitation, permettent également de conclure à l'absence d'impacts résiduels supplémentaires qui nécessiteraient des mesures de compensation.

3. Précisions sur les aménagements complémentaires à l'étude

Pour tenir compte des observations apportées au stade de la concertation, le Département a mis à l'étude des aménagements complémentaires pouvant améliorer la réponse apportée par l'opération aux objectifs. Les arbitrages ont abouti :

- A l'intégration :
  - D'un sens de circulation unique sur les voies de desserte principales du P+R ;
  - De l'équipement nécessaire pour la mise en œuvre d'un feu de régulation si nécessaire sur la RN250 est dans le sens Bordeaux -> Arcachon ;
  - La réduction de la sortie du giratoire vers Arcachon (RN250) à une seule voie au lieu de deux voies actuellement pour sécuriser le franchissement de la RN250 par les piétons et vélos ;
- A l'abandon :
  - De la priorisation des cycles au droit des traversées, qui n'est pas mise en œuvre sur la commune de la Teste-de-Buch et pourrait ainsi surprendre les usagers. Les piétons restent néanmoins prioritaires au droit des passages piétons ;
  - Du classement en « zone de rencontre » la rue Gilbert Moga et de la limitation de vitesses à 50km/h ou 30km/h des voies. Les limitations actuelles de vitesse sont reconduites (50km/h sur les voies communales, 70km/h sur la RN250) car adaptées aux usages futurs des voies ;
  - Du passage dénivelé sous la RN250 ouest pour le franchissement des modes doux, en raison de l'impossibilité technique de le réaliser sans impacts significatif sur l'environnement, financièrement ou en termes de délais.

Ces aménagements complémentaires qui précisent les règles de circulation ne sont pas de nature à générer des impacts supplémentaires par rapport aux effets identifiés et exposés sur le trafic, sur l'acoustique, sur les pollutions atmosphériques et sur les émissions de gaz à effet de serre.

4. Conclusion

Au regard de l'ensemble des éléments exposés précédemment et détaillés au sein de l'annexe technique de la présente, j'estime que l'absence d'incidence notable sur l'environnement est démontrée et qu'à ce titre, l'opération de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch ne nécessite pas d'actualisation de l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'opération n°1.

En conséquence, je vous saurai gré de donner une suite favorable à mon recours et vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de toute ma considération.

Pour le Président du Conseil départemental de la Gironde
et par délégation
Le Directeur adjoint des infrastructures
Mobilités et Modernisation

Benoit BRUNET

ANNEXES :

1. Décision n° F-075-24-C-0272 en date du 19 février 2025
2. Annexe technique
3. Bilan des mesures compensatoires de l'opération n°1 (accessible à compte du 18 avril via ce lien : https://gn33.fr/8c777)