



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#)

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 12 / 12 / 2024

Dossier complet le : 28 / 01 / 2025

N° d'enregistrement : F-075-24-C0272

1 Intitulé du projet

Création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch.

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

Département de la Gironde

Raison sociale

N° SIRET

2 2 3 3 0 0 0 1 3 0 0 0 1 6

Type de société (SA, SCI...)

Collectivité territoriale

Représentant de la personne morale : ☐ Madame

☒ Monsieur

Nom

GLEYZE

Prénom(s)

Jean-Luc

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6. 41.a (39. --> non concerné)	Rubrique 6 : le projet consiste en la modification d'une route existante (giratoire de Bisserié) et est concerné par l'alinéa II de l'article R. 122-2 CE comme "autres modifications ou extensions de projets". Rubrique 41 : 160 places VL, 11 moto, 70 vélos soit > 50 unités de stationnement Rubrique 39 : Surface d'emprise de 2,15 ha, soit < 5 ha --> non concerné

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

☐ Oui ☒ Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

☐ Oui ☒ Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste à créer un parking relais (P+R) au niveau du carrefour de Bisserié et réaménager le système d'échanges du secteur Bisserié/Moga afin de sécuriser les accès, tous modes, au P+R. Il se décompose de la manière suivante :

- Aménagement d'un parking relais « P+R » au nord-est du carrefour de Bisserié conformément au Plan de Mobilité de la COBAS, comprenant 160 places VL, 11 places moto et 70 places vélos ;

Le parking relais sera raccordé de manière sécurisée aux réseaux existants : transports en commun, pistes cyclables, cheminements piétons et voiries routières.

Conformément à la réglementation, le projet prévoit la mise en œuvre de panneaux photovoltaïques sur au moins 50% des places de stationnement.

- Réaménagement du système d'échanges du secteur Bisserié/Moga en tant qu'entrée de ville de la commune de La Teste-de-Buch : modification du giratoire existant en un giratoire de type autodrome intégrant les cheminements piétons et cycles et permettant notamment une séparation claire des flux vers la Plaine des Sports et le P+R via la rue Gilbert Moga et ceux vers La Teste-de-Buch via l'Avenue Frédéric de Candale.

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs du projet sont les suivants :

- L'aménagement d'un parking relais « P+R » au niveau du carrefour de Bisserié conformément au Plan de Mobilité de la COBAS ;
- Le raccordement de ce parking relais et la sécurisation de ses accès aux réseaux de transport en commun, de pistes cyclables et routiers ;
- Le réaménagement et la sécurisation des accès aux zones d'activités locales et à la plaine des sports et de loisirs Moga ;
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en faveur des modes alternatifs de déplacements (circulations douces et transports en commun) ;
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en tant qu'entrée de ville de la commune de La Teste-de-Buch.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Les travaux débuteront par la réalisation du dégagement des emprises (abattage de certains arbres isolés situés sous l'emprise du P+R). Les travaux de Terrassement / Assainissement / VRD / Chaussées seront ensuite réalisés en maintenant une continuité de circulation sur les axes routiers. Enfin, les travaux de finition seront réalisés : signalisation, équipements du P+R, plantations.

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Durant sa phase d'exploitation le P+R, les équipements et services proposés permettront de favoriser l'intermodalité et l'usage de modes de transport alternatifs à la voiture particulière.

Le projet permet la suppression du carrefour en T d'accès à Moga, ce qui sécurise l'accès à la Plaine des Sports pour les véhicules. Pour les modes doux, le projet prévoit l'amélioration des cheminements dédiés sur les branches Candale et RN250 Ouest (dissociation des flux piétons et cycles, matérialisation des passages piétons et cycles).

Les principes d'assainissement du P+R étudiés à ce stade des études privilégient les systèmes d'infiltration dans les délaissés.

Les principes d'assainissement de l'autodrome intégreront une mise à niveau environnementale du système d'assainissement actuel du giratoire.

4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet devrait être soumis à Déclaration au titre de la loi sur l'eau au titre de la rubrique 2.1.5.0 notamment (surface totale imperméabilisée sur laquelle ruissellent les eaux de pluie comprise entre 1 et 20 ha). A noter qu'aucun impact direct sur la Craste de Nezer n'est attendu, ni sur quelque zone humide.

Une évaluation Incidences Natura 2000 ainsi qu'un CERFA capture/déplacement seront également réalisés.

Aucune parcelle soumise à la réglementation Défrichement n'est concernée --> pas de dossier de défrichement.

Il n'est pas prévu l'abattage d'arbre d'alignement --> non concerné par demande d'autorisation d'abattage d'arbre d'alignement.

Le projet évite les habitats d'espèces protégées et espèces protégées : il n'est pas envisagé à ce stade de dérogation au titre des espèces protégées.

Le parking P+R ayant vocation à accueillir plus de 50 places de stationnement, il est soumis à permis d'aménager.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Surface totale du P+R, de l'autodrome et des voiries de desserte (surface imperméabilisée) Nombre de place : VL, moto, vélo Taille giratoire autodrome : Rayon extérieur, largeur de l'anneau, dimensions intérieur autodrome (longueur x largeur)	2,15 ha (1,45 ha) 160, 11, 70 25m, 8.5m, 56.5 x 34m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :
Lieu-dit :
Localité :
Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Point de d'arrivée : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

☒ Oui ☐ Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

☒ Oui ☐ Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

Le projet modifie le carrefour giratoire de Bisserié qui constitue l'extrémité ouest de l'aménagement réalisé dans le cadre du projet d'amélioration de la desserte du Sud du Bassin d'Arcachon par l'axe A660-RN250, projet autorisé le 17/12/2018 et réalisé le 17/12/2018.

Le projet prévoit la création d'une 5ème branche permettant d'accéder à la Plaine des Sports et au P+R via la rue Moga, et l'agrandissement du giratoire en autodrome pour permettre l'ajout de la 5ème branche.

Cependant, il ne modifie pas les principes de l'aménagement de l'axe A660/RN250, à savoir :

- l'aménagement de l'anneau du giratoire à 2 voies, ainsi que les entrées et sorties Est et Ouest sur la RN250;
- la création d'un shunt Sud-Est pour faciliter l'insertion des véhicules sur la RN250 depuis le boulevard de l'Industrie.

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☒	☐	ZNIEFF de Type I "Craste de Nezer" interceptée par la surface d'impact du projet sur 10 m ² environ. Cette surface ne concerne pas la craste de Nézer qui n'est pas impactée, mais une zone déjà aménagée sur laquelle se trouve la piste cyclable actuelle reliant l'avenue F. de Candale à la rue Moga.
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☒	☐	La Teste-de-Buch
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	La RN250 est concernée par le PPBE Gironde 4ème échéance 2024-2029.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	☒	☐	La Teste-de-Buch est concernée par le Plan de prévention du risque naturel par submersion marine (PPRSM) du bassin d'Arcachon.
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	Le PPRSM du bassin d'Arcachon est approuvé par arrêté préfectoral du 19 avril 2019.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	
Dans une zone de répartition des eaux ?	☒	☐	L'arrêté préfectoral du 28/02/2005 précise que la commune de la Teste de Buch est concernée par une zone de répartition des eaux (ZRE) au titre de l'aquifère « Oligocène à l'Ouest de la Garonne », avec une cote de référence à -250 m NGF. Aussi tout prélèvement dans un ouvrage dont la base est inférieure ou égale à cette cote est soumis à la réglementation loi sur l'eau (rubrique 1.3.1.0). Toutefois il n'est pas envisagé de prélèvement à cette profondeur.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	
Dans un site inscrit ?	☐	☒	

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☒	☐	- FR7200679 - Bassin d'Arcachon et Cap Ferret - Directive Habitat : à environ 2 km - FR7212018 - Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin - Directive Oiseaux : à environ 2km - FR7200702 - Forêts dunaires de la Teste-de-Buch - Directive Habitat : à un peu plus d'1km
D'un site classé ?	☐	☒	

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	A ce stade, le besoin en pompage dans la nappe (yc nappe d'accompagnement de la Craste de Nezer) ne peut être écarté, notamment dans le cadre de la réalisation des terrassements (pompage pour travailler à sec). Ce besoin serait toutefois limité car il n'est pas envisagé de terrassements profonds (grand déblai, fondation d'ouvrage d'art par exemple). Par ailleurs, ces pompes ne seraient pas des prélèvements : l'eau pompée serait rejetée au milieu hors de l'emprise travaux après traitement (décantation par ex)
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☒	☐	Comme évoqué au-dessus, la réalisation de pompes ponctuels type rabattement de nappes pour permettre la réalisation des terrassements au sec ne peut être écarté à ce stade.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	
	Est-il déficitaire en matériaux ?	☒	☐	La partie Nord du giratoire principal et le parc relais seront réalisés au dessus du terrain naturel existant (environ 1,00m)
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	☒	☐	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☒	☐	Des impacts sur le milieu naturel autour du giratoire de Bisserié sont surtout identifiés en phase travaux et liés à la destruction d'un fossé (enjeu identifié comme assez faible) et au dérangement des espèces dépendantes des milieux arborés et aquatiques à proximité. Des mesures de réduction sont prévues pour diminuer ces impacts.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Le projet se situe sur des zones du PLU classées NV (zone naturelle en milieu périurbain) et NLb (Equipements sportifs). Néanmoins ces zones se situent dans des espaces urbanisés et ne constituent donc pas des espaces naturels.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☒	☐	Canalisations de gaz sur le secteur de projet.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	Séisme : Faible Radon : Modéré Feu de forêt : important, des massifs boisés sont situés à proximité du projet.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐	☒	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	☒	☐	Le projet prévoit l'augmentation des services et équipements tout mode au sein du P+R en faveur de la l'intermodalité et engendrera une augmentation des déplacements tout mode vers/depuis le P+R.
	Est-il source de bruit ?	☒	☐	L'augmentation du bruit du fait de l'augmentation du trafic sur la rue Gilbert Moga n'est pas de nature à générer une modification significative au sens de la réglementation pour l'habitation riveraine.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐	☒	Le réaménagement du carrefour de Bisserié en autodrome n'est pas de nature à rapprocher les voies de circulation des habitations situées le long de l'avenue de Candale.
	Engendre-t-il des odeurs ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des vibrations ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	☒	☐	Il est prévu l'éclairage du P+R pour des questions de sécurité.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐	☒	
Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des rejets liquides ?	☐	☒	
	Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☐	☒	
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☒	☐	Les ombrières photovoltaïques auront une incidence sur le contexte paysager actuel, mais le projet prévoit néanmoins un traitement d'intégration paysagère du P+R et de ses équipements ainsi qu'un traitement paysager de l'autodrome marquant l'entrée de ville de La Teste-de-Buch.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☒	☐	L'actuel terrain de baseball sera impacté par le projet.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

☒ Oui ☐ Non

Si oui, décrivez lesquelles :

Les incidences du projet de création de P+R et de sécurisation du carrefour de Bisserié sont susceptibles d'être cumulées avec celles du projet d'amélioration de la desserte du Sud du Bassin d'Arcachon par l'axe A660-RN250. Ces incidences ont été étudiées, le seul effet cumulé identifié concerne l'augmentation de la surface imperméabilisée liée aux 2 opérations. L'imperméabilisation supplémentaire peut être considérée comme faible au regard du contexte déjà très artificialisé du secteur. Par ailleurs, les eaux de ruissellement du P+R sont prévues d'être infiltrées.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

☐ Oui ☒ Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Le projet engendre un impact sur des surfaces non imperméabilisées d'environ 1,45 ha.
Le projet ne perturbe pas les écoulements de surface par rapport à l'existant : infiltration des eaux de ruissellement du P+R et conservation des principes de gestion des eaux existants du giratoire avec mise à niveau environnementale.
Le projet n'engendre pas de modification significative du niveau sonore au sens de la législation.
Sur les milieux naturels, les impacts résiduels après mesures E-R sont faibles ou non significatifs.
Les principaux impacts seront liés à la phase travaux : gêne à l'usager lié au phasage des travaux (réductions de voies, etc.), nuisances sonores, etc. Les délais de réalisation des travaux sont estimés à 15 mois

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

Mesure d'évitement :

L'implantation du projet évite les impacts sur les milieux naturels : 260 m² de boisement mixte (aucun impact résiduel sur le boisement), 250m² de bâti et jardin (aucun impact résiduel).

En particulier le projet a été implanté de manière à préserver totalement la Craste de Nezer et l'ouvrage de franchissement existant sera maintenu en l'état.

Mesures de réduction :

Les mesures de réduction suivantes sont mises en place dans le cadre de l'opération :

- Gestion environnementale du chantier et réduction des risques de pollution des sols, des eaux et des habitats : conditions de stockage des matériaux, gestion des déchets de chantier, balisage, entretien des engins, ravitaillement et stationnement des engins sur plateforme dédiées hors zones sensibles (loin de la Craste notamment), gestion des pollutions accidentelles, gestion des eaux et assainissement de chantier, gestion et comblement des ornières, etc.

- Adaptation du calendrier des travaux aux périodes sensibles pour la faune :

- Sensibilisation du personnel du chantier via intervention d'un écologue en charge du suivi environnemental.

- Mesures de gestion des EEVE : identification, balisage, plan de gestion EEVE adapté, etc.

- Mise en défens des stations de Bruyère de Cantabrie recensées en bordure de la Craste de Nezer.

- Mise en défens de la Craste de Nezer.

- Mise en place de barrière à petite faune en phase travaux

- Traitement de la mise en lumière intégrant les problématiques liées à la biodiversité

- Aménagements paysagers sur l'îlot central du giratoire autodrome et délaissés du P+R

Le détail de ces mesures est donné dans la note d'accompagnement.

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au regard de l'ampleur du projet, des mesures d'évitement et de réduction mises en place, des impacts résiduels faibles du projet sur l'environnement (milieux naturels, milieux aquatiques, milieu physique, milieu humain - acoustique notamment) et des bénéfices apportés par le projet, il ne semble pas nécessaire que le projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale.

Par ailleurs, le projet devrait être soumis à Déclaration au titre de la loi sur l'eau. Ainsi les impacts sur les milieux aquatiques et la ressource en eau seront traités dans le cadre de cette réglementation.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié .	☒
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	☐
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	☒
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	☒
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	☒
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	☒
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☒

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

i) Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Note d'accompagnement à l'examen au cas par cas.	☒
2	Dossier de concertation	☐
3	Bilan de concertation	☐
4	Convention "Etat - Département de la Gironde" autorisant le Département de la Gironde a réalisé les études ...	☐
5		☐

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables ☒

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus ☒

Nom BRUNET

Prénom Benoît

Qualité du signataire Directeur Adjoint des Infrastructures, Département 33

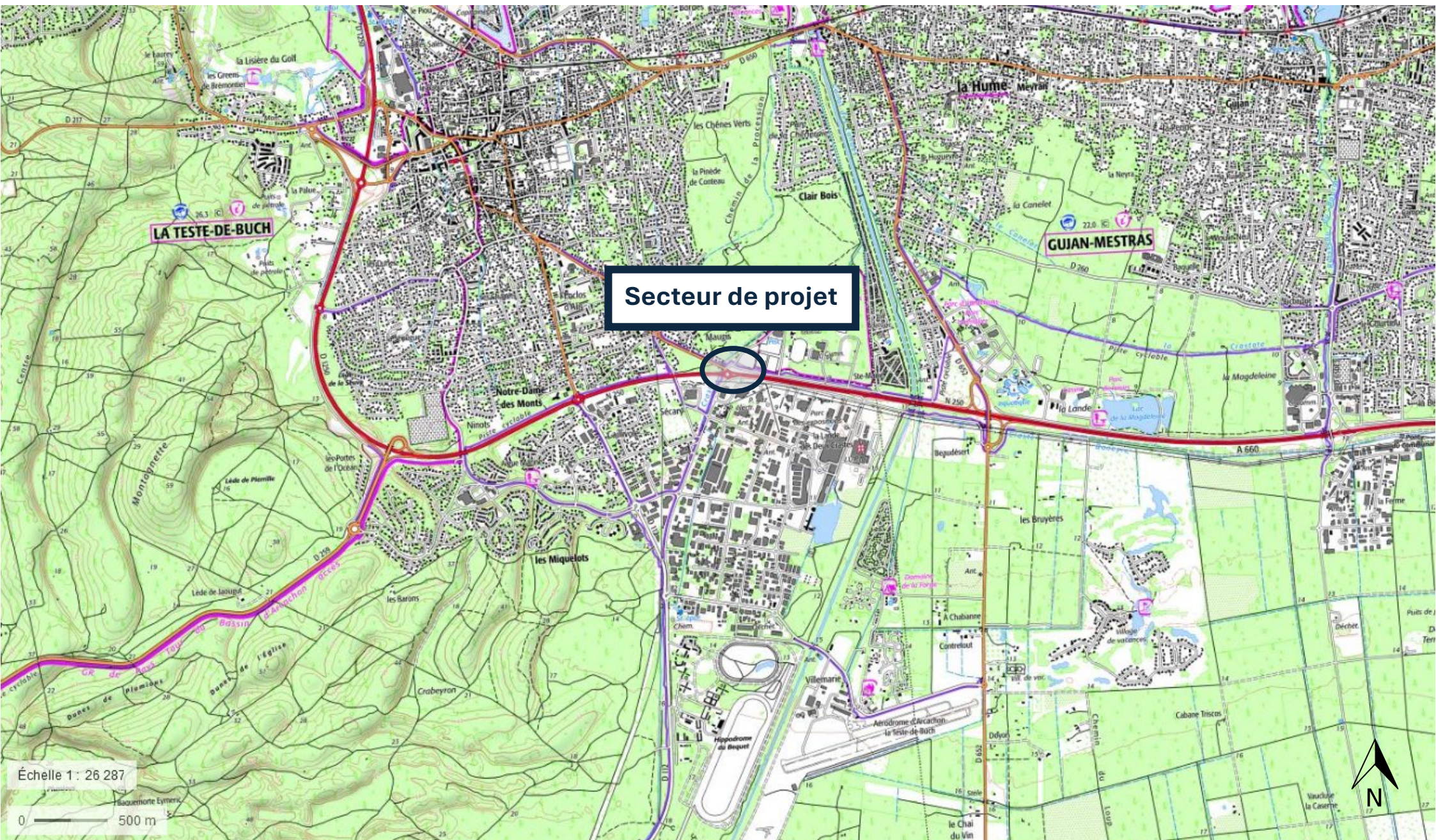
À BORDEAUX

Fait le 2 / 5 / 1 / 1 / 2 / 0 / 2 / 4

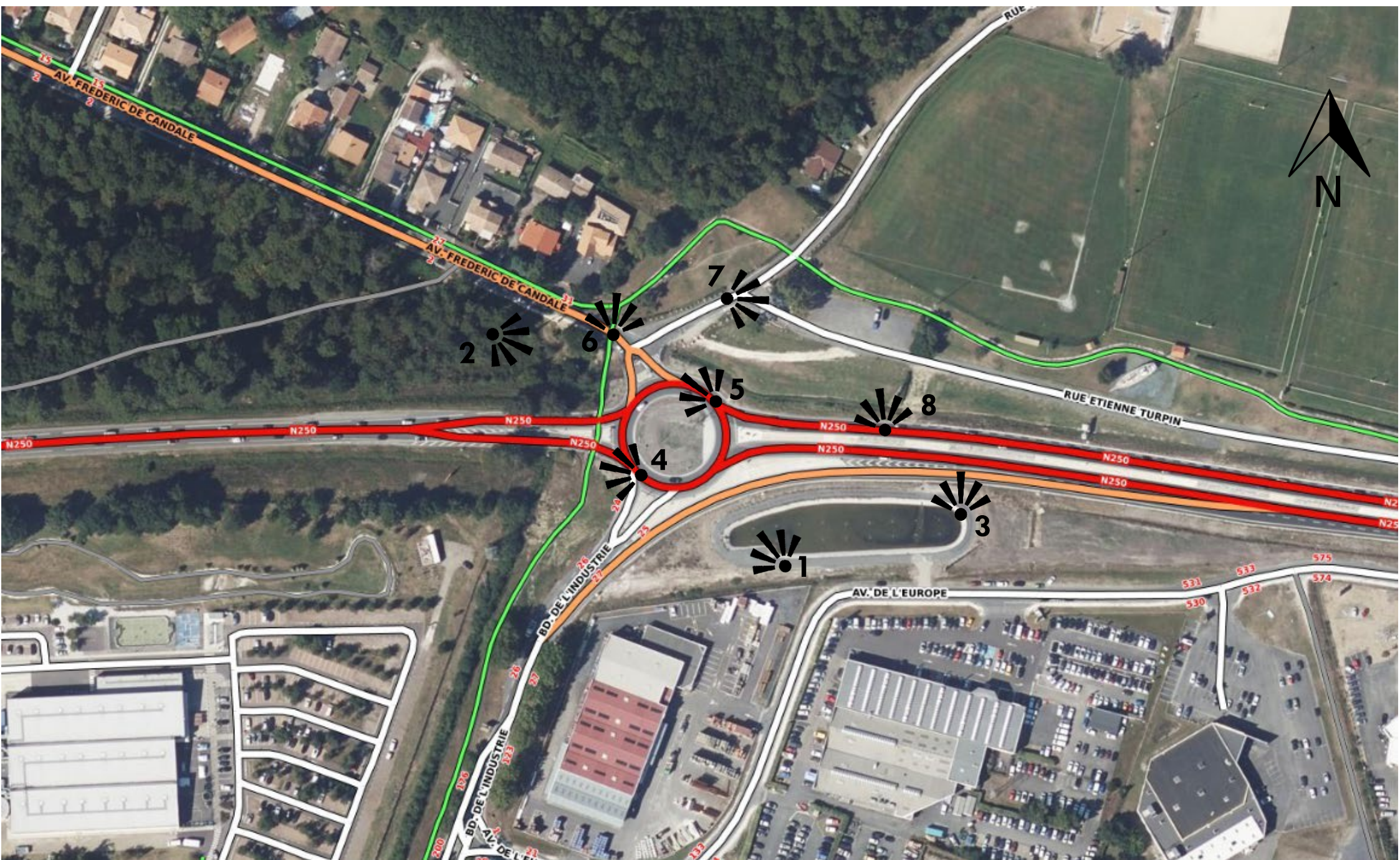
Pour le Directeur des Infrastructures
Le Directeur Adjoint des Infrastructures
Mobilités et Modernisation
Benoît BRUNET

Signature du (des) demandeur(s)

Annexe 3 – Plan de situation



Annexe 4 – Photographies











05/2022
(Google Street View)







04/2022
(Google Street View)



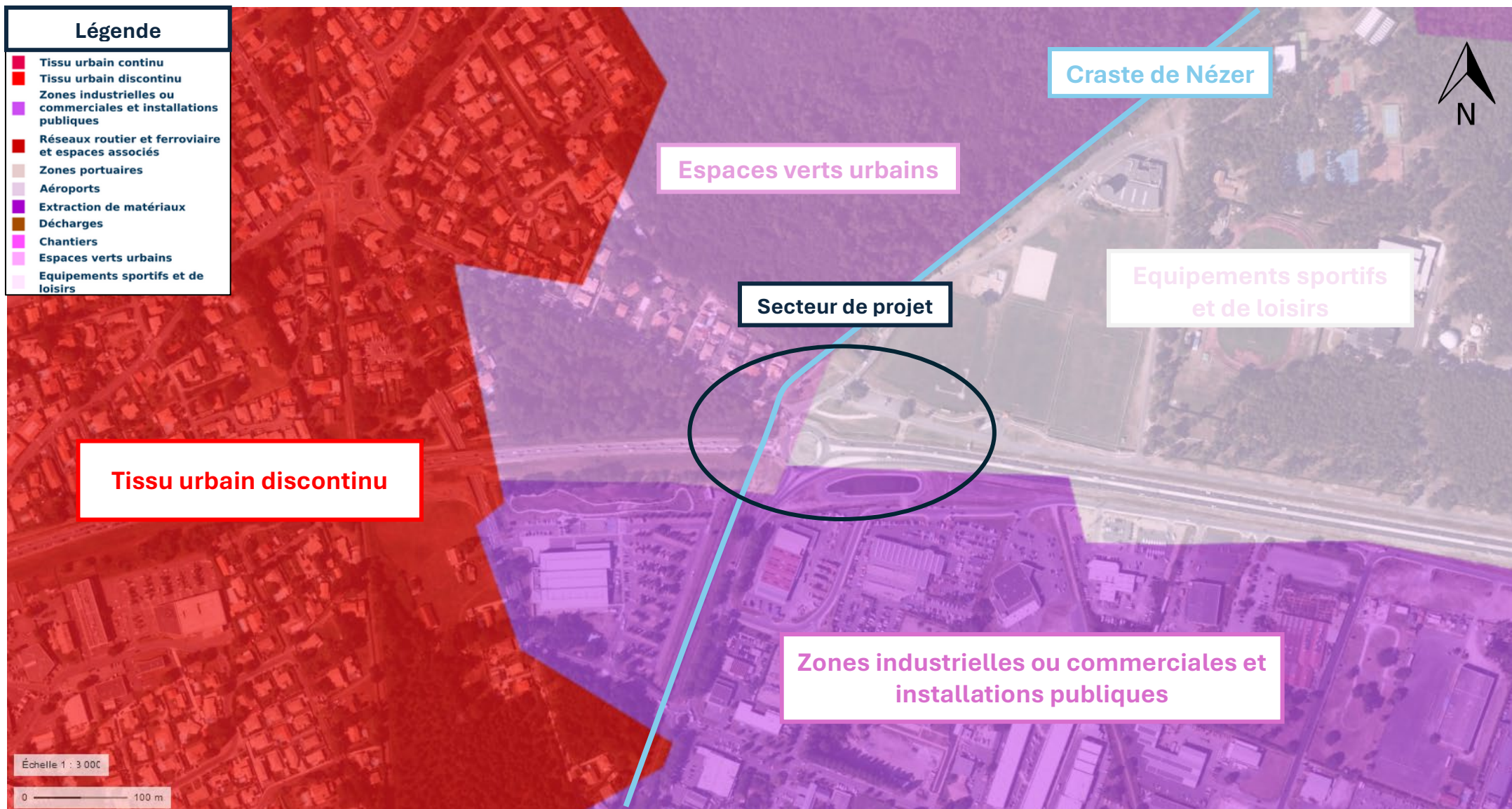
05/2022
(Google Street View)

Annexe 5 – Plan du projet



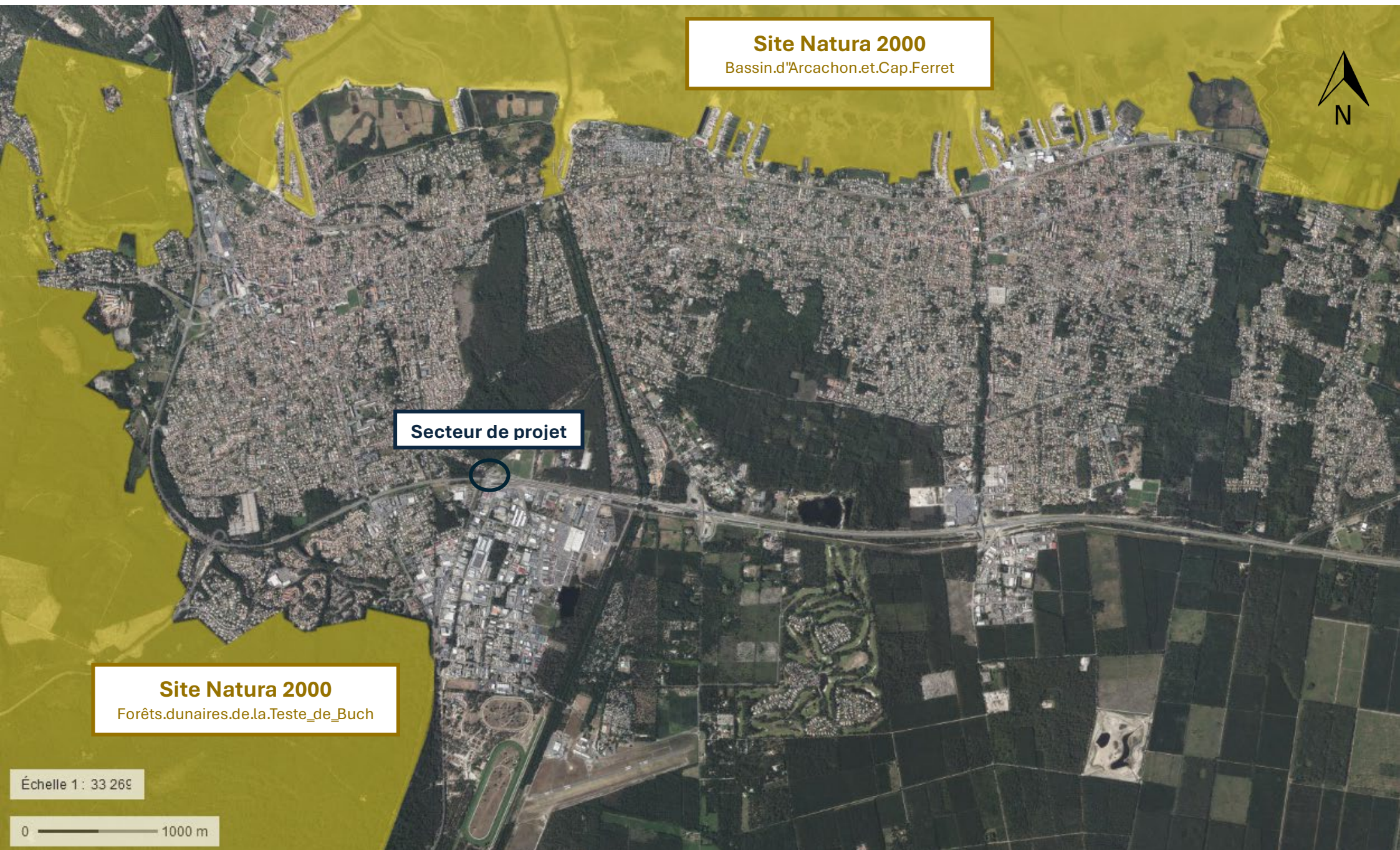
LEGENDE :		setec international		Création d'un P+R et sécurisation du carrefour de Bisserié		Gironde LE DÉPARTEMENT	
Chaussée	Bordure béton Type T2 haute	Etudes préalables		Plan masse		Octobre 2024	
Trottoir	Bordure béton Type T2 basse					Ech : 1/1000	
Bande Cyclable	Bande podotactile						
Espaces verts	Limite Emprise						
	Surface d'impact						
	Bordure Quai Bus						
		RN250	SEP	PLA	INT	1141	Indice: A00

Annexe 6 – Plan des abords du projet



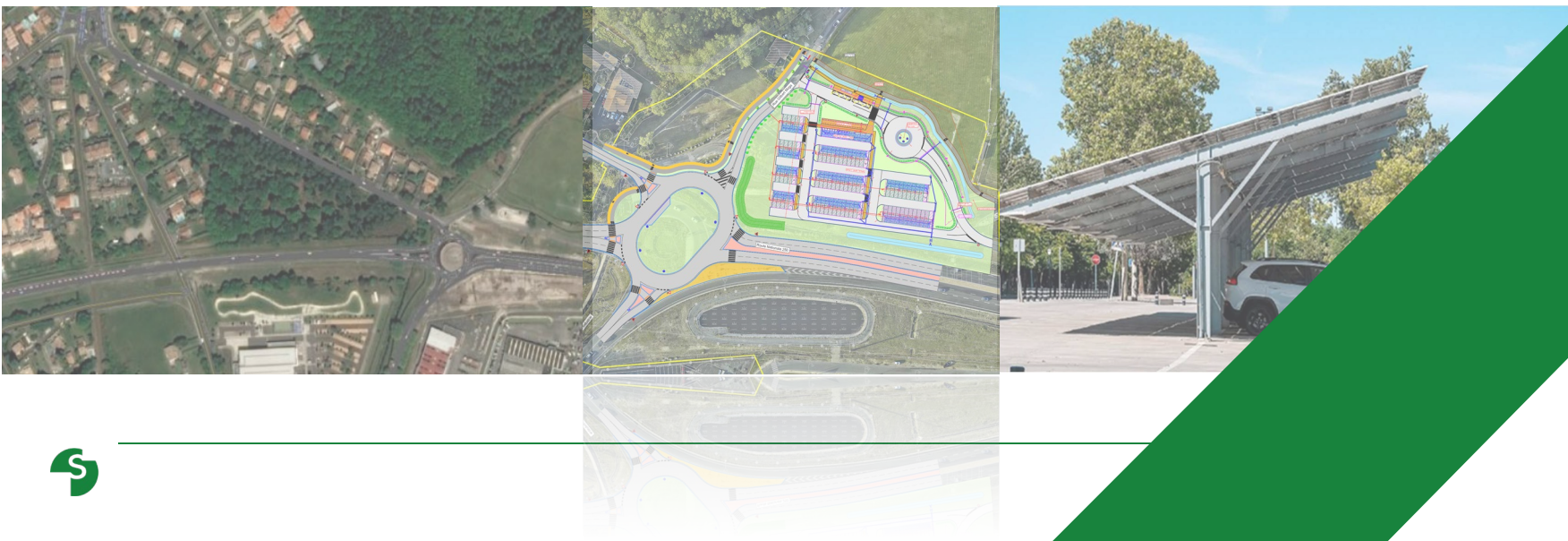
Classification Corin Land Cover sur le périmètre d'étude.
Photos aériennes prises en 2021.
Source : Géoportail

Annexe 7 – Plan de localisation sites Natura 2000



CREATION D'UN PARC RELAIS ET SECURISATION DU CARREFOUR DE BISSERIE SUR LA COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH (33)

ANNEXE FACULTATIVE 1 - NOTE D'ACCOMPAGNEMENT A L'EXAMEN CAS PAR CAS



CODIFICATION

R	N	2	5	0	S	O	O	M	E	M	I	N	T	1	0	0	4	C	0	0
Affaire					Phase			Type		Emetteur			Libre				Indice			

REVISIONS

Version	Date	Auteurs / Vérificateur	Description
A00	04/10/2024	YLE/ELO/AME	Première diffusion
B00	11/10/2024	YLE/ELO/AME	Prises en compte remarques MOA
C00	15/11/2024	YLE/ELO/AME	Modifications suite réunions services instructeurs 07/11/2024

COORDONNEES

Adresse du mandataire

setec international
42-44 rue Général de Larminat
33000 BORDEAUX
FRANCE

Tél +33 (0)5 24 54 55 00 / Fax +33 (0)5 24 54 55 46
secretaires.bordeaux@inter.setec.fr
www.setec.fr

SOMMAIRE

1	Introduction.....	5
2	Contexte du projet.....	5
2.1	Périmètre d'étude	5
2.1.1	La politique départementale en termes de mobilité	6
2.1.2	Plan de Mobilité de la COBAS	6
2.1.3	Objectifs et orientations du projet	7
2.2	Analyse de la problématique de sécurisation de l'accès à la Plaine des Sports	8
2.3	Historique du projet et définition programmatique.....	9
3	Etat initial de la zone d'étude	10
3.1	Milieu physique.....	10
3.1.1	Topographie.....	10
3.1.2	Géologie et géotechnique	10
3.1.3	Ressources en eau	11
3.1.4	Risques naturels	15
3.1.5	Synthèse des enjeux milieu physique.....	17
3.2	Milieu naturel.....	17
3.2.1	Préambule	17
3.2.2	Milieu terrestre	20
3.2.3	Milieu aquatique.....	49
3.2.4	Fonctionnalités et continuités écologiques	57
3.2.5	Synthèse du volet milieu naturel.....	62
3.3	Milieu humain.....	66
3.3.1	Contexte territorial	66
3.3.2	Contexte socio-économique	66
3.3.3	Activité économique.....	68
3.3.4	Caractéristiques de la mobilité sur le territoire de la COBAS	68
3.3.5	Occupation des sols et secteurs desservis par le système d'échanges Bisserié-Moga	70
3.3.6	Projets de développement du territoire sur le secteur Bisserié-Moga	73
3.3.7	Acoustique	74

3.3.8	Réseaux et infrastructures	77
3.3.9	Contexte paysager	77
3.4	Conditions de déplacement tous modes	79
3.4.1	Etat actuel et évolution des déplacements dans le périmètre d'étude	79
3.4.2	Conditions de déplacement en période normale	79
3.4.3	Fluctuation annuelle des trafics	84
3.4.4	Franchissements modes doux.....	85
3.4.5	Déplacements TC	87
3.4.6	Transports exceptionnels	87
3.4.7	Accidentologie	88
3.4.8	Stationnement	88
4	Présentation du projet	89
5	Evaluation des effets et mesures ER.....	91
5.1	Fonctionnalité	91
5.2	Sécurité	92
5.2.1	Lisibilité	92
5.2.2	Qualité géométrique des tracés.....	92
5.2.3	Franchissements modes doux.....	92
5.3	Milieu naturel	92
5.3.1	Zonage réglementaire	93
5.3.2	Habitats / flore	93
5.3.3	Zones humides	96
5.3.4	Milieux aquatiques	97
5.3.5	Faune / Fonctionnalité et continuité écologique	99
5.3.6	Synthèse impacts milieu naturel.....	100
5.4	Milieu physique.....	103
5.4.1	Perturbation écoulements de surface	103
5.4.2	Perturbation écoulements souterrain (nappes)	103
5.4.3	Usages de l'eau	103
5.5	Milieu humain.....	103
5.5.1	Bâti et emprises	103
5.5.2	Intégration paysagère	103

5.5.3	Nuisances sonores	103
5.6	Gêne à l'utilisateur : contraintes phasages et gênes à l'utilisateur	104
5.7	Synthèse des mesures ER.....	104
6	Détails des mesures d'évitement et de réduction	105

1 INTRODUCTION

Le présent document constitue une note de synthèse des études et expertises réalisées dans le cadre du projet de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de la Teste-de-Buch (33).

Ces expertises ont déjà servi de support à la concertation préalable organisée en juin 2024 et à l'élaboration du dossier des études d'opportunité.

Elles servent également à ce stade du projet d'accompagnement de la demande d'examen au cas par cas.

Cette note permet de compléter utilement les informations décrites dans le formulaire CERFA dédié, notamment en présentant de manière plus complète l'état initial environnemental du secteur de projet, ainsi que le projet en lui-même et ses objectifs. Les effets du projet sur l'environnement sont également détaillés avec la présentation des principales mesures environnementales qui seront mises en œuvre.

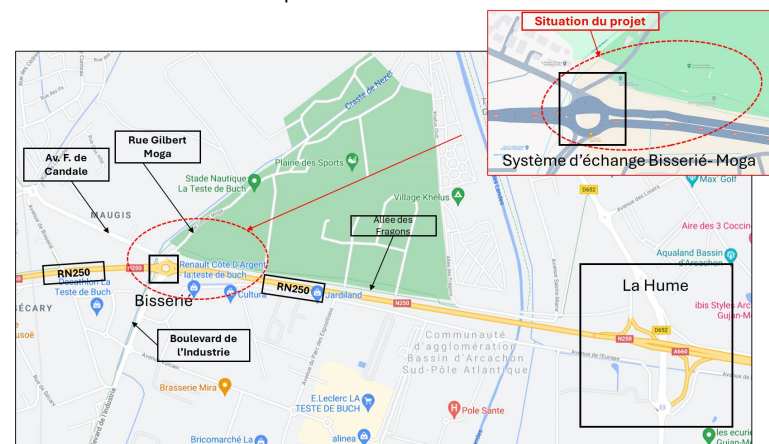
Elles serviront également à alimenter d'autres procédures (Dossier loi sur l'eau, incidences Natura 2000, ...).

2 CONTEXTE DU PROJET

2.1 PERIMETRE D'ETUDE

Situé à l'entrée de la commune de La Teste-de-Buch et à proximité d'un axe routier stratégique du territoire de la COBAS (route nationale 250), l'actuel secteur « Bisserié-Moga » est également desservi par plusieurs lignes de bus de son réseau BAIA. Il est relié à plusieurs pistes cyclables et il est situé à l'interface de la plaine des sports « Moga », des zones d'activités situées au Sud et de plusieurs secteurs d'habitation.

Cette position clé à l'échelle du Sud Bassin explique le choix effectué par les collectivités partenaires d'y positionner un parc relais pour favoriser le rabattement des déplacements automobiles vers des modes de déplacements alternatifs.



Localisation du carrefour de Bisserié connecté à l'intersection rue G. Moga X av. F. de Candale, et de la Plaine des Sports

Les photos ci-après présentent les caractéristiques actuelles du périmètre du projet.



Vue sur l'entrée du secteur « Bisserié – Moga »

- 1 Centre-ville et zones d'habitats de la commune de La Teste-de-Buch
- 2 Zone d'activité
- 3 Plaine des Sports « Moga »
- 4 Parking existant utilisé comme aire de covoiturage actuellement



Vue sur l'aire de covoiturage existante et la plaine des sports

- 1 Centre-ville et zones d'habitats de la commune de La Teste-de-Buch
- 2 Zone d'activité
- 3 Plaine des Sports « Moga »
- 4 Parking existant utilisé comme aire de covoiturage actuellement

2.1.1 La politique départementale en termes de mobilité

✓ Politique cyclable

Le Département a approuvé en 2016 son plan départemental de déplacement à vélo avec un programme d'actions 2017- 2030 bâtis autour de 4 grandes orientations : favoriser le développement de la pratique quotidienne du vélo, améliorer le réseau cyclable départemental, sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo et améliorer la gouvernance des politiques cyclables.

Aujourd'hui, à travers son projet de plan « Gironde à vélo +1000 km », le Département de la Gironde coordonne la réalisation de 1 000km d'aménagements cyclables supplémentaires, d'ici à 2028.

La Véloodyssée (ou RD804) constitue l'un de ces itinéraires cyclables gérés par le Département de la Gironde situé dans l'aire d'étude « Bisserié-Moga ». Il s'agit d'une véloroute qui longe l'Atlantique et traverse les communes de La Teste-de-Buch et d'Arcachon.

✓ Les aires de covoiturage

Fin 2023, 132 aires sont en service sur le territoire girondin offrant au total 2 795 places de stationnement.

L'aire de covoiturage existante sur la plaine des sports Moga en bordure de la RN250 fait partie de cette liste.

Le Département de la Gironde entretient également 4 aires en bordure de l'axe « A660-RN250 » : 2 sur la RD3 à Mios, 1 sur la RD650e1 et 1 autre sur la RD650e3 à Gujan-Mestras.

Par délibération du 29 juin 2017, le Département de la Gironde lançait l'acte II de son plan de relance « covoiturage ». Ce plan de relance a pour objet, notamment, de renforcer le déploiement des aires de covoiturage sur le réseau routier départemental à proximité des grands axes routiers et de réaffirmer le développement des partenariats département / communes / EPCI.

2.1.2 Plan de Mobilité de la COBAS

Par délibération en date du 11 avril 2019, la COBAS (autorité organisatrice de la mobilité sur son périmètre) s'est engagée dans une procédure de révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) ayant vocation à conduire la transformation en Plan de Mobilité (PDM) conformément à la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019.

À l'issue de la procédure d'élaboration du PDM ayant associé les communes, les personnes publiques et les habitants, le projet de PDM a été arrêté par le Conseil Communautaire le 13 avril 2023 (délibération n° 2023-04-33).

Le projet de PDM a alors été soumis à une enquête publique, pour une période allant du 12 février 2024 au 12 mars 2024. Il a été modifié en tenant compte des résultats de l'enquête publique et des retours des Personnes Publiques Associées et de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale.

Il est approuvé définitivement par délibération de la COBAS le 26 juin 2024.

Ce plan de mobilité définit un plan d'actions organisé autour des thématiques suivantes :

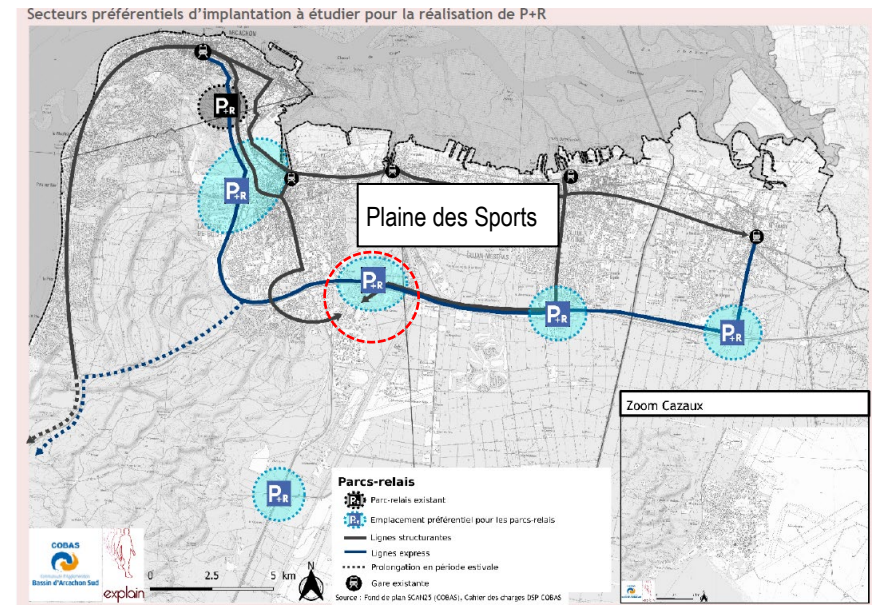
- Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités
- Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité ;
- Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs ;
- Coordonner et faciliter la mise en accessibilité
- Maîtriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la multimodalité
- Développer les pratiques d'écomobilité
- Inciter au transport de marchandise durable
- Agir sur le stationnement pur favoriser les alternatives à la voiture
- Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire

Plus particulièrement sur le secteur de Bisserié, les actions suivantes ont été identifiées :

- Création de parking relais P+R notamment pour faciliter l'accès aux sites touristiques en période estivale, emplacement identifié sur **la Plaine des Sports** (action 5)
- Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable (action 8)
- Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants (action 16)
- Intégrer dans les études de projets routiers en réflexion les objectifs d'amélioration de la sécurité routière et l'insertion des modes alternatifs, notamment sur l'axe RN250 (action 17)

Pour le premier point, le PDM préconise que les projets de P+R prennent en compte les objectifs suivants pour les rendre attractifs et efficaces :

- Etre facile d'accès, depuis le réseau routier principal ;
- Etre desservi par une ligne structurante du réseau de transports collectifs ou une ligne desservant les pôles touristiques de la COBAS
- Mettre en place une signalétique adaptée aux piétons et cycles pour les accompagner vers les équipements et services proposés au sein de chaque parc relais et de leurs abords ;
- Développer des aménagements et services confortables et multimodaux :
 - Création de places dédiées au covoiturage
 - Implantation de consignes automatiques
 - Aménagement de cheminements piétons et vélos qualitatifs et accessibles.



Localisation préférentielle des P+R. PDM COBAS. Explain 2019

L'action 17, quant à elle, complète l'action 5 par le développement des aires de covoiturage en vue de limiter l'usage de la voiture en faveur des services de transports en commun et des modes doux.

Cette action précise notamment :

- Quelques places dédiées au covoiturage seront mises en place sur les parcs relais existants et à venir ;
- Elles seront aménagées comme de véritables pôles multimodaux avec des services intégrés variés, comme des bornes de recharges, du jalonnement piéton et cyclable, des aménagements cyclables, des stationnements vélos et à proximité d'arrêts de transport collectif urbain.

2.1.3 Objectifs et orientations du projet

Dans ce contexte, le projet poursuit 5 objectifs principaux :

- L'aménagement d'un parc relais « P+R » au niveau du carrefour de Bisserié conformément au Plan de Mobilité de la COBAS ;
- Le raccordement de ce parc relais et la sécurisation de ses accès aux réseaux de transport en commun, de pistes cyclables et routiers ;

- Le réaménagement et la sécurisation des accès aux zones d'activités locales et à la plaine des sports et de loisirs Moga ;
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/ Moga en faveur des modes alternatifs de déplacements (circulations douces et transports en commun) ;
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en tant qu'entrée de ville de la commune de La Teste-de-Buch.

Concernant la création d'un parc relais (P+R), les principales orientations sont les suivantes :

- Positionnement du parc relais (P+R) au Nord-Est du carrefour de Bisserié à proximité d'un axe stratégique du territoire de la COBAS et à l'entrée de la commune de La Teste-de-Buch pour favoriser le rabattement des déplacements motorisés vers des modes de déplacement alternatifs ;
- Accueil des lignes n°5 et 8 et des navettes du réseau BAïA ;
- Places de covoiturage ;
- Places pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- Places pour les usages de la Plaine des sports (licenciés et visiteurs) ;
- Places pour les vélos (anneaux) et pour les 2 roues motorisés.

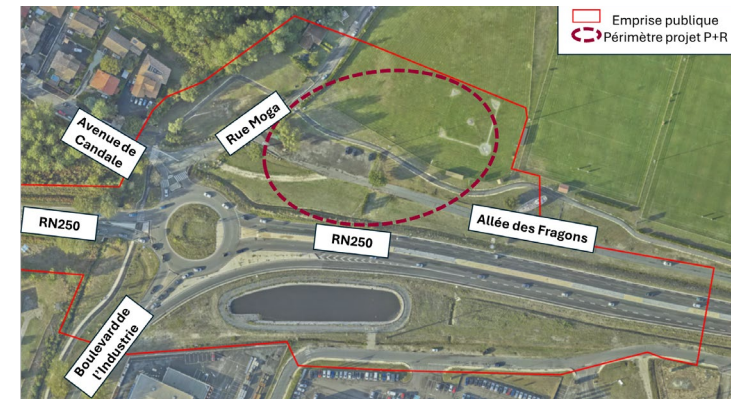
Concernant la sécurisation des accès au parc relais et au carrefour giratoire de Bisserié, les principales orientations sont les suivantes :

- Prise en compte de tous les modes de déplacement et en particulier les modes doux ;
- Sécurisation de l'accès à la rue Gilbert Moga et au parc relais depuis le carrefour de Bisserié ;
- Conservation du shunt sud reliant le Boulevard de l'Industrie à la branche Est de la RN250 ;
- Ajout d'un second giratoire annexé au giratoire existant (accès au P+R) ;
- Marquage des franchissements piétons et vélos ;
- Dissociation des voies piétonnes et vélos sur les trottoirs ;
- Signalisation avancée annonçant les franchissements de la RN 250 pour les 2 roues légers ;
- Positionnement dans une démarche d'évitement et de réduction d'impacts sur l'environnement du projet, notamment concernant la Craste de Nezer.

2.2 ANALYSE DE LA PROBLÉMATIQUE DE SECURISATION DE L'ACCES A LA PLAINE DES SPORTS

La rue Gilbert Moga se raccorde sur l'avenue F. de Candale via un carrefour en T situé à proximité immédiate de la branche de sortie nord du carrefour giratoire de Bisserié (à 5m du raccordement à l'anneau). La rue Gilbert Moga permet l'accès à la Plaine des Sports.

L'emprise du projet de P+R se situe sur la partie Sud-Ouest de la Plaine des Sports, s'inscrivant en totalité dans des emprises publiques.



Localisation du projet P+R

Les problématiques de sécurité liées à la configuration du système d'échange Bisserié-Moga ont été identifiées dans le cadre des études portées par la COBAS en 2019 (cf. §2.2). Concernant les accès routiers, elles concernent 2 aspects :

✓ L'aspect géométrique :

- La déflexion entre la branche RN250 Est et l'avenue de F. de Candale nord sur le giratoire de Bisserié est trop importante, favorisant ainsi le franchissement du giratoire avec une trajectoire tangentielle ne réduisant pas les vitesses dans l'anneau ;
- La situation du carrefour de la rue G. Moga en sortie immédiate du giratoire de Bisserié entraîne une succession trop proche de points de choix pour les usagers, ce qui perturbe la lisibilité et la fluidité des mouvements et dégrade de fait la sécurité ;

✓ L'aspect fonctionnel

- La trajectoire permettant d'accéder à la rue Gilbert Moga depuis l'avenue F. de Candale est en conflit avec le flux sortant du giratoire de Bisserié vers le nord. Ce dernier est prioritaire, et les usagers venant de la RN250 est emprunte une trajectoire tangentielle pour y accéder. Il n'y a pas de tourne à gauche permettant de stocker les véhicules accédant à la rue Moga depuis l'avenue F. de Candale,
- Les trajectoires en sortie depuis la Plaine des sports sont en conflit avec les flux de l'avenue F. de Candale dans les 2 sens de circulation ;
- Aux 2 points précédents s'ajoutent les congestions récurrentes sur la branche d'entrée nord du giratoire de Bisserié (avenue F. de Candale), qui perturbe encore plus les mouvements en lien avec la rue Gilbert Moga.

En situation de référence, la rue Gilbert Moga est l'unique accès pour les véhicules motorisés pour la Plaine des sports.

Au-delà des considérations purement routières s'ajoutent les problématiques de continuité modes doux entre l'avenue de Candale, la rue Moga et le boulevard de l'Industrie, la RN250 représentant un obstacle aux itinéraires Nord/Sud.

La conception du P+R répond aux objectifs du PDM de la COBAS sur le développement de l'offre de service multimodal du secteur. Les équipements proposés vont à terme augmenter la demande de déplacement modes doux sur l'axe Moga <-> Boulevard de l'Industrie.

Les aménagements actuels du franchissement de la RN250 Ouest et de l'avenue de Candale pour les modes doux sont peu lisibles et peu sécuritaires :

- franchissement de la RN250 Ouest à 2x2 voies avec un trafic > 25 000 véh/j ;
- le marquage des passages piétons n'est pas accompagné d'un marquage adapté à la présence des 2 roues (pictogramme 2 roues, résine colorée, ...)
- un panneau « Stop » est proposé aux cyclistes venant du Sud mais n'existe pas côté Nord
- discontinuité d'aménagement piétons entre l'avenue de Candale et la RN250 Ouest, les piétons doivent emprunter la piste cyclable ;
- l'effacement du marquage du passage piétons sur l'avenue de Candale ;
- l'absence de signalisation avancée concernant la présence de traversée vélos.

2.3 HISTORIQUE DU PROJET ET DEFINITION PROGRAMMATIQUE

L'accès à la Plaine des Sports est identifié par la COBAS comme un point dur du point de vue sécuritaire qui s'est amplifié suite à la mise en service des échangeurs de La Hume et Césarée sur l'A660 et le doublement de la RN250 jusqu'à l'Est de Bisserié. En effet, la RN250 à 2x2 voies est limitée à 70km/h mais la suppression des anciens points de blocage de La Hume et Césarée sur A660 favorise un flux dense et continue sur la RN250 Est aux heures de pointe et en période estivale.

Ce phénomène associé notamment à la trajectoire tangentielle entre la RN250 Est et l'avenue de Candale pénalise les accès à la Plaine des Sports via la rue Moga.

Les paragraphes suivants présentent l'historique des études ayant permis de préciser la définition programmatique du projet.

- ✓ **Etudes préliminaires sur la sécurisation du giratoire de Bisserié (MOA : COBAS, MOE : setec international 2021)**

Les études préliminaires menées pour le compte de la COBAS sur la sécurisation du giratoire de Bisserié comprennent une analyse géométrique et fonctionnelle de la situation existante (dont les conclusions sont présentées plus haut) et une proposition de scénarios d'aménagement.

Les scénarios étudiés à l'époque concernent :

- Aménagement d'une 5ème branche bidirectionnelle à Bisserié (rayon extérieur de giratoire identique à l'existant)
- Aménagement d'une 5ème branche unidirectionnelle à Bisserié (rayon extérieur de giratoire identique à l'existant, création d'un second giratoire pour gérer les mouvements en lien avec la rue Moga)
- Aménagement d'un giratoire type autodrome
- Raccordement de l'avenue de Candale sur un nouveau giratoire à la Plaine des Sports

- Modification du plan de circulation des accès à la Plaine des Sports

- ✓ **Plan de mobilité de la COBAS (MOA : COBAS, MOE : Explain 2019)**

Cf. §2.1.2.

- ✓ **Etudes AVP aménagement en autodrome Bisserié et P+R (MOA : COBAS, MOE : SERVICAD, 2023)**

Sur la base du scénario autodrome étudié en 2019, la COBAS a mandaté le bureau d'études SERVICAD pour la réalisation d'une étude de niveau AVP intégrant :

- Le réaménagement du giratoire de Bisserié en autodrome à 5 branches ;
- La création d'un P+R de 160 places de véhicules, 11 de motos et 70 vélos, intégrant la création de 2 quais bus.

- ✓ **Dossier des études d'opportunité du projet de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié (MOA : Département de la Gironde, MOE : SETEC INTERNATIONAL, 2024)**

L'étude porte sur la création du P+R selon les principes retenus dans les études de SERVICAD et 3 scénarios d'aménagement du carrefour de Bisserié intégrant une branche d'accès direct à la rue Moga desservant le P+R.

La concertation réglementaire, au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme réalisée en juin 2024 a confirmé l'intérêt de la création d'un parc relais au niveau du secteur « Bisserié-Moga » et, dans ce cadre, l'intérêt de profiter de cette création pour sécuriser les accès existants (carrefour giratoire ; accès à la plaine et au futur parc relais ; cheminements des modes doux (piétons + vélos)). Cette concertation a également permis de considérer que le réaménagement du carrefour de Bisserié en giratoire du type **autodrome (scénario n°1)** répondait aux enjeux identifiés. Ce scénario est retenu par le maître d'ouvrage pour la suite des études.

Le dossier de concertation et le bilan de concertation sont présentés respectivement en annexe facultative 2 et 3 du présent dossier de demande d'examen au cas par cas.

La présentation du projet est détaillée au §4 de la présente note et le plan masse est disponible en annexe 5 de la demande d'examen au cas par cas.

3 ETAT INITIAL DE LA ZONE D'ETUDE

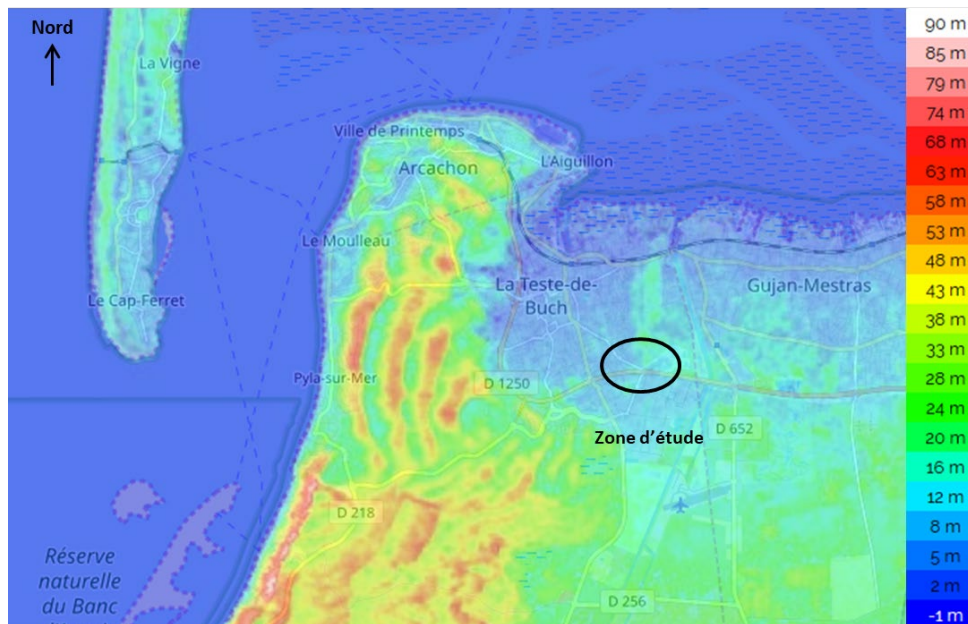
3.1 MILIEU PHYSIQUE

3.1.1 Topographie

L'aire d'étude s'inscrit au sein du « plateau landais », avec des altitudes variant entre 2 m NGF et 60 m NGF (cf. carte ci-dessous). La topographie tend à s'élever le long du littoral atlantique, dans le secteur des forêts dunaires.

Au Nord-Est de la zone d'étude, le plateau landais s'enfonce sous le niveau de la mer sans relief notable. Les prés salés sont témoins de ce relief plat où la mer affleure à marée haute. A l'Ouest et au Sud-Ouest, s'étendent de vastes formations dunaires dont le point culminant s'élève à 103 m NGF au niveau de la dune du Pilat. Dans ce secteur, le relief alterne entre de valeurs de 20 m NGF et 60-80 m NGF.

Sur le secteur entre le carrefour giratoire de Bisserié et le carrefour giratoire de Cazaux, l'altimétrie est constante à environ 9 m NGF.



3.1.2 Géologie et géotechnique

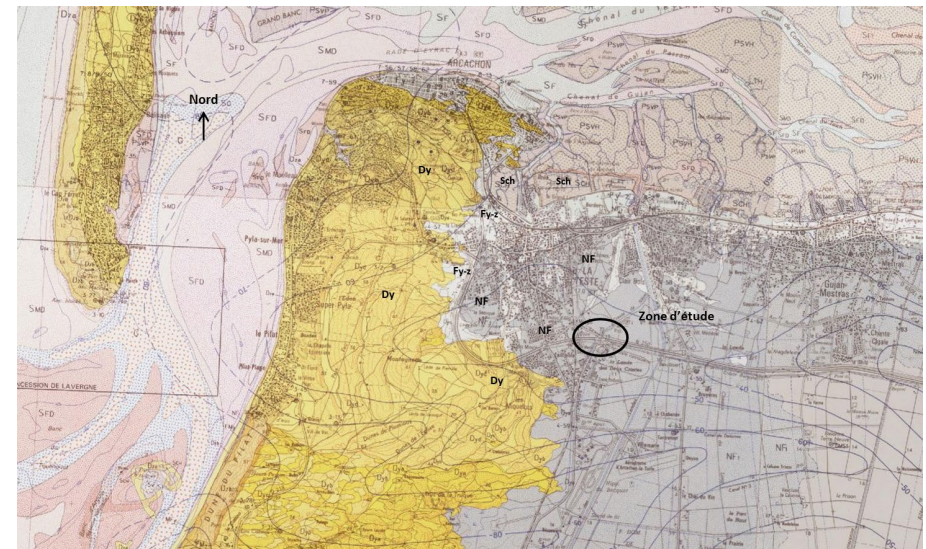
Le cadre géologique général du projet est illustré par les extraits des cartes géologiques au 1/50 000 d'Arcachon et de La Teste, issues du BRGM, et présentées ci-dessous.

Le département de la Gironde se situe au sein du Bassin Aquitain, qui représente le deuxième grand bassin sédimentaire français avec le Bassin Parisien. La zone d'étude est plus précisément localisée dans la partie septentrionale du plateau des landes de Gascogne, où se superposent une dizaine de formations sableuses ou argileuses, d'âge miocène à quaternaire.

A l'Ouest, la bordure littorale du Bassin Aquitain est marquée par un cordon dunaire orienté sensiblement Nord-Sud, qui se caractérise par une dynamique de propagation vers l'Est sous l'effet des actions océaniques et du vent dominant. Directement à l'Est de ce cordon dunaire se trouve la plaine sableuse de Cazaux. Des alluvions fluviales récentes marquent l'emplacement de certains cours d'eau, appelés crastes (cf. définition en §3.1.3.2.1).

La stratigraphie des formations intéressées par le projet est la suivante (de la formation la plus récente à la plus ancienne) :

- **Dy : sables dunaires** de l'Holocène, formés de sables propres homométriques. Ils sont présents sur quelques mètres à plusieurs dizaines de mètres.
- **NF : sables des Landes** déposés au Pléistocène. Il s'agit de sables fluviéo-éoliens, également propres et homométriques. Leur épaisseur varie de 20 m à plus de 40 m.



La zone d'étude se répartie majoritairement sur des sables des Landes.

3.1.3 Ressources en eau

3.1.3.1 Eaux souterraines

3.1.3.1.1 Contexte hydrogéologique

En Aquitaine, l'importance des formations sédimentaires induit une richesse remarquable en eaux souterraines. Ces dernières s'organisent en trois grands ensembles :

- Les nappes superficielles (moins de 150 m de profondeur) : alluviales, Plio-Quaternaire et Miocène ;
- Les nappes semi-profondes du Tertiaire (de 100 m à 500 m de profondeur) : Oligocène et Eocène ;
- Les nappes profondes à très profondes du Secondaire (au-delà de 500 m) : Crétacé et Jurassique.

Ces grands aquifères sont d'extension inégale, séparés par des niveaux peu ou pas perméables mais discontinus, permettant des échanges verticaux entre les couches. En Gironde, leur gestion fait l'objet du SAGE Nappes profondes de Gironde (cf. 3.1.3.4.3). Les nappes intéressées par le projet sont les nappes superficielles, et notamment celles des formations Plio-Quaternaires et du Miocène. Les nappes alluviales sont pratiquement absentes de la zone d'étude.

3.1.3.1.2 Les masses d'eaux souterraines

La zone d'étude est située au droit de plusieurs masses d'eaux souterraines au sens de la DCE. Ces masses d'eaux sont les suivantes, des moins profondes aux plus profondes :

- FRFG045D, Sables et graviers plio-quaternaires des étangs littoraux Born et Buch
- FRFG105, Sables et graviers du pliocène captif du littoral aquitain
- FRFG104, Faluns, grès et sables de l'Helvétien (Miocène) majoritairement captif du littoral nord aquitain
- FRFG103, Faluns, grès et calcaires de l'Aquitainien-Burdigalien (Miocène) captif du littoral nord aquitain
- FRFG102, Calcaires, grès et faluns de l'Oligocène captif du littoral nord aquitain
- FRFG101, Sables, grès et calcaires de l'Eocène captif du littoral nord aquitain
- FRFG100, Calcaires et grès du Campano-Maastrichtien captif du littoral nord aquitain
- FRFG073B, Multicouche calcaire majoritairement captif du Turonien-Coniacien-Santonien du centre du Bassin aquitain

- FRFG080C, Calcaires du jurassique moyen et supérieur captif

3.1.3.1.3 Suivi des niveaux de nappe

3.1.3.1.3.1 Nappes superficielles du Plio-Quaternaire et du Miocène

Les nappes du Plio-Quaternaire sont contenues dans les sables fluvio-éoliens du Quaternaire (ici les sables dunaires Dy et les sables des Landes NF) et dans les formations du Pliocène (non affleurantes sur la zone d'étude). Il s'agit principalement de nappes libres. La nappe du Pliocène peut toutefois se transformer en nappe captive en présence d'horizons peu perméables au toit du réservoir (notamment au centre du bassin).

Les niveaux piézométriques sont souvent rencontrés à de faibles profondeurs sous le TN (nappe subaffleurante). Le réservoir présente un développement important et constitue un milieu perméable continu dont l'épaisseur peut atteindre plusieurs dizaines de mètres. Il est principalement exploité pour des usages agricoles. Ces nappes alimentent également les cours d'eau, les étangs et les zones humides.

La nappe du Miocène est située plus bas, dans des sables et des calcaires. Au Sud du bassin d'Arcachon, elle est captive et en charge par rapport aux nappes supérieures. Son extension est plus faible que celle des nappes supérieures. Sa perméabilité est également moins élevée. Elle est utilisée pour l'agriculture, mais également pour l'alimentation en eau potable et pour l'industrie.

Ces deux réservoirs sont les plus accessibles et les moins coûteux à exploiter. Ils sont toutefois sensibles aux pollutions de surface et leur protection est un enjeu majeur.

3.1.3.1.3.2 Nappes semi-profondes du Tertiaire, nappes profondes du Secondaire

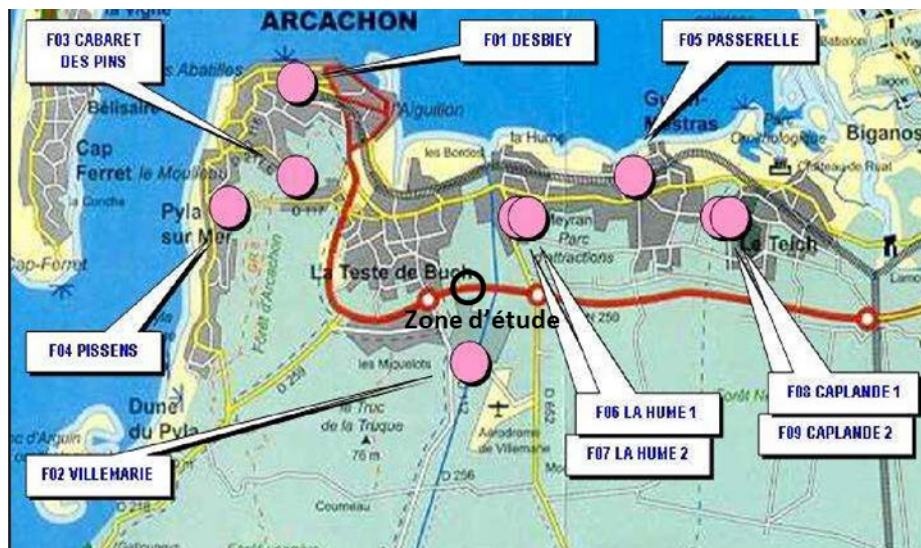
Les nappes plus profondes sont contenues dans des grès et des calcaires présentant des niveaux karstifiés. Ces nappes sont essentiellement captives et mettent plusieurs milliers d'années à se renouveler. Elles sont exploitées pour l'agriculture, l'alimentation en eau potable et l'industrie.

3.1.3.1.4 Forages

Le projet est à proximité d'un des forages d'alimentation en eau potable de la commune de la Teste de Buch, celui de Villemarie.

Ce forage est profond de plus de 450m (captage dans les masses FRFG101 et FRFG102 principalement).

L'ensemble du projet est hors des périmètres de protection de ce captage et compte tenu de sa profondeur, il ne présente pas de risque de contamination par la pollution liée aux usages de l'infrastructure.



Localisation des forages sur la COBAS (source : COBAS)

3.1.3.2 Eaux superficielles

3.1.3.2.1 Le contexte hydrographique

Le Bassin d'Arcachon Sud est concerné par un ensemble de crastes¹ ou fossés d'écoulement des eaux.



Réseau hydrographique sur la commune de La Teste-de-Buch. Source Géoportail

Seule la craste de Nèzer traverse le secteur d'étude de Bisserié en franchissant l'avenue de Candale et la RN250 Ouest.

La craste de Nèzer est considérée comme un écoulement permanent et est classée liste 1 selon l'article L214-17 du Code de l'Environnement. A ce titre, la libre circulation des poissons migrateurs doit être assurée.

A l'Est de la zone d'étude on note la présence du Canal des Landes, qui coule du Sud au Nord et qui traverse la RN250 entre les carrefours de la Hume et de Bisserié.

¹ Une craste est un fossé de drainage, généralement creusé dans le sable, aménagé pour assainir la lande humide.

L'origine de la craste de Nézer se situe au sein de la zone pétrolifère de Baren de Goulugne, à Cazaux, à la cote 23 m NGF. Elle coule en bordure des formations dunaires et rejoint le port de la Hume à la cote 4 m NGF environ, à la frontière entre Gujan-Mestras et la Teste-de-Buch, par un exutoire situé environ 120 m à l'Ouest de l'exutoire du Canal des Usines. Son linéaire est de 14 km. Elle possède des berges de 1 m à 1,5 m de haut.

Cette craste ne possède aucune connexion avec le Canal des Landes. Suivant le profil du terrain naturel, elle capte tous les écoulements superficiels du versant Ouest du canal. Dans la traversée de la zone urbanisée de la Teste de Buch, elle se situe plus bas que le Canal des Landes et draine ainsi les réseaux pluviaux du secteur Sud de la commune, depuis la Zone Industrielle jusqu'au port.



Craste de Nézer au niveau du franchissement de la RN250 Ouest (source : setec)

3.1.3.2.2 Les masses d'eau superficielles

Le secteur de Bisserié est situé dans le périmètre de l'Unité Hydrographique de Référence « Etangs, lacs et littoral girondin ». Dans la zone d'étude, on observe 1 masse d'eau superficielles :

- FRFRC6-6 : Craste de Nézer,

3.1.3.2.3 Les usages

✓ **Loisirs**

Aux alentours de la zone d'étude, les zones de baignade se concentrent sur le bassin d'Arcachon et les plages de la côte landaise. Ces zones sont particulièrement prisées par les vacanciers en période estivale qui enregistre la plus forte affluence. La qualité des eaux de

baignade est constante depuis de nombreuses années, comprise entre les valeurs « Bonne » et « Excellente ».

✓ **Traitement des eaux usées**

Sur le secteur d'étude, aucune zone de traitement des eaux n'est recensée. La station de traitement la plus proche se situe au Sud de la RN250, à proximité de l'hippodrome de La Teste-de-Buch. Cette station a une capacité nominale de 150 000 Equivalent Habitant (EH) et traite les eaux usées des communes d'Arcachon, Gujan-Mestras, Le Teich et de La Teste-de-Buch. Cette station utilise un traitement par biofiltre pour les eaux et un traitement par centrifugation pour les boues. Ces boues sont ensuite utilisées pour l'agriculture (compostage) alors que les eaux traitées sont rejetées en mer par le Wharf de la Salie.

3.1.3.3 Analyse de la vulnérabilité des eaux

3.1.3.3.1 Eaux souterraines

Les différents secteurs du projet s'inscrivent dans des terrains sableux perméables, de faible altimétrie (entre 4 et 20m NGF) avec des nappes subaffleurantes pouvant être sujettes au mouvement de marée compte tenu de la proximité immédiate avec le littoral Atlantique.

Les relevés piézométriques réalisés entre février et mai 2024 mettent en évidence des niveaux de nappe rencontré entre 50cm et 1m de profondeur.

Ces indicateurs militent en faveur d'une protection du sous-sol vis-à-vis des phénomènes d'infiltration des eaux potentiellement polluées de la plateforme, enjeu auquel sera particulièrement sensible l'autorité environnementale.

Cet enjeu doit toutefois être mis à l'aune du risque réel de pollution accidentelle en lien direct avec les études de trafic, l'accidentologie ou encore les dispositions prises en termes de limitation de vitesse. En effet l'imperméabilisation massive du secteur par la mise en place de dispositifs de collecte étanches des eaux pluviales va à l'encontre des prescriptions des collectivités locales dans la gestion des eaux pluviales mais également à l'encontre des constats effectués par le SDAGE et le syndicat des eaux d'un déficit important et croissant de la ressource en eaux souterraines.

La présence d'une nappe affleurante devra également être prise en compte dans l'analyse : des dispositions constructives telles que des purges ou des travaux de fondations d'ouvrages sont susceptibles d'entrer en interface avec la nappe et de nécessiter des pompages des eaux souterraines. Afin de dimensionner ce besoin de pompage, il conviendra de mieux connaître le niveau et le comportement de la nappe : les investigations géotechniques pourront prévoir la mise en place de piézomètres au droit des secteurs à enjeux.

3.1.3.3.2 Eaux superficielles

Quelles que soient les dispositions retenues dans la gestion des eaux pluviales les systèmes de collecte devront tous prévoir un guidage des eaux vers les exutoires du secteur. Il en ira de même pour les solutions basées sur l'infiltration qui devront prévoir a minima un déversoir de sécurité vers les eaux superficielles.

Les exutoires privilégiés seront dès lors constitués par les écoulements superficiels, en l'occurrence le réseau de crastes. Ces crastes, et plus particulièrement celle de Nézer à proximité du giratoire de Bisserié, sont des milieux sensibles qu'il conviendra de protéger de toute source de pollution mais également des apports en eaux trop importants que pourrait engendrer l'imperméabilisation de grandes surfaces de bassins versants (travaux de plateforme ou création de parkings relais).

3.1.3.4 Outils de gestion et de planification

3.1.3.4.1 Directive Cadre sur l'Eau (DCE)

La directive 2000/60/CEE du 23 octobre 2000, dite Directive Cadre sur l'Eau (DCE), vise à apporter une vision d'ensemble à la politique européenne de gestion de l'eau et à établir un cadre européen pour la protection des eaux (continentales, souterraines et côtières) par districts hydrographiques². Elle impose en particulier :

- L'identification des eaux européennes et de leurs caractéristiques ;
- La fixation d'objectifs de préservation (ou de restauration de la qualité des eaux) par masses d'eau ;
- L'adoption de plans de gestion et de programmes de mesures appropriés à chaque masse d'eau, qui définissent les actions à mener.

En France, l'établissement de ces plans de gestion a consisté en une modification des Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) existants depuis 1996.

La mise en application de la DCE a débuté de manière concrète par l'élaboration en 2004 d'un premier état des lieux dans chacun des bassins hydrographiques. Les SDAGE ont ensuite été mis à jour en 2009 pour la période 2010-2015. Ces documents ont été révisés en 2015, puis en 2020 pour laisser place au SDAGE 2022-2027.

3.1.3.4.2 SDAGE Adour/Garonne

Les SDAGE, régis par les articles L. 212-1 et 2 du Code de l'Environnement, établissent une planification cohérente et territorialisée de la ressource en eau et des milieux aquatiques pour chacun des grands bassins hydrographiques français. Ils fixent les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée des ressources en eau, en prenant en compte les nouveaux enjeux de la politique de l'eau : objectifs de bon état des eaux fixés par la DCE, Loi sur l'Eau et les milieux aquatiques, et conclusions du Grenelle de l'environnement. Ils sont complétés par un Programme De Mesures (PDM) à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de bon état des masses d'eaux, avec obligation de compatibilité ou de prise en compte de recommandations.

De ce fait, ils s'imposent aux décisions de l'État en matière de police des eaux, notamment par des déclarations d'autorisations administratives (rejets, urbanisme...), ainsi qu'aux décisions des collectivités, établissements publics ou autres usagers en matière de programme pour l'eau.

Le SDAGE Adour-Garonne dernière génération a été approuvé en décembre 2022 par arrêté préfectoral. Il prend en compte l'ensemble des milieux aquatiques superficiels (cours d'eau, canaux, plans d'eau, eaux côtières et saumâtres) et souterrains (aquifères libres et captifs) du bassin Adour-Garonne. Il résume les caractéristiques du bassin et les pressions de toutes natures affectant l'état des milieux aquatiques. Ses orientations et son PDM pour 2022-2027 consistent à :

- Créer les conditions de gouvernance favorables à l'atteinte des objectifs du SDAGE ;
- Réduire les pollutions ;
- Agir pour assurer l'équilibre quantitatif de la ressource en eau ;
- Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides.

Son PDM est constitué de mesures « de base », définies par la DCE, et de mesures complémentaires définies au cas par cas pour les masses d'eau le nécessitant. Ces mesures complémentaires sont présentées par masses d'eau pour les eaux souterraines, et par Unités Hydrographiques de Référence (UHR), qui sont des partitions hydrographiques cohérentes du bassin Adour-Garonne, pour les eaux de surface.

² Au sens de la DCE, un district hydrographique est une zone terrestre et maritime, composée d'un ou plusieurs bassins hydrographiques ainsi que des eaux souterraines et eaux côtières associées, identifiée comme principale unité aux fins de la gestion des bassins hydrographiques. Ces bassins sont eux-mêmes composés de masses d'eau, une masse d'eau étant une portion de cours d'eau, de canal, de littoral, de

nappe... qui présente une relative homogénéité quant à ses caractéristiques environnementales naturelles et aux pressions humaines qu'elle subit.

Le SDAGE Adour-Garonne identifie plusieurs masses d'eaux souterraines et superficielles sur la zone d'étude avec pour chacune d'elles des objectifs d'atteinte du bon état écologique et chimique.

3.1.3.4.3 SAGE

Des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) sont élaborés à une échelle plus locale, lorsque cela est nécessaire, par une Commission Locale de l'Eau (CLE). Ils sont opposables aux décisions de l'administration et aux tiers.

Au droit de la zone d'étude, deux SAGE sont recensés

✓ SAGE Nappes profondes de Gironde

Le SAGE Nappes profondes de Gironde a été approuvé par le Préfet de la Gironde en 2003 pour sa version initiale et en 2013 pour sa version révisée. Son périmètre concerne les ressources en eaux souterraines profondes du Miocène, de l'Oligocène, de l'Éocène et du Crétacé sur tout le département de la Gironde, et englobe donc le territoire d'étude.

Il met en œuvre, au plan local, les enjeux de gestion équilibrée de la ressource en eau souterraine fixés par le SDAGE Adour-Garonne que sont notamment : l'alimentation en eau potable, les économies d'eau et la maîtrise des consommations, la lutte contre la surexploitation des nappes profondes de l'Eocène, du Crétacé supérieur et de l'Oligocène. Le SAGE prévoyait ainsi d'économiser 30 millions de m³/an d'ici 2013. Toute décision ayant trait aux nappes profondes doit être conforme à son contenu.

✓ SAGE Etangs littoraux Born et Buch

Le SAGE Etangs littoraux Born et Buch a été approuvé en 2016 suite à la validation du projet par la CLE en mars 2015. Ce SAGE intègre le bassin versant de 4 plans d'eau du littoral aquitain : Cazaux-Sanguinet, Petit Etang de Biscarrosse, Parentis-Biscarrosse et Aureilhan. Son périmètre englobe notamment les communes de la Teste-de-Buch, de Gujan-Mestras et d'Arcachon.

Les principaux enjeux de ce SAGE sont : la qualité des eaux, la gestion quantitative et hydraulique, la protection, gestion et restauration des milieux naturels et le maintien, développement et harmonisation des usages, organisation territoriale.

3.1.4 Risques naturels

3.1.4.1 Risque inondation

L'inondation consiste en la submersion, rapide ou lente, d'une zone habituellement hors d'eau. Ce phénomène peut être de quatre types :

- Inondation par submersion marine ;
- Inondation par saturation du réseau d'eaux pluviales ;
- Inondation par débordement des cours d'eau en cas de fortes pluies ;

- Inondation par remontée de nappe phréatique.

La zone d'étude est concernée par 3 d'entre eux :

- L'inondation par submersion marine au niveau des parties littorales des communes de La Teste-de-Buch et d'Arcachon.
- L'inondation par débordement des cours d'eau au niveau des crastes où des canaux ;
- L'inondation par remontée de nappe associée à la couche géologique « Sables des Landes ».

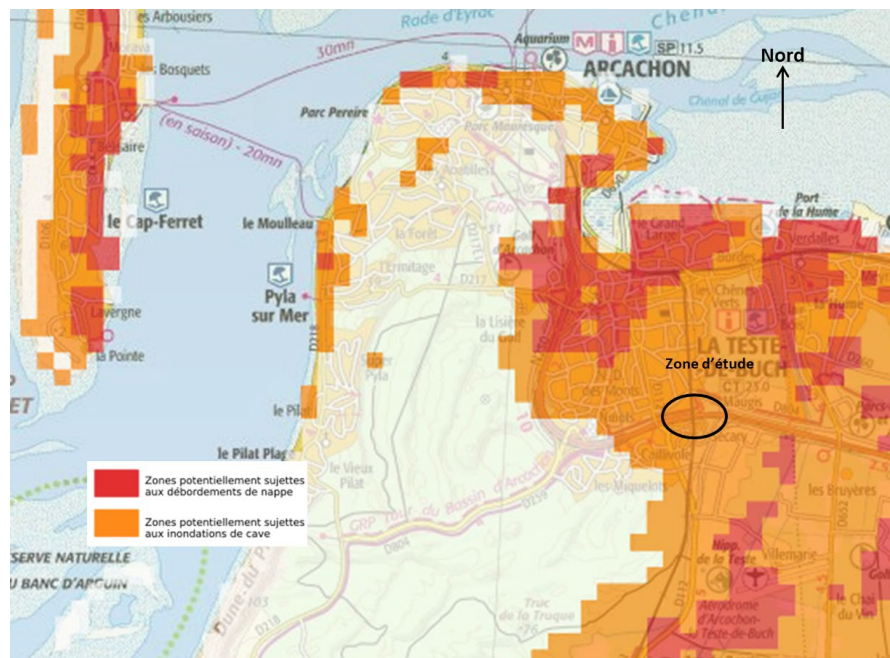
Aucun Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI) ne concerne la zone d'étude.

Le risque d'inondation par débordement des ruisseaux devra être pris en compte lors du dimensionnement des ouvrages d'évacuation des eaux pluviales et des ouvrages hydrauliques de franchissement. Parmi les secteurs à risque, on note le caractère potentiellement inondable de certaines zones urbaines riveraines du Canal des Landes sur les communes de La Teste de Buch et de Gujan-Mestras, comme illustrée en Figure 9.



Canal des Landes – zones potentiellement inondables (source : Etude intégrée du Canal des Landes)

La zone d'étude est concernée par le risque de remontée de nappe. Ce risque est identifié comme pouvant potentiellement atteindre des niveaux proches du terrain naturel au niveau de la RN250 à Bisserié et sur la Plaine de des Sports (cf. Carte ci-dessous).



Aléa d'inondation par remontée de nappe au niveau de la zone d'étude (source : Géorisques)

La commune de La Teste-de-Buch est concernée par le risque de submersion marine aux abords du bassin d'Arcachon. Un Plan de Prévention du Risque de Submersion Marine (PPRSM) a été mis en place sur le bassin d'Arcachon. Ce PPRSM a été approuvé par arrêté préfectoral en avril 2019. Ce plan permet de déterminer l'évènement de référence, de caractériser les aléas et les enjeux au niveau de la commune. Au regard de ces éléments, un zonage réglementaire auquel se rattache un règlement est défini.

Le zonage réglementaire ne concerne pas le secteur d'étude de Bisserié et de la Plaine des Sports.

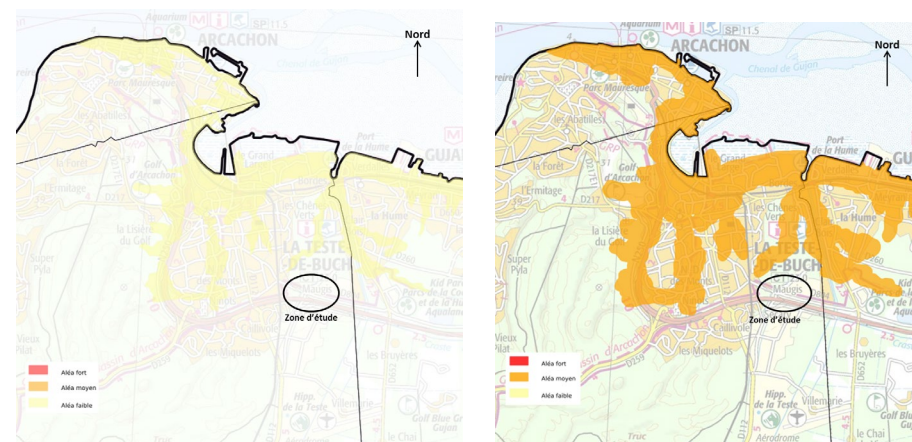
3.1.4.2 Aléa sismique

Les communes de la zone d'étude sont situées en zone de sismicité 1 (aléa très faible) au sens du décret n°2010-1254 du 22 octobre 2010 relatif à la prévention du risque sismique. Ce risque n'est pas considéré comme un risque majeur pour la zone d'étude.

3.1.4.3 Aléa retrait et gonflement des sols

L'aléa retrait et gonflement des sols argileux est remplacé par une exposition au phénomène de retrait et gonflement des sols argileux. Ce changement intervient en application de l'article 68 de la Loi ELAN du 23 novembre 2018 et du décret du conseil d'Etat n°2019-495 du 22 mai 2019. Ces mesures législatives ont pour but de réduire le nombre de sinistres liés aux retraits et gonflement des sols, en imposant la réalisation d'études de sol préalablement à la construction dans des zones d'exposition moyenne et forte. La cartographie d'exposition entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2020. Les deux cartographies sont présentées dans la suite du paragraphe afin de prendre en compte les évolutions réglementaires.

L'aléa retrait et gonflement des sols est faible dans la zone d'étude. L'exposition au phénomène d'aléa retrait et gonflement est lui considéré comme moyen au niveau de la zone d'étude.



Aléa retrait et gonflement des argiles (à gauche) Exposition au retrait et gonflement des argiles (à droite) (source : Géorisques)

3.1.4.4 Cavités souterraines

Aucune cavité souterraine où carrière n'est présente sur les communes de la zone d'étude selon le BRGM. Ce risque est absent au regard du projet.

3.1.4.5 Risque mouvements de terrain

Aucun risque particulier de mouvement de terrain n'a été identifié sur les communes de la zone d'étude selon le BRGM. Un phénomène de recul du trait de côte est identifié sur la commune de La Teste-de-Buch et concerne le littoral aquitain, notamment au niveau de la Dune du Pilat. Un Plan de Prévention des Risques (PPR) d'avancée dunaire et du recul du trait de côte a été mis en place en 2001.

La zone d'étude n'est pas concernée par ce risque.

3.1.4.6 Autres risques naturels

La commune de La Teste-de-Buch est soumise à de nombreux risques et a mis en place un Dossier d'Intervention Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM) afin d'informer la population. Ce dossier permet d'identifier et de définir les risques, afin de mettre en place des actions préventives et des consignes de sécurité à appliquer pour les populations en cas d'alerte. Les principaux risques identifiés dans ce document sont les suivants :

- Le risque de feux de forêt,
- Le risque de tempête,
- Le risque lié aux phénomènes littoraux (érosion marine et avancée dunaire),
- Le risque de pollution marine,
- Le risque de canicule.

3.1.5 Synthèse des enjeux milieu physique

Au niveau de la zone d'étude, les principaux enjeux identifiés sont les suivants :

- ✓ Le risque inondation dû aux phénomènes de remontées de nappe ;
- ✓ La préservation des eaux superficielles et souterraines dans une zone majoritairement sableuses qui dénombre de nombreuses crastes et fossés et notamment la craste de Nézer à proximité immédiate de la zone projet.

3.2 MILIEU NATUREL

3.2.1 Préambule

L'état initial du milieu naturel est issu de l'état initial de la bibliographie complété avec les comptes-rendus des passages d'inventaires réalisés.

La collecte des données bibliographique est très importante pour cibler les enjeux potentiels du site et compléter les données recueillies lors des interventions sur le terrain.

Les sources des données bibliographiques récoltées en amont de l'expertise de terrain sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

Type de données	Sources des données
Zones humides	ONZH et SIGORE - Zones humides d'importance majeure SIEAG - SDAGE Adour-Garonne SMBVLB - SAGE « Étangs littoraux Born et Buch » <i>Consultée le 03/10/2023</i>
Milieus naturels remarquables (Natura 2000 et ZNIEFF)	INPN (Fiches ZNIEFF et FSD) - Dans un rayon de 3 km autour de la zone d'étude <i>Consultée le 03/10/2023</i>
Faune (hors faune aquatique)	Faune-Aquitaine - Dans une maille de 1x1 km centrée sur le site d'étude sur les 10 dernières années FAUNA - Dans une maille de 5x5 km incluant le site d'étude sur les 10 dernières années <i>Consultée le 19/10/2023</i>
Faune aquatique	FAUNA et Faune-aquitaine Plan Départemental de Protection du milieu aquatique et de Gestion des ressources piscicoles (PDPG) de la Gironde – contexte 3364 Canal des Landes Inventaire frayères du département de la Gironde <i>Consultée en janvier 2024</i>
Flore	OBV-NA géré par le CBNSA - Dans une maille 5x5 km incluant le site d'étude. <i>Consultée le 19/10/2023</i> Demande faite à l'OBV-NA le 24/10 pour les données ponctuelles de localisation des espèces patrimoniales et EEE <i>Consultée le 29/11/2023</i>

Un inventaire faune/flore/habitat incluant l'ensemble du cycle biologique complet des espèces pouvant être observées a ensuite été réalisé de novembre 2023 à septembre 2024 sur les différentes aires d'étude (aires d'études présentées ci-après).

Les caractéristiques des inventaires réalisés sont décrites dans le tableau ci-dessous :

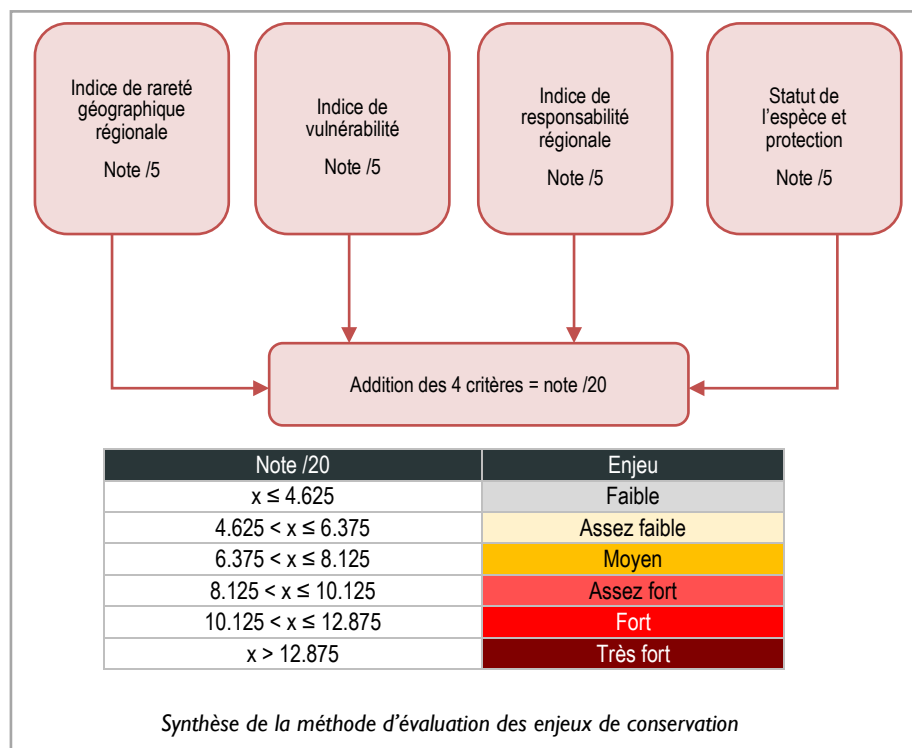
Date et caractéristiques des inventaires réalisés

Dates	Conditions météorologiques	Objet de l'inventaire
22/11/2023 – 23/11/2023	<u>Conditions bonnes</u> : Nuageux, ~10°C, Vent modérée	<u>Diurne</u> : Habitats - Avifaune nicheuse - Chiroptères (recherche gîtes diurne) - Mammifères terrestres et semi-aquatiques
17/01/2024 – 18/01/2024	<u>Conditions bonnes</u> : Nuageux, ~16°C, Vent modérée	<u>Diurne</u> : Avifaune hivernante - Chiroptères (recherche gîtes diurne) - Mammifères terrestres et semi-aquatiques
27/02/2024 – 28/02/2024	<u>Conditions moyennes</u> : Nuageux, ~8°C, Vent modérée	<u>Diurne</u> : Flore – Avifaune nicheuse et hivernante – Mammifères terrestres et semi-aquatiques - Chiroptères (gîtes) <u>Nocturne</u> : Amphibiens
19/03/2024	<u>Conditions bonnes</u> : Nuageux, ~18°C, Vent faible	<u>Diurne</u> : Flore – Avifaune nicheuse – Mammifères terrestres et semi-aquatiques - Chiroptères (gîtes) <u>Nocturne</u> : Amphibiens
09/04/2024 – 10/04/2024	09/04/2024 : <u>Conditions moyennes</u> : Nuageux, ~10°C, Vent modérée à fort 10/04/2024 : <u>Conditions bonnes</u> : Ensoleillé, ~15°C, Vent faible	<u>Diurne</u> : Flore – Avifaune nicheuse – Mammifères terrestres et semi-aquatiques - Chiroptères (gîtes) – Reptiles – Entomofaune <u>Nocturne</u> : Amphibiens
16/04/2024 – 18/04/2024 – 23/04/2024	<u>Conditions bonnes</u> : Ensoleillé, ~13°C, Vent faible	<u>Diurne</u> : Flore – Avifaune nicheuse – Mammifères terrestres et semi-aquatiques - Chiroptères (gîtes) – Reptiles – Entomofaune <u>Nocturne</u> : Amphibiens
29/04/2024 au 03/05/2024	<u>Conditions bonnes</u> : Ensoleillé, ~13°C, Vent faible	<u>Diurne</u> : Zones humides floristiques
02/05/2024 14/05/2024 au 16/05/2024	02/05/2024 : <u>Conditions bonnes</u> : Ensoleillé, ~12°C, Vent faible 14/05/2024 à 16/05/2024 : <u>Conditions moyennes</u> : Averse nuageuse, ~13°C, Vent modéré	<u>Diurne</u> : Flore

05/2024	-	<u>Faune aquatique</u>
02/05/2024 - 07/05/2024	02/05/2024 : <u>Conditions bonnes</u> : Ensoleillé, ~12°C, Vent faible 07/05/2024 : <u>Conditions bonnes</u> : Ensoleillé, ~15°C, Vent faible	<u>Diurne</u> : Avifaune nicheuse – Mammifères terrestres et semi-aquatiques - Chiroptères (gîtes) – Reptiles - Entomofaune
14/05/2024 - 15/05/2024	14/05/2024 - 15/05/2024 : <u>Conditions moyennes</u> : Averse nuageuse, ~13°C, Vent modéré	<u>Diurne</u> : Avifaune nicheuse – Mammifères terrestres et semi-aquatiques - Chiroptères (gîtes) – Reptiles - Entomofaune
03/06/2024 11/06/2024 au 13/06/2024 20/06/2024	03/06/2024 : <u>Conditions bonnes</u> : Ensoleillé, ~21°C, Vent faible 11/06/2024 au 13/06/2024 : <u>Conditions bonnes</u> : Nuageux à ensoleillé, ~22°C, Vent faible à modéré 20/06/2024 : <u>Conditions bonnes</u> : Ensoleillé, ~19°C, Vent faible	<u>Diurne</u> : Avifaune nicheuse – Mammifères terrestres et semi-aquatiques - Chiroptères (gîtes) – Reptiles – Entomofaune <u>Nocturne</u> : Chiroptères
02/07/2024 10/07/2024 17/07/2024 et 18/07/2024	02/07/2024 et 10/07/2024 : <u>Conditions bonnes</u> : Nuageux, ~19°C, Vent faible 17/07/2024 et 18/07/2024 : <u>Conditions moyennes</u> : Ensoleillé, 28 à 33°C, Vent faible	<u>Diurne</u> : Avifaune nicheuse – Mammifères terrestres et semi-aquatiques - Chiroptères (gîtes) – Reptiles – Entomofaune <u>Nocturne</u> : Chiroptères
02/09/2024 au 04/09/2024	02/09/2024 : <u>Conditions bonnes</u> : Nuageux, ~23°C, Vent faible	<u>Diurne</u> : Avifaune nicheuse – Mammifères terrestres et semi-aquatiques - Chiroptères (gîtes) – Reptiles – Entomofaune

L'état initial, au travers de l'analyse bibliographique et des inventaires menés, a conduit à mettre en évidence les enjeux de conservation du site en fonction des différentes sensibilités faunistiques et floristiques mises en lumière. Ces enjeux ont été formulés au niveau des habitats naturels mais également taxon par taxon en ce qui concerne la faune et la flore. La superposition des enjeux faunistiques et floristiques aux habitats permet de synthétiser les enjeux écologiques globaux à l'échelle du projet.

L'approche de calcul des enjeux de conservation des espèces est basée sur l'analyse de 4 indices dont une note est attribuée à chacun, le total amenant à hiérarchiser la catégorie d'enjeu spécifique de chaque espèce. Le schéma explicatif suivant synthétise cette méthode :



Aire d'étude rapprochée (Zone de prospection)	Il s'agit d'une bande tampon de 100 mètres de part et d'autre de l'aire d'étude immédiate, dont le périmètre a été affiné selon la présence de secteur urbanisée (excluant habitation, commerce, terrain dédié à l'activité sportive...) ou de zones naturelles au sein de cette zone tampon. L'investigation de terrain et l'analyse bibliographique menées sur ce périmètre sont les plus exhaustives possibles.
Aire d'étude élargie	Les données récoltées dans ce périmètre sont entièrement issues de la bibliographie. L'étendue du périmètre éloigné, de l'ordre de plusieurs kilomètres, est définie en fonction des données bibliographiques disponibles (détails sur la page suivante) et permettra notamment d'évaluer les fonctionnalités écologiques du site. Pour cette étude, ce périmètre correspond à une zone tampon de 3 kilomètres autour du projet.

Afin de mieux retranscrire les enjeux écologiques liés au projet, l'analyse des enjeux a pris en compte les résultats des prospections par Biotope en 2018 dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale relative au projet d'amélioration de la desserte du sud du Bassin d'Arcachon par l'axe A660.

Les différentes aires d'études prises en compte dans le cadre de l'inventaire et de l'état initial ainsi que leurs principales caractéristiques sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

Description des différentes aires d'études relatives au projet d'aménagement

Aires d'études	Principales caractéristiques et données récoltées
Aire d'étude immédiate	Il s'agit de l'aire d'étude définie à partir de la compilation entre le périmètre d'étude délimitée par les disponibilités foncières du domaine public au droit du projet et le périmètre du projet d'aménagement réalisé à l'issue des études d'opportunité.

Dans la suite de l'état initial milieu naturel, les aires immédiate et rapprochée sont représentées sur les cartographies.



Afin de faciliter la lecture et la compréhension de ce document, les aires d'étude immédiate et rapprochée pourront être nommées conjointement par le terme « **Périmètre d'étude** ».

3.2.2 Milieu terrestre

3.2.2.1 Habitats naturels terrestres

L'ensemble des habitats naturels inventoriés au sein et à proximité de l'emprise projet est listé et décrit dans le tableau ci-après. Leur identification a été réalisée à l'aide de la nomenclature CORINE Biotopes (CB) de *Bissardon et al.* (1997) et de la nomenclature EUNIS de *Louvel et al.* (2013). Au regard de l'intérêt phytoécologique de l'habitat, de son état de conservation, de sa rareté, et de sa connexion aux autres habitats de même nature, il est évalué l'enjeu de conservation intrinsèque de chaque habitat.

Le tableau des habitats et les cartographies des habitats correspondants sont présentés ci-dessous :

Habitats identifiés sur l'aire d'étude immédiate :

Habitat	Code Corine Biotopes	Eunis	N2000	Rareté	Description	Etat de conservation	Enjeu phytoécologique
Cours d'eau	24	C2	-	C	Cours d'eau de la Craste de Nézer traversant l'aire d'étude au niveau du giratoire de Bisserié	Bon	Fort
Lande à Fougère aigle éparse	31.861	E5.31	-	CC	Lande herbacée caractérisée par la présence ponctuelle de Fougère aigle	Bon	Faible
Prairie à Brome stérile et Flouve odorante	38.2	E2.2	-	CC	Surface de milieu ouvert en sortie de l'échangeur de Bisserié caractérisée par la présence importante de Brome stérile et Flouve odorante	Bon	Faible
Prairie à Trèfles et Myosotis	38.2	E2.2	-	CC	Surface de milieu ouvert bordant l'échangeur de Bisserié caractérisée par la présence importante de Trèfles et de Myosotis	Bon	Faible
Talus prairial dominé par les graminées	38.2	E2.2	-	CC	Talus entretenus à strate herbacée dominée par des espèces de graminées entretenue bordant la route et la piste cyclable	Bon	Faible
Pelouse à Agrostide de Curtis et Jonc des crapauds	38.2 x 22.323	E2.2 x C3.513	-	C	Pelouse entretenue dominée par l'Agrostide de Curtis et le Jonc des Crapauds	Bon	Assez faible
Formation à Chêne pédonculé, Ajonc d'Europe et Fougère aigle	41.5 x 31.85 x 31.861	G1.8 x F3.15 x E5.31	-	C	Formation de Chêne pédonculé, Ajonc d'Europe et Fougère aigle entre un boisement mixte et le giratoire de Bisserié	Bon	Moyen
Boisement mixte de Chêne pédonculé et Pin maritime sur lande à Fougère	43 x 31.861	G4 x E5.31	-	C	Boisements mixtes de Chêne pédonculé et de Pin maritime sur lande à Fougère aigle	Bon	Moyen
Alignement d'arbres ornementaux sur prairie à Brome	84.1	G5.1	-	CC	Alignement d'arbres ornementaux tels que l'Erable platanoïde, le Chêne d'Amérique ou encore le Poirier de Chine évoluant sur une prairie à Brome stérile	Moyen	Faible
Haie d'Arbousier	84.2 x 83.32	FA x G1.C	-	CC	Haie entretenue d'Arbousier près du giratoire de Bisserié	Bon	Faible
Bosquet ornemental	84.3	G5.5	-	CC	Bosquets d'ornement sur les carrefours giratoires	Bon	Faible
Pelouse entretenue	85.12	E2.64	-	CC	Pelouse entretenue en bord de route et au niveau des terrains de sport près du giratoire de Bisserié	Bon	Faible
Pelouse entretenue et arborée	85.12 x 84.1	E2.64 x G5.1	-	CC	Pelouse entretenue avec une strate arborée en bord de route et au niveau des terrains de sport près du giratoire de Bisserié	Bon	Faible
Jardin enfriché	85.3 x 87.1	I2.2 x I1.52	-	CC	Jardin laissé en friche près du giratoire de Bisserié	Bon	Faible
Plantation ornementale d'Eucalyptus et de Thuya	85.31	I2.21	-	CC	Plantation ornementale d'Eucalyptus et de Thuya en bordure du parking près du giratoire de Bisserié	Moyen	Faible
Parking	86.1	J1.1	-	CC	Eléments de bâti servant de parking	-	Faible
Terrain de sport	86.1	J1	-	CC	Terrain de sport au niveau du carrefour giratoire de Bisserié	-	Faible
Bâti et jardin	86.1 x 85.3	J1.1 x I2.2	-	CC	Habitation avec jardin	-	Assez faible
Friche à Ailanthé et Brome	87.1	I1.53	-	CC	Surface laissée en friche dominée par le Brome stérile et envahie par l'Ailante glanduleux en bordure du giratoire de Bisserié	Moyen	Faible
Station de EEE	87.1	I1.53	-	CC	Station envahie par les espèces exotiques envahissantes	Mauvais	Faible
Zone rudérale	87.2	E5.12	-	CC	Surfaces faiblement enherbées en bordure de route	Moyen	Faible
Bassin artificiel	89	J5	-	CC	Bassins artificiels créés à proximité du giratoire de Bisserié	-	Faible
Fossé	89.22	J5.41	-	CC	Fossé traversant le long de la RN250	Bon	Assez faible

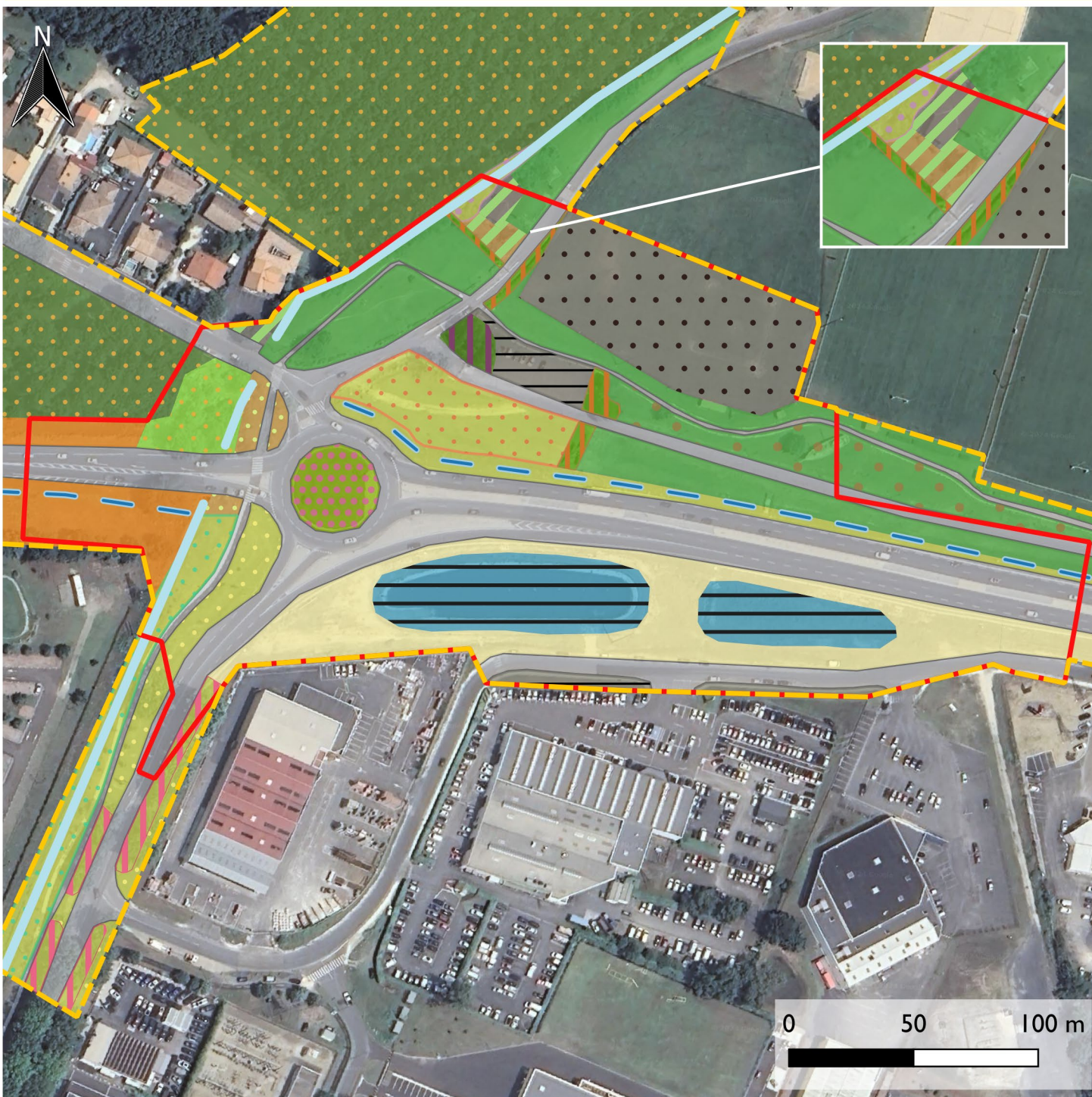
Habitats identifiés sur l'aire d'étude rapprochée :

Habitat	Code Corine Biotopes	Eunis	N2000	Rareté	Description	Etat de conservation	Enjeu phytoécologique
Cours d'eau	24	C2	-	C	Cours d'eau de la Craste de Nézer traversant l'aire d'étude au niveau du giratoire de Bisserié	Bon	Fort
Lande à Fougère aigle dense	31.861	E5.31	-	CC	Lande herbacée caractérisée par la présence importante de Fougère aigle	Bon	Faible
Lande à Fougère aigle éparse	31.861	E5.31	-	CC	Lande herbacée caractérisée par la présence ponctuelle de Fougère aigle	Bon	Faible
Prairie humide à Molinie bleue et Jonc acutiflore	37.2	E3.4	-	AC	Prairie humide caractérisée par la présence de Molinie bleue et Jonc acutiflore	Bon	Moyen
Prairie à Brome stérile	38.2	E2.2	-	CC	Surface de milieu ouvert caractérisée par la présence importante de Brome stérile	Bon	Faible
Prairie à Brome stérile et Flouve odorante	38.2	E2.2	-	CC	Surface de milieu ouvert caractérisée par la présence importante de Brome stérile et Flouve odorante	Bon	Faible
Prairie à Trèfles et Myosotis	38.2	E2.2	-	CC	Surface de milieu ouvert bordant l'échangeur de Bisserié caractérisée par la présence importante de Trèfles et de Myosotis	Bon	Faible
Talus prairial dominé par les graminées	38.2	E2.2	-	CC	Talus entretenus à strate herbacée dominée par des espèces de graminées entretenue bordant la route et la piste cyclable	Bon	Faible
Pelouse à Agrostide de Curtis et Jonc des crapauds	38.2 x 22.323	E2.2 x C3.513	-	C	Pelouse entretenue dominée par l'Agrostide de Curtis et le Jonc des Crapauds	Bon	Assez faible
Formation à Chêne pédonculé, Ajonc d'Europe et Fougère aigle	41.5 x 31.85 x 31.861	G1.8 x F3.15 x E5.31	-	C	Formation de Chêne pédonculé, Ajonc d'Europe et Fougère aigle entre un boisement mixte et le giratoire de Bisserié	Bon	Moyen
Pinède de 25-30 ans sur lande à Ajonc d'Europe et Ciste à feuilles de sauge	42.813 x 31.85 x 31.2411	G3.713 x F3.15 x F4.2411	-	C	Boisement de Pin maritime sur lande à Ajonc d'Europe et Ciste de feuilles de sauge	Bon	Faible
Boisement mixte de Chêne pédonculé et Pin maritime sur lande à Fougère	43 x 31.861	G4 x E5.31	-	C	Boisement mixte de Chêne pédonculé et de Pin maritime sur lande à Fougère aigle	Bon	Moyen
Bosquet de Robinier faux-acacia sur prairie à Flouve odorante	83.324 x 38.2	G1.C3 x E2.2	-	C	Bosquet de Robinier faux-acacia évoluant sur une prairie à Flouve odorante	Moyen	Faible
Alignement d'arbres ornementaux sur prairie à Brome	84.1	G5.1	-	CC	Alignement d'arbres ornementaux tels que l'Erable platanoïde, le Chêne d'Amérique ou encore le Poirier de Chine évoluant sur une prairie à Brome stérile	Moyen	Faible
Haie d'Arbousier	84.2 x 83.32	FA x G1.C	-	CC	Haie entretenue d'Arbousier près du giratoire de Bisserié	Bon	Faible
Bosquet ornemental	84.3	G5.5	-	CC	Bosquets d'ornement sur les carrefours giratoires	Bon	Faible
Pelouse entretenue	85.12	E2.64	-	CC	Pelouse entretenue en bord de route et au niveau des terrains de sport près du giratoire de Bisserié	Bon	Faible
Pelouse entretenue et arborée	85.12 x 84.1	E2.64 x G5.1	-	CC	Pelouse entretenue avec une strate arborée en bord de route et au niveau des terrains de sport près du giratoire de Bisserié	Bon	Faible
Jardin enfriché	85.3 x 87.1	I2.2 x I1.52	-	CC	Jardin laissé en friche près du giratoire de Bisserié	Bon	Faible
Plantation ornementale d'Eucalyptus et de Thuya	85.31	I2.21	-	CC	Plantation ornementale d'Eucalyptus et de Thuya en bordure du parking près du giratoire de Bisserié	Moyen	Faible
Parking	86.1	J1.1	-	CC	Eléments de bâti servant de parking	-	Faible
Terrain de sport	86.1	J1	-	CC	Terrain de sport au niveau du carrefour giratoire de Bisserié	-	Faible

Habitat	Code Corine Biotopes	Eunis	N2000	Rareté	Description	Etat de conservation	Enjeu phytoécologique
Bâti et jardin	86.1 x 85.3	J1.1 x I2.2	-	CC	Habitation avec jardin	-	Assez faible
Friche à Ailanthé et Brome	87.1	I1.53	-	CC	Surface laissée en friche dominée par le Brome stérile et envahie par l'Ailante glanduleux en bordure du giratoire de Bisserié	Moyen	Faible
Station de EEE	87.1	I1.53	-	CC	Station envahie par les espèces exotiques envahissantes	Mauvais	Faible
Zone rudérale	87.2	E5.12	-	CC	Surface faiblement enherbée en bordure de route	Moyen	Faible
Bassin artificiel	89	J5	-	CC	Bassins artificiels créés à proximité du giratoire de Bisserié	-	Faible
Fossé	89.22	J5.41	-	CC	Fossé traversant le long de la RN250	Bon	Assez faible

Sur le secteur de Bisserié, l'habitat présentant l'enjeu principal est la Craste de Nézer, **associée à un enjeu fort**.

Cartographie des habitats - Aire d'étude immédiate



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée
- Route et piste cyclable

Habitats (Code CORINE Biotopes)

- 24 Cours d'eau
- 31.861 Lande à Fougère aigle éparse
- 38.2 Prairie à Brome stérile et Flouve odorante
- 38.2 Prairie à Trèfles et Myosotis
- 38.2 Talus prairial dominé par les graminées
- 38.2 x 22.323 Pelouse à Agrostide de Curtis et Jonc des crapauds
- 41.5 x 31.85 x 31.861 Formation à Chêne pédonculé, Ajonc d'Europe et Fougère aigle
- 43 x 31.861 Boisement mixte de Chêne pédonculé et Pin maritime sur lande à Fougère
- 84.1 x 38.2 Alignement d'arbres ornementaux sur prairie à Brome stérile
- 84.2 Haie d'Arbousier
- 84.3 Bosquet ornemental
- 85.12 Pelouse entretenue
- 85.12 x 84.1 Pelouse entretenue et arborée
- 85.3 x 87.1 Jardin enrichie
- 85.31 Plantation ornementale d'Eucalyptus et de Thuya
- 86.1 Parking
- 86.1 Terrain de sport
- 86.1 x 85.3 Bâti et jardin
- 87.1 Friche à Ailanthé et Brome
- 87.1 Station de EEE
- 87.2 Zone rudérale
- 89 Bassin artificiel
- 89.22 Fossé (en eau temporairement)

Sources : Google Satellite, ENVOLIS
Auteur : ENVOLIS
Date : 09/10/2024



Cartographie des habitats - Aire d'étude rapprochée - I

- Aire d'étude immédiate Route et piste cyclable
 Aire d'étude rapprochée

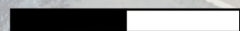
Habitats (Code CORINE Biotopes)

- 24 Cours d'eau
- 38.2 Prairie à Trèfles et Myosotis
- 38.2 Talus prairial dominé par les graminées
- 42.813 x 31.85 x 31.241 Pinède de 25-30 ans sur lande à Ajonc d'Europe et Ciste à feuilles de sauge
- 43 x 31.861 Boisement mixte de Chêne pédonculé et Pin maritime sur lande à Fougère
- 84.2 Haie d'Arbousier
- 84.3 Bosquet ornemental
- 85.12 Pelouse entretenue
- 85.12 x 84.1 Pelouse entretenue et arborée
- 85.3 x 87.1 Jardin enrichée
- 85.31 Plantation ornementale d'Eucalyptus et de Thuya
- 86.1 Parking
- 86.1 Terrain de sport
- 86.1 x 85.3 Bâti et jardin
- 87.1 Friche à Ailanthé et Brome
- 87.1 Station de EEE
- 87.2 Zone rudérale
- 89 Bassin artificiel
- 89.22 Fossé (en eau temporairement)

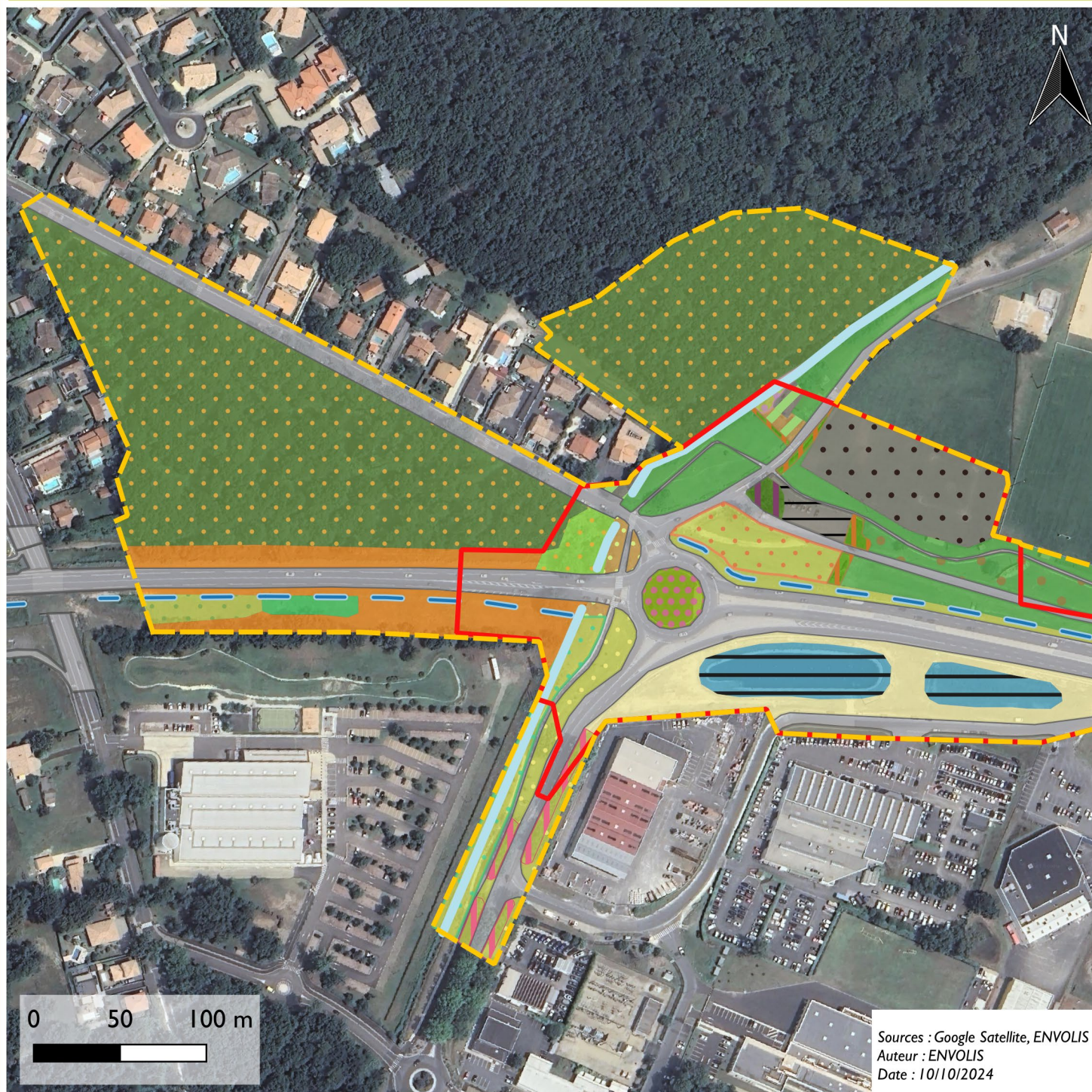
Sources : Google Satellite, ENVOLIS
 Auteur : ENVOLIS
 Date : 10/10/2024



0 50 100 m



Cartographie des habitats - Aire d'étude rapprochée - 2



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée
- Route et piste cyclable

Habitats (Code CORINE Biotopes)

- 24 Cours d'eau
- 31.861 Lande à Fougère aigle dense
- 31.861 Lande à Fougère aigle éparse
- 37.2 Prairie humide à Molinie et Jonc acutiflore
- 38.2 Prairie à Brome stérile
- 38.2 Prairie à Brome stérile et Flouve odorante
- 38.2 Prairie à Trèfles et Myosotis
- 38.2 Talus prairial dominé par les graminées
- 38.2 x 22.323 Pelouse à Agrostide de Curtis et Jonc des crapauds
- 41.5 x 31.85 x 31.861 Formation à Chêne pédonculé, Ajonc d'Europe et Fougère aigle
- 43 x 31.861 Boisement mixte de Chêne pédonculé et Pin maritime sur lande à Fougère
- 83.324 x 38.2 Bosquet de Robinier faux-acacia sur prairie à Flouve odorante
- 84.1 x 38.2 Alignement d'arbres ornementaux sur prairie à Brome stérile
- 84.2 Haie d'Arbousier
- 84.3 Bosquet ornemental
- 85.12 Pelouse entretenue
- 85.12 x 84.1 Pelouse entretenue et arborée
- 85.3 x 87.1 Jardin enrichée
- 85.31 Plantation ornementale d'Eucalyptus et de Thuya
- 86.1 Parking
- 86.1 Terrain de sport
- 86.1 x 85.3 Bâti et jardin
- 87.1 Friche à Ailanthé et Brome
- 87.1 Station de EEE
- 87.2 Zone rudérale
- 89 Bassin artificiel
- 89.22 Fossé (en eau temporairement)

Sources : Google Satellite, ENVOLIS
Auteur : ENVOLIS
Date : 10/10/2024



3.2.2.2 Milieux naturels remarquables

L'emprise du projet est directement concernée par une zone naturelle remarquable de type ZNIEFF I (Craste de Nézer). Le projet n'est pas concerné par un APPB (Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope).

Les sites Natura 2000 suivants sont identifiés à une proximité relative du périmètre d'étude :

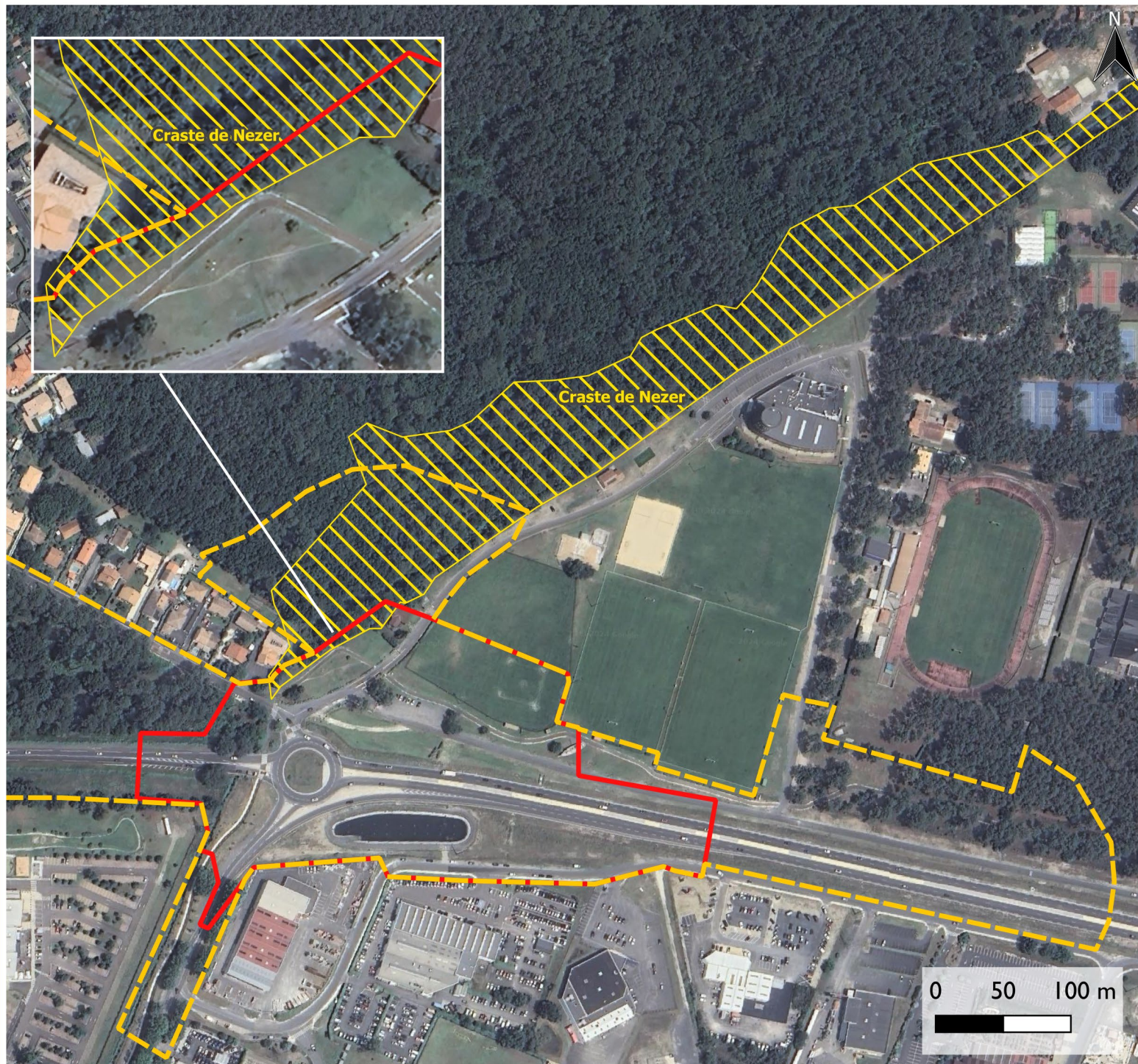
- Natura 2000 Directive Oiseaux, Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin –FR7212018
- Natura 2000 Directive Habitat, Bassin d'Arcachon et Cap Ferret - FR7200679
- Natura 2000 Directive Habitat, Forêts dunaires de la Teste-de-Buch - FR7200702

La zone Natura 2000 « Forêts dunaires de la Teste-de-Buch » est la plus proche du secteur Bisserié-La Plaine des Sports et se trouve à plus d'1km du projet.

Le tableau et les cartes ci-dessous caractérisent et localisent les milieux naturels remarquables à proximité du projet.

Type de zone	Distance au projet	Superficie	Extrait des espèces justifiant le zonage (espèces déterminantes ZNIEFF, d'intérêt communautaire, etc.) et espèces protégées inventoriées sur le site	Potentialité d'accueil des espèces justifiant le zonage et des espèces protégées inventoriées, sur le périmètre d'étude
Natura 2000 Directive Oiseaux <i>Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin</i> FR7212018	~ 200 m à l'est du projet	20 349 ha	Oiseaux : Goéland leucophaea, Sterne pierregarin, Sterne arctique, Guifette noire, Guillemot de Troil, Pingouin torda, Hibou des marais, Engoulevent d'Europe, Martin-pêcheur d'Europe, Alouette lulu, Pipit rousseline, Phragmite aquatique, Pie-grièche écorcheur, Bruant ortolan, Plongeon catmarin, Plongeon arctique, Plongeon imbrin, Grèbe esclavon, Grèbe à cou noir, Fou de Bassan, Grand Cormoran, Bihoreau gris, Héron garde-bœufs, Aigrette garzette, Héron cendré, Cigogne blanche, Ibis falcinelle, Cygne tuberculé, Oie cendrée, Bernache cravant, Tadorne de Belon, Canard colvert, Fuligule milouin, Fuligule morillon, Macreuse noire, Harle huppé, Bondrée apivore, Milan noir, Milan royal, Circaète Jean-le-Blanc, Busard des roseaux, Busard Saint-Martin, Balbuzard pêcheur, Faucon pèlerin, Râle d'eau, Râle des genêts, Gallinule poule-d'eau, Foulque macroule, Grue cendrée, Outarde canepetière, Huitrier pie, Echasse blanche, Grand Gravelot, Gravelot à collier interrompu, Pluvier argenté, Bécasseau maubèche, Bécasseau sanderling, Bécasseau minute, Bécasseau violet, Bécasseau variable, Bécassine des marais, Bécasse des bois, Barge rousse, Courlis corlieu, Courlis cendré, Chevalier arlequin, Chevalier gambette, Chevalier aboyeur, Chevalier culblanc, Chevalier sylvain, Chevalier guignette, Tournepierre à collier, Phalarope à bec étroit, Labbe pomarin, Labbe parasite, Grand Labbe, Mouette mélanocéphale, Mouette de Sabine, Mouette rieuse, Goéland d'Audouin, Goéland brun, Goéland argenté, Goéland marin, Mouette tridactyle	Forte : Milan noir Moyenne : Engoulevent d'Europe Assez faible : Pipit rousseline, Alouette lulu, Pie-grièche écorcheur, Milan royal, Circaète Jean-le-Blanc, Busard Saint-Martin Négligeable : toutes les autres espèces
Natura 2000 Directive Habitat <i>Bassin d'Arcachon et Cap Ferret</i> FR7200679	~ 200 m à l'est du projet	22 639 ha	Mammifères : Grand dauphin commun, Loutre d'Europe, Vison d'Europe Chiroptères : Murin de Bechstein Reptiles : Cistude d'Europe	Négligeable : toutes les espèces
Natura 2000 Directive Habitat <i>Forêts dunaires de la Teste-de-Buch</i> FR7200702	Inclus dans le projet	5 333 ha	Chiroptères : Grand Rhinolophe, Minioptère de Schreibers, Petit Rhinolophe Rhopalocères : Damier de la Succise, Fadet des Laïches Coléoptères : Grand Capricorne, Lucane cerf-volant	Assez faible : Damier de la Succise, Fadet des Laïches, Lucane cerf-volant Négligeable : toutes les autres espèces
ZNIEFF Type I <i>Craste de Nézer</i> 720014148	~ 1.5 km au sud du projet	279,7 ha	Flore : Ail des landes, Bouleau pubescent, Bruyère du Portugal, Daphnée camélée, Hottonie des marais, Marisque, Piment royal, Romulée de Provence, Souchet jaunissant Coléoptères : <i>Hyllis cariniceps</i>	Assez faible : Ail des landes, Daphnée camélée, Marisque, Bouleau pubescent, <i>Hyllis cariniceps</i> Négligeable : toutes les autres espèces

Milieux naturels remarquables (ZNIEFF)



 Aire d'étude rapprochée

 Aire d'étude rapprochée

Zonage réglementaire

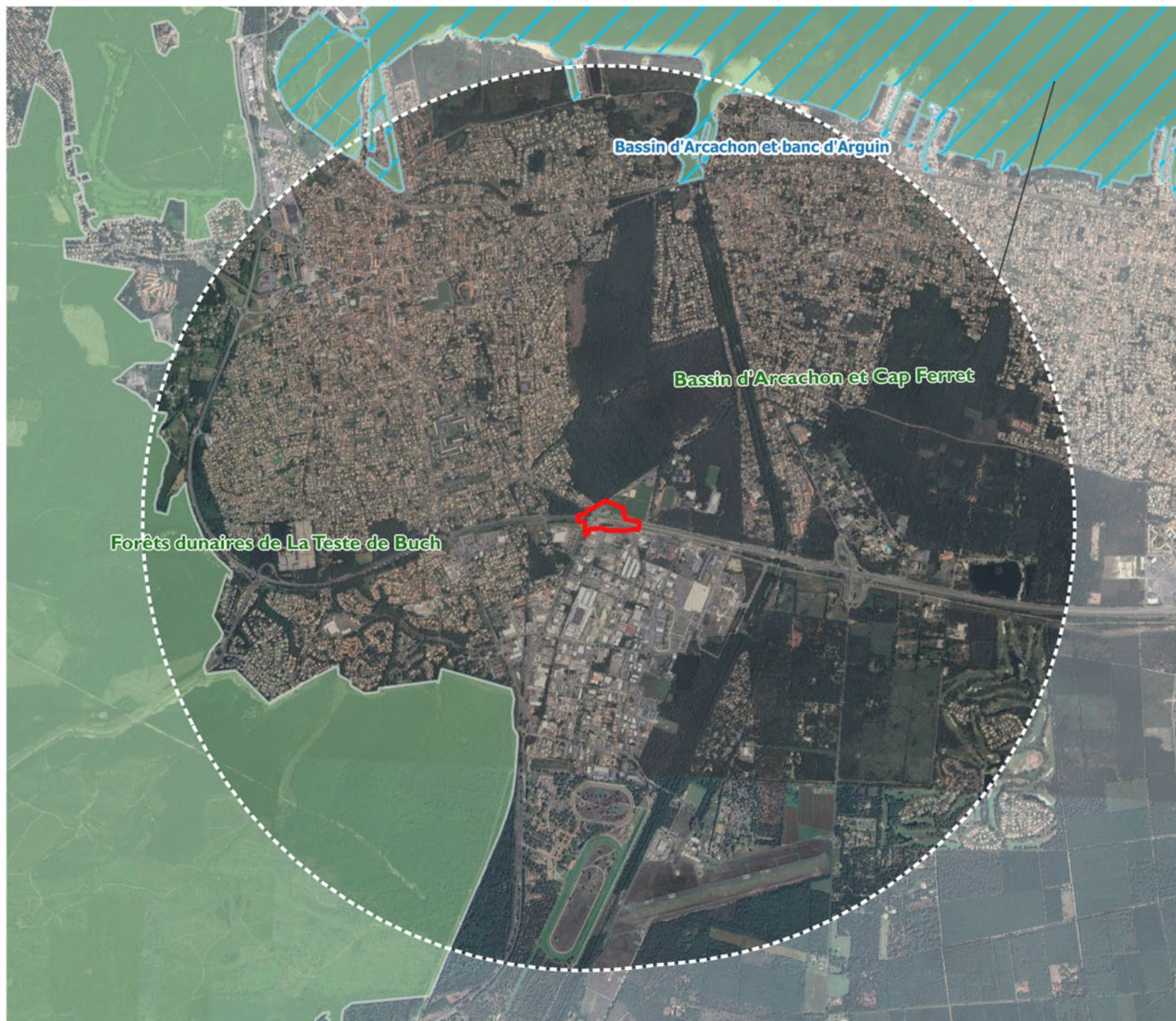
 ZNIEFF de Type I - Craste de Nézer

Sources : Google Satellite, ENVOLIS

Auteur : ENVOLIS

Date : 10/10/2024

Milieux naturels remarquables (Site Natura 2000)



 Aire d'étude Immédiate

 Zone tampon de 3 km

Milieux Naturels Remarquables

 Natura 2000 - Directive Oiseaux

 Natura 2000 - Directive Habitats-Faune-Flore

0 750 1 500 m



Sources : Google Satellite, ENVOLIS

Auteur : ENVOLIS

Date : 10/10/2024



3.2.2.3 Diagnostic zones humides

3.2.2.3.1 Zones humides recensées par l'Observatoire national des zones humides (ONZH), les SDAGE et SAGE

Les zonages réglementaires correspondent à des recherches bibliographiques sur des zones humides identifiées lors de la création de documents tels que le SAGE, SDAGE, etc.

L'aire d'étude immédiate n'est pas concernée par des zones humides d'importance majeure. Cependant l'aire d'étude immédiate du projet est concernée par des zones humides du SDAGE « Adour-Garonne », qui se trouve au sud de la RN250 Est. A noter que la surface de zone humide recensée dans le SDAGE a été fortement remaniée dernièrement afin de créer les bassins de traitement, il est donc difficile d'estimer la surface de zone humide. Des investigations ont été menées pour caractériser les zones humides sur le secteur.

Le SDAGE précise que pour toute destruction de zones humides, une compensation est nécessaire. Le ratio est fixé à 150 % de la superficie détruite.



3.2.2.3.2 Zones humides – critère flore/habitats

3.2.2.3.2.1 Investigations sur le terrain

Un diagnostic de détection des zones humides basé sur l'analyse du critère floristique a été effectué par ENVOLIS du 29 avril au 3 mai 2024, et complété par les mises à jour des habitats au fur et à mesure des prospections, sur l'ensemble de l'axe routier de la RN250. L'analyse suivante expose les résultats obtenus sur le secteur de Bisserié.

D'après la cotation CORINE Biotope des habitats, et en accord avec l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition des zones humides en application des articles L.214-7-1 et R. 211-108 du Code de l'Environnement, sur le secteur du giratoire de Bisserié, un habitat est caractéristique de milieux hygrophiles selon le critère floristique :

- Pelouse à Agrostide de Curtis et Jonc des crapauds (38.2 x 22.323).

3.2.2.3.2.2 Bilan sur le critère floristique

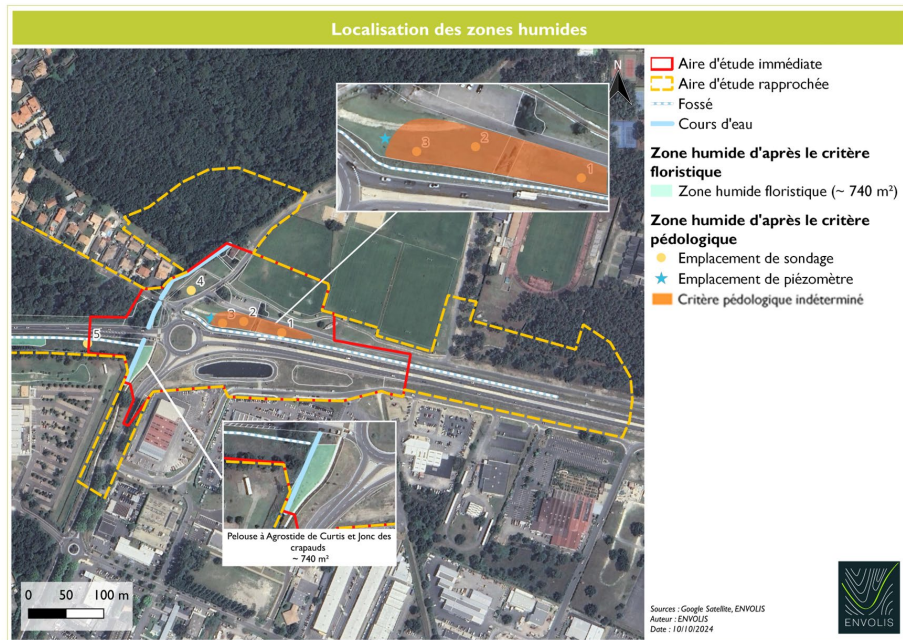
Dans ce contexte, nous pouvons conclure en la présence d'habitats de type zone humide floristique sur une surface d'environ 740 m² sur la surface de l'aire d'étude immédiate.

3.2.2.3.3 Zones humides – critère pédologique

3.2.2.3.3.1 Investigations sur le terrain

Un diagnostic de détection des zones humides basé sur l'analyse du critère pédologique a été effectué par AMETEN sur l'aire d'étude rapprochée.

Une zone, au nord de la RN250 Est, a été identifiée comme indéterminée sur le critère pédologique dans l'aire d'étude immédiate, les données obtenues d'après les sondages n'ayant pas permis de conclure sur le caractère humide de cette zone (cf carte ci-dessous). La présence de remblai et d'autres caractéristiques propres à un environnement altéré par l'activité anthropique ne permet pas de statuer sur ce critère. Des relevés de hauteur de nappes avec l'utilisation de piézomètres ont donc été réalisés.



3.2.2.3.2 Données piézométriques

Dans le cadre des études géotechniques de l'opération un piézomètre a été mis en place au Nord-Est du giratoire actuel, à proximité de sondages pédo-logiques évoqués ci-dessus et classés comme indéterminés.

Les données de suivi de ce piézomètre comparé à la pluviométrie aux dates de mesures laissent penser que la nappe remonte à 25/30 cm lors des pics de fortes précipitations, mais que le niveau moyen est plutôt entre 0,60 m et 0,90 m. Ainsi le sol dans le secteur des sondages 1, 2 et 3 est caractérisé comme étant non humide.



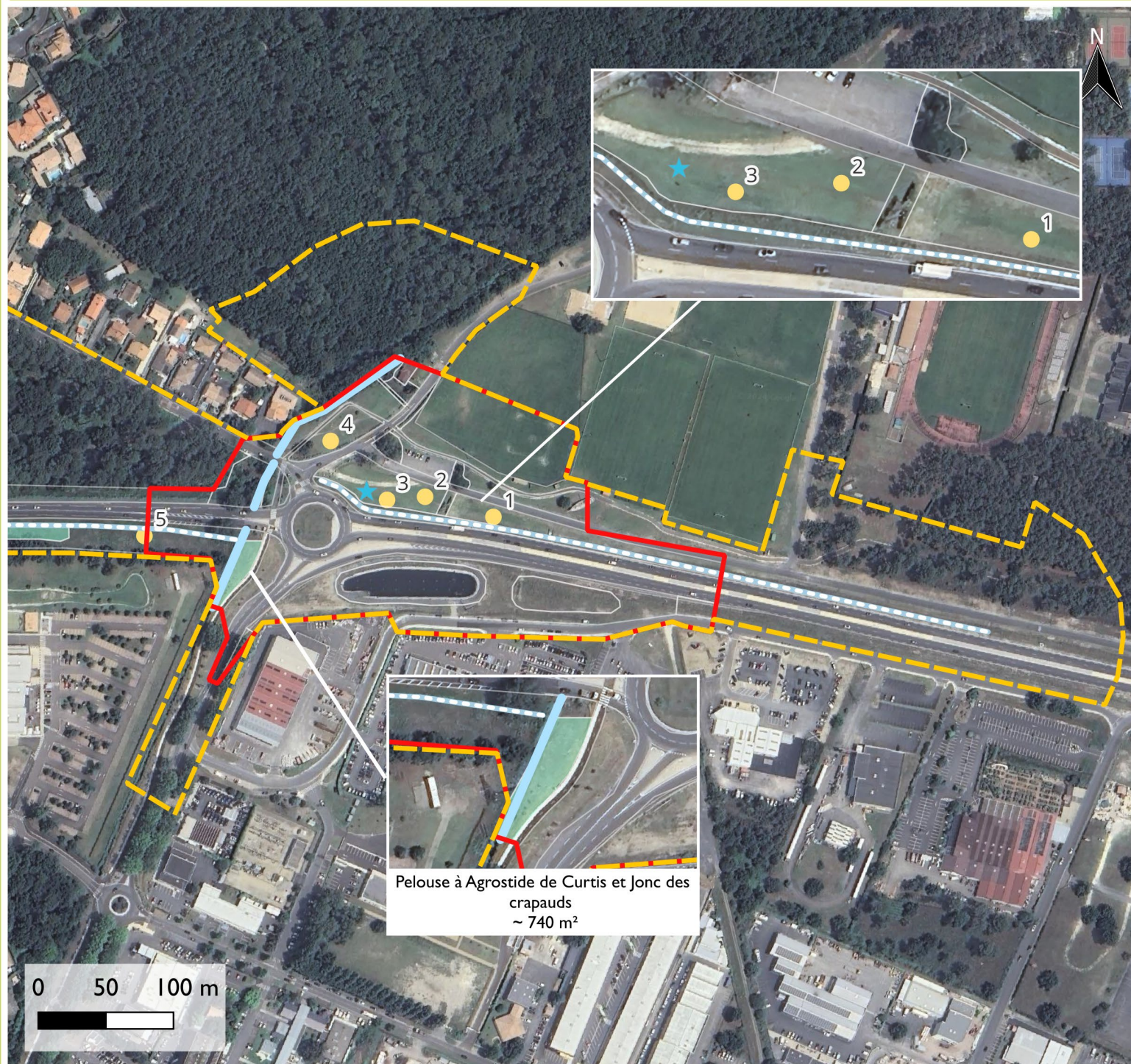
3.2.2.3.3 Bilan sur le critère pédo-logique

D'après les sondages réalisés et les relevés piézométriques obtenus, aucune zone humide d'après le critère pédo-logique n'a été recensée dans l'aire d'étude immédiate.

3.2.2.3.4 Conclusion

Une superficie d'environ 740 m² de zones humides a pu être recensée dans l'aire d'étude immédiate. La cartographie ci-dessous montre sa localisation :

Localisation des zones humides



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée
- Fossé
- Cours d'eau

Zone humide d'après le critère floristique

Zone humide floristique (~ 740 m²)

Zone humide d'après le critère pédologique

- Emplacement de sondage
- Emplacement de piézomètre

3.2.2.4 Analyse de la flore

✓ Flore patrimoniale

Le secteur de l'échangeur de Bisserié est surtout concerné par la présence avérée de la Bruyère de Cantabrie (*Erica lusitana* subsp. *cantabrica*), sous-espèce de la Bruyère du Portugal (*Erica lusitana*), en bordure du cours d'eau de la Craste de Nézer, à enjeu de conservation très fort, car protégée à l'échelle nationale et fortement patrimoniale sur l'environnement du Bassin d'Arcachon. Cette espèce avait déjà fait l'objet d'un recensement à l'endroit où elle a été localisée lors de cette session d'inventaire.

La présence du Trèfle à fleurs penchées, à enjeu de conservation moyen, n'a pas été avérée lors des prospections de 2023/2024, mais celle-ci avait été avérée lors des prospections par Biotopie en 2018 dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale relatif au projet d'amélioration de la desserte du sud du Bassin d'Arcachon par l'axe A660. Celle-ci est potentiellement identifiable dans l'habitat de « Pelouse à Agrostide de Curtis et Jonc des crapauds » et sera donc comptée dans l'analyse des enjeux.

Le complexe Lotier hispide / Lotier très étroit, espèces protégées à enjeu de conservation assez faible, est potentiellement présent sur le secteur de Bisserié au niveau des zones rudérales. L'habitat de pelouse entretenue pourrait permettre son évolution mais celui-ci subit une trop forte pression d'entretien pour attester de sa présence.

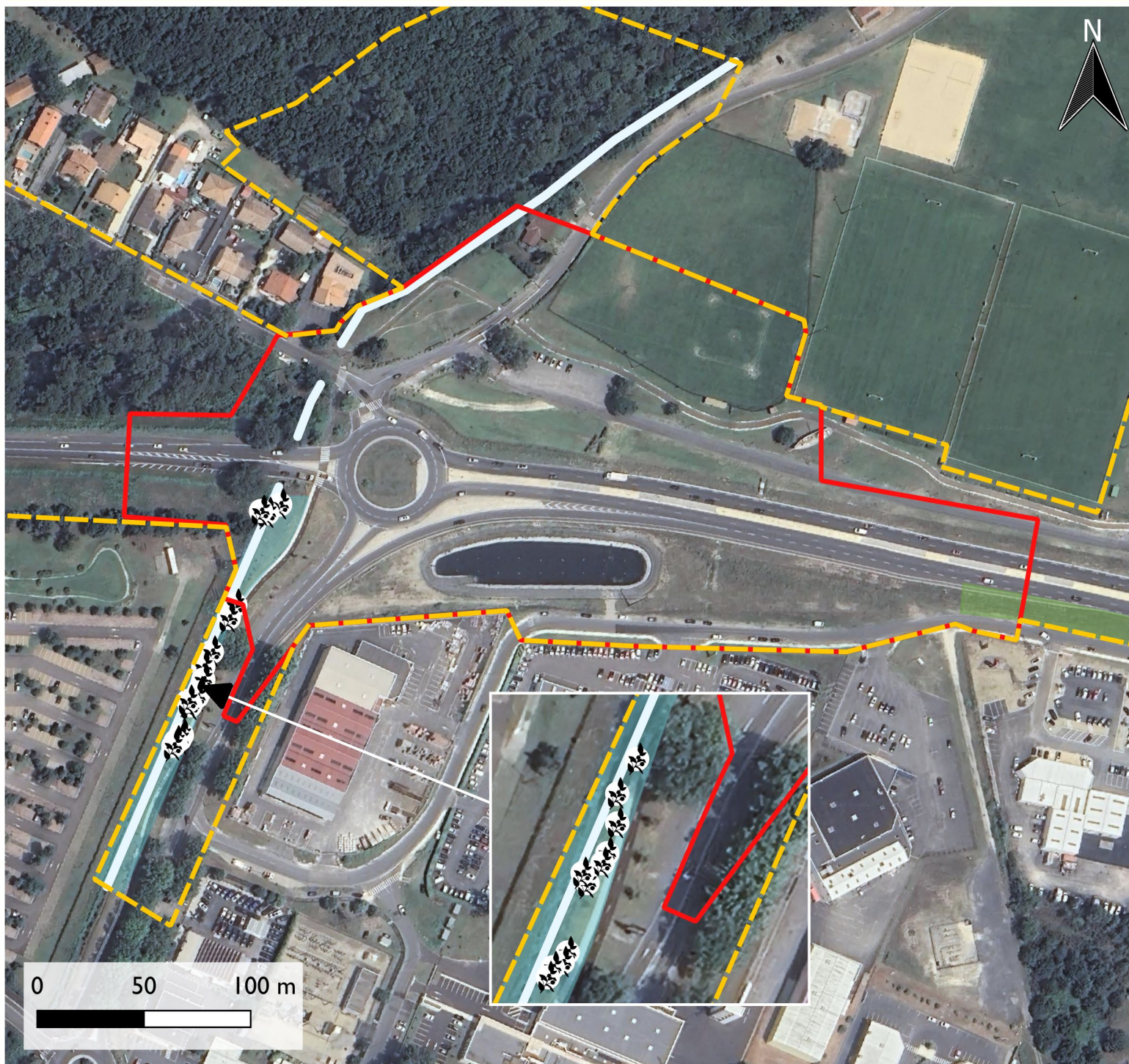
Le Sénéçon à feuilles de Barbarée, espèce protégée à enjeu de conservation assez faible, est également susceptible d'être recensée dans l'aire d'étude rapprochée.

Le périmètre d'étude représentera donc **un enjeu allant de très fort en berge de cours d'eau à moyen et assez faible** concernant la flore.



De gauche à droite : Bruyère de Cantabrie (Source : ENVOLIS) ; Trèfle à fleurs penchées (Source : R. Dupré)

Habitat de la flore patrimoniale - Aire d'étude immédiate



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée

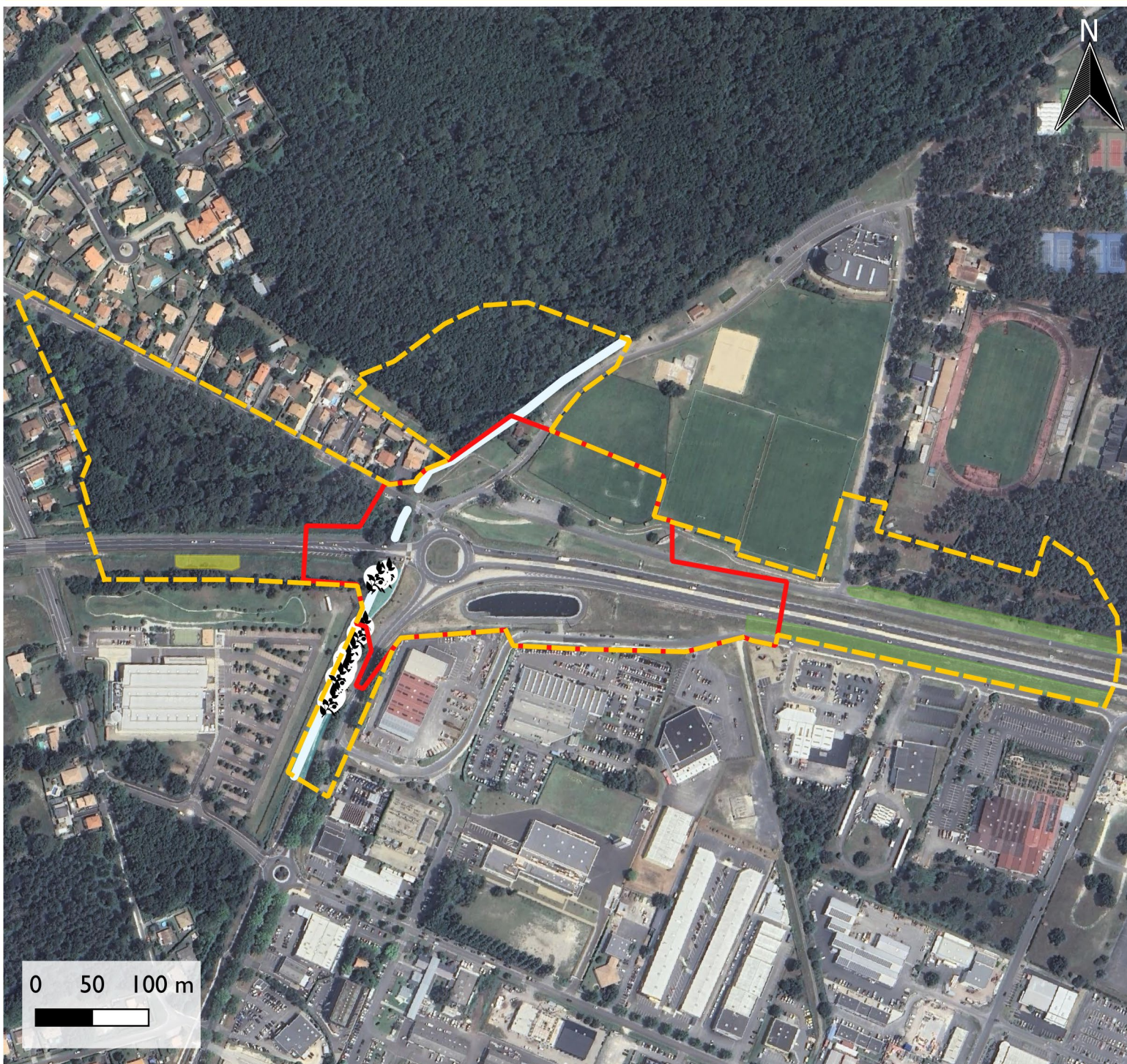
Habitat de la flore patrimoniale

- Ripisylve de cours d'eau favorable à la Bruyère de Cantabrie
- Milieu de pelouse favorable au complexe Lotier hispide / Lotier très étroit
- Milieu de prairie à sol sableux favorable au Trèfle à fleurs penchées

Point de contact de la flore patrimoniale

- Bruyère de Cantabrie

Habitat de la flore patrimoniale - Aire d'étude rapprochée



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée

Habitat de la flore patrimoniale

- Ripisylve de cours d'eau favorable à la Bruyère de Cantabrie
- Milieu de pelouse favorable au complexe Lotier hispide / Lotier très étroit
- Milieu de prairie à sol sableux favorable au Trèfle à fleurs penchées
- Milieu de prairie humide favorable à l'écologie du Séneçon à feuilles de Barbarée

Point de contact de la flore patrimoniale

- Bruyère de Cantabrie

✓ **Espèces exotiques envahissantes**

Sur le périmètre de Bisserié, 5 espèces ont été recensées durant les prospections :

- Un individu adulte d'Ailanthé glanduleux ainsi que plusieurs jeunes pieds, observés à la sortie du giratoire de Bisserié entre l'avenue François de Candale et la RN250 ;
- Plusieurs pieds d'Onagre bisannuelle, espèce se répandant en très grande population autour des fossés ;
- Plusieurs pieds de Vergerette du Canada observés au niveau des prairies et pelouses ;
- Plusieurs pieds de Mélilot blanc observés à la sortie du giratoire de Bisserié entre la RN250 et le Boulevard de l'Industrie
- Un pied de Raisin d'Amérique observé dans le boisement à la sortie du giratoire de Bisserié entre l'avenue François de Candale et la RN250.

Une attention particulière doit être apportée quant aux problématiques liées à leur prolifération, notamment en phase travaux.



De gauche à droite : Chardonneret élégant ; Faucon crécerelle (Source : ENVOLIS)

3.2.2.5 Analyse de la faune

✓ **Avifaune**

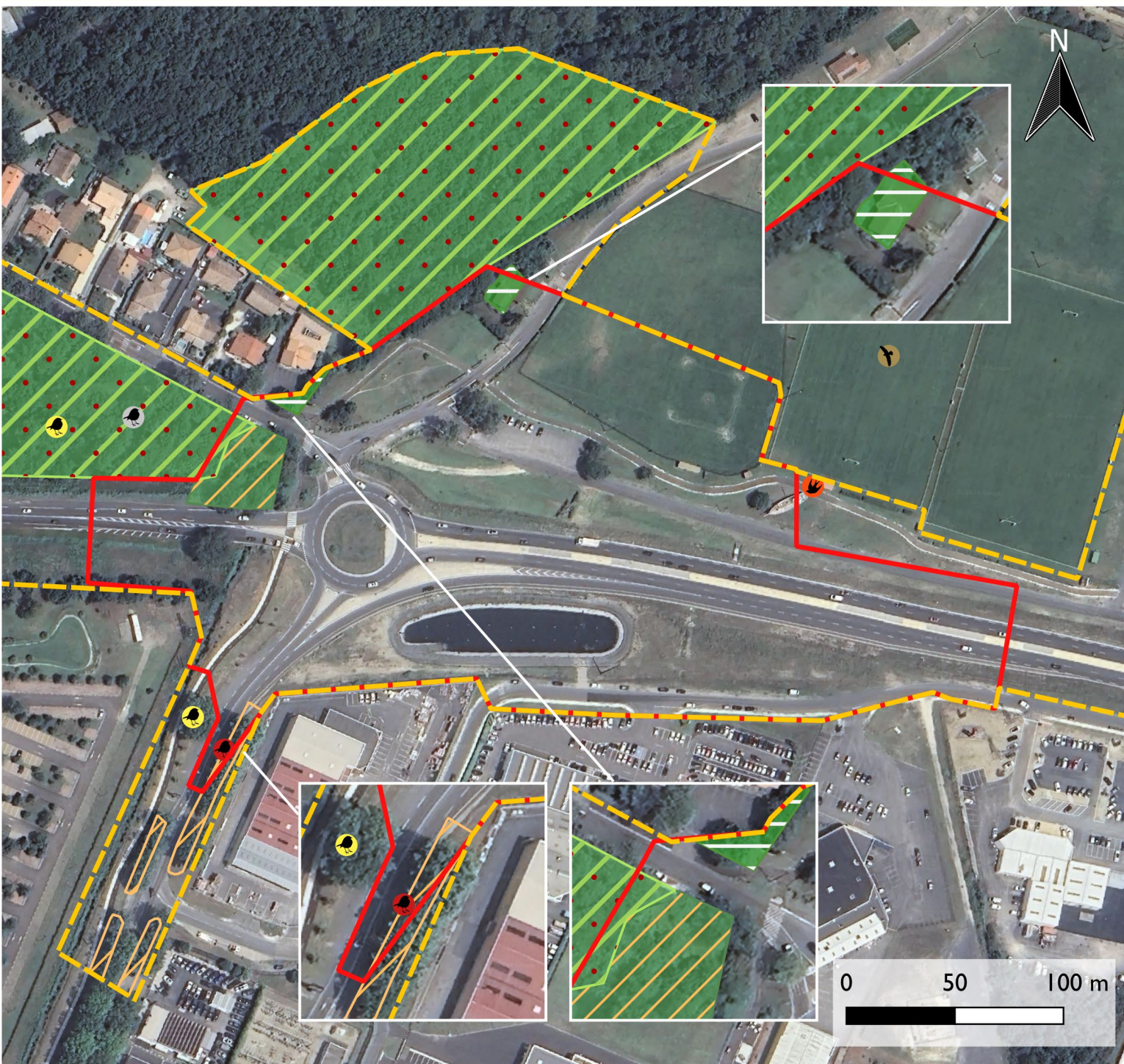
Le secteur de Bisserié présente des boisements mixtes en bordure d'aire d'étude immédiate qui sont des habitats potentiels pour des espèces considérées à enjeu de conservation moyen par leur statut de nicheur potentiel : le Martinet noir, l'Engoulevent d'Europe, le Chardonneret élégant, le Verdier d'Europe, le Milan noir, le Gobemouche gris, l'Hirondelle de fenêtre, le Faucon crécerelle, l'Hirondelle rustique, le Pic épeichette et le Serin cini.

Toutes ces espèces, hormis l'Engoulevent d'Europe, ont été observés évoluant dans l'aire d'étude immédiate de la RN250, plus particulièrement sur le secteur de Bisserié pour le Chardonneret élégant, l'Hirondelle rustique, le Gobemouche gris, le Milan noir et le Serin cini.

De nombreuses espèces de l'avifaune commune protégée sont également présentes ou potentiellement présentes au sein des aires d'études immédiate et rapprochée.

Au regard de ces éléments, le périmètre d'étude constitue **un enjeu globalement moyen** pour l'avifaune.

Habitat de l'avifaune patrimoniale - Aire d'étude immédiate



Aire d'étude immédiate

Aire d'étude rapprochée

Habitat de nidification de l'avifaune

Habitat boisé favorable à la nidification du Chardonneret élégant, du Verdier d'Europe et du Serin cini, ainsi qu'à l'avifaune patrimoniale commune

Habitat boisé favorable à la nidification du Faucon crécerelle, ainsi qu'à l'avifaune patrimoniale commune

Habitat de boisement de résineux favorable à la nidification du Milan noir et de l'Engoulevent d'Europe, ainsi qu'à l'avifaune commune

Habitat de boisement avec feuillu favorable à la nidification de la Pic épeichette et du Gobemouche gris

Habitat de bâti favorable à la nidification du Martinet noir, des Hirondelles de fenêtre et rustique, ainsi qu'à l'avifaune commune

Point de contact de l'avifaune

Chardonneret élégant

Gobemouche gris

Hirondelle rustique

Milan noir

Serin cini

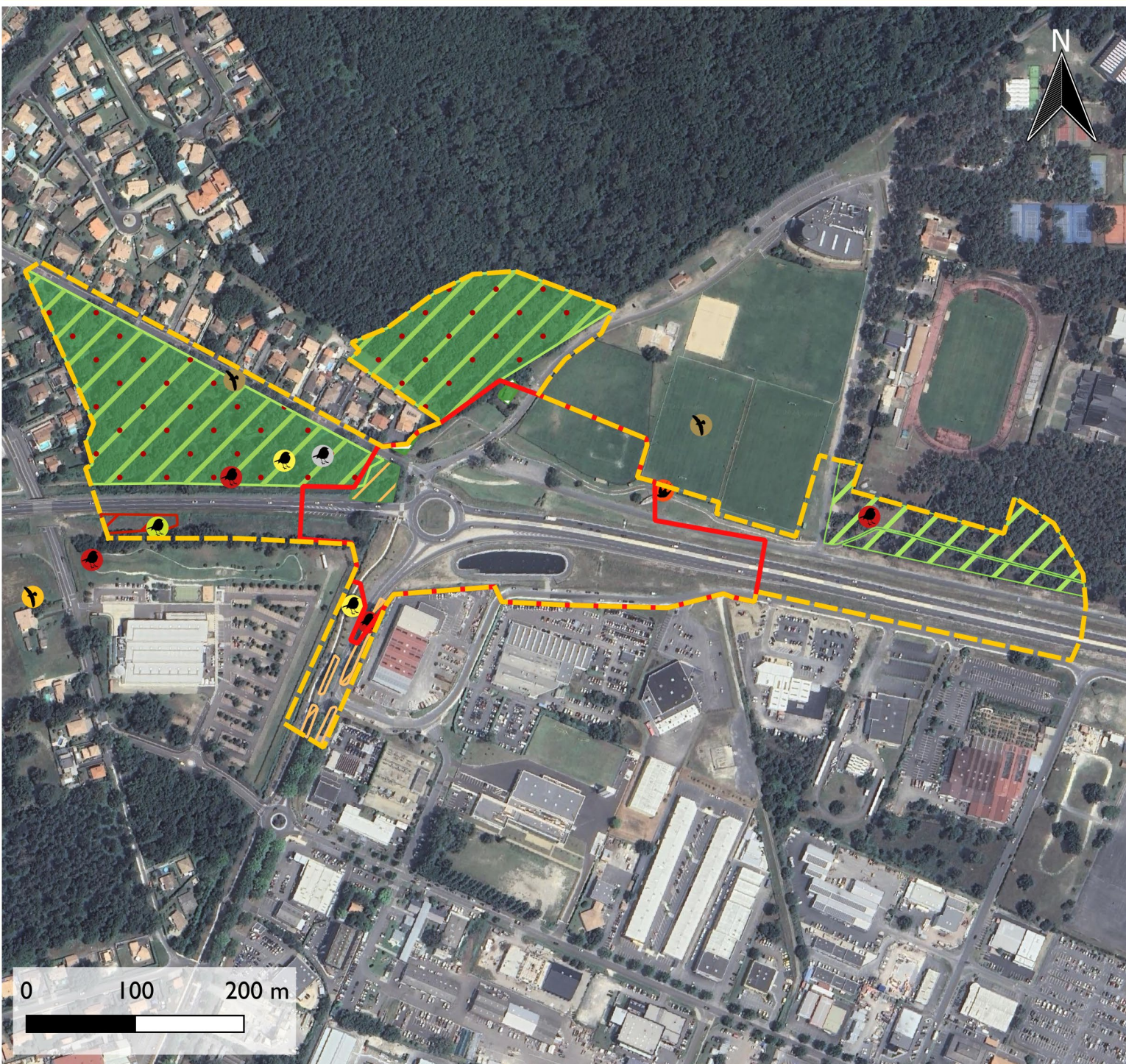
Sources : Google Satellite, ENVOLIS

Auteur : ENVOLIS

Date : 10/10/2024



Habitat de l'avifaune patrimoniale - Aire d'étude rapprochée



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée

Habitat de nidification de l'avifaune

- Habitat boisé favorable à la nidification du Chardonneret élégant, du Verdier d'Europe et du Serin cini, ainsi qu'à l'avifaune patrimoniale commune
- Habitat boisé favorable à la nidification du Faucon crécerelle, ainsi qu'à l'avifaune patrimoniale commune
- Habitat de boisement de résineux favorable à la nidification du Milan noir et de l'Engoulevent d'Europe, ainsi qu'à l'avifaune commune
- Habitat de boisement avec feuillu favorable à la nidification de la Pic épeichette et du Gobemouche gris
- Habitat de bâti favorable à la nidification du Martinet noir, des Hirondelles de fenêtre et rustique, ainsi qu'à l'avifaune commune
- Habitat ouvert favorable à la nidification du Tarier pâtre

Point de contact de l'avifaune

- Chardonneret élégant
- Faucon crécerelle
- Gobemouche gris
- Hirondelle rustique
- Martinet noir
- Milan noir
- Serin cini
- Verdier d'Europe

Sources : Google Satellite, ENVOLIS
Auteur : ENVOLIS
Date : 10/10/2024



✓ **Mammifères (hors chiroptères)**

3 espèces de mammifères patrimoniaux sont présentes ou potentiellement présentes (espèces issues de la bibliographie, non observées sur site mais pour lesquelles les habitats sont très favorables à leur présence) sur le secteur de Bisserié. Il s'agit du Campagnol amphibie, du Hérisson d'Europe, et de l'Écureuil roux.

Le Hérisson d'Europe, mammifère à enjeu de conservation assez faible car protégé à l'échelle nationale a été recensé à plusieurs reprises sur l'axe routier de la RN250. Il évoluera en lisière du boisement mixte et de la Chênaie du secteur de Bisserié.

L'écureuil roux, lui aussi à enjeu de conservation assez faible car protégé à l'échelle nationale, a été recensée via les traces de strobiles de pins laissés par son mode d'alimentation. Quelques individus ont également été recensés à vue. Celui-ci évoluera dans le boisement mixte et la pinède autour du secteur de Bisserié.

Le Campagnol amphibie se démarque par son enjeu de conservation assez fort. Ce mammifère sera surtout identifiable au sein des cours d'eau, notamment la craste de Nézer traversant l'aire d'étude au niveau de l'échangeur Bisserié. Des pièges photo ont été placés lors des prospections mais n'ont pas permis son identification.

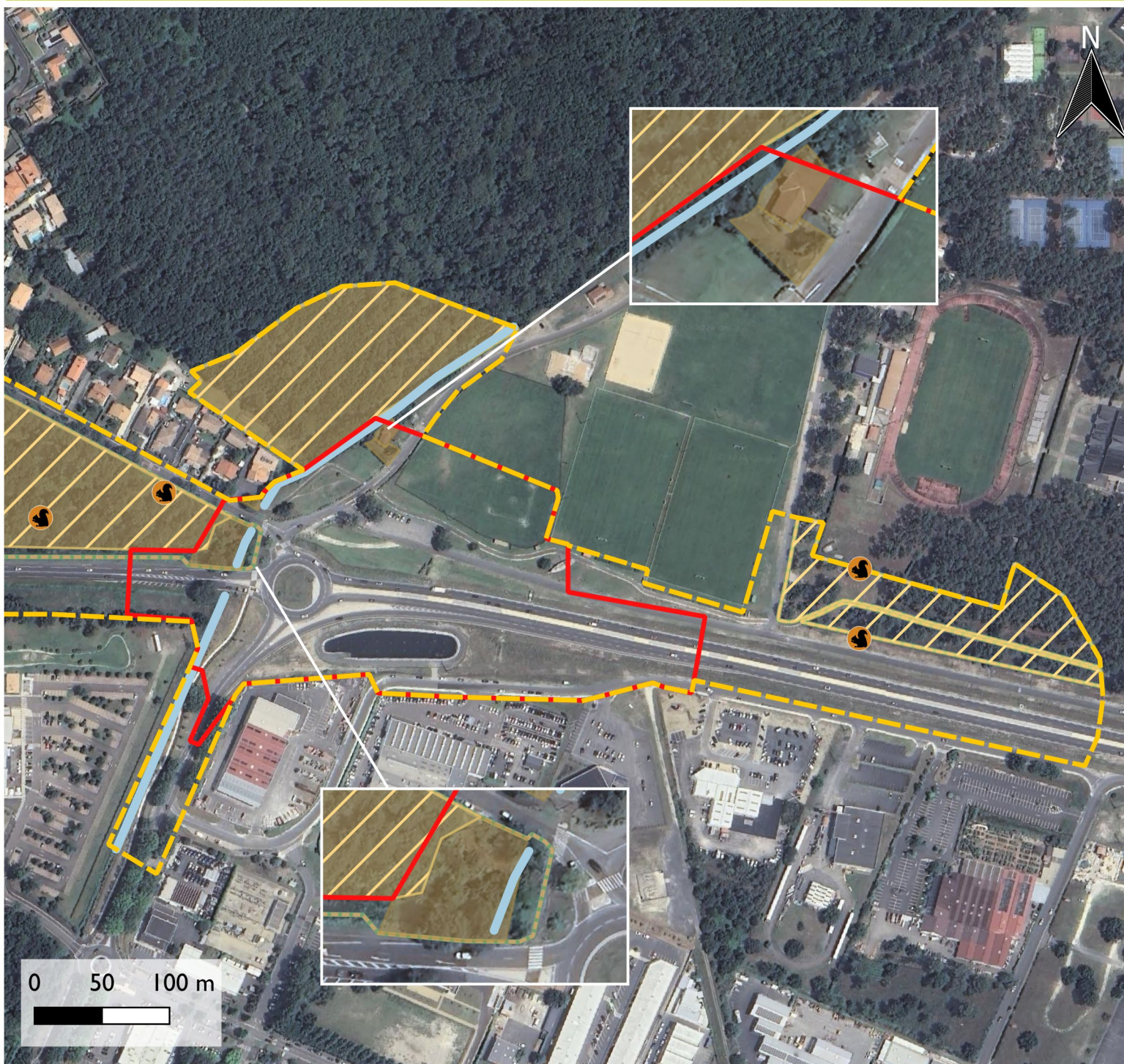
Également, il est à noter la présence du Vison d'Europe et de la Loutre d'Europe dans la bibliographie. Toutefois, au vu de la nature anthropisée du secteur de Bisserié et des exigences écologiques de ces 2 espèces, il est peu probable que le périmètre d'étude leur soit favorable, hormis pour du transit très occasionnel.

Au regard de ces éléments, la craste de Nézer située dans l'aire d'étude immédiate favorable à l'écologie du Campagnol amphibie représente **un enjeu assez fort** pour les mammifères patrimoniaux. Les boisements représentent quant à eux **un enjeu assez faible**.



De gauche à droite : Hérisson d'Europe (Source : P. Gourdain) ; Campagnol amphibie (Source : D. Perez) ; Écureuil roux (Source : P. Cassier)

Habitat des mammifères patrimoniaux



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée

Habitats des mammifères patrimoniaux

- Cours d'eau favorable à l'écologie du Campagnol amphibie
- Boisement favorable à l'écologie de l'Écureuil roux
- Boisement et milieu broussailleux favorable à l'écologie du Hérisson d'Europe
- Lisière de boisement favorable à l'écologie du Hérisson d'Europe

Point de contact des mammifères

- Écureuil roux

✓ **Chiroptères**

Les prospections nocturnes ont pu montrer la présence de 8 espèces de chiroptères pouvant évoluer sur le secteur de Bisserié et plus largement sur l'aire d'étude longeant la RN250 : la Barbastelle d'Europe, la Noctule commune, la Pipistrelle commune, la Sérotine commune, la Noctule de Leisler, la Pipistrelle de Kuhl, la Pipistrelle de Nathusius et l'Oreillard gris.

Au sein du secteur de Bisserié, aucun arbre remarquable pouvant être utilisé comme gîte à chiroptères (hibernation, mise-bas...) n'a été recensé. Toutefois, certains arbres dans des boisements longeant la RN250 ou dans certaines parcelles privées ont pu être identifiés comme

favorable à leur gîte. Également, il n'est pas exclu que certains arbres au sein des boisements bordant le secteur de Bisserié puissent être utilisés comme gîte temporaire par ces espèces.

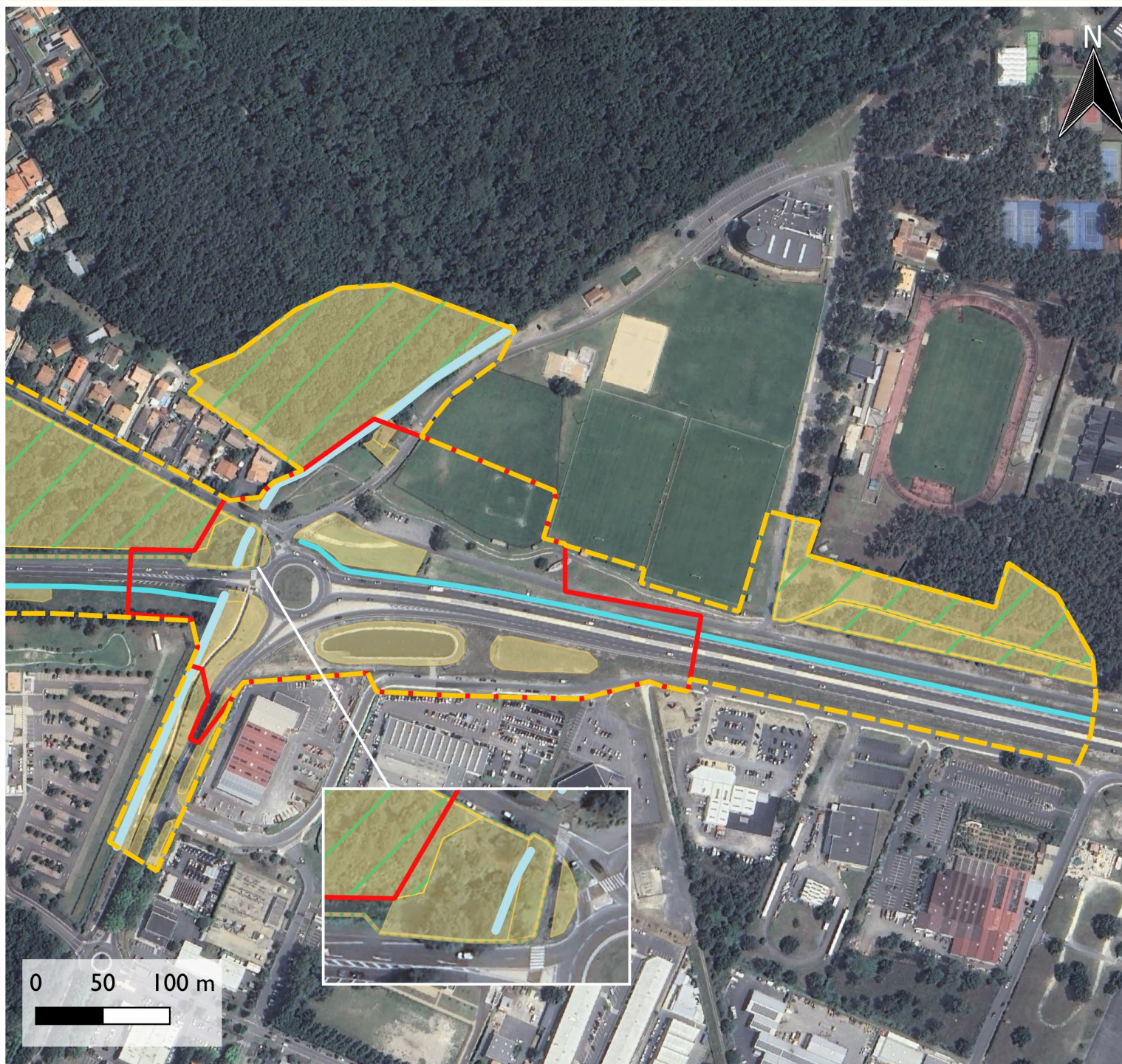
Ces 8 espèces pourront également être recensées en comportement de chasse au sein du secteur du carrefour de Bisserié. L'enjeu de conservation associé à des comportements de chasse sera qualifié d'assez faible.

Au regard de ces éléments, l'aire d'étude immédiate constitue **un enjeu globalement assez faible** pour les chiroptères.



De gauche à droite : Barbastelle d'Europe (Source : L. Arthur) ; Noctule commune (Source : L. Arthur) ; Pipistrelle commune (Source : L. Arthur)

Habitat des chiroptères patrimoniaux



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée

Habitats de chasse des chiroptères patrimoniaux

- Habitat de chasse des chiroptères
- Cours d'eau favorable à la chasse des chiroptères
- Fossé favorable à la chasse des chiroptères

Habitats à gîte des chiroptères patrimoniaux

- Habitat de boisement potentiellement favorable au gîte temporaire des chiroptères

✓ **Reptiles**

5 espèces de reptiles patrimoniaux sont présentes ou potentiellement présentes (espèces issues de la bibliographie, non observées sur site mais pour lesquelles les habitats sont très favorables à leur présence). Il s'agit de la Couleuvre verte et jaune, du Lézard à deux raies, de la Couleuvre helvétique, du Lézard des murailles et de la Couleuvre d'Esculape. Seuls la Couleuvre verte et jaune et le Lézard des murailles ont été observés lors des prospections.

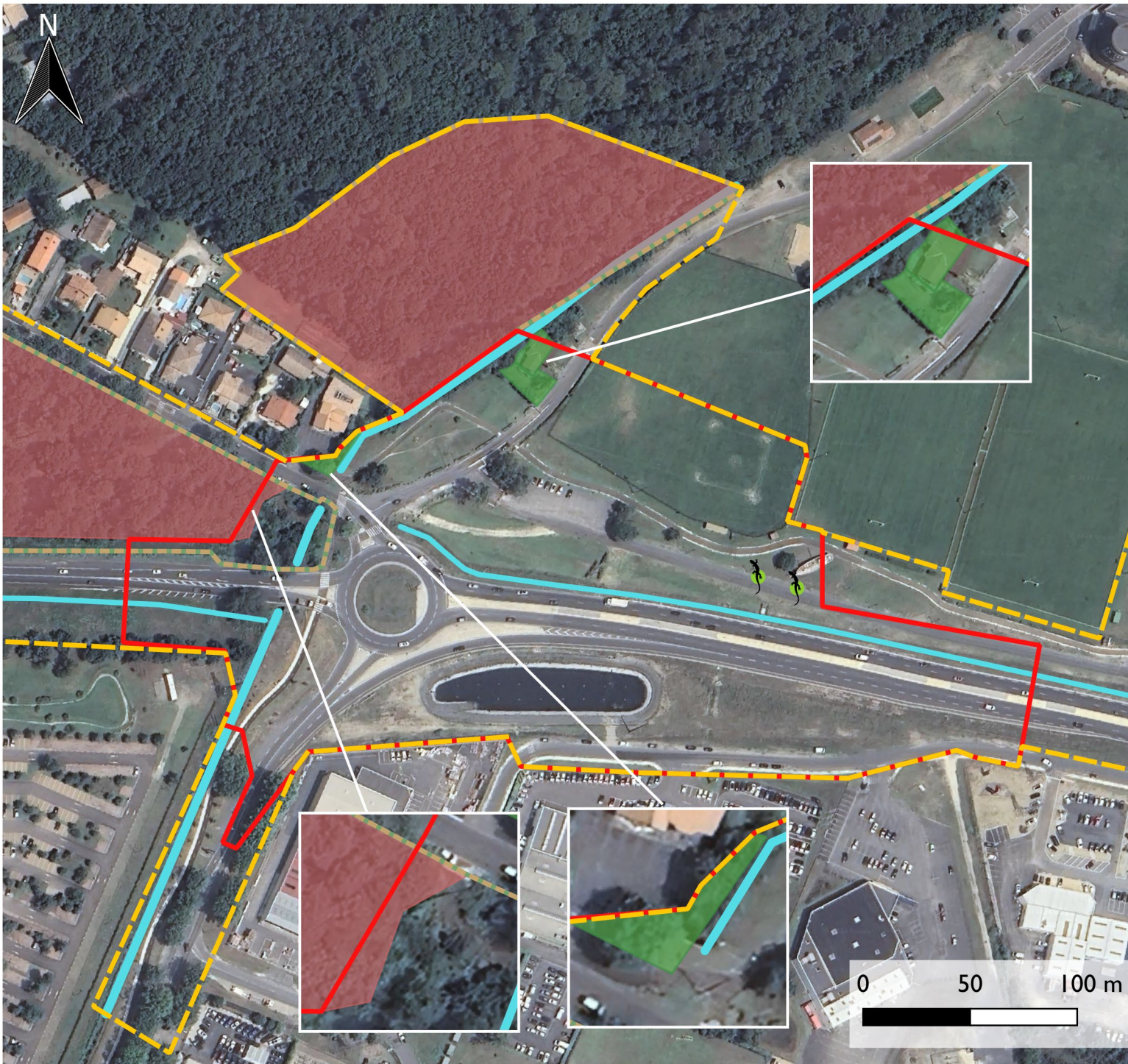
La Couleuvre d'Esculape se distingue par son enjeu de conservation assez fort. Bien que très discrète et à activité à tendance crépusculaire, celle-ci sera surtout identifiable au sein des boisements à sous-bois clairs.

Au regard de ces éléments, le périmètre d'étude représente **un enjeu assez faible** pour la plupart des reptiles, et jusqu'à **assez fort** dans les boisements, dont les boisements inclus dans l'aire d'étude immédiate proche de Bisserié.



De gauche à droite : Lézard des murailles (Source : ENVOLIS) ; Lézard à deux raies (Source : ENVOLIS) ; Couleuvre verte et jaune (Source : G. Rogeon)

Habitat des reptiles patrimoniaux - Aire d'étude immédiate



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée

Habitat des reptiles patrimoniaux

- Milieu broussailleux et boisement favorable à l'écologie de la Couleuvre d'Esculape
- Milieu ouvert et broussailleux favorable à l'écologie de la Couleuvre verte et jaune, du Lézard des murailles et du Lézard à deux raies
- Lisière de boisement favorable à l'écologie du Lézard des murailles, du Lézard à deux raies, de la Couleuvre d'Esculape et de la Couleuvre verte et jaune
- Fossé et cours d'eau favorable à l'écologie de la Couleuvre helvétique

Point de contact des reptiles

- Lézard des murailles

Habitat des reptiles patrimoniaux - Aire d'étude rapprochée



 Aire d'étude immédiate

 Aire d'étude rapprochée

Habitat des reptiles patrimoniaux

 Milieu broussailleux et boisement favorable à l'écologie de la Couleuvre d'Esculape

 Milieu ouvert et broussailleux favorable à l'écologie de la Couleuvre verte et jaune, du Lézard des murailles et du Lézard à deux raies

 Milieu humide et broussailleux favorable à l'écologie de la Couleuvre helvétique

 Lisière de boisement favorable à l'écologie du Lézard des murailles, du Lézard à deux raies, de la Couleuvre d'Esculape et de la Couleuvre verte et jaune

 Fossé et cours d'eau favorable à l'écologie de la Couleuvre helvétique

Point de contact des reptiles

 Lézard des murailles

Sources : Google Satellite, ENVOLIS

Auteur : ENVOLIS

Date : 10/10/2024

✓ **Amphibiens**

6 espèces d'amphibiens patrimoniaux sont présentes ou potentiellement présentes (espèces issues de la bibliographie, non observées sur site mais pour lesquelles les habitats sont très favorables à leur présence). Il s'agit du Crapaud épineux, du Triton palmé, de la Grenouille agile, de la Rainette méridionale, de la Grenouille verte et de la Grenouille rieuse. Toutes ces espèces sont à enjeu de conservation assez faible, sauf la Rainette méridionale se démarquant par son enjeu de conservation moyen.

Les éléments autour du bâti au nord de l'aire d'étude immédiate proche de l'échangeur Bisserié représentent un enjeu moyen, tandis que les boisements et les fossés représenteront un enjeu assez faible.

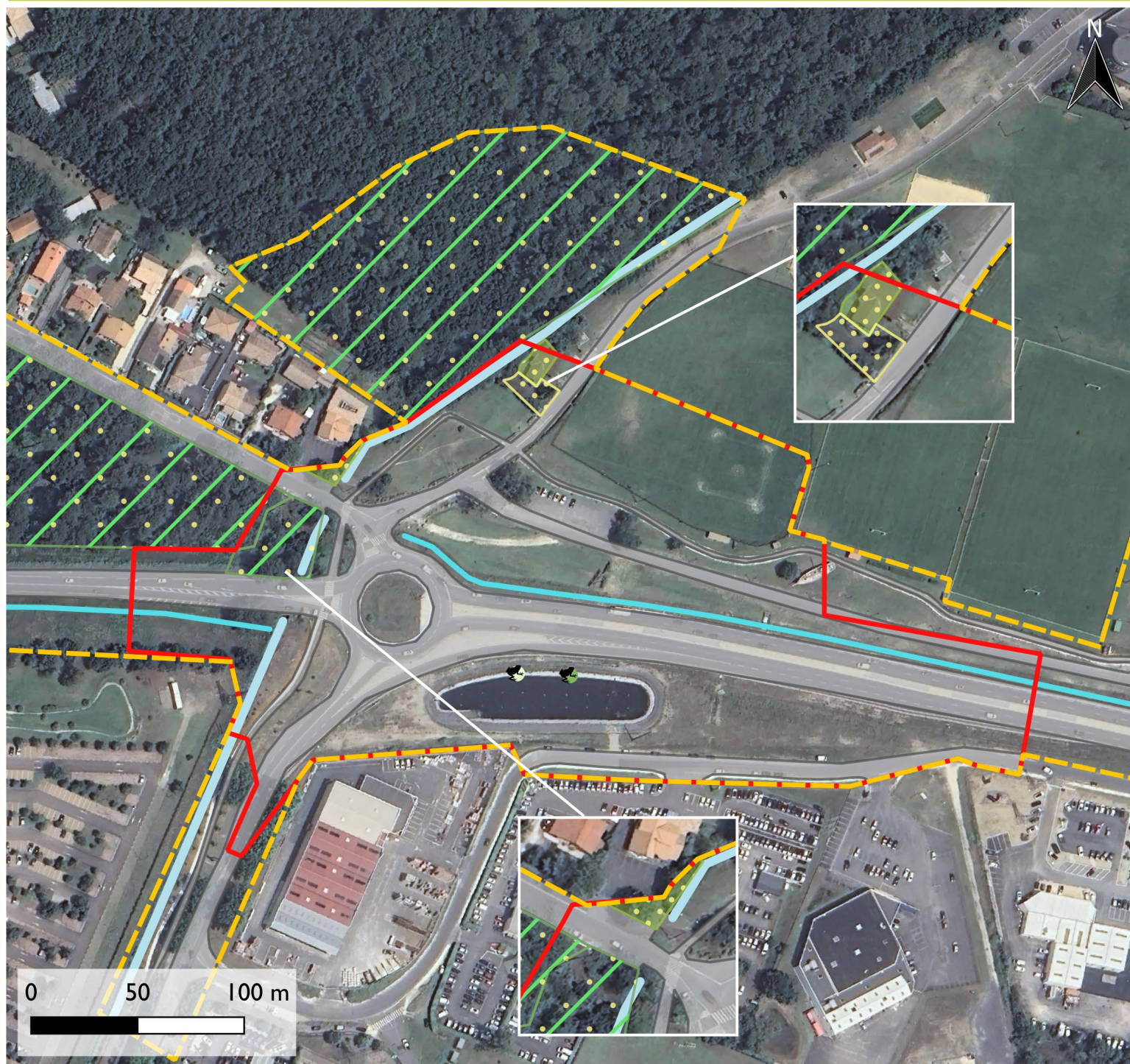
A noter que des individus de Grenouille verte et de Grenouille rieuse ont été contactés dans le bassin de traitement des eaux d'assainissement du giratoire de Bisserié, et des individus de Rainette méridionale et de Triton palmé sur le reste de l'aire d'étude longeant la RN250.

Au regard de ces éléments, l'aire d'étude immédiate représente **un enjeu moyen** pour ce taxon.



De gauche à droite : Crapaud épineux ; Rainette méridionale ; Grenouille agile (Source : ENVOLIS)

Habitat des amphibiens patrimoniaux



Aire d'étude immédiate

Aire d'étude rapprochée

Cours d'eau

Habitat de reproduction des amphibiens

Fossé favorable à la reproduction du Crapaud épineux et du Triton palmé

Habitat de repos des amphibiens

Milieu broussailleux favorable au repos de la Rainette méridionale

Milieu de boisement favorable au repos du Crapaud épineux

Milieu arboré favorable au repos du Triton palmé, de la Grenouille verte et de la Grenouille agile

Point de contact amphibiens

Grenouille verte

Grenouille rieuse

Sources : Google Satellite, ENVOLIS

Auteur : ENVOLIS

Date : 10/10/2024

✓ Insectes

5 espèces d'insectes patrimoniaux sont présentes ou potentiellement présentes dans le périmètre d'étude de Bisserié (espèces issues de la bibliographie, non observées sur site mais pour lesquelles les habitats sont très favorables à sa présence) : 1 espèce d'Odonate, l'Agriion nain, et 4 espèces d'Orthoptères, l'Oedipode grenadine, le Méconème scutigère, le Tétrix méridional et l'Oedipode azurée. Toutes ces espèces sont à faible enjeu de conservation, car non protégée et uniquement déterminante ZNIEFF.

3.2.3 Milieu aquatique

3.2.3.1 Aires d'étude milieu naturel aquatique et réglementation contractuelle de la gestion de l'eau

L'aire d'étude du présent volet correspond au linéaire de cours d'eau concerné par l'emprise projet, à savoir la Craste de Nézer, sur un linéaire d'écoulement unique.



La Craste de Nézer est rattachée à une masse et par extension, inscrites au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Adour-Garonne 2022-2027 selon l'intitulé suivant : Craste de Nézer (S30-0402), référencé sous le code masse d'eau FRFRC6_6.

En détails, les objectifs et les pressions pour lesdites masses d'eau :

Objectifs écologiques et chimiques des masses d'eau étudiées (Source : SIE Adour-Garonne)

Objectifs	Craste de Nézer (FRFRC6_6)
Etat écologique	Bon état atteint en 2015
Etat chimique (sans molécules ubiquistes)	Bon état atteint en 2015

Pressions identifiées sur les masses d'eau étudiées (Source : SIE Adour-Garonne)

Type de pressions	Détails des pressions	Craste de Nézer (FRFRC6_6)
Ponctuelle	Degré global de perturbation des rejets de stations d'épurations industrielles pour les macros polluantes	Non significative
	Indice de danger « substances toxiques » global pour les industries	Non significative
	Degré global de perturbation dû aux sites industriels abandonnés	Non significative
Diffuse	Pression de l'azote diffus d'origine agricole	Non significative
Prélèvements d'eau	Sollicitation de la ressource par les prélèvements AEP	Inconnue
Altérations hydromorphologiques et régulations des écoulements	Altération de la continuité	Minime
	Altération de l'hydrologie	Minime
	Altération de la morphologie	Elevée

Il est important de préciser que la Craste de Nézer est inscrite sur la liste 1 des cours d'eau, tronçons de cours d'eau classés au titre de l'article L. 214-17 du code de l'environnement du bassin Adour-Garonne. A ce titre, **tout nouvel obstacle à la continuité écologique est interdit**.

La Craste de Nézer n'est toutefois pas inscrite à l'arrêté préfectoral portant inventaire de zones de frayères, de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole et des crustacés dans le département de la Gironde (arrêté SEN/2013/06/04-62).

3.2.3.2 Hydrologie

La Craste de Nézer a un régime de type pluvial, fortement influencé par les précipitations. On notera une possible influence de la marée, notamment en limite aval de la zone d'étude sur la Craste de Nézer.

Sur le réseau de crastes et de fossés du secteur, la Craste de Nézer est celle qui présente le débit le plus important. Elle draine certains quartiers de Cazaux, le pied de la forêt usagère de la Teste-de-Buch et la zone d'arrière de la dune littorale.

Les débits courants sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

Débits courants des masses d'eau étudiées (en m³/s) (Sources : SHYREG / IRSTEA)

Débits courants	Craste de Nézer (S30-0402)
Débit d'étiage QMNA5	0.001
Module interannuel	0.006
Crue quinquennale**	1.01
Crue décennale**	1.31
Crue centennale**	2.84

**Valeurs statistiques de débits appréhendées en amont de la confluence des 2 bras de la Craste douce.*

***Débits de pointe*

3.2.3.3 Hydromorphologie et géomorphologie à l'échelle du linéaire

Les investigations de reconnaissance hydromorphologiques des cours d'eau ont été mises en œuvre le 30/05/2024 sur la Craste de Nézer.

Le linéaire de reconnaissance sur la Craste de Nézer mesure 600m. La limite amont se situe au niveau de l'ouvrage de franchissement de la « Rue Georges Charpak », et la limite aval se situe au niveau du stade nautique communal.

La Craste de Nézer présente un gabarit du lit apparaît plus réduit à l'amont (TN_1) avec une largeur moyenne fixée à 2,20m et une largeur mouillée de 1,50m. Il s'élargit significativement sur la partie médiane (TN_2) et aval (TN_3) et présente des valeurs moyennes comprises entre 4m (lit mouillée) et 5m (lit mineur).

Dans sa globalité, le linéaire reconnu présente des écoulements assez homogènes en ce qui concerne les vitesses et les hauteurs d'eau, notamment à cause d'un lit mineur très rectiligne et présentant des traces de calibrage notables. Les écoulements présentent une tendance lentique, matérialisés par des faciès en chenal lentique (CLE), plat lentique (PLE) ou mouille (MOU). Le chenal lentique est en effet prédominant sur la totalité du linéaire en raison du calibrage important qui conditionne fortement les écoulements sur une faible pente. Lorsque le lit s'élargit ponctuellement, les hauteurs d'eau diminuent significativement, formant de ce fait des plats lentique sur de faibles longueurs.

Néanmoins, certaines zones se démarquent avec des vitesses d'écoulement plus rapides (lotiques). En effet, sur la partie amont (TN_1), la pente semble augmenter sporadiquement à l'aval du tronçon, ce qui engendre un faciès en chenal lotique (CLO) puis un court radier (RAD). En suivant, une mouille de concavité est formée par les processus érosifs, quelques mètres en amont de l'ouvrage. Cette succession radier/mouille se réitère une fois à l'aval (TN_3), toujours

de manière très localisée et peu étendue. Un autre chenal lotique est présent à l'aval de ce même tronçon, mais semble généré par la présence de l'ouvrage de franchissement (double buse), influençant de manière notable les écoulements sur une dizaine de mètres.

Sur l'ensemble du linéaire, le colmatage du fond du lit est significatif, s'inscrivant toujours dans une matrice de substrat sablo-limoneux. Toutefois il apparaît d'avantage prononcé sur la partie médiane (TN_2), avec un dépôt sédimentaire important en sortie d'ouvrage.

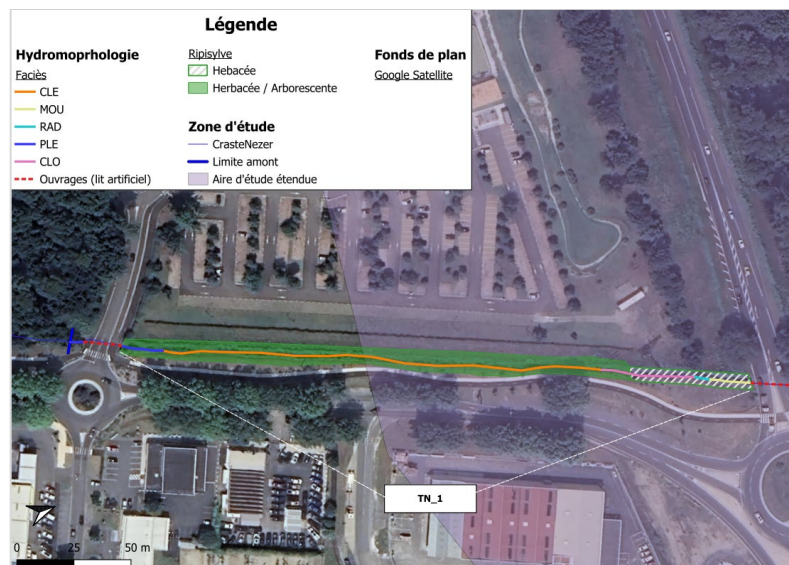
La hauteur des berges reste globalement similaire sur le linéaire reconnu, avec une moyenne de 1,50m. Toutefois le lit apparaît bien plus encaissé sur le tronçon médian, avec des berges mesurant jusqu'à 3,50m sur les deux rives.

Toutes les strates de ripisylve sont présentes sur la totalité du linéaire, avec une répartition plutôt inégale. En effet, sur la partie amont, la strate herbacée est dense sur chaque rive, et sporadiquement accompagnée d'une strate arborescente relativement basse (jeunes pousses d'aulnes). On notera une disparation nette de la strate arborescente à proximité de l'ouvrage de franchissement routier (possible entretien et gestion).

En suivant, la strate herbacée et arborescente prédomine sur chaque rive du tronçon médian TN_2.

Enfin, le tronçon aval TN_3 présente :

- En rive droite, uniquement une strate herbacée, évoluant à arborescente uniquement dans les derniers mètres en limite aval du linéaire de reconnaissance ;
- En rive gauche, une ripisylve très diversifiée et dense, qui présente toutes les strates de végétation (herbacée, arbustive, arborescente).



Cartographie des faciès et de la ripisylve sur la Craste de Nézer (1)



Cartographie des faciès et de la ripisylve sur la Craste de Nézer (2)

Tronçon	Faciès		Caractéristiques du lit			Ripisylve
	Nature	Longueur (ml)	Largeur moyenne du lit mineur (m)	Largeur mouillée moyenne (m)	Hauteur moyenne des berges (m)	Strates
TN_1	PLE	18	4,50	3,50	1,50 RD + RG	Herbacée / Arborescente
	CLE	202	2	1,50	1,50 RD + RG	Herbacée / Arborescente
	CLO	42	2,20	1,50	1,50 RD + RG	Herbacée
	RAD	7	1,70	1,10	1,50 RD + RG	Herbacée
	MOU	18	2	1,50	2,00	Herbacée
TN_2	MOU	15	5	4,9	3,50 RD + RG	Herbacée / Arborescente
	PLE	14	4,70	4,0	3,50 RD + RG	Herbacée / Arborescente
TN_3	CLO	14,5	4	3,30	1,30 RD + RG	Herbacée / Arborescente RG Herbacée RD
	CLE	62	4,20	3,40	1,65 RD + RG	Herbacée / Arborescente RG Herbacée RD
	PLE	9	5	4,50	1,50 RD + RG	Herbacée Arbustive / Arborescente RG Herbacée / Arborescente RD
	CLE	60	4	3,30	1,50 RD + RG	Herbacée Arbustive / Arborescente RG Herbacée RD
	PLE	7	4,30	3,80	1,50 RD + RG	Herbacée Arbustive / Arborescente RG Herbacée RD
	CLE	30	4	3,40	1,50 RD + RG	Herbacée Arbustive / Arborescente RG Herbacée RD
	RAD	10	4,50	3,60	1,50 RD + RG	Herbacée Arbustive / Arborescente RG Herbacée RD
	MOU	8	4	3,30	1,50 RD + RG	Herbacée Arbustive / Arborescente RG Herbacée RD
	CLE	83	4	3,30	1,50 RD + RG	Herbacée Arbustive / Arborescente RG Herbacée RD

3.2.3.4 Qualité physico-chimique des eaux superficielles

D'après les données disponibles, la Craste Nézer semble présenter un état chimique en « bon » état, que cela soit avec ou sans ubiquistes. Toutefois, ces états sont obtenus par expertise avec aucune précision sur l'indice de confiance. En outre, aucune station de mesure de la qualité n'est présente sur la masse d'eau.

Etats chimiques des masses d'eau étudiées (Source : SIE Adour-Garonne)

Thématiques	Craste de Nézer (FRFRC6_6)
Etat chimique (avec ubiquistes)	Bon
Etat chimique (sans ubiquistes)	Bon

3.2.3.5 Qualité biologique des eaux superficielles

D'après les données disponibles, la Craste de Nézer semble présenter un état écologique en « bon » état. Toutefois, ce dernier est obtenu par extrapolation, avec un indice de confiance considéré comme faible.

En outre, aucune station de mesure de la qualité n'est présente sur la masse d'eau.

Etats écologiques des masses d'eau étudiées (Source : SIE Adour-Garonne)

Thématiques	Craste de Nézer (FRFRC6_6)
Etat écologique	Bon

Origine : extrapolation avec un indice de confiance faible

3.2.3.6 Contexte et qualité de la faune aquatique

3.2.3.6.1 Ichtyofaune

3.2.3.6.1.1 Analyse bibliographique

D'après l'analyse des données disponibles dans le PDPG de la Gironde, et notamment dans le contexte piscicole du canal des Landes (3364), le réseau hydrographique étudié s'inscrit dans un domaine cyprinicole (zone à barbeau selon Huet– B7 à B8 selon Verneaux), présentant un état dégradé, se justifiant par une perte très notable en espèces repères (95%).

La Craste de Nézer n'a pas fait l'objet d'inventaire piscicole sur son linéaire d'écoulement (pêche électrique prévu en 2024). Toutefois, par extrapolation vis-à-vis des cours d'eau présent au sein du même contexte piscicole, à savoir le canal des Landes, il est possible de supposer que le peuplement piscicole dudit cours d'eau apparaît comme plutôt discordant au regard du référentiel naturel, avec une perturbation plutôt prononcée dans sa composition.

En effet, la composition théorique de l'ichtyofaune doit s'articuler majoritairement autour des cyprinidés rhéophiles (chevaine, vandoise, barbeau fluviatile, toxostome, goujon commun, ...),

des espèces dites « carnassières » (perche, sandre, silure et brochet) et de quelques cyprinidés limnophiles (tanche, gardon, carpe, bouvière, ablette, ...).

Toutefois, par le biais des observations et inventaires réalisés dans le cadre du PDPG et de l'atlas de l'état de santé des poissons sauvages de la Gironde (2016-2021), et notamment sur la station du canal des Landes, positionnée en amont de la route départementale 650, il est constaté une absence de certaines espèces dites centrales dans le cortège piscicole (chevaine, vandoise, barbeau fluviatile, toxostome), au profit d'espèces exotiques invasives (perche soleil, poisson chat).

Distribution des espèces piscicoles – Canal des Landes (Source : FDP33)

Canal des Landes – CLAND_04	2012	2018
Anguille (<i>Anguilla anguilla</i>)	24	31
Brochet (<i>Esox lucius</i>)	1	5
Gambusie (<i>Gambusia holbrooki</i>)	-	1
Grémille (<i>Gymnocephalus cernuus</i>)	-	1
Loche franche (<i>Barbatula barbatula</i>)	-	3
Perche commune (<i>Perca fluviatilis</i>)	5	13
Perche soleil (<i>Lepomis gibbosus</i>)	5	3
Poisson chat (<i>Ameiurus melas</i>)	-	38

3.2.3.6.1.2 Reconnaissances et investigations de terrain

Les reconnaissances effectuées en mai 2024 font état sur la Craste de Nézer **d'une observation d'un groupement d'alevins (non déterminable visuellement) et des individus de poissons-chats.**

3.2.3.6.2 Mollusques et crustacés

3.2.3.6.2.1 Analyse bibliographique

D'après les données bibliographiques disponibles sur le réseau hydrographique étudié (Inventaire des écrivisses d'Aquitaine et inventaires ZNIEFF de la Craste de Nézer), seulement une espèce de mollusques et une espèce de crustacés ont été observées sur le réseau hydrographique étudié, à savoir :

- Mollusque : Limnée étroite (*Omphiscola glabra*) ;
- Crustacé : Ecrevisse de Louisiane (*Procambarus clarkii*).

Notons que cette dernière est considérée comme une espèce exotique envahissante sur l'ensemble du territoire métropolitain.

3.2.3.6.2.2 Reconnaissances et investigations de terrain

Les reconnaissances effectuées en mai 2024 ne font état d'aucune observation d'espèce de mollusques et de crustacés sur l'intégralité du linéaire reconnu, malgré des conditions hydrologiques et météorologiques favorables à l'approche visuelle.

3.2.3.6.3 Bilan concernant la faune aquatique

Concernant la faune aquatique, les espèces, potentielles et avérées, recensées sur la zone d'étude sont présentées dans le tableau.

Les espèces aquatiques patrimoniales sont appréciés à partir de leurs statuts de protection (échelle départemental, régionale, nationale, européenne ou mondiale) et/ou inscrites à la Directive Habitats et/ou déterminantes ZNIEFF et/ou ayant un statut autre que LC sur liste rouge).

Les espèces exotiques envahissantes feront l'objet de précision.

Espèces aquatiques retenues pour l'analyse des enjeux (Source : AMETEN)

Nom latin	Nom français	Conv.	PN	PR	LR AQ	LR FR	Ecologie	Présence (périmètre d'étude)	Enjeu
Poissons									
<i>Anguilla anguilla</i>	Anguille d'Europe	An II Bonn/ An V Oskar	-	-	CR	CR	Fréquente les cours d'eau connectés avec le milieu marin	Présence avérée	Fort
<i>Esox lucius</i>	Brochet	-	Art.1 / Art.2	-	VU	VU	Fréquente les cours d'eau peu turbides, lenticques et riches en végétation aquatique	Présence potentielle	Moyen
<i>Gambusia holbrooki</i>	Gambusie	-	-	-	-	-	Espèce exotique envahissante	Présence potentielle	Faible
<i>Gymnocephalus cernuus</i>	Grémille	-	-	-	LC	LC	Fréquente les cours d'eau lenticques	Présence potentielle	Faible
<i>Barbatula barbatula</i>	Loche Franche	-	-	-	LC	LC	Espèce ubiquiste de cours d'eau	Présence potentielle	Faible
<i>Perca fluviatilis</i>	Perche commune	-	-	-	LC	LC	Fréquente les cours d'eau de tout gabarit,	Présence potentielle	Faible

Nom latin	Nom français	Conv.	PN	PR	LR AQ	LR FR	Ecologie	Présence (périmètre d'étude)	Enjeu
							lenticques et riches en végétation aquatique		
<i>Lepomis gibbosus</i>	Perche soleil	-	-	-	-	-	Espèce exotique envahissante	Présence potentielle	Faible
<i>Ameiurus melas</i>	Poisson-chat	-	-	-	-	-	Espèce exotique envahissante	Présence potentielle	Faible
Crustacés/Mollusques									
<i>Omphiscola glabra</i>	Limnée étroite	-	-	-	NT	NT	Fréquente les eaux douces et les réseaux de drainage de prairies marécageuses	Présence avérée	Modéré
<i>Procambarus Clarkii</i>	Ecrevisse de Louisiane	-	-	-	-	-	Espèce exotique envahissante	Présence avérée	Faible

3.2.3.7 Habitats aquatiques et zones de reproduction

Les investigations de reconnaissance du cours d'eau ont été mises en œuvre le 30/05/2024 sur la Craste de Nézer.

De manière générale, le linéaire parcouru présente des habitats favorables aux les espèces piscicoles à enjeux.

Le substrat sablo – limoneux s'avère très propice au développement de l'anguille, et les faciès d'écoulement majoritairement lenticques apparaissent comme favorables aux espèces à enjeux et les cyprinidés limnophiles théoriquement présents.

Une surface conséquente de zones de frayères pour le brochet a été identifiée. Des foyers d'hélophytes se trouvent sur les tronçons TN_1 et TN_3. La plupart de ces zones de petite taille (entre 2 et 5m²), sont réparties de manière relativement continue le long des linéaires.

Cependant, en aval du tronçon TN_1, une vaste zone de frayère d'environ 70m² se distingue, augmentant considérablement l'intérêt de cette zone pour les espèces phytophiles, surpassant ainsi les tronçons aval en termes de potentiel de reproduction.

Sur la partie médiane (TN_2), une unique frayère potentielle pour le brochet a été observée (5m²). Cependant, la présence ponctuelle d'hydrophytes au niveau du plat lentique renforce la diversité des habitats aquatiques et augmente sensiblement la surface de refuge potentielle pour l'ichtyofaune en place. On notera également la présence de blocs isolés dans le lit mineur, apportant une diversité habitationnelle supplémentaire.

Bien que les zones de fraie soit sensiblement moins importantes que sur la partie amont, le tronçon TN_3 présente une diversité d'habitats plus conséquente pour l'ensemble de la faune pisciaire.

En effet, la ripisylve plus arborée et dense laisse apparaître de nombreux systèmes racinaires en sous berges et embâcles de bois morts, qui s'avèrent intéressants vis-à-vis du refuge de l'anguille.

Ces singularités créent également des survitesses, qui peuvent rendre la zone attrayante pour les espèces de cyprinidés rhéophiles potentiellement présentes. Par ailleurs, lesdits faciès d'écoulements lotiques (CLO, RAD) ponctuellement présents sur les tronçons amont et aval s'avèrent aussi favorable à ce cortège d'espèce.

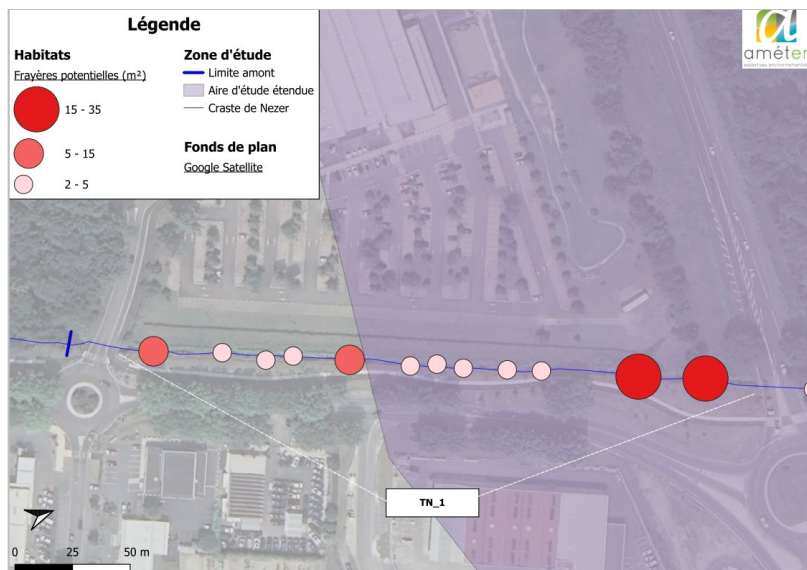
Des blocs isolés, issus des processus érosifs accentuent une fois de plus la diversité habitationnelle du tronçon aval.



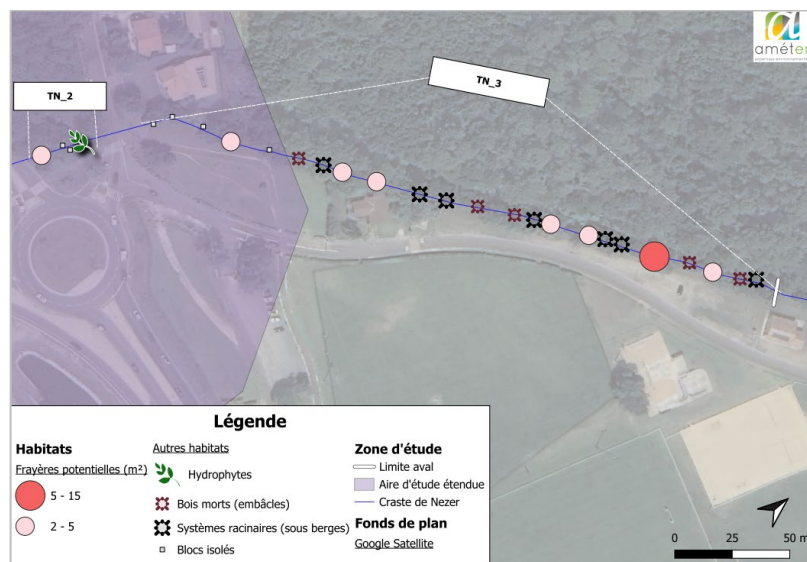
Zones de frayères potentielles denses (TN_1)



Hydrophytes (TN_2), bois morts et sous berges (TN_3)



Cartographie des habitats sur la Craste de Nézer (1)



Cartographie des habitats sur la Craste de Nézer (2)

Les surfaces cumulées de frayères potentielles sur la craste de Nézer sont d'environ 185m², soit 11,8 % de la surface mouillée reconnue (1555m²).

Aucune frayère effective n'a été observée sur la Craste de Nézer.

Sur la Craste de Nézer, les surfaces cumulées d'habitats aquatiques singuliers apparaissent comme relativement conséquentes, et représentent un enjeu notable.

La Craste de Nézer apparaît comme propice à l'accueil, au maintien et au développement de la faune aquatique, avec des surfaces favorables relativement significatives, tant sur les habitats aquatiques singuliers (abris/refuges/stabulation) que patrimoniaux (frayères).

3.2.3.8 Continuité piscicole

3.2.3.8.1 Analyse bibliographique

Aucun ouvrage inscrit au référentiel des obstacles à l'écoulement (ROE) n'est présent sur l'intégralité du linéaire d'écoulement de la Craste de Nézer, soit un linéaire 14km.

Toutefois, il est important de noter la présence d'un ouvrage hydraulique en fermeture de bassin versant de la Craste de Nézer, en amont de la route départementale 650. Cet ouvrage, non référencé au ROE, est un seuil transversal composé de 3 vannes murales, considéré comme infranchissable pour toutes les espèces piscicoles en position basse (fermée).



Ouvrage hydraulique infranchissable – Craste de Nézer – Amont D650 (Source : Google Street)

3.2.3.8.2 Reconnaissances et investigations de terrain

3 ouvrages de franchissement sont présents sur le linéaire d'investigation.

Tous les ouvrages apparaissent comme transparents pour le brochet et l'anguille au regard des métriques à prendre en compte (tirant d'eau, longueur et pente).

Toutefois, l'ouvrage OFR_N3 est une double buse qui présentait des vitesses d'écoulement élevées à la période des investigations, de l'ordre de 1 m/s, ce qui peut limiter la franchissabilité piscicole, notamment vis-à-vis de l'anguille.

De plus, dans des conditions hydrologiques proches de l'étiage, un tirant d'eau faible, inférieur à 0,15m pour le brochet et 0,02m pour l'anguille (adulte) serait limitant en ce qui concerne les capacités de nage. De plus, le caractère homogène et lisse (béton) du coursier des ouvrages pourrait rendre difficile la reptation de l'anguille lorsque la nage serait impossible.

Code ouvrage	Nature	Longueur (ml)	Tirant d'eau (m)	Pente (%)	Continuité	
					Anguilla anguilla	Esox luxius
OFR_N1	Ouvrage de franchissement routier : double cadre béton	16	0,30	<1	Transparent	Transparent
OFR_N2	Ouvrage de franchissement routier : cadre béton	20	0,50	<1	Transparent	Transparent
OFR_N3	Ouvrage de franchissement routier (rond-point) : double buse	20	0,20	<1	Transparent	Transparent



Cartographie des ouvrages de franchissement sur le linéaire parcouru de la Craste de Nézer

La continuité piscicole apparaît, comme sur la Craste de Nézer, comme peu dégradée, se justifiant principalement par l'absence d'obstacle limitants pour la continuité piscicole, avec des hauteurs d'eau apparaissant comme suffisante pour le franchissement des espèces à enjeux.

La Craste de Nézer présente une continuité peu perturbée, malgré la présence de 3 ouvrages de franchissement routier. Ces derniers sont considérés comme transparents et permettent la libre circulation écologique (piscicole).

3.2.3.9 Bilan et synthèse du volet milieu aquatique

Les principaux enjeux pressentis, sur la zone d'étude, sont synthétisés, par thématique, dans le tableau ci-dessous :

Niveau d'enjeu environnemental	Faible	Modéré	Fort	Très fort	Justifications
Qualité biologique des eaux superficielles		X			La Craste de Nézer présente un bon état chimique et écologique. <i>Dans l'attente des investigations menées dans le cadre de la présente étude.</i>
Hydro-morphologie / géomorphologie	X				La Craste de Nézer est un cours d'eau d'origine anthropique, au tracé rectiligne et calibré. Son gabarit est relativement homogène, avec des berges majoritairement hautes et pentues. Toutefois, ce cours d'eau présente une ripisylve plutôt fonctionnelle, démontrant un gradient de naturalité significatif.
Faune aquatique			X		La Craste de Nézer tend à accueillir une faune aquatique plutôt diversifiée. Les enjeux (modéré à fort) se situent sur deux espèces piscicoles (Anguille et Brochet) et sur une espèce de mollusque (Limnée étroite). <i>Dans l'attente des investigations menées dans le cadre de la présente étude.</i>
Habitats aquatiques et zones de reproduction			X		Les conditions d'habitats piscicoles sur la Craste de Nézer apparaissent comme favorables à la majorité de l'ichtyofaune pour assurer son cycle de vie biologique. Sur la base des surfaces cumulées de frayères potentielles, l'enjeu de reproduction est considéré comme fort
Continuité piscicole				X	L'enjeu concernant la continuité biologique apparaît « très fort » avec notamment un classement en liste 1, imposant le maintien de la libre circulation piscicole sur la Craste de Nézer.

3.2.4 Fonctionnalités et continuités écologiques

3.2.4.1 A l'échelle régionale : application du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)

3.2.4.1.1 Contexte

Le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires) constitue un véritable appui à la transversalité et à la mise en cohérence des politiques régionales qui concourent à l'aménagement durable du territoire, et cela au service d'une plus grande efficacité et d'une meilleure lisibilité de ces politiques.

A cet effet, le SRADDET intègre plusieurs schémas et plans régionaux sectoriels qui existaient auparavant :

- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)
- Le Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT) et le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI)
- Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD)

La Région Nouvelle-Aquitaine a également choisi d'intégrer les éléments issus du schéma directeur territorial d'aménagement numérique.

La démarche des trames vertes et bleues (TVB) a pour but essentiel de garantir la survie des espèces végétales et animales, qu'elles soient protégées ou « ordinaires », en réduisant la fragmentation des milieux et en rétablissant les corridors écologiques à l'échelle locale et nationale.

Le SRADDET, par son caractère opposable, permet la mise en œuvre des TVB. Il permet en outre une adaptation communale et intercommunale des trames vertes et bleues dont la vocation est plus locale.

L'atlas régional distingue trois composantes principales de la Trame Verte et Bleue :

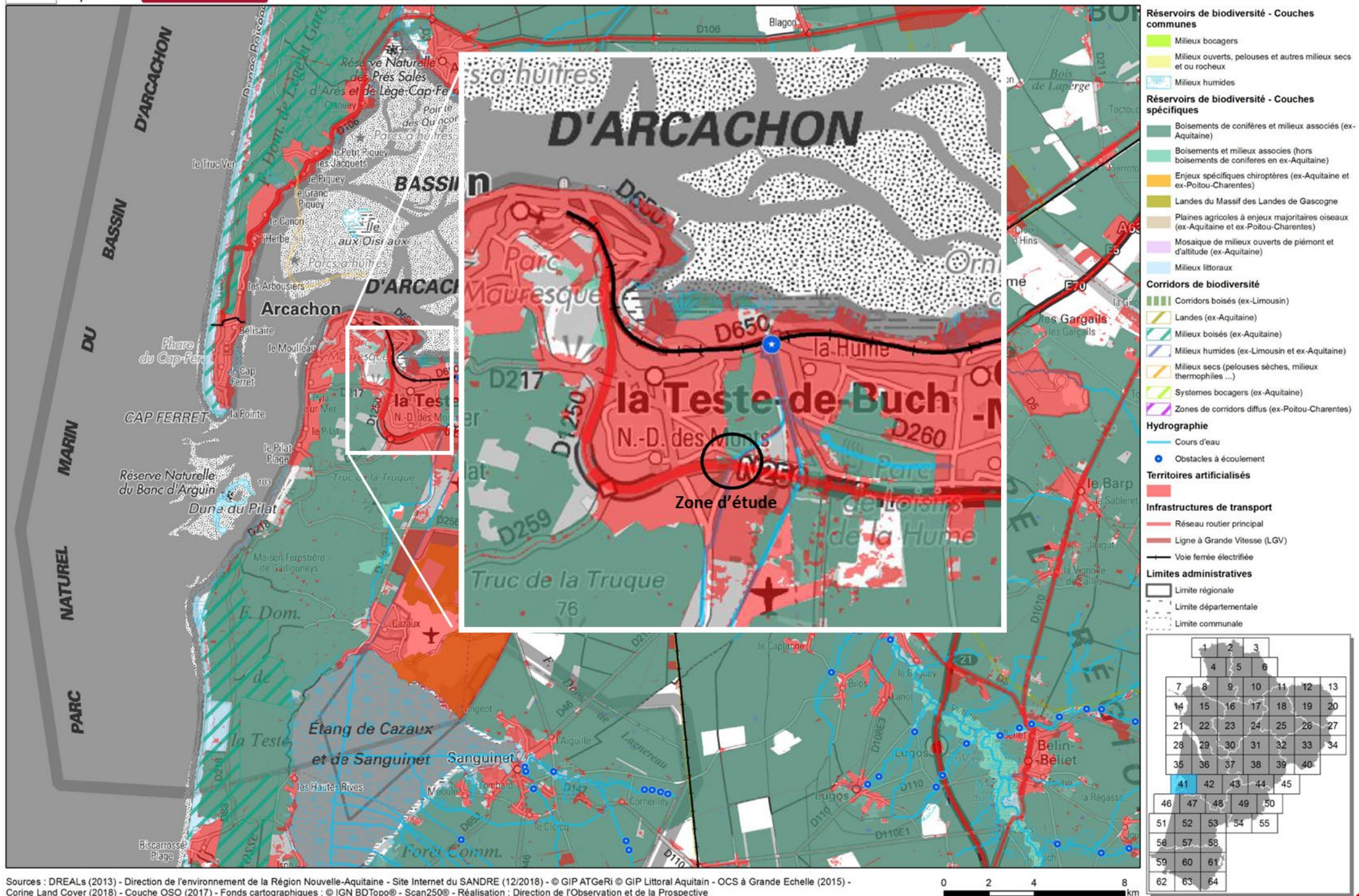
- Les réservoirs de biodiversité : espaces dans lesquels la biodiversité, rare ou commune, menacée ou non menacée, est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie (alimentation, reproduction, repos) et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant notamment une taille suffisante. Ce sont des espaces pouvant abriter des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent, ou susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces ;
- Les corridors écologiques : espaces qui permettent la formation d'un réseau répondant aux besoins fondamentaux des êtres vivants : se déplacer (pour des animaux mobiles) ou se propager (pour des plantes ou des animaux peu mobiles), de façon à pouvoir se nourrir et/ou se reproduire. Ils représentent des éléments essentiels de la conservation de la biodiversité et du fonctionnement des écosystèmes ;

- Les infrastructures de transports : celles-ci, selon les espèces considérées, peuvent constituer des éléments fragmentant, c'est-à-dire des obstacles aux continuités écologiques, qui prennent le plus souvent une forme linéaire. Les éléments fragmentant peuvent également être ponctuels, dans le cas des ouvrages hydrauliques par exemple.

A noter que les cours d'eau et le réseau hydrographique de manière générale sont à la fois corridors écologiques et réservoirs de biodiversité.

3.2.4.1.2 Projet vis-à-vis du SRADDET

L'analyse des fonctionnalités écologiques à une échelle éloignée permet d'observer le positionnement de l'opération ; un extrait de l'atlas cartographique de l'état des lieux est visible ci-après.



3.2.4.2 A l'échelle du projet

Les informations générales apportées par l'état des lieux régional amènent à raisonner plus précisément à l'échelle locale. La cartographie des fonctionnalités écologiques à l'échelle du projet est présentée ci-après.

3.2.4.2.1 Les milieux boisés

L'aire d'étude immédiate est bordée par des boisements mixtes favorables à l'avifaune forestière, aux mammifères arboricoles et au repos de certains amphibiens.

3.2.4.2.2 Les fossés, points d'eau et cours d'eau

Le périmètre d'étude est traversé par la Craste de Nézer qui représente une continuité hydraulique essentielle à l'écologie du Campagnol amphibie mais également à la chasse de certaines espèces de chiroptères et à l'écologie de certains oiseaux. A noter également que la Craste de Nézer pourrait être favorable à certaines espèces piscicoles dont l'Anguille d'Europe. Ce cours d'eau offre une continuité hydraulique importante à préserver, notamment si la présence de cette espèce est avérée.

L'ouvrage de franchissement de la craste de Nézer sous la RN250 (OFR_N2) est équipé d'une banquette en encorbellement, permettant la continuité écologique de la petite faune.



Banquette en encorbellement dans l'ouvrage de franchissement de la craste de Nézer sous la RN250. Source SETEC 2024.

La destruction des fossés, pour la majorité d'entre eux en bordure de route, pourrait entraîner une rupture de la continuité hydraulique s'il y a destruction, notamment pour les espèces ayant besoin de ce genre de milieux pour le cycle de vie, comme le Triton palmé ou le Crapaud épineux.

3.2.4.3 Bilan et synthèse des fonctionnalités et continuités écologiques

Au vu de la configuration des habitats sur le site (important axe de circulation divisant le périmètre d'étude dans la longueur, surfaces boisées en périphérie), le projet n'entraînerait pas plus de rupture majeure des continuités écologiques. Toutefois, une attention particulière doit être faite sur la Craste de Nézer, pouvant être un élément essentiel de continuité hydraulique.

Continuités écologiques



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée

Réservoir de biodiversité

- Milieu boisé
- Milieu ouvert
- Milieu semi-ouvert
- Milieu bâti
- Milieu aquatique

Continuité hydraulique

- Cours d'eau
- Fossé

Transit de la faune

- Transit de la faune volante (avifaune, chiroptères...)
- Transit de la faune aquatique (mammifères semi-aquatiques, poissons...)

Element de rupture de continuité

- Voie de circulation

3.2.5 Synthèse du volet milieu naturel

Les analyses de la bibliographie et des inventaires réalisés de novembre 2023 à septembre 2024 ont mis en évidence les enjeux de conservation des habitats en fonction des différentes sensibilités faunistiques et floristiques recensées.

Les données obtenues et présentées dans ce document sont issues d'une analyse prenant en compte l'ensemble des inventaires et des réflexions faites afin d'en ressortir une synthèse complète des enjeux retenues. Ainsi, certaines conclusions émises lors des précédents inventaires ont pu être revues à l'issue de cette synthèse.

Ces enjeux ont été formulés au niveau des habitats naturels mais également taxon par taxon en ce qui concerne la faune et la flore. La superposition des enjeux faunistiques et floristiques aux habitats permet de dresser une cartographie des enjeux écologiques globaux à l'échelle du projet de manière à synthétiser ces informations.

Cette cartographie est présentée par la suite. Elle détaille les secteurs à enjeux du fait de leurs sensibilités particulières en termes d'habitats ou de présence potentielle ou avérée d'espèces à enjeu. Ces secteurs correspondent aux limites des habitats naturels les plus récentes identifiés puisque ces dernières constituent des surfaces tangibles potentiellement concernées par des incidences, ou au contraire des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.

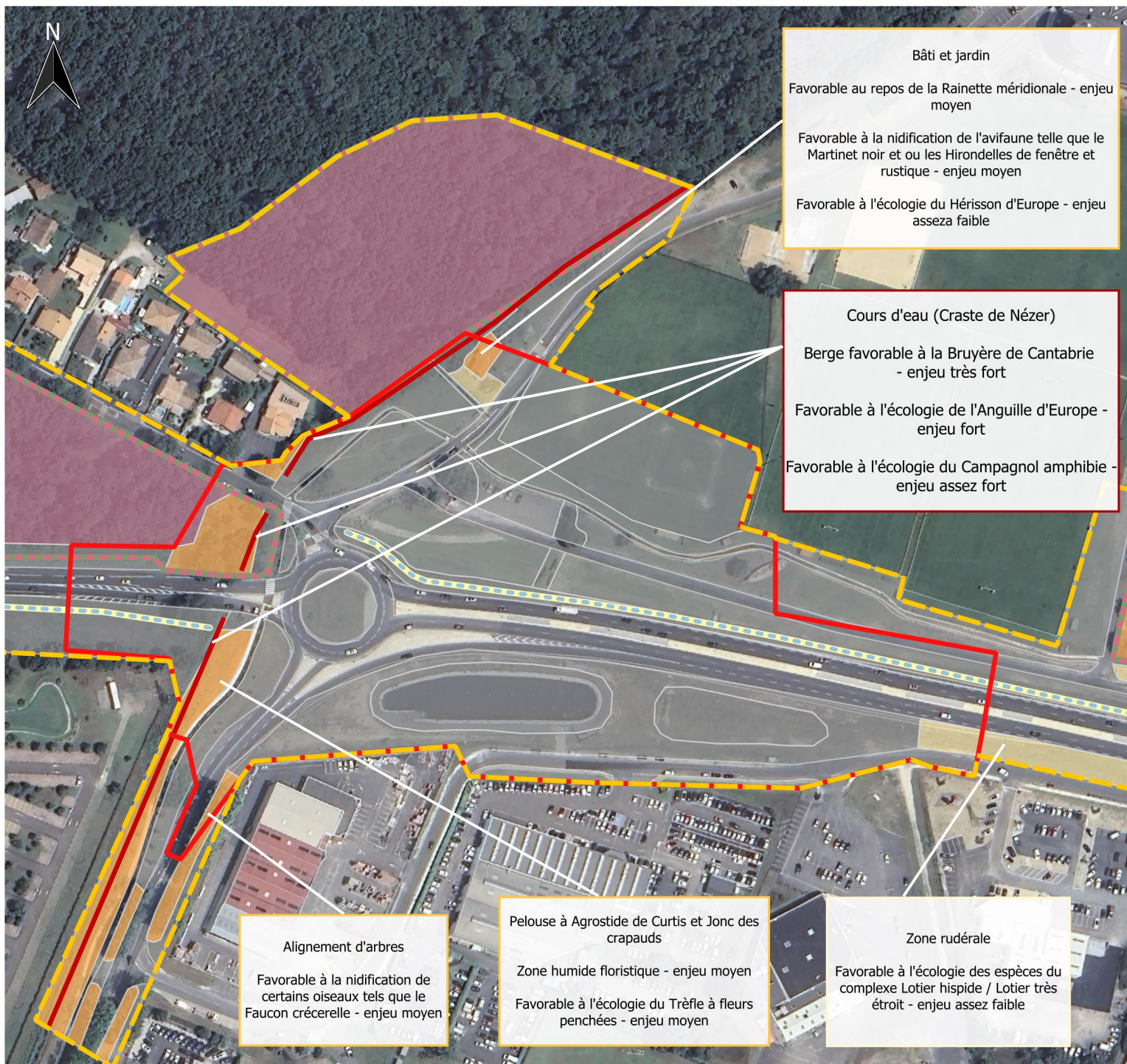
À la suite du croisement des enjeux des habitats, de la faune et de la flore relevés sur le terrain et dans la bibliographie, il résulte qu'au sein de l'emprise de l'aire d'étude immédiate, les enjeux écologiques concernant l'aire d'étude immédiate sont les suivants :

- ENJEU TRES FORT : La présence avérée de la Bruyère de Cantabrie en berge de la Craste de Nézer ;
- ENJEU FORT : La présence potentielle de l'Anguille d'Europe au sein du cours d'eau de la Craste de Nézer ;
- ENJEU ASSEZ FORT : La présence potentielle du Campagnol amphibie pouvant évoluer au sein du cours d'eau de la Craste de Nézer. La présence potentielle de la Couleuvre d'Esculape au sein de l'habitat de boisement mixte et en lisière de boisements ;
- ENJEU MOYEN : Le Trèfle à fleurs penchées, susceptible d'évoluer dans l'habitat de Pelouse à Agrostide de Curtis et Jonc des crapauds. Les espèces de l'avifaune à enjeu moyen (Martinet noir, Engoulevent d'Europe, Chardonneret élégant, Verdier d'Europe, Gobemouche gris, Milan noir, Hirondelle de fenêtre, Faucon crécerelle, Hirondelle rustique, Pic épeichette et Serin cini) pouvant nicher dans les boisements de l'aire d'étude immédiate ainsi que sur les milieux de bâti. La Rainette méridionale pouvant utiliser les milieux de bâti et jardin ;
- ENJEU ASSEZ FAIBLE : Les habitats des espèces communes patrimoniales ;
- ENJEU FAIBLE : Les habitats qui ne représentent pas un enjeu écologique important.

La cartographie de synthèse des enjeux est présentée par la suite.

Pour rappel, les éléments présentés dans ce document ont été analysés et complétés en compatibilité avec les expertises faites dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale relative au projet d'amélioration de la desserte du sud du Bassin d'Arcachon par l'axe A660. Cette analyse ayant été faite en 2018, 6 ans après la rédaction de ce document et les nouvelles expertises faites en ce sens, de nombreux éléments (habitats, espèces recensées, espèces issues de la bibliographie...) diffèrent de ce dossier. Des différences d'enjeu pour certaines espèces protégées peuvent donc s'expliquer d'une part par la différence des méthodes employées pour déterminer les enjeux d'une espèce et d'autre part du fait que les enjeux associés à certaines espèces peuvent être amenés à changer en 6 ans.

Cartographie relative aux enjeux écologiques - Aire d'étude immédiate - I



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée

Enjeux écologiques associés aux habitats

- Assez fort
- Moyen
- Assez faible
- Faible

Enjeux écologiques associés aux continuités hydrauliques

- Cours d'eau - Enjeu écologique très fort
- Fossé - Enjeu écologique assez faible

Enjeux écologiques associés aux lisières de boisements

- Lisière de boisement - Enjeu écologique assez fort

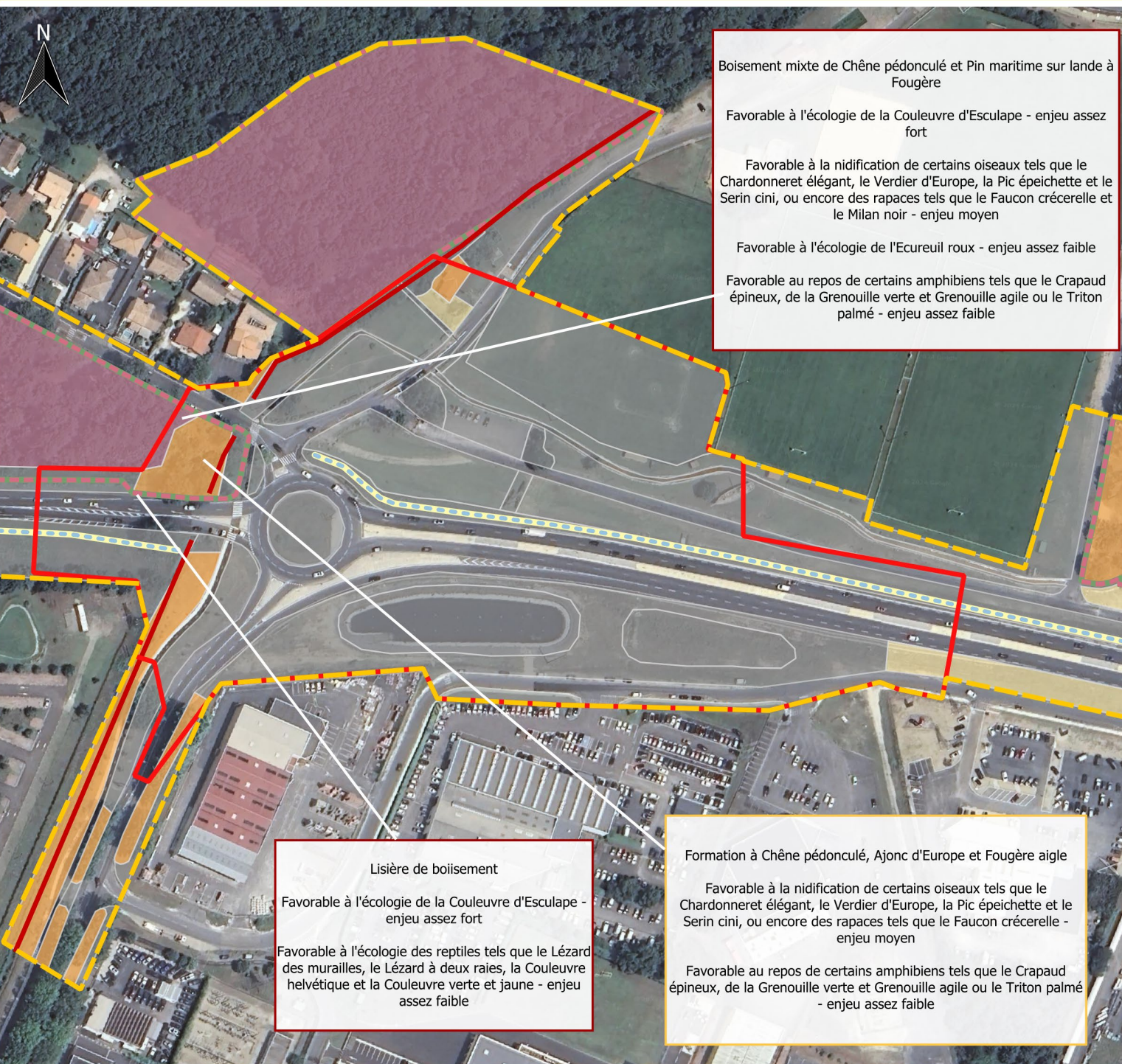
0 50 100 m



Sources : Google Satellite, ENVOLIS
Auteur : ENVOLIS
Date : 10/10/2024



Cartographie relative aux enjeux écologiques - Aire d'étude immédiate - 2



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée

Enjeux écologiques associés aux habitats

- Assez fort
- Moyen
- Assez faible
- Faible

Enjeux écologiques associés aux continuités hydrauliques

- Cours d'eau - Enjeu écologique très fort
- Fossé - Enjeu écologique assez faible

Enjeux écologiques associés aux lisières de boisements

- Lisière de boisement - Enjeu écologique assez fort

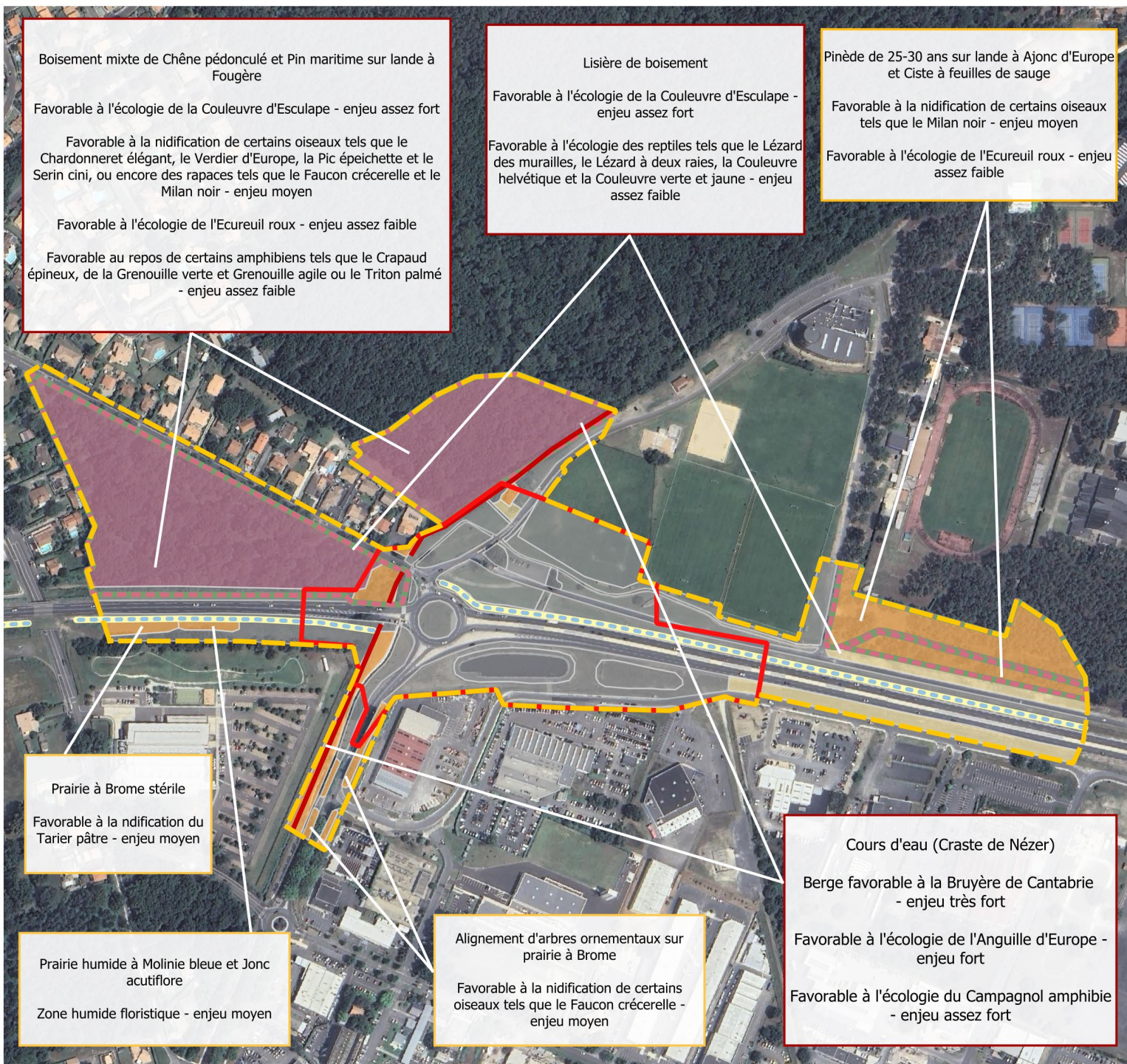
0 50 100 m



Sources : Google Satellite, ENVOLIS
Auteur : ENVOLIS
Date : 10/10/2024



Cartographie relative aux enjeux écologiques - Aire d'étude rapprochée



- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude rapprochée

Enjeux écologiques associés aux habitats

- Assez fort
- Moyen
- Assez faible
- Faible

Enjeux écologiques associés aux continuités hydrauliques

- Cours d'eau
- Enjeu écologique très fort
- Fossé - Enjeu écologique assez faible

Enjeux écologiques associés aux lisières de boisements

- Lisière de boisement
- Enjeu écologique assez fort

0 50 100 m



Sources : Google Satellite, ENVOLIS
Auteur : ENVOLIS
Date : 10/10/2024



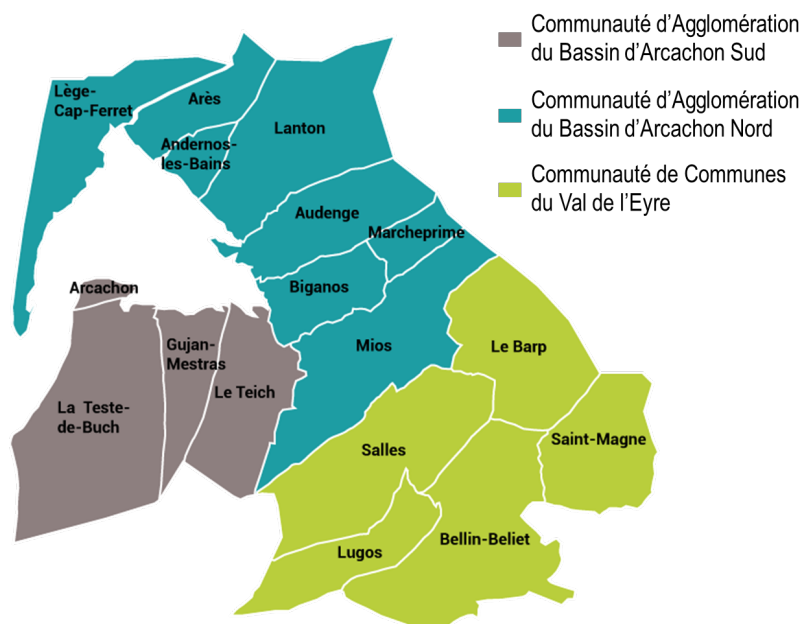
3.3 MILIEU HUMAIN

3.3.1 Contexte territorial

La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) est située en bordure du littoral du Bassin d'Arcachon et de l'océan Atlantique. Elle appartient au département de la Gironde (région Nouvelle-Aquitaine) et est limitrophe du département des Landes. Le territoire apparaît attractif et touristique, notamment grâce à son environnement naturel exceptionnel.

La Communauté rayonne au-delà des limites de son territoire, en lien avec la métropole bordelaise, située à moins d'une heure en voiture ou en train. Elle se compose de 4 communes (Arcachon, La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras, Le Teich), de superficies et de densité de population différentes.

La COBAS est en relation directe avec 2 autres Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) limitrophes : la communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord et la communauté de communes du Val de l'Eyre. Avec la COBAS, ces 3 intercommunalités forment le territoire du SYBARVAL : 17 communes, 160 000 habitants répartis sur 1 500 km².



Territoire du SYBARVAL (source : sybarval.fr)

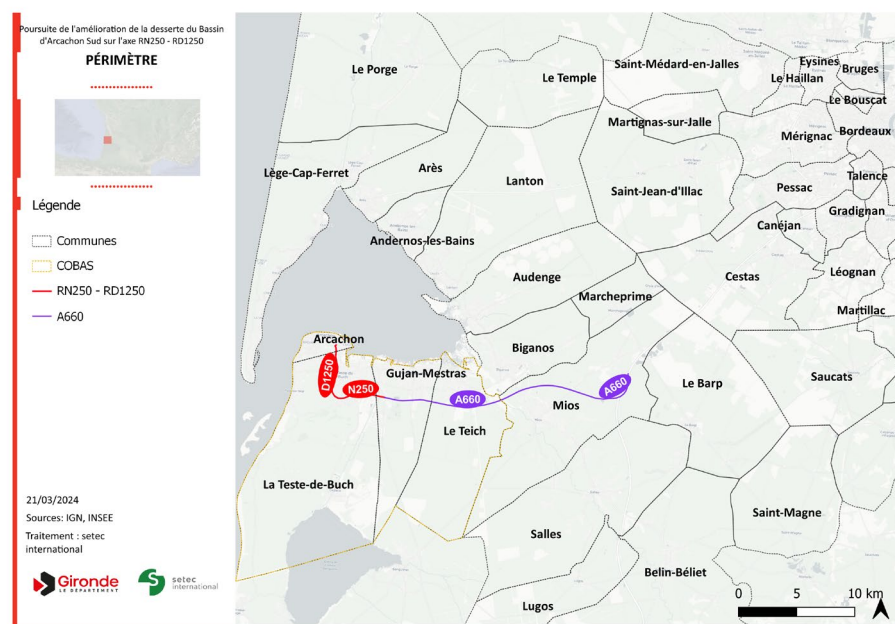
3.3.2 Contexte socio-économique

3.3.2.1 Périmètre d'étude socio-économique

Bien que le système d'échange de Bisserié-Moga étudié s'inscrive sur la commune de la Teste-de-Buch, les flux de déplacements qui y transitent sont fortement conditionnés par l'activité et la population des communes limitrophes et des axes environnants.

Ainsi, compte tenu de ce contexte du projet et de son rapport avec le département, le périmètre d'étude socio-économique prend en compte une cinquantaine de communes situées sur les territoires suivants :

- Bordeaux Métropole
- COBAS
- Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord
- Communauté de communes de Montesquieu
- Communauté de communes Médullienne
- Communauté de communes du Val de l'Eyre
- Communauté de communes Jalle Eau Bourde.



Périmètre d'étude (source : Setec International)

3.3.2.2 Démographie

Les communes d'Arcachon, Gujan-Mestras, Le Teich et La Teste-de-Buch font partie de la COBAS qui, avec près de 68 000 habitants permanents et environ 200 000 habitants l'été, est une des plus importantes communautés d'agglomération de Gironde et de la région Nouvelle-Aquitaine.

Bordeaux est le chef-lieu de la Gironde et également la préfecture de la Nouvelle-Aquitaine. La ville de Bordeaux est la commune la plus peuplée du périmètre avec environ 260 000 habitants.

Les chiffres clés des communes du périmètre d'étude sont rappelés dans le tableau ci-dessous.

Nom	Code INSEE	Population	Surface (km2)	Densité (hab/km2)
Arcachon	33009	11 076	8	1 442
Gujan-Mestras	33199	22 036	51	436
Le Teich	33527	8 794	86	102
La Teste-de-Buch	33529	26 269	176	149
COBAS		68 175	320	213
Bordeaux Ville	33063	259 809	50	5 235
Densité moyenne du reste des communes				944

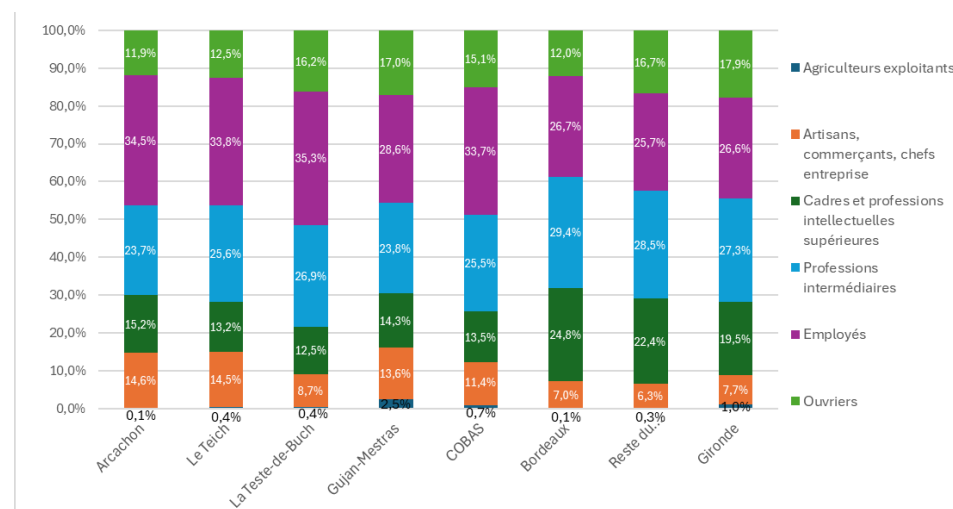
Chiffres clés des communes du périmètre étudié (source : INSEE, 2020)

L'analyse de l'évolution de la population, sur la base des données INSEE entre 2010 et 2020, met en évidence les points suivants :

- Depuis 2010, le département de la Gironde connaît une croissance annuelle moyenne (1,2%) plus dynamique que les moyennes régionale (Nouvelle-Aquitaine, 0,5%) et nationale (0,7%).
- Les communes du périmètre d'étude sont particulièrement dynamiques (+1,1 % de croissance annuelle moyenne entre 2010 et 2020).
- Pour la COBAS, l'évolution est croissante et constante (+0,8% depuis 2010, entre 2010 et 2015 et entre 2015 et 2020).

Nom	Population			Taux de croissance annuel		
	2020	2015	2010	2020/2010	2020/2015	2015/2010
Arcachon	11 076	10 891	11 278	-0,2%	0,3%	-0,7%
Gujan-Mestras	22 036	20 817	19 877	1,0%	1,1%	0,9%
Le Teich	8 794	7 682	6 708	2,7%	2,7%	2,7%
La Teste-de-Buch	26 269	26 110	25 018	0,5%	0,1%	0,9%
COBAS	68 175	65 500	62 881	0,8%	0,8%	0,8%
Bordeaux Ville	259 809	249 712	242 945	0,7%	0,8%	0,6%
Reste des communes	655 339	611 242	574 279	1,3%	1,4%	1,3%
Total	1 051 498	991 954	942 986	1,1%	1,2%	1,0%
Gironde	1 636 391	1 548 478	1 449 245	1,2%	1,1%	1,3%
Nouvelle aquitaine	6 033 952	5 911 482	5 745 486	0,5%	0,4%	0,6%
France métropolitaine	65 269 154	64 300 821	62 765 235	0,4%	0,3%	0,5%

Evolution de la population (source : INSEE)



Répartition des emplois selon les CSP sur le périmètre d'étude (source : INSEE 2020)

3.3.3 Activité économique

A l'échelle de la COBAS, en 2020, on compte plus de 24 000 emplois sur les communes d'Arcachon, la Teste-de-Buch et Gujan-Mestras, pour un nombre d'actifs résidant dans la zone de plus de 27 000 personnes. La zone connaît donc un léger déficit d'emplois.

Noms	Population active	Population active occupée	Emplois au lieu de travail	Emplois / pop active	Part de la population active ayant un emploi
Arcachon	3 115	2 607	5 819	1,87	84%
Gujan-Mestras	9 495	8 277	4 948	0,52	87%
Le Teich	4 373	3 857	1 434	0,33	88%
La Teste-de-Buch	11 537	10 045	12 791	1,11	87%
COBAS	28 520	24 787	24 993	0,88	87%
Bordeaux ville	133 475	115 626	199 554	1,50	87%
Reste du périmètre étudié	318 259	281 820	281 079	0,88	89%
Gironde	785 650	692 789	700 000	0,89	88%

Population active et nombre d'emplois sur le périmètre étudié (source : INSEE 2020)

Le tableau et le graphique ci-dessus présentent la population active par commune en 2020, et la répartition des catégories socio-professionnelles des actifs sur le territoire d'étude. L'analyse est réalisée sur la population active occupée, c'est-à-dire hors demandeurs d'emplois. On peut remarquer que :

- La Teste-de-Buch est une zone génératrice d'emplois avec 40% des emplois de la COBAS, et la même proportion de la population active occupée.
- Le ratio emplois sur population active occupée le plus élevé est observé à Arcachon avec (1,87), et le plus faible est observé à Le Teich (0,33).
- La répartition socio-professionnelle est relativement homogène sur les communes du périmètre d'étude, sauf en ce qui concerne les agriculteurs. Les catégories les plus représentées sont les employés et les professions intermédiaires, et la part des actifs agriculteurs/ostréiculteurs est faible par rapport au nombre d'actifs.

De plus, l'activité du périmètre d'étude peut être illustrée par les revenus moyens des ménages. D'après le SCot du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre, le niveau de revenus des foyers de la Gironde est de 27 973 € contre 31 228 € pour la COBAS, soit 12,2 % de plus que la moyenne départementale.

3.3.4 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire de la COBAS

Le système d'échanges Bisserié-Moga se trouve sur l'axe A660-RN250-RD1250 desservant le Bassin d'Arcachon Sud d'étude. Les communes de la COBAS, dont fait partie La Teste-de-Buch se caractérisent par une prépondérance des flux domicile-travail internes à la COBAS puisqu'environ 75% des actifs habitant la COBAS y travaillent également.

L'analyse des flux domicile-travail 2020 (données INSEE, flux supérieurs à 100 ayant pour origine la commune de résidence et destination la commune de travail) confirme la prépondérance de flux pendulaires internes à la COBAS.

Lieu de résidence	Lieu de travail								Total
	Arcachon	Gujan - Mestras	Le Teich	La Teste-de-Buch	COBAS	Bordeaux ville	Reste du périmètre	Total du périmètre d'étude	
Arcachon	1 651	87	24	473	2 234	158	278	2 670	55
Gujan - Mestras	854	2 690	156	1 863	5 564	607	1 650	7 821	130
Le Teich	310	410	680	655	2 055	335	1 160	3 550	45
La Teste-de-Buch	1 552	493	86	5 660	7 792	479	1 294	9 565	152
COBAS	4 367	3 680	947	8 651	17 645	1 578	4 382	23 606	382
Bordeaux ville	148	52	14	128	341	77 006	27 933	105 280	7 446
Reste du périmètre	765	911	321	2 094	4 092	67 537	171 801	243 430	156 084
Total du périmètre d'étude	5 280	4 643	1 282	10 873	22 078	146 121	204 116	372 316	163 912
Reste du département	70	58	41	154	324	43 370	270 505	314 523	196 935
Total	5 350	4 701	1 323	11 027	22 402	189 492	474 621	686 839	360 847

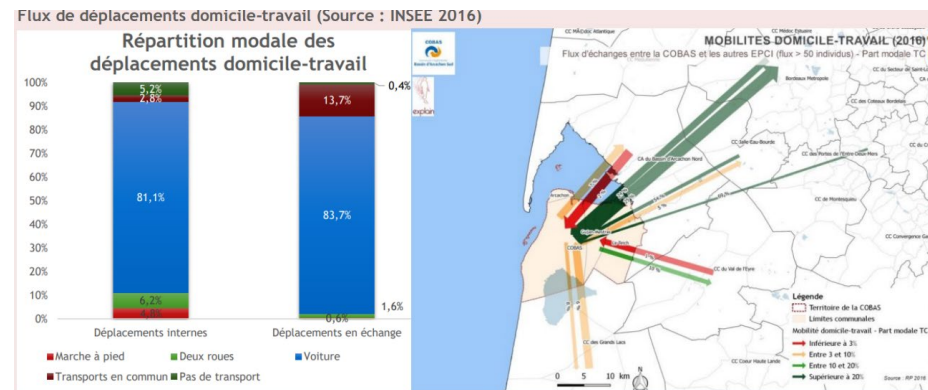
Répartition des communes origine/destination des flux domicile – travail sur les communes du périmètre (source : INSEE, 2020)

Les caractéristiques des flux domicile/travail diffèrent selon les communes :

- Arcachon est un bassin d'emplois et d'activités qui attire davantage de flux vers lieu de travail, en provenance principalement des communes proches (la Teste-de-Buch, Le Teich et Gujan-Mestras)
- La Teste-de-Buch est une commune mixte qui attire autant qu'elle génère de flux domicile/travail
- Les actifs de la COBAS travaillent majoritairement dans la COBAS (74%)

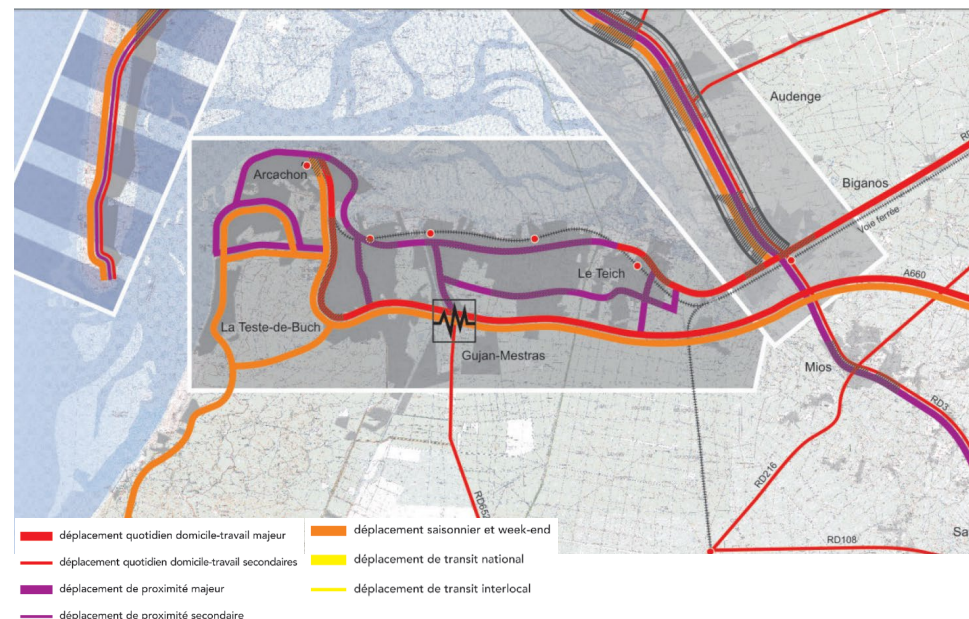
La majorité des déplacements domicile-travail est donc interne à la zone d'étude : le Sud Bassin fonctionne possède une forte proportion de personnes travaillant sur leur commune de résidence à Arcachon (61%) et la Teste-de-Buch (58 %). Les déplacements pendulaires avec Bordeaux ou d'autres pôles d'emplois périphériques ne sont cependant pas à négliger.

D'après le plan de mobilité (PDM) de la COBAS, la majorité de ces flux internes sont réalisés en voiture personnelle (VP). Les flux avec Bordeaux sont une exception et sont réalisés majoritairement en transports en commun (TC), du fait de l'offre ferroviaire (TER et TGV) importante sur cet itinéraire.



Flux de déplacement domicile -travail au sein de la COBAS (source : PDM COBAS)

L'analyse des usages principaux de l'axe A660-RN250-RD1250 met en évidence une forte utilisation de cette infrastructure à la fois pour les déplacements domicile-travail mais également pour les déplacements de loisirs (déplacement majeur), ce qui entraîne des conflits d'usage sur l'infrastructure.

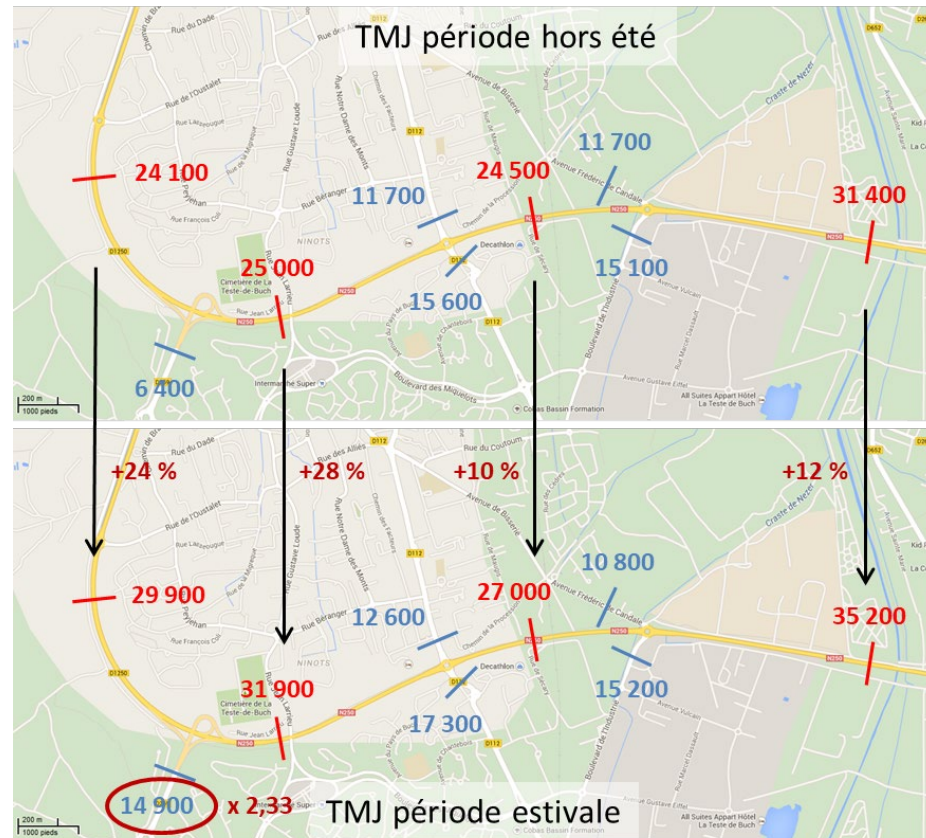


Usages principaux des infrastructures de transport (source : SCOT Bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre, 2013)

La majorité des déplacements domicile-travail s'effectuent donc en voiture.

Aux trajets quotidiens, en particulier aux migrations pendulaires domicile-travail viennent s'ajouter les trafics saisonniers touristiques de masse en période estivale et de tourisme plus régional les week-ends, il. En effet, il existe une augmentation d'environ 25% aux niveaux des échangeurs d'intérêt.

La carte ci-dessous synthétise les évolutions de trafics notables observées entre les comptages de septembre et juillet 2015 sur la section Bisserié – Braouet Sud.



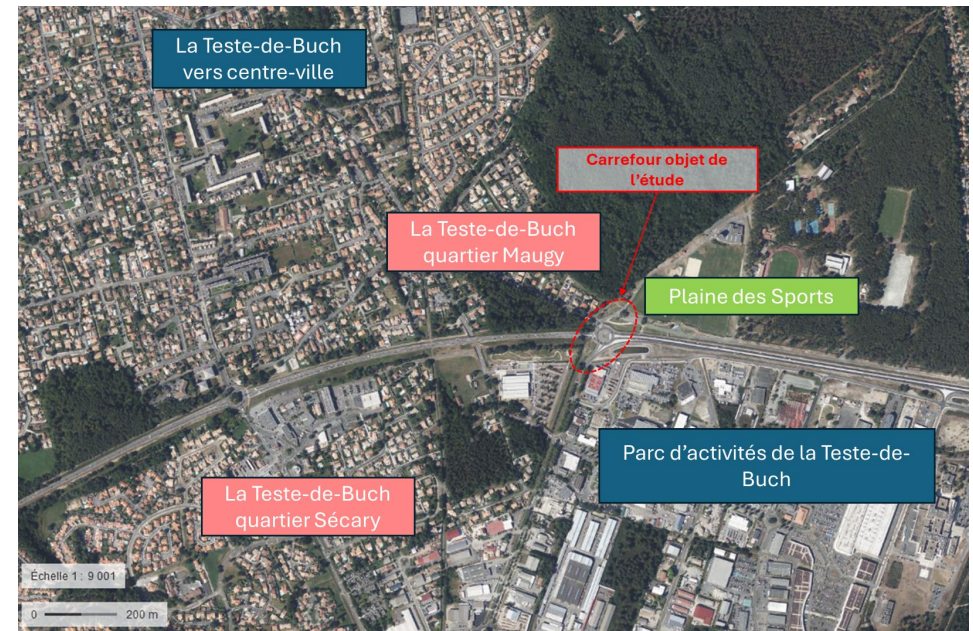
Evolution des flux journaliers en période estival (source : Setec International, 2016)

Au droit du giratoire de Bisserié, les flux augmentent respectivement de 10% et 25% sur la RN250 à l'Est et à l'Ouest du giratoire.

Le cumul des trafics revêt un caractère problématique et enclen aux conflits d'usage, toute l'année et a fortiori l'été, par la nature et la superposition des flux : trafics quotidiens de proximité, trafics d'échanges avec le sud Bassin en période estivale, trafics des cars interurbains, trafics des poids lourds, sans oublier les deux-roues et les piétons.

3.3.5 Occupation des sols et secteurs desservis par le système d'échanges Bisserié-Moga

La carte ci-dessous présente les lieux d'intérêts à proximité immédiate du périmètre d'étude.



Caractéristiques secteurs environnant Bisserié

Le système d'échanges Bisserié-Moga permet de desservir :

- Le centre-ville et les zones d'habitats de La Teste-de-Buch via l'avenue de Candale d'une part et via le boulevard de l'Industrie d'autre part (quartier Sécaré) ;
- Le parc d'activité de La Teste-de Buch au sud de la RN250 via le Boulevard de l'Industrie, qui s'étend sur près de 200 Ha ;
- La Plaine des Sports via l'avenue de Candale puis la rue Moga, qui regroupe de nombreux équipements sportifs et de loisirs.

A noter que les habitations les plus proches de la zone projet se situent le long de l'avenue de Candale à environ 50m du giratoire de Bisserié.

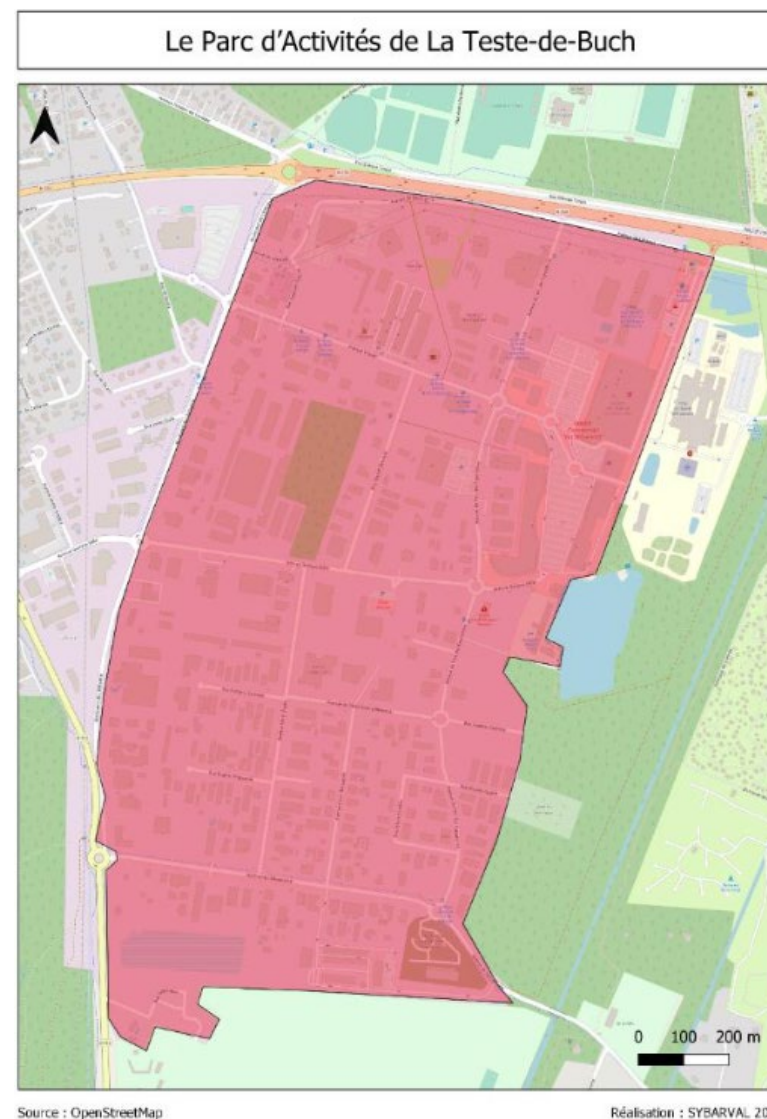
✓ Parc d'activités de La Teste-de-Buch

Le parc d'activité de La Teste-de-Buch s'étend sur 200 Ha et regroupe notamment les zones d'activités suivantes :

- la zone dite « CAILLIVOLES » située au Sud-Est du giratoire de « CazauxRN250 » ;
- La zone dite « SECARIT » située au Sud-Ouest du secteur « Bisserié-Moga » et qui est comprise entre le boulevard de Cazaux et le boulevard de l'industrie ;
- La zone dite « OCEANIDES » située au Sud-Est du secteur « Bisserié-Moga » et qui est desservie par le boulevard de l'industrie.

Selon une étude réalisée pour la période « 2023-2024 » par l'office de commerce et de l'artisanat de La Teste-de-Buch, ce parc d'activité regroupe 636 entreprises pour 4000 salariés minimum. Cette étude précise que 31% des entreprises sont des commerçants et 50% des artisans.

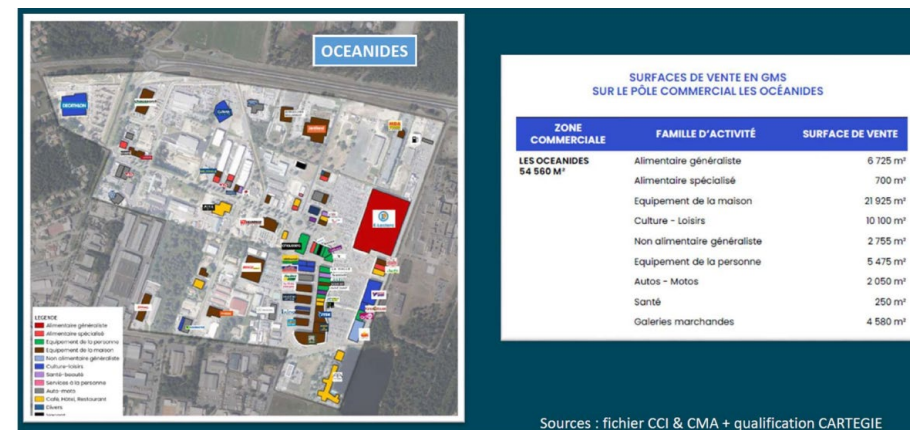
Aucune nouvelle extension n'est prévue à ce jour, mais 6 hectares de foncier et près de 1 500 m² immobilier reste disponible pour accueillir de nouvelles activités (source Diagnostic socio-économique du SCOT Mars 2023).



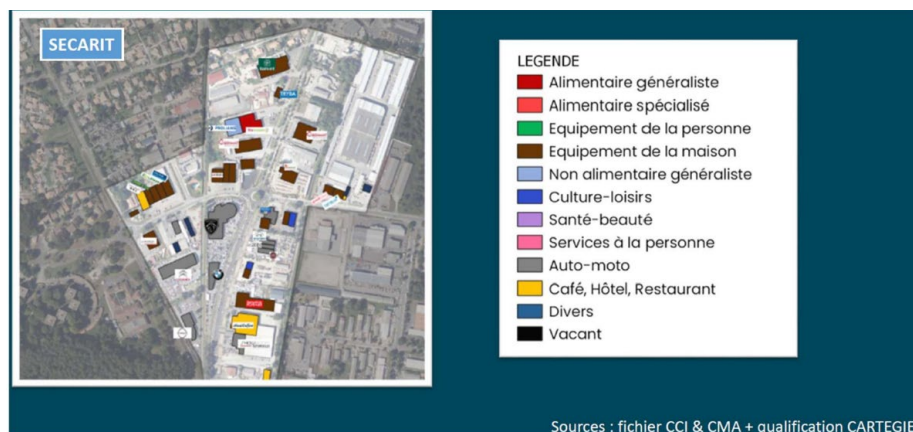
Localisation du Parc d'activités de La Teste-de-Buch. (Source Diagnostic socio-économique du SCOT Mars 2023).



Caractéristiques de la zone d'activités de Caillivoles



Caractéristiques de la zone d'activités de Océanides



Caractéristiques de la zone d'activités de Sécarit

✓ Plaine des Sports

Le carrefour « Bisserié-Moga » dessert via l'avenue de Candale et la rue Gilbert Moga la plaine des sports « Moga » située au Nord-Est qui regroupe de nombreux équipements sportifs dont notamment :

- Un stade d'honneur de rugby ;
- Plusieurs terrains annexes pour la pratique du football ou du rugby ;
- Un skate parc ;
- Un stade nautique ;
- 14 courts de tennis ;
- Une piste d'athlétisme ;
- Un terrain de baseball ;
- La salle omnisports Etienne Turpin ;
- Le gymnase du Caplatat qui comprend également une salle d'escalade ;
- Le Komonò Circus – Ecole de cirque.

L'ensemble des clubs (environ 20 structures) utilisant les infrastructures de la Plaine des Sports représente plus de 5 000 adhérents. La fréquentation moyenne de ce lieu est estimée à environ 1 000 personnes par jour en semaine et environ 1 800 personnes le week-end.

NOMS ASSOCIATION SPORTIVES SCOLAIRES ET LYCÉE	Nombre de licenciés	Nombre de personnes et d'entraînements du Lundi au Vendredi (hors vacances scolaires)			Nombre d'Événements sur 35 Week-ends de compétitions par an (hors vacances scolaires)		
		Nombre de Jrs d'entraînement	Nombre de Personnes	Total semaine (Lun au Ven)	Événements - Compétitions par Associations	Nombre Événements Annuel	Total Personnes Événements Annuel
RUGBY CLUB BASSIN D'ARCACHON	70	5	70	350	12 Matchs / an à 1000 personnes soit 12 000 personnes	12	12000
ECOLE DE RUGBY RCBA	76	2	76	152	10 tournois / an à 120 personnes	10	1200
SBAR	112	2	112	224	5 Matchs / an à 50 personnes	5	250
ALTEA	167	4	40	160	40 entraînements à 30 personnes	40	3200
TENNIS CLUB LA TESTE	431	5	50	250	10 tournois par an à 80 personnes	10	800
BASKET BASSIN D'ARCACHON	347	4	54	216	35 matchs / an à 50 personnes	35	1750
VOLLEY SUD BASSIN	145	3	45	135	30 matchs / an à 50 personnes	30	1500
ALT BADMINTON	132	1	50	50	1 Tournois / an à 200 personnes	1	200
JEUNE DU CAPITALAT	480	5	70	350	10 compétitions / an à 800 personnes	10	8000
GRIMPE EN TESTE	221	5	36	180	4 compétitions / an à 100 personnes	4	400
SPORT EN BUCH	60	0	0	0	35 Samedi / an à 60 personnes	35	2100
SALLE DE MUSCULATION	138	5	30	150	35 samedis / an à 20 personnes	35	700
AST PÉTANQUE	92	5	50	250	10 Tournois / an à 200 personnes	10	2000
LES PIRATES DU BASSIN (BASE BALL)	44	2	20	40	15 matchs / an à 30 personnes	15	450
AST CYCLISME	26	1	26	26	35 samedis / an à 30 personnes	35	1050
AST NATATION	292	5	40	200	7 compétitions / an 200 personnes	7	1400
OLLIE LES PETITS - SKATEPARK	120	2	30	60	1 compétition / an à 150 personnes	1	150
KOMONO - CIRQUE	200	5	35	175	35 samedi / an à 50 personnes	35	1750
COLLEGE HENRI DHEURLE	250	5	50	250	0	0	0
LYCÉE GRAND AIR	250	4	60	240	0	0	0
STADE NAUTIQUE		5	300	1500	35 WE / an à 600 personnes	35	21000
Salle Boneval (mariage/anniversaire)					35 événements / an à 80 personnes	35	2800
Total Associations sportives (licenciés)	3153						
Total Fréquentation utilisateurs (par semaine)				4958	Total fréquentation événements sportifs/an	400	3950
Estimation Moyenne par Jour (base semaine)				991,6	Estimation Moyenne le Week-End (sur 35 WE de Compétitions / an)		1791,43

Tableau de fréquentations de la Plaine des Sports

On note en particulier l'existence d'événements qui génèrent la venue de nombreuses personnes :

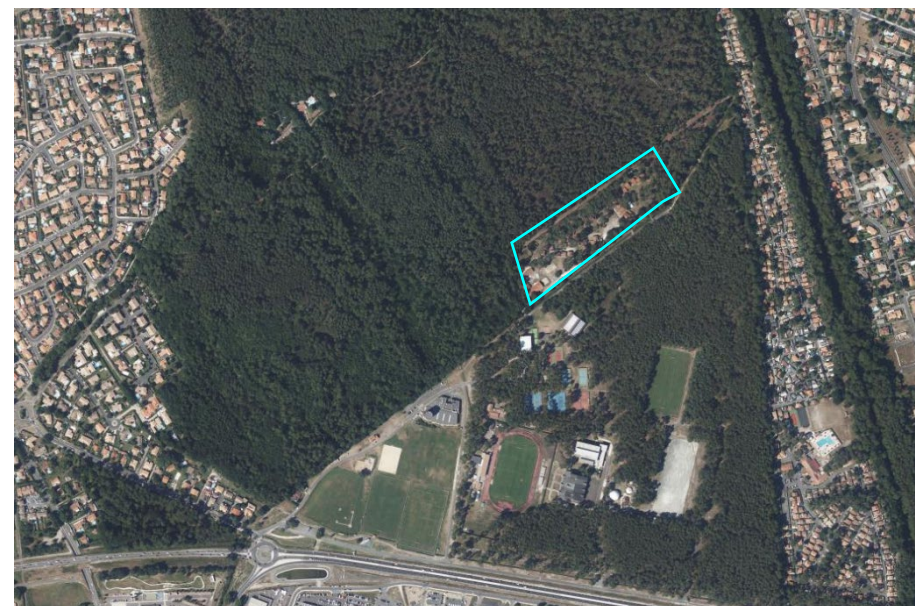
- Le rugby avec son équipe sénior (RCBA) qui attire environ 1000 personnes à chaque rencontre ;
- La section gymnastique avec les jeunes du Capitalat qui est à l'origine d'une dizaine de manifestations chaque année et la venue d'environ 8 000 personnes ;
- Le stade nautique dont la fréquentation du week-end est estimée à 21 000 personnes par année.

3.3.6 Projets de développement du territoire sur le secteur Bisserié-Moga

La commune de La Teste-de-Buch prévoit un projet d'aménagement de la Plaine s'articulant autour d'équipements à vocation sportive : une maison des associations avec salle de réception, bureaux et espaces de stockage, et un Accueil de Loisirs Sans Hébergement (ALSH) avec activités sportives.

Le site accueillera également une centrale géothermique dans le but d'alimenter les sites de la Plaine.

Cet aménagement est prévu au Nord de la Plaine des Sports (cf. carte ci-après), à l'horizon 2026.



Implantation du projet d'aménagement de la Plaine des Sports

✓ L'ALSH

La ville de La Teste-de-Buch souhaite construire un ALSH permettant de regrouper les 4 Accueils de Loisirs sans Hébergement 3-12 ans sur la Plaine sportive Gilbert Moga.

La construction de l'A.L.S.H constitue la première mission du projet d'aménagement, et s'implantera sur la parcelle occupée par Vacances Loisirs Jeunes Testerines. Ce futur bâtiment aura pour objectif de réunir sur un même site l'ensemble des espaces ALSH actuellement répartis sur la ville, afin d'assurer une cohérence et une continuité éducatives. Cette parcelle permettra d'accueillir les enfants dans un cadre propice aux loisirs et en lien avec la nature, et proche des équipements sportifs existants.

L'A.L.S.H sera dimensionné pour accueillir près de 220 enfants, et fonctionnera en deux unités comme suit :

- Un A.L.S.H 3-6 ans, avec une capacité d'accueil de 100 places
- Un A.L.S.H 6-12 ans, avec une capacité d'accueil de 120 places

✓ **La maison des associations sportives avec la salle de réception**

La ville de La Teste-de-Buch souhaite construire une Maison des associations sportives permettant l'accueil des associations (espace de travail, de réunion et de stockage) ainsi qu'une salle de réception sur la Plaine sportive (jauge envisagée de 120 personnes en mode convives) et de loisirs Gilbert Moga. Ce nouveau bâtiment sera implanté à proximité immédiate de la salle de réception existante.

3.3.7 **Acoustique**

Une étude de l'état initial acoustique a été réalisée en 2024 sur le périmètre d'étude couvrant l'axe RN250-RD1250 entre les carrefours giratoires de Bisserié à La Teste-de-Buch et celui des Grands Chêne à Arcachon, sur la base de mesures acoustiques et de trafic in situ.

Un calcul d'isophones 65 dB(A) pour la période LAeq (6h-22h) et 60 dB(A) pour la période LAeq (6h-22h) est effectué pour permettre de délimiter les zones d'ambiance sonore modérée ou non.

Ce calcul a été fait à partir des données suivantes :

- campagne de mesure sonométriques (réalisée par ORFEA en février 2024) ;
- trafics actuels (données DIRA, campagne de comptages septembre 2022) ;
- topographiques (levé topo complété par données BD Topo IGN) ;
- effets météorologiques moyens (données par METEO France).

✓ **Réglementation en vigueur**

L'état initial est caractérisé par le repérage des bâtiments en zone d'ambiance sonore non modérée (au sens de l'arrêté du 5 mai 1995).

Ce dernier précise que l'objectif de protection dépend de l'ambiance sonore préexistante. Pour la détermination des contributions sonores maximales admissibles d'une infrastructure réaménagée, l'arrêté du 5 mai 1995 introduit la notion de « zone d'ambiance sonore modérée ». La définition de critère d'ambiance sonore modérée est donnée par l'article 2 de l'arrêté :

« Une zone est d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant existant avant la construction de la nouvelle voie, ou du réaménagement de la voie, à 2m en avant des façades des bâtiments est tel que le LAeq (6h-22h) est inférieur à 65 dB(A) et le LAeq (22h-6h) est inférieur à 60 dB(A)

Ce critère d'ambiance sonore peut se traduire par le tableau suivant :

Bruit ambiant existant avant travaux (toute sources) en dB(A)		Type de zone d'ambiance
LAeq (6h-22h)	LAeq (22h-6h)	
< 65	< 60	Modérée
≥ 65	< 60	Modérée de nuit
< 65	≥ 60	Non modérée (dégradée)
≥ 65	≥ 60	

Critère d'ambiance sonore

✓ **Mesures sonométriques et trafic routier**

Le tableau ci-dessous détaille les résultats des mesures acoustiques et de trafic routier au droit du point mesure réalisé sur l'avenue de Candale (cf plan ci-dessous).



Localisation du point de mesure acoustique (PM L1) et de compagne routier (CR01) sur l'avenue de Candale

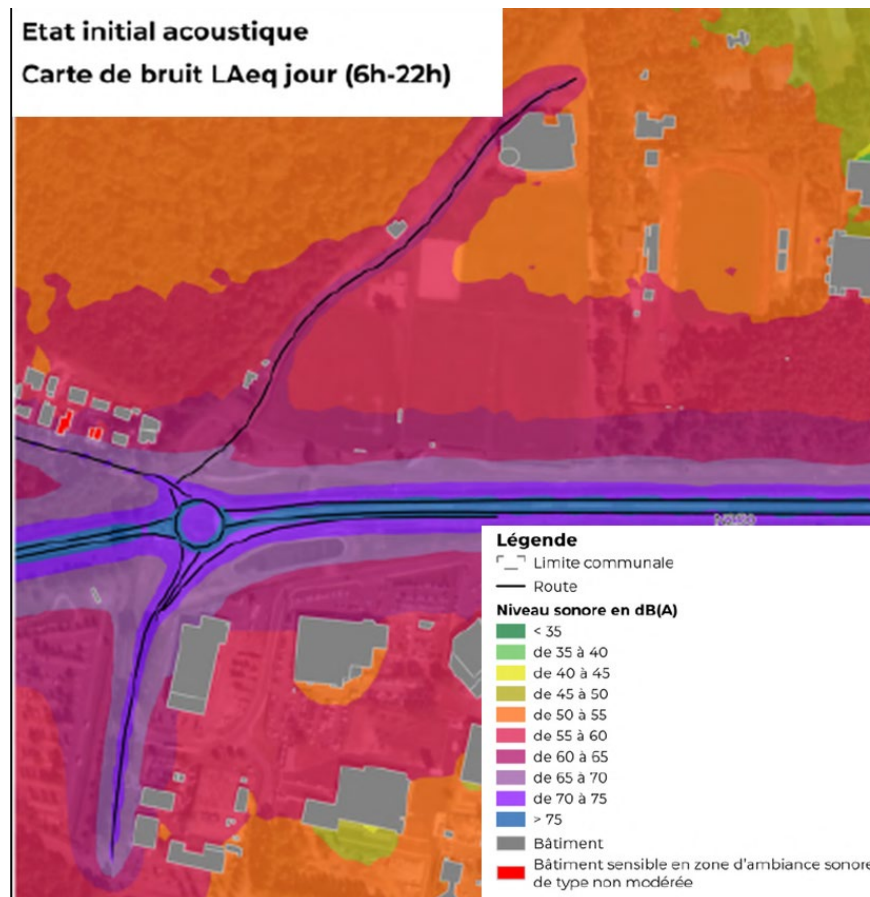
Point	Niveaux sonores mesurés				Type de zone d'ambiance sonore
	LAeq, Jour (06h-22h)	LAeq, Nuit (22h-06h)	Lden	Ln	
PM L1	55,7	49,9	55,2	46,9	Modérée

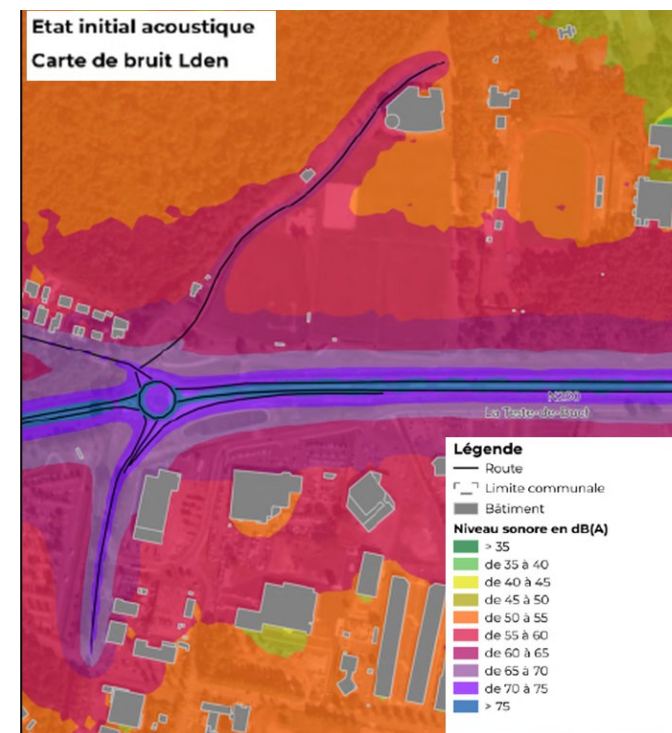
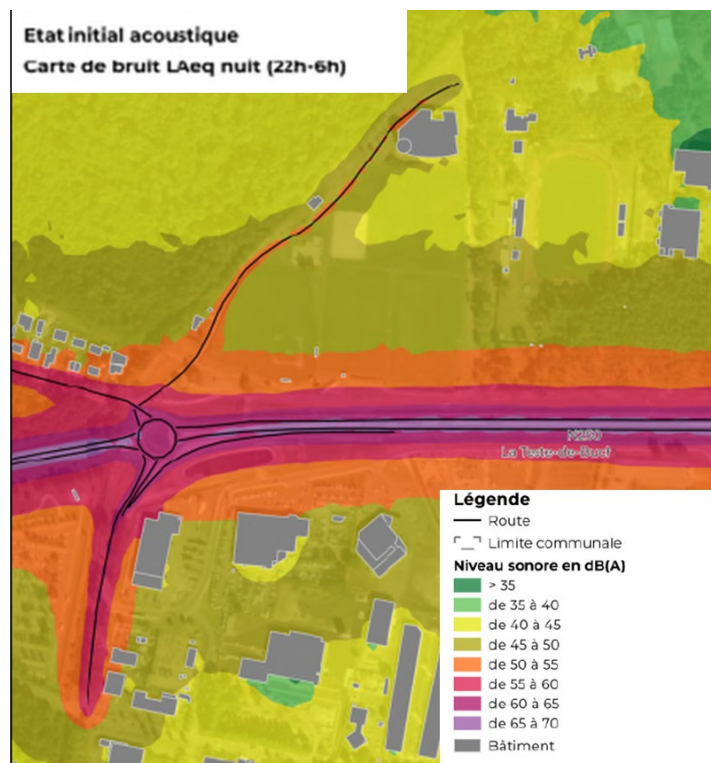
Synthèse des mesures sonométrique et type d'ambiance sonore

En conclusion, les niveaux sonores mesurés font état d'une ambiance sonore préexistante modérée de jour et de nuit sur le secteur de Bisserié.

✓ Résultats de la modélisation acoustique

Les cartographies ci-dessous présentent les zones d'ambiances préexistantes au droit de Bisserié, selon les indicateurs réglementaires.





En situation actuelle, la majorité des bâtiments présents à proximité du giratoire de Bisserié se trouve dans une ambiance sonore qualifiée de modérée. Seulement 2 bâtiments sensibles³ se trouvent au-dessus des seuils réglementaires acceptables selon l'indicateur LAeq en journée, le long de l'avenue de Candale.

³ La sensibilité d'un bâtiment est déterminée selon les directives énoncées dans l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires et l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routière, en fonction de l'usage et la nature des locaux. D'un point de vue acoustique, les bâtiments considérés comme sensibles comprennent : les établissements

de santé, de soins et d'action sociale, les établissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs), les logements, les bureaux situés dans des zones où l'ambiance sonore préexistante est modérée.

3.3.8 Réseaux et infrastructures

3.3.8.1 Réseaux divers

Des réseaux divers transitent au droit de l'emprise du projet.

Sur le secteur de la Plaine des Sports se trouvent :

- Un réseau HTA situé côté sud de l'allée des Fragons ;
- Un réseau d'éclairage public autour de l'aire de covoiturage
- Un réseau d'alimentation d'eau potable (AEP) côté nord de l'allée des Fragons
- Un réseau télécom de part et d'autre de l'allée des Fragons.

Sur le secteur du carrefour de Bisserié se trouvent :

- Un réseau d'éclairage lié aux candélabres situés dans l'ilot central du giratoire et aux abords des traversés cycles/ piétons
- Un réseau HTA franchissant la RN250 Ouest
- Un réseau fibre franchissant le nord de l'anneau et longeant la RN250 Ouest
- Un réseau gaz longeant la RN250 Ouest

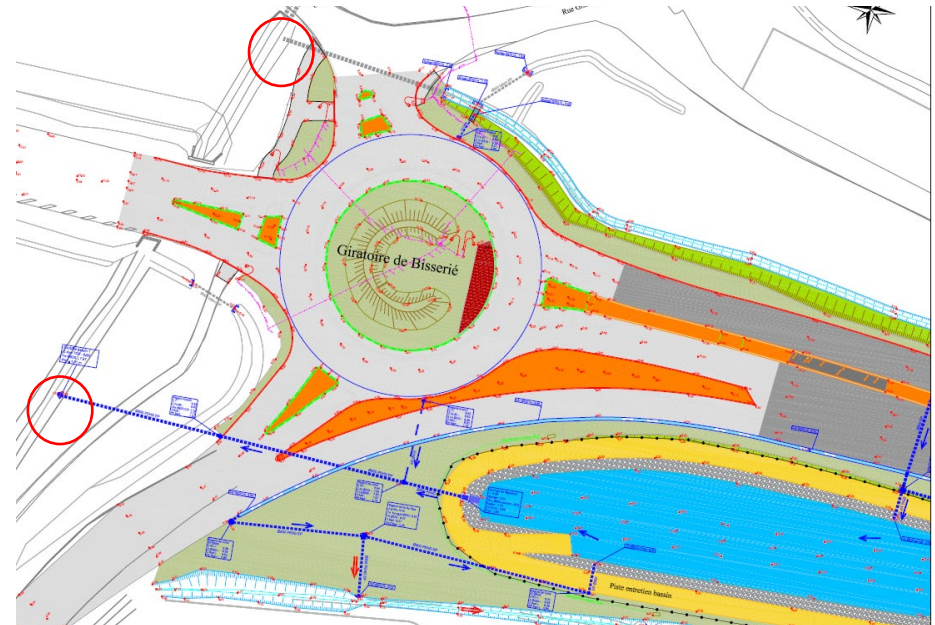
Un projet de réseau eaux usées porté par le SIBA prévoit l'implantation de canalisations le long de l'axe RN250-RD1250 (respectivement côté Sud/Ouest) entre le PI Jean Larrieu et Camicas. L'implantation se situe en moyenne à 30m du bord de chaussée actuel.

3.3.8.2 Diagnostic des systèmes de gestion des eaux sur le giratoire de Bisserié

Sur le secteur de Bisserié, un bassin de traitement recueille et traite les eaux de la RN250. A l'Est du giratoire. Les eaux du giratoire ne sont pas traitées et sont rejetées dans le Craste de Nézer en 2 points :

- Au sud du giratoire via la buse d'exutoire du bassin ;
- Au nord du giratoire via le fossé situé en pied du remblai dans le quart Nord-Est du giratoire, qui surverse dans la craste via la buse sous la branche de Candale.

L'exutoire du bassin de traitement se fait également dans la Craste de Nézer.



Extrait du plan de récolement de l'aménagement de la RN250 à 2x2 voies à l'Est de Bisserié. En rouge exutoire de l'assainissement dans la craste de Nézer. Source : DIRA

3.3.9 Contexte paysager

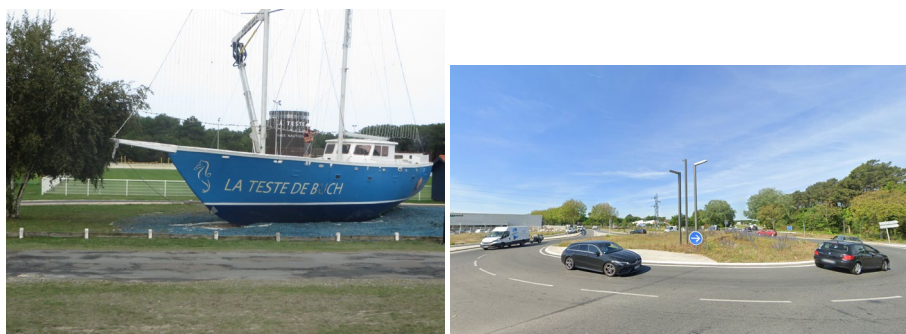
Le contexte paysager local est sensiblement identique sur l'ensemble de l'axe RN250-RD1250. Il se caractérise par des masses boisées denses bordant l'infrastructure, contre lesquelles l'urbanisation se resserre sur les seconds plans. Malgré une emprise dédiée à l'infrastructure toujours large, les échelles du paysage se réduisent.

Les lotissements d'habitations, bien que très proches, restent peu perçus depuis l'axe RN250-RD1250 grâce aux bosquets et lisières arborés. Quelques parcelles forestières non construites sont également préservées et jouent le rôle de coupures d'urbanisation.

Le giratoire de Bisserié, de par sa situation aux portes de La Teste-de-Buch et les éléments paysagers présents actuellement au droit du giratoire (bateau, lampadaires), a un rôle important de marqueur d'entrée de ville



Vues sur les massifs boisés depuis la RN250 (source : setec)



Vues sur les aménagements paysagers de Bisserié (source : setec-Google Maps)

3.4 CONDITIONS DE DEPLACEMENT TOUS MODES

3.4.1 Etat actuel et évolution des déplacements dans le périmètre d'étude

L'analyse de l'évolution des flux de déplacements sur le secteur d'étude intègre plusieurs sources de données de comptages issues des différentes études réalisées sur le périmètre d'étude :

- 2015 : comptages automatiques et enquêtes OD sur la RN250 en juillet et septembre dans le cadre de l'étude déplacements pour le réaménagement des carrefours de La Hume et Césarée sur l'A660 ;
- 2022 : Comptages automatiques et enquêtes OD en septembre 2022 sur l'axe RN250-RD1250 dans le cadre des études sur cet axe ;
- 2024 : Comptages automatiques sur l'axe RN250-RD1250 et enquêtes OD sur le secteur Bisserié-Moga

Trafic journalier en véhicules (2 sens confondus)	Septembre 2015	Septembre 2022	% évolution annuelle (09/15-09/22)	Mars 2024	% évolution annuelle (09/22-03/24)
Bisserié Est	31 441	37 327	2%	35 173	-3%
Bisserié Ouest	24 485	25 574	1%	23 449	-5%
Candale	11 678	8 137	-6%	6 803	-10%
Industrie	15 097	12 683	-3%	14 114	5%
Moga	-	2 558		2 864	5%
Cumulé (2 sens confondus)	82 701 (hors Moga)	86 279	1%	82 403	-2%

Entre septembre 2015 et septembre 2022, on observe en moyenne une augmentation annuelle des trafics de 1% par an. L'augmentation la plus importante est observée sur la RN250 Est. Des baisses sont néanmoins observées sur l'avenue de Candale et le Boulevard de l'Industrie.

Entre les périodes mars 2024 et septembre 2022, on observe une baisse annuelle de l'ordre de 2%. Cela peut s'expliquer par les caractéristiques des flux différentes entre les périodes de mars et septembre.

En mars 2024, on observe des flux plus importants sur les axes Industrie et Moga (dus aux déplacements domicile-travail vers la Parc d'activités de la Teste-de-Buch et aux

déplacements loisirs), mais moins de flux sur l'axe RN250 et sur Candale (axe de transit vers les centres d'intérêts du secteur et vers le centre de la Teste-de-Buch).

3.4.2 Conditions de déplacement en période normale

Les paragraphes suivants se base sur les données de comptage de septembre 2022 :

- Comptages automatiques sur 1 semaine
- Enquête minéralogique sur 2 jours ouvrés aux heures de pointe.

La période septembre est une période mixte, représentative des flux dans le secteur se caractérisant par :

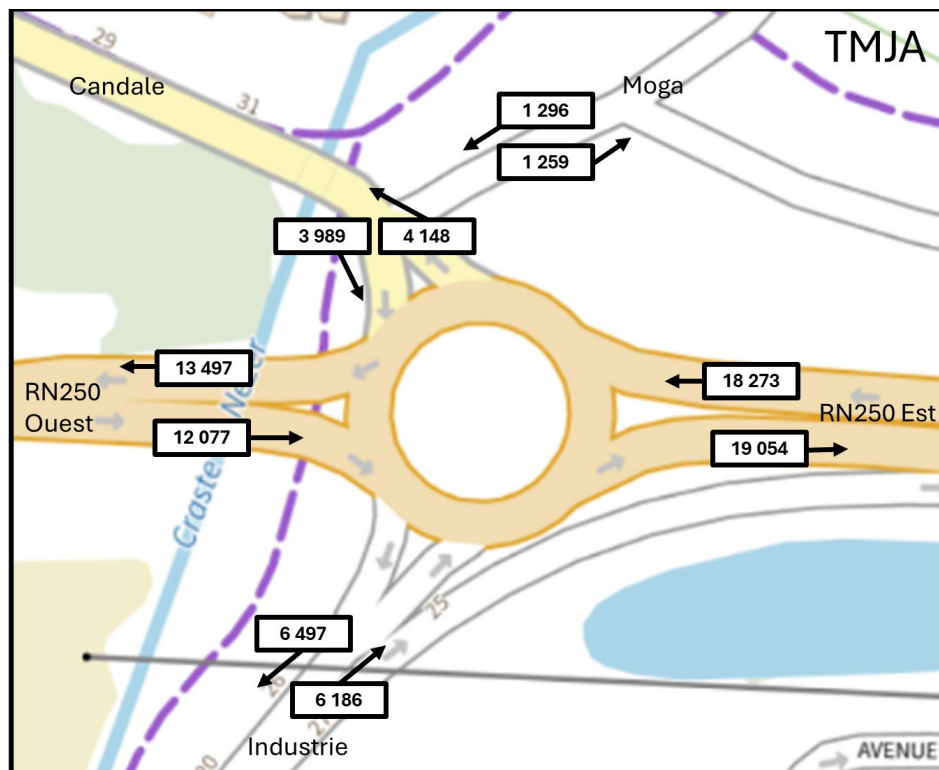
- Des flux pendulaires domicile-travail en lien avec les accès (depuis/vers) le boulevard de l'Industrie ;
- Des flux de loisirs induisant un trafic plus important qu'en période hors saison sur la RN250.

Pour les paragraphes suivants, les comptages de septembre 2022 ont été pris en compte.

Pour cette période, la répartition des OD en lien avec la rue Moga a été estimée à partir des comptages horaires sur la rue Moga en prenant comme hypothèse une répartition égale sur les branches du giratoire (hypothèse cohérente avec les flux en lien avec la rue Moga, relevés lors des comptages de Mars 2024).

✓ Répartition des flux sur les branches

La carte ci-dessous présente les flux par sens sur les différentes branches du giratoire de Bisserié en septembre 2022. On observe une rupture de charge importante sur ce giratoire entre l'Est et l'Ouest, de l'ordre de 30%.



Flux en TMJA sur branches de Bisserié et la rue Moga. Source : comptages septembre 2022

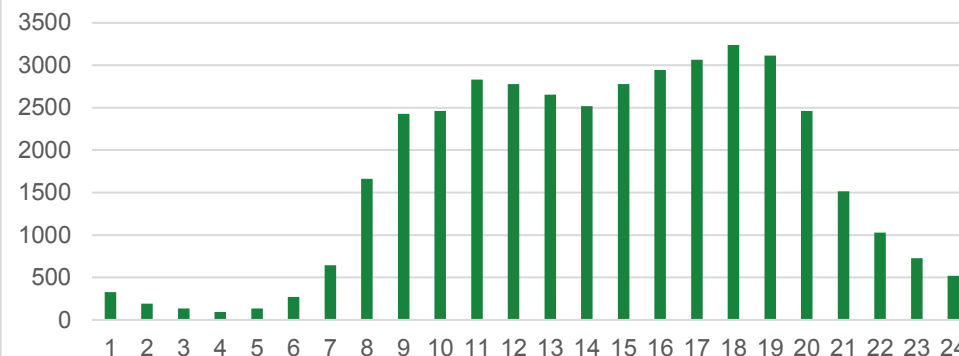
La part des flux PL est différencié selon les branches (données 2 sens confondus) :

- 2 % sur la RN250 Ouest
- 5,5% sur la RN250 Est
- 3,5% sur le Boulevard de l'Industrie
- 2% sur l'avenue F. de Candale
- 0,6% sur Moga

✓ Variations horaires de trafic

Le graphique ci-dessous présente les variations horaires de trafic en TMJA sur le giratoire de Bisserié, toutes branches confondues (cumul des flux entrants sur le giratoire).

Répartition horaire des flux sur le giratoire de Bisserié
09/22

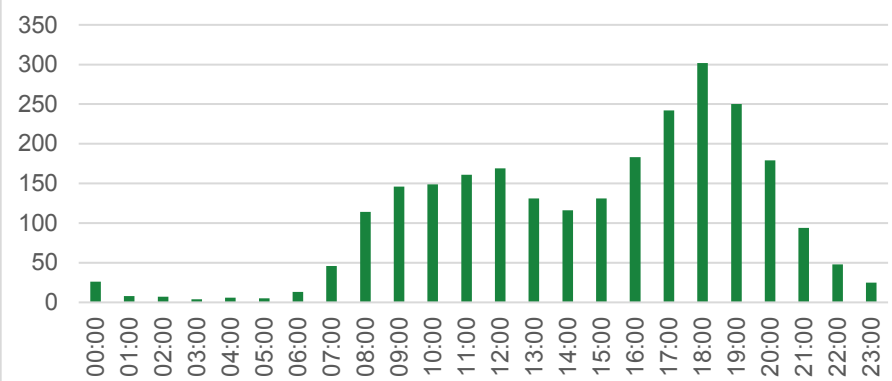


On observe une répartition des trafics assez uniforme entre 8h et 20h (en moyenne 2 800 véhicules) avec des pointes de trafics de :

- 2 800 véhicules entre 10h et 11h le matin ;
- 3 240 véhicules entre 17h et 18h le soir.

Le graphique ci-dessous présente les variations horaires de trafic en TMJA sur la rue Moga (2 sens confondus).

Répartition horaire des flux sur la rue G. Moga
09/22



On observe que les flux les plus importants sont observés le soir et notamment à l'HPS du giratoire de Bisserié entre 17h et 18h (300 véhicules).

✓ **Conditions de déplacements à l'HPM (8h-9h)**

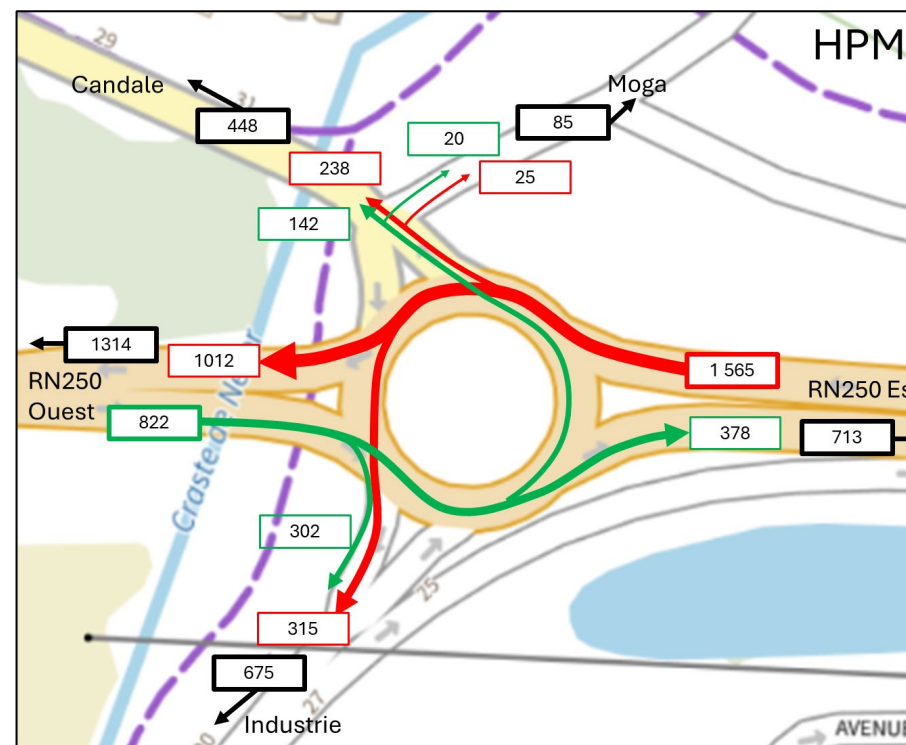
Le tableau et les cartes ci-dessous présente les flux Origine-Destination (OD) tous véhicules en Heure de Pointe du Matin (HPM) sur le carrefour de Bisserié, y compris les entrée/sortie en lien avec la rue Moga.

O/D	RN250 Est	RN250 Ouest	Av. F. de Candale	Bd de l'Industrie	Moga	Total
RN250 Est	0	1012	238	315	25	1565
RN250 Ouest	378	0	142	302	20	822
Av. F. de Candale	141	173	1	46	20	361
Bd de l'Industrie	194	129	67	12	20	402
Moga	15	15	15	15	0	60
Total	713	1314	448	675	85	3235

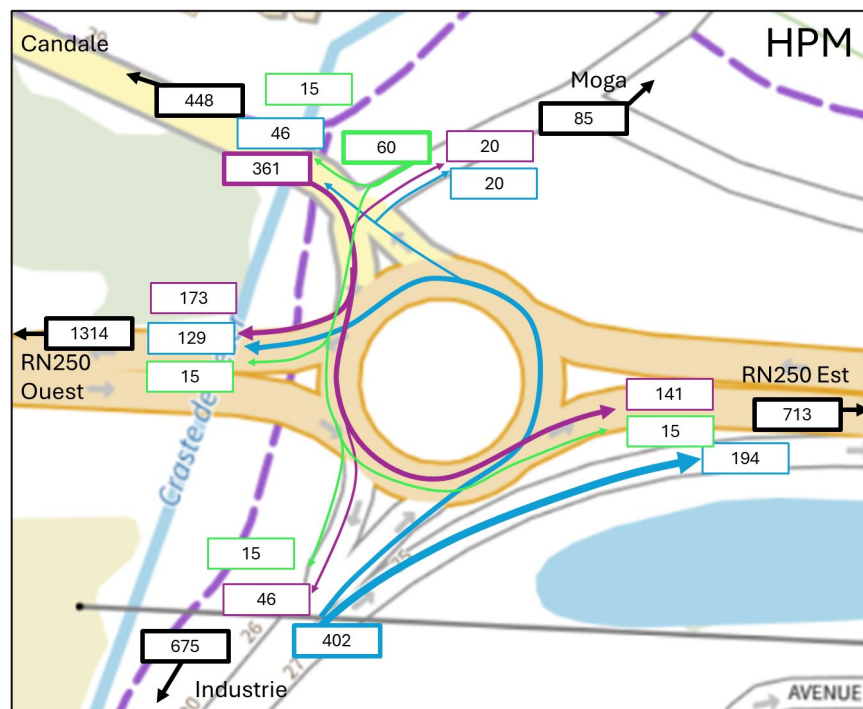
Pour plus de lisibilité, la répartition des flux entrants est dissociée sur 2 cartes différentes :

- D'une part la répartition des flux ayant pour origine la RN250 Est ou Ouest
- D'autre part la répartition des flux ayant pour origine le boulevard de l'Industrie, l'avenue de Candale et la rue Moga.

Le cumul des flux en sortie prend en compte tous les mouvements.



Flux OD HPM sur branches de Bisserié et la rue Moga – Origine RN250 Est et Ouest. Source : comptages septembre 2022



Flux OD HPM sur branches de Bisserié et la rue Moga – Origine Candale, Industrie et Moga.
Source : comptages septembre 2022

A l'HPM, les flux prépondérants sont observés sur :

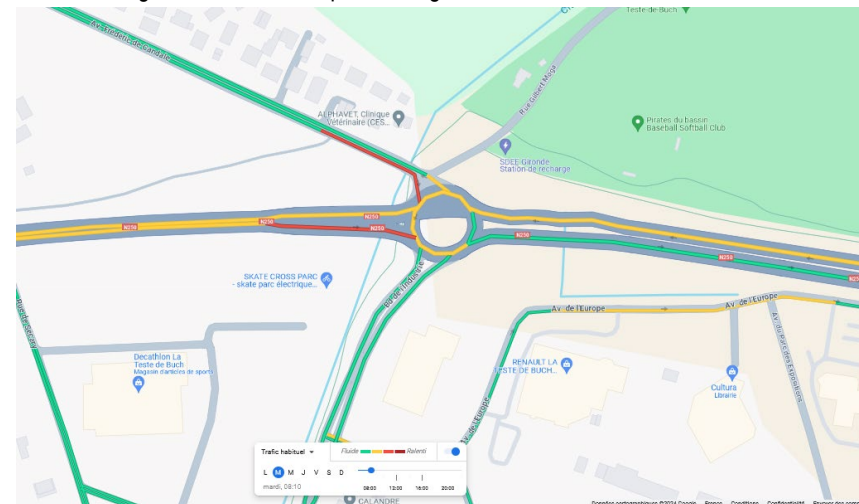
- la trajectoire en filante RN250 Est -> RN250 Ouest avec 1 012 véh/h ;
- la trajectoire en filante RN250 Ouest -> RN250 Est avec 378 véh/h ;
- la trajectoire en tourne-à gauche RN250 Est -> Boulevard de l'Industrie avec 315 véh/h.
- la trajectoire en tourne-à droite RN250 Ouest -> Boulevard de l'Industrie avec 302 véh/h.

Les flux en tourne-à gauche (TAG) sont les plus impactant pour la fluidité d'un giratoire. En HPM, le flux en TAG RN250 Est -> Industrie est en conflit avec l'entrée depuis Candale et l'entrée depuis la RN250 Ouest.

L'analyse des conditions de circulation habituelles de Google trafic met en évidence des congestions récurrentes sur les entrées des branches F. de Candale et RN250 Ouest

Des ralentissements sont également constatés en entrée et en sortie sur la branche RN250 Est.

Les remontées de files sur la branche F. de Candale pénalisent l'insertion des véhicules venant de la rue Moga et souhaitant emprunter le giratoire de Bisserié.

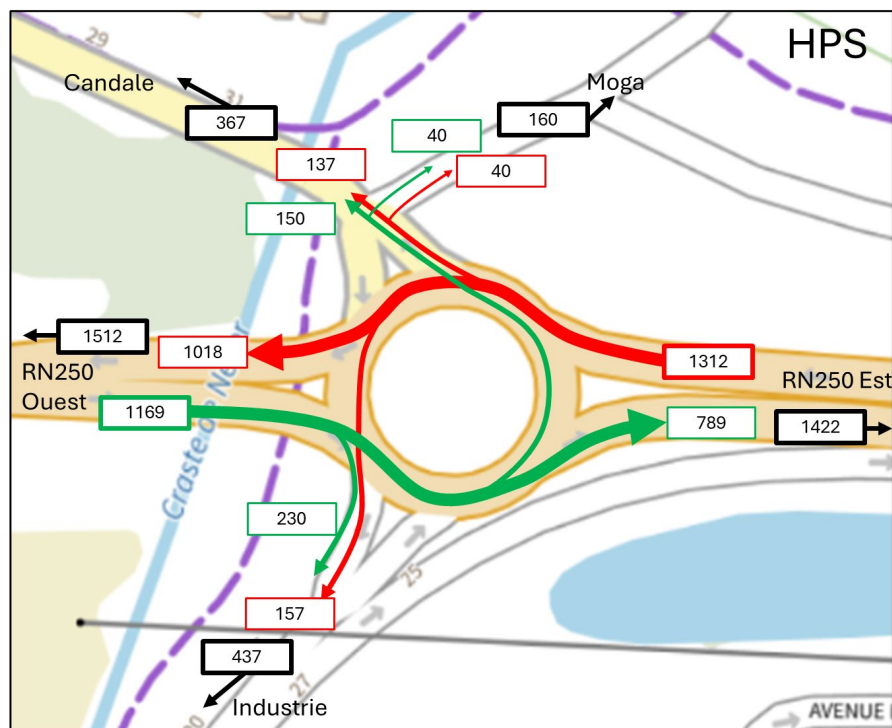


Conditions de circulation habituelles à l'HPM. Source Google trafic 2024

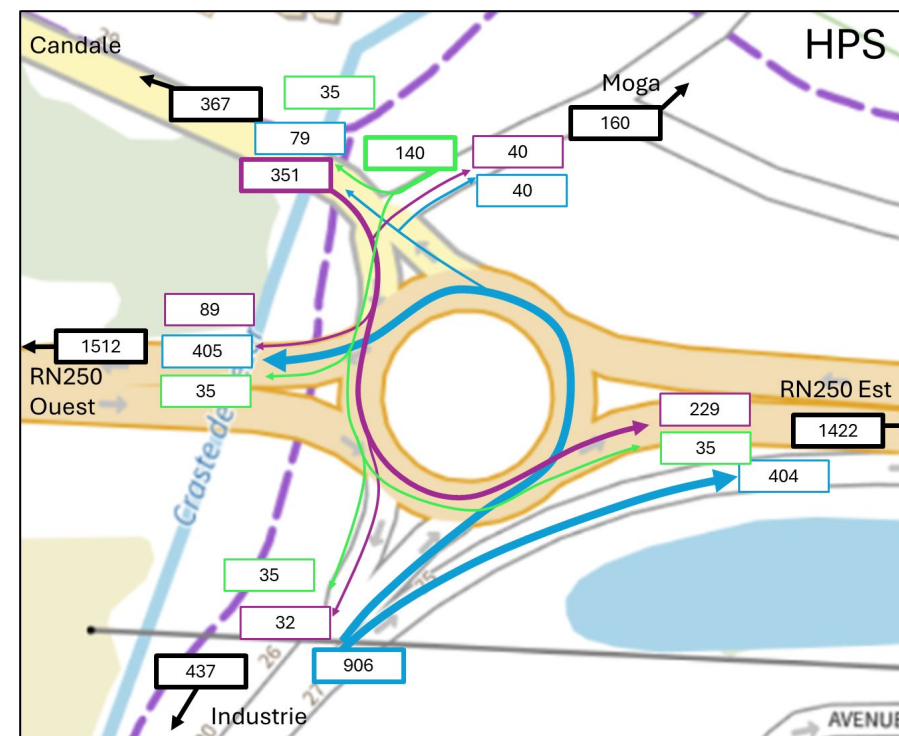
✓ Conditions de déplacements à l'HPS (17h-18h)

Le tableau et les cartes ci-dessous présente les flux Origine-Destination (OD) tous véhicules en Heure de Pointe du Soir (HPS) sur le carrefour de Bisserié, y compris les entrée/sortie en lien avec la rue Moga.

O/D	RN250 Est	RN250 Ouest	Av. F. de Candale	Bd de l'Industrie	Moga	Total
RN250 Est	0	1018	137	157	40	1312
RN250 Ouest	789	0	150	230	40	1169
Av. F. de Candale	229	89	1	32	40	351
Bd de l'Industrie	404	405	79	18	40	906
Moga	35	35	35	35	0	140
Total	1422	1512	367	437	160	3898



Flux OD HPS sur branches de Bisserié et la rue Moga – Origine RN250 Est et Ouest. Source : comptages septembre 2022



Flux OD HPS sur branches de Bisserié et la rue Moga – Origine Candale, Industrie et Moga. Source : comptages septembre 2022

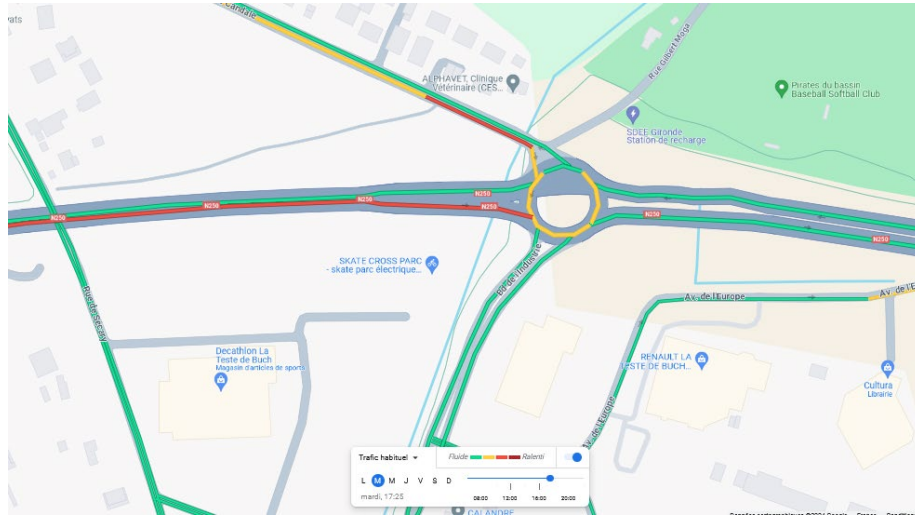
A l'HPS, les flux prépondérants sont observés sur :

- la trajectoire en filante RN250 Est -> RN250 Ouest avec 1 018 véh/h ;
- la trajectoire en filante RN250 Ouest -> RN250 Est avec 789 véh/h ;
- la trajectoire en tourne-à droite Boulevard de l'Industrie -> RN250 Est avec 404 véh/h.
- la trajectoire en tourne-à gauche Boulevard de l'Industrie -> RN250 Ouest avec 405 véh/h.

En HPS, le flux en TAG Industrie-> RN250 Ouest est en conflit avec l'entrée depuis Candale et l'entrée depuis la RN250 Est.

A l'HPS, l'analyse des conditions de circulation habituelles de Google trafic met en évidence des congestions récurrentes sur les entrées des branches F. de Candale et RN250 Ouest. Sur cette dernière, les remontées de file sont plus importantes encore qu'à l'HPM.

De la même manière qu'à l'HPM, les remontées de files sur la branche F. de Candale pénalisent l'insertion des véhicules venant de la rue Moga et souhaitant emprunter le giratoire de Bisserié.



Conditions de circulation habituelles à l'HPS. Source Google trafic 2024

3.4.3 Fluctuation annuelle des trafics

3.4.3.1 Conditions de déplacements en période estivale

Le tableau ci-dessous présente les données de comptages disponibles en période estivale au droit du carrefour de Bisserié, datant de 2015, comparées aux données hors été de la même année.

Trafic journalier en véhicules (2 sens confondus)	Juillet 2015	Septembre 2015	Evolution estivale
Bisserié Est	35 223	31 441	11%
Bisserié Ouest	27 002	24 485	9%
Candale	10 762	11 678	-9%
Industrie	15 164	15 097	0%
Cumulé (2 sens confondus)	88 151	82 701	6%

En période estivale, les trafics augmentent principalement sur l'axe RN250.

3.4.3.2 Conditions de déplacements en période mars 2024

Une campagne de comptage complémentaire a été réalisée en mars 2024.

✓ Conditions de déplacements à l'HPM (8h-9h)

Le tableau et les cartes ci-dessous présentent les flux Origine-Destination (OD) tous véhicules en Heure de Pointe du Matin (HPM) sur le carrefour de Bisserié, y compris les entrées/sorties en lien avec la rue Moga.

O/D	RN250 Est	RN250 Ouest	Av. F. de Candale	Bd de l'Industrie	Moga	Total
RN250 Est	48	796	319	701	21	1885
RN250 Ouest	577	12	10	85	13	697
Av. F. de Candale	252	6	0	35	23	316
Bd de l'Industrie	9	109	48	1	18	185
Moga	10	21	21	13	0	65
Total	896	944	398	835	75	3148

✓ Conditions de déplacements à l'HPS (17h-18h)

Le tableau et les cartes ci-dessous présentent les flux Origine-Destination (OD) tous véhicules en Heure de Pointe du Soir (HPS) sur le carrefour de Bisserié, y compris les entrées/sorties en lien avec la rue Moga.

O/D	RN250 Est	RN250 Ouest	Av. F. de Candale	Bd de l'Industrie	Moga	Total
RN250 Est	35	608	233	277	89	1242
RN250 Ouest	613	7	3	100	0	723
Av. F. de Candale	204	20	3	37	31	295

Bd de l'Industrie	24	125	64	1	31	245
Moga	25	17	34	34	0	79
Total	901	777	337	449	151	2584

La période mars 2024 se caractérise par :

- A l'HPM, des flux majoritaires en provenance de la RN250 Est partagés de manière équilibrée vers la RN250 Ouest (796 véhicules) et le boulevard de l'Industrie en provenance de la RN250 Est (701 véhicules)
- A l'HPS, des flux majoritaires en transit sur la RN250 Est->Ouest (608 véhicules) et Ouest -> Est (613 véhicules).

Plus spécifiquement sur les flux en lien avec la rue Moga, on observe :

- A l'HPM, des flux majoritairement en lien avec Candale et la RN250 Ouest ;
- A l'HPS, des flux majoritairement en lien avec la RN250Est

Les flux en lien avec la rue Moga sont majoritaires à l'HPS avec un doublement des flux sortants de la Plaine des Sports.

3.4.4 Franchissements modes doux

Les déplacements à vélo connaissent une forte croissance sur le territoire. De fait, le Plan de Mobilité (PDM) de la COBAS rappelle qu'en 2021, 20 itinéraires vélos numérotés étaient répertoriés sur son territoire pour un total de 133 kilomètres d'aménagements cyclables (pistes ou bandes cyclables).

Sur la carte proposée ci-dessous, on peut constater que le secteur du projet est desservi par 3 itinéraires cyclables de la COBAS :

- N°8 : Mairie de La Teste-de-Buch / Parcs de loisirs Gujan-Mestras ;
- N°13 : Place de Cazaux-Mairie annexe / Parcs de loisirs Gujan-Mestras ;
- N°21 : Plage de La Hume - Dune du Pilat ;

Les itinéraires 8 et 21 empruntent la piste cyclable gérée par le Département de la Gironde (Vélodyssée – RD804)



Carte du réseau cyclable au droit du carrefour Bisserié-Moga. Source : COBAS

Le carrefour de Bisserié-Moga est franchi par la piste cyclable structurante longeant l'axe A660-RN250-RD1250 en 2 endroits :

- Intersection avec l'avenue F. de Candale : franchissement de la voie en profil 2x1 voie en amont du giratoire



- Franchissement de la RN250 Ouest : franchissement de la voie en profil 2x2 voie en amont du giratoire



Le franchissement de branches d'entrée/sortie de giratoire à 2x2 voies n'est pas recommandé par les guides (Guide AU70) car le franchissement de 2 voies accroît les difficultés et le risque lors de traversée par les modes doux, d'autant plus si le trafic routier en interface est élevé. Dans le cas de la RN250 Ouest en sortie du giratoire, le flux de véhicules est de l'ordre de 1 500 véhicules en heure de pointe (HPS).

A cela s'ajoute des problématiques de signalisation du franchissement :

- le marquage du passage piéton n'est pas accompagné d'un marquage adapté à la présence des 2 roues (pictogramme 2 roues, résine colorée, ...)
- un panneau « Stop » est proposé aux cyclistes venant du Sud mais n'existe pas côté Nord

- discontinuité d'aménagement piétons entre l'avenue de Candale et la RN250 Ouest, les piétons doivent emprunter la piste cyclable ;
- l'effacement du marquage du passage piétons sur l'avenue de Candale ;
- l'absence de signalisation avancée concernant la présence de traversée vélos

Il existe une alternative plus sécurisée au franchissement de la RN250 au carrefour de Bisserié qui consiste à emprunter l'avenue de Bisserié qui franchit en passage inférieur la RN250. Cette alternative allonge cependant d'environ 800m les itinéraires reliant la RN250 Est au Boulevard de l'Industrie.

page 87/ 113

Dans la suite des études, ce gabarit a été pris en compte pour analyser les girations des convois exceptionnels.

3.4.7 Accidentologie

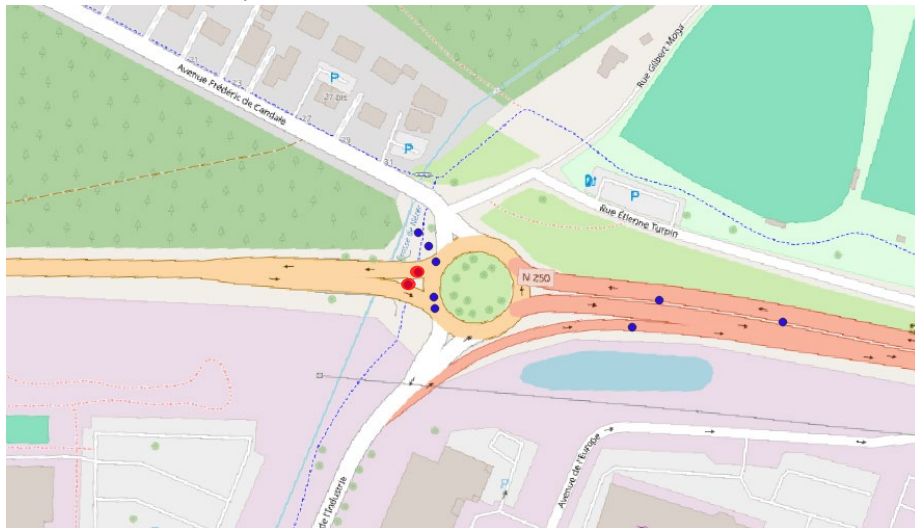
L'analyse de l'accidentologie se base sur les données suivantes :

- Rapport accidentalité sur les routes départementales-CRD Bassin d'Arcachon-2021
- Extraction base de données accidents corporels du Département de la Gironde entre 2015 et 2023
- Description des Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC) sur le Département de la Gironde périodes 2017-2021 et 2018-2022.

✓ Recensement des accidents corporels dans la zone

Sur la période 2015-2023, 10 accidents corporels ont été recensés sur le secteur Bisserié-Moga (y compris voie de shunt entre branche Boulevard de l'Industrie et la RN250 Est).

La carte ci-dessous indique la localisation de ces accidents.



Cartographie des accidents corporels recensés sur le périmètre d'étude sur la période 2015-2023 (en bleu, accidents impliquant véhicules (voitures, utilitaires ou 2 roues motorisés) seulement, en rouge, accidents impliquant vélo(s))

On observe que les accidents corporels recensés sont localisés dans la moitié Ouest du giratoire de Bisserié, les branches sont peu concernées. A noter que les accidents localisés en dehors de l'emprise routière sur la carte sont rattachés à l'avenue F. de Candale dans la description de l'accident.

Au total, sur les 8 accidents recensés sur le giratoire, 3 sont rattachés à l'avenue F. de Candale. Sur les 10 accidents recensés dans le périmètre d'étude, 4 ont eu lieu en 2021. Ces occurrences peuvent être mis en relation avec le contexte des travaux sur la RN250 et l'ouverture à la circulation de la 2x2 voies.

Sur les 10 accidents recensés dans le périmètre d'étude, 2 ont impliqué un ou plusieurs vélos. Ces accidents sont localisés en rouge sur la carte ci-dessus.

Sur les 10 accidents recensés dans le périmètre d'étude, 1 seul a occasionné l'hospitalisation d'un blessé. Il n'y a eu aucun tué. Les 2 accidents corporels impliquant des vélos n'ont pas occasionné d'hospitalisation.

A titre de comparaison, sur l'axe RN250-RD1250, sur le giratoire de Cazaux qui a une dynamique de répartition des flux assez similaire à celle de Bisserié, 8 accidents corporels ont également été recensés sur la période 2015-2023.

✓ Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC)

Une zone est considérée comme une ZAAC lorsque le seuil d'accidents dépasse 3 accidents corporels avec 3 victimes graves sur une période de 5 ans sur une longueur de zone de 850m. Le secteur Bisserié/Moga n'est pas identifié comme une ZAAC au sens de la définition ci-dessus.

3.4.8 Stationnement

En termes d'offre de stationnement sur la Plaine des Sports, on note la présence de places aménagées au droit du stade nautique (environ 70 places) et quelques places devant le stade de rugby.

Lors d'événements particuliers (rencontres du RCBA, ...) les visiteurs stationnent également sur les accotements stabilisés de la rue Etienne Turpin (80 à 100 voitures).

Au sud-ouest de la plaine des sports et au carrefour de la rue Gilbert Moga avec la rue Etienne Turpin, existe un espace de stationnement utilisé comme aire de co-voiturage. Cette aire permet de recevoir une vingtaine de véhicule.

A l'entrée de cette aire, on trouve une borne de recharge pour véhicules électriques.

4 PRESENTATION DU PROJET

4.1.1.1 Parc relais

Le futur parc relais est conçu pour comprendre les équipements suivants :

- 160 places de stationnement dont 5 places (2% minimum) réservées aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- des places orientées Nord-Sud pour être adaptées à la mise en œuvre de panneaux photovoltaïques ;
- 70 places pour les 2 roues (Vélos – motos) dont 11 pour les motos ;
- Un arrêt de bus sur un accès contigu au parc (pour les lignes 8, 13 et 21 et pour les navettes) et équipé d'un giratoire adapté au retournement des bus ;
- Des accès dédiés aux piétons avec prise en compte des exigences PMR ;
- Des accès dédiés aux 2 roues ;
- Des entrées au parc relais équipées de gabarits de limitation en hauteur (limitation à 1,90m) pour certains véhicules n'autorisant l'accès qu'aux véhicules légers et 2 roues ;
- Dans une première phase, 5 places équipées avec des bornes de rechargement pour véhicules électriques avec mise en œuvre d'un génie civil permettant de faire évoluer ce nombre ;
- 70% des places de stationnement pouvant être couvertes par des panneaux photovoltaïques.

L'aménagement proposé prévoirait donc 160 places qui permettraient de répondre aux usages suivants :

- Parc relais vers les transports en commun et les navettes du réseau BAÏA ;
- Aire de covoiturage ;
- Parking de stationnement à l'occasion d'événements particuliers sur la Plaine des Sports.

Une alternative consistant à aménager le giratoire de retournement sur la rue Moga pour réduire les emprises du projet a également été envisagée. Elle n'a pas été retenue au stade opportunité par mesure d'évitement car elle aurait impacté directement la Craste de Nézer.

Les principes d'assainissement du P+R étudiés à ce stade des études privilégient les systèmes d'infiltration dans les délaissés.

4.1.1.2 Réaménagement du système d'échange « Bisserié-Moga » en carrefour type « autodrome »

Le réaménagement du système d'échange de Bisserié consiste en l'aménagement d'un carrefour giratoire de type autodrome à 5 branches en lieu et place du giratoire existant de Bisserié :

- **Branche 1** : La RN250 est,
- **Branche 2** : La rue Gilbert Moga,
- **Branche 3** : L'avenue Frédéric de Candale,

- **Branche 4** : La RN250 ouest,
- **Branche 5** : Le Boulevard de l'Industrie.

Par rapport à la situation de référence, le centre du giratoire est décalé vers le nord-est.

Le projet s'inscrit dans les emprises foncières publiques.

Outre la sécurisation globale du carrefour actuel, la définition de l'aménagement tient compte des contraintes majeures suivantes :

- Limiter le linéaire d'intervention sur les 4 branches existantes de Bisserié,
- Conserver le shunt sud reliant le Boulevard de l'industrie directement à la branche est de la RN250,
- Limiter les impacts sur les zones à enjeux environnementaux et notamment sur la Craste de Nézer (pas d'impacts sur les deux ouvrages hydrauliques existants sur la branche de la RN250 ouest et l'avenue Frédéric de Candale).
- Minimiser les interfaces avec le bassin sud afin de le maintenir en l'état ;
- Limiter l'impact sur les zones à enjeux milieu naturel identifiées dans l'état initial

Les principes d'assainissement étudiés à ce stade privilégient la mise à niveau environnementale du dispositif d'assainissement du giratoire autodrome.

La vue en plan ci-dessous présentent les principes du projet ainsi que la définition de la surface d'impact définie. Cette surface d'impact englobe les emprises du projet en intégrant une surface tampon de 2m autour de cette surface correspondant à l'emprise des travaux, réduite au droit des zones à enjeux évitées par le projet. Au droit du P+R, la surface d'impact suit les emprises foncières.

5 EVALUATION DES EFFETS ET MESURES ER

Les paragraphes ci-après présentent les caractéristiques et effets du projet au vue de critères définis par rapport aux enjeux identifiés dans l'état initial, sur les thématiques suivantes :

- Fonctionnalité,
- Sécurité,
- Milieu naturel,
- Milieu physique
- Milieu humain,
- Gêne à l'usager

Pour les critères pour lesquels les impacts sont négatifs, des mesures génériques sont proposées à ce stade. Ces mesures seront déclinées et précisées dans les stades d'études ultérieurs

Ces mesures s'inscrivent dans la séquence ERC : Eviter, Réduire, Compenser. Néanmoins, au terme de l'analyse effectuée avec les données d'entrée disponibles à date, les impacts bruts recensés au stade opportunité ne nécessitent pas de mesures de compensation. Seules des mesures d'évitement et de réduction sont proposées.

Ces mesures sont identifiées par les sigles suivants : [E] Eviter, [R] Réduire.

5.1 FONCTIONNALITE

Le projet modifie le système d'échange Bisserié-Moga avec une modification de la géométrie (ovoïde) et de la longueur de l'anneau du giratoire et l'ajout d'une 5^{ème} branche : la rue Moga, permettant l'accès direct au secteur P+R/Plaine des Sports.

Les paragraphes suivants se base sur les données de comptage de septembre 2022 :

- Comptages automatiques sur 1 semaine
- Enquête minéralogique sur 2 jours ouvrés aux heures de pointe.

Pour les paragraphes présentant les Origine /Destination sur le giratoire de Bisserié, la répartition des OD en lien avec la rue Moga ont été estimé en prenant comme hypothèse une répartition égale sur les branches du giratoire.

Afin de prendre également en compte l'impact de la mise en service du P+R sur les flux de circulation, les hypothèses de trafic suivantes ont été utilisées pour évaluer les flux supplémentaires induits par ce projet :

- 4 navettes /h transportant en moyenne 60 personnes au milieu de l'été, soit 240 personnes en entrée et en sortie du P+R aux heures de pointe ;
- Un taux d'occupation moyen de 2 personnes/véhicules, soit 120 véhicules en entrée/sortie par heure ;
- Répartition suivante des O/D en lien avec l'accès Moga ;
 - 50% des flux en provenance/direction de la RN250 Est (visiteurs en provenance du reste de la COBAS ou extérieur au Bassin Sud) ;

- 25% RN250 Ouest (visiteurs en provenance d'Arcachon/La Teste-de-Buch) ;
- 20% (visiteurs en provenance du centre de La Teste-de-Buch) ;
- 5% (visiteurs en provenance de Cazaux) ;

- 4 bus/h en entrée/sortie de Moga à destination/en provenance de la RN250 Ouest

5.1.1 Test de capacité situation actuelle avec création du P+R sans modification du système d'échanges Bisserié-Moga

Le fonctionnement de la situation avec création du P+R sans modification du système d'échanges Bisserié-Moga a été évalué avec le logiciel Girabase.

Les tableaux ci-dessous présentent les résultats des calculs de capacité aux heures de pointe.

✓ HPM

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RN250 Est	173	9%	9vh	28vh	17s	8,8h
Candale	-105	-25%	52vh	138vh	441s	65,1h
RN250 Ouest	406	30%	1vh	5vh	4s	0,9h
Industrie	698	75%	0vh	3vh	3s	0,2h

A l'HPM, les réserves de capacité des branches RN250 Est et Candale sont inférieures au seuil de bon fonctionnement théorique des giratoire (25%), celle de Candale étant même négative. La réserve de capacité de la branche RN250 Ouest est légèrement supérieure au seuil de bon fonctionnement.

Seule la réserve de capacité de la branche de l'Industrie met en évidence un bon écoulement des flux sur cette branche.

✓ HPS

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RN250 Est	-76	-5%	55vh	163vh	139s	58,3h
Candale	-184	-47%	92vh	219vh	845s	135h
RN250 Ouest	98	7%	14vh	44vh	37s	14,2h
Industrie	8	1%	16vh	49vh	99s	15,7h

A l'HPS, l'ensemble des branches du giratoire ont des réserves de capacité largement inférieures au seuil de bon fonctionnement théorique du giratoire.

5.1.2 Test de capacité situation projet : Aménagement d'un giratoire de type autodrome à Bisserié

Le fonctionnement du giratoire autodrome a été testé sur Girabase également. Compte tenu des limites du logiciel en matière de forme géométrique des carrefours, l'autodrome a été assimilé à un carrefour giratoire circulaire, en prenant le modélisant avec un rayon extérieur de

33,5m, de manière à ce que la développée circulaire de ce giratoire soit identique à celle de l'autodrome à savoir 210m.

Les tableaux ci-dessous présentent les résultats des calculs de capacité aux heures de pointe.

✓ **HPM**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RN250 Est	93	5%	26vh	79vh	50s	25,7h
Moga	180	49%	1vh	5vh	16s	0,8h
Candale	-69	-19%	35vh	95vh	349s	41,3h
RN250 Ouest	418	31%	1vh	5vh	3s	0,9h
Industrie	661	74%	0vh	3vh	3s	0,2h

La configuration autodrome ne modifie pas significativement les réserves de capacité sur les branches du giratoire. A l'HPM, les branches Candale et RN250 Est sont toujours sous le seuil de saturation. La réserve de capacité de la branche RN250 Ouest est légèrement au-dessus.

✓ **HPS**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RN250 Est	-127	-9%	66vh	190vh	173s	72,4h
Moga	106	28%	2vh	8vh	27s	2,0h
Candale	-118	-38%	59vh	146vh	676s	81,0h
RN250 Ouest	98	7%	14vh	44vh	37s	14,2h
Industrie	2	0%	17vh	53vh	108s	17,0h

Comme à l'HPM, la configuration autodrome ne modifie pas significativement les réserves de capacité sur les branches du giratoire. L'ensemble des branches du giratoire ont des réserves de capacité largement inférieures au seuil de bon fonctionnement théorique du giratoire, mise à part la branche de Moga.

En conclusion, la configuration autodrome ne dégrade pas les conditions d'écoulements des flux, le système de giratoire et la capacité des branches en entrée étant identique à l'existant.

5.2 SECURITE

5.2.1 Lisibilité

Le projet permet la suppression du carrefour en T d'accès à Moga, ce qui sécurise l'accès à la Plaine des Sports.

La forme ovale peu usuelle peut surprendre les usagers, mais améliore néanmoins le chevauchement des branches de la configuration actuelle.

Le projet n'induit pas de modification sur les visibilitées par rapport à la situation actuelle.

5.2.2 Qualité géométrique des tracés

Le carrefour autodrome présente les écarts aux règles de conception suivants :

- Rayons d'entrée de la branche de Candale et de sortie de la branche de l'Industrie inférieurs aux recommandations ACIRP mais dans la tolérance ;
- Girations depuis l'entrée de la branche de Candale nécessitant des surlargeurs franchissables pour les bus et semi-remorques.

5.2.3 Franchissements modes doux

Le projet prévoit l'amélioration des cheminements modes doux sur les branches Candale et RN250 Ouest (dissociation des flux piétons et cycles, matérialisation des passages piétons et cycles). Néanmoins, il ne modifie pas les conditions de franchissements de la sortie de la RN250 Ouest à 2 voies, peu favorable aux modes doux.

5.3 MILIEU NATUREL

D'une manière générale sur le volet milieu naturel, différents types d'impacts sont analysés :

- les impacts temporaires, liés à la phase de travaux, sont limités dans le temps et leurs effets sont réversibles une fois les travaux terminés ;
- les impacts permanents sont liés à la phase de travaux, d'entretien et de fonctionnement du projet d'aménagement, dont les effets sont irréversibles.

Les impacts temporaires et permanents peuvent eux-mêmes être divisés en deux autres catégories :

- les impacts directs, liés aux travaux touchant directement les habitats naturels ou les espèces ; on peut distinguer les impacts dus à la construction même du projet et ceux liés à l'exploitation et à l'entretien de l'équipement ;
- les impacts indirects qui ne résultent pas directement des travaux ou du projet mais qui ont des conséquences sur les habitats naturels et les espèces et peuvent apparaître dans un délai plus ou moins long.

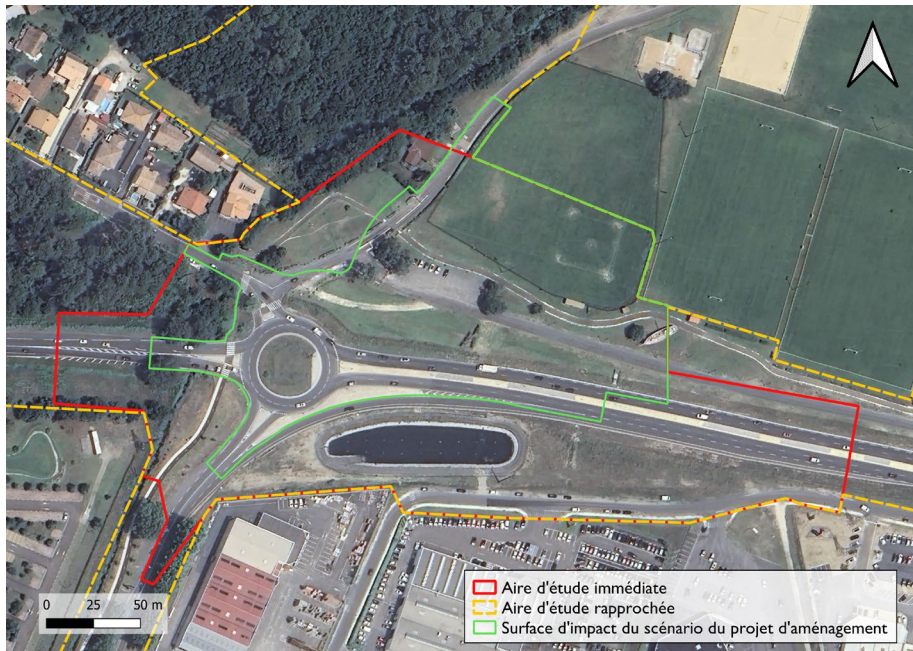
La méthodologie d'analyse des effets sur le milieu naturel concernera la séquence suivante :

1/ Analyse des impacts bruts

2/ Proposition de mesures ER génériques adaptées au niveau études d'opportunité

3/ Analyse des impacts résiduels.

L'analyse des impacts portera sur une surface définie correspondant à l'emprise du projet prévu et à une zone tampon de 2m autour de cette surface correspondant à l'emprise des travaux, réduite au droit des zones à enjeux évitées par le projet. Cette surface inclut les terrains de sport au nord du giratoire de Bisserié, ayant été non investigués au moment des inventaires du fait de son caractère anthropisé et fortement fréquenté. La cartographie suivante présente l'emprise de ces différentes aires d'étude :



5.3.1 Zonage réglementaire

■ Rappel

Le projet est concerné par le zonage d'une ZNIEFF de Type 1 : la Craste de Nézer. Celle-ci borde sur une centaine de mètres l'aire d'étude immédiate au niveau du cours d'eau de la Craste de Nézer, jusqu'à la sortie de carrefour giratoire en direction de l'avenue Frédéric de Candale (cf. carte § 3.2.1).

■ Effets et impacts

L'emprise de la surface d'impact du projet est concernée par le zonage de la ZNIEFF de type 1 de la Craste de Nézer. Une surface d'environ 10 m² de l'aménagement de la piste piétonne et de la piste cyclable au droit du raccordement à l'avenue F. de Candale est incluse dans le périmètre de ce zonage réglementaire. Toutefois, cette surface étant déjà aménagée, les impacts bruts sur les milieux naturels et les espèces associés à ce zonage durant les phases travaux seront nuls.



Surface d'impact du projet interceptée par le zonage de la ZNIEFF 1 de la Craste de Nézer au droit de la piste cyclable actuelle

Les impacts bruts sur le zonage réglementaire étant nuls, aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est à envisager.

5.3.2 Habitats / flore

■ Rappel : Habitats

Les habitats présents sur l'aire d'étude immédiate autour du giratoire de Bisserié ont été identifiés (cf. §3.2.1).

20 habitats identifiés composent l'aire d'étude immédiate. Une majorité d'entre eux sont d'origine artificielle ou soumis à pression anthropique (entretien) : zone rudérale, pelouse entretenue, haies, parking, fossés...

Toutefois, quelques habitats se caractérisent par un intérêt écologique plus important, notamment :

- Des milieux arborés : « Boisement mixte de Chêne pédonculé et Pin maritime sur lande à Fougère » et « Formation à Chêne pédonculé, Ajonc d'Europe et Fougère aigle ».
- Le cours d'eau de la craste de Nézer traversant l'aire d'étude immédiate.

■ Effets et impacts

Parmi les habitats recensés dans l'aire d'étude immédiate, 13 habitats sont concernés par la surface d'impact du projet d'aménagement.

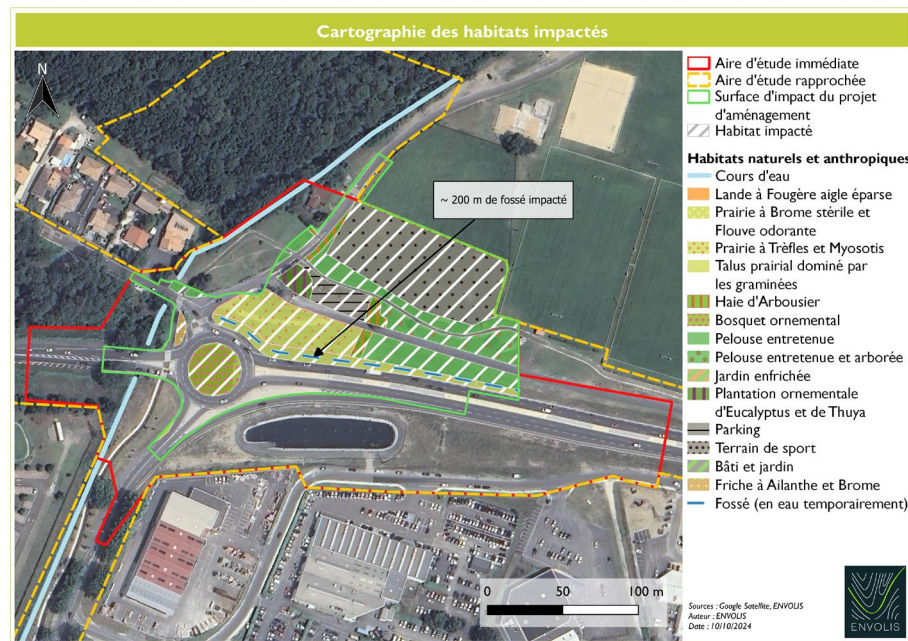
Tous ces habitats n'ont pas ou peu d'intérêt écologique particulier (origine anthropique, pression d'entretien...).

Ainsi concernant ces habitats en phase travaux et exploitation, aucun impact brut n'est à envisager.

Toutefois, concernant les fossés, environ 200 mètres de linéaire est incluse dans la surface d'impact du projet. A noter que les fossés seront rétablis dans le cadre du projet. **L'impact brut considéré est assez faible en phase travaux et négligeable en phase exploitation.**

Également, il est important de rappeler les problématiques liées aux espèces exotiques envahissantes, dont l'impact sur les habitats est nettement plus important lors de travaux. 5 espèces sont déjà recensées, dont 2 ayant déjà un impact non négligeable sur l'altération des habitats.

Ainsi, les impacts bruts **peuvent être considérés comme assez faible en phase travaux et négligeable en phase exploitation.**



■ Rappel : Flore

Concernant la flore du site, **1 espèce patrimoniale à très fort enjeu de conservation**, la Bruyère de Cantabrie, de par sa présence quasi-exclusive à l'environnement du bassin d'Arcachon, a été recensée en bord de la Craste de Nézer, proche du giratoire de Bisserié. Une attention très particulière doit être portée sur sa protection et sa préservation.

La présence du Trèfle à fleurs penchées, **à enjeu de conservation moyen**, dont la présence n'a pas été avérée lors des prospections de 2023/2024, mais avérée lors des prospections par Biotopie en 2018 dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale relatif au projet d'amélioration de la desserte du sud du Bassin d'Arcachon par l'axe A660, peut potentiellement être identifiée dans l'habitat de « Pelouse à Agrostide de Curtis et Jonc des crapauds ».

Le complexe Lotier hispide / Lotier très étroit, espèces **à enjeu de conservation assez faible**, est potentiellement présent sur le secteur de Bisserié au niveau des zones rudérales. L'habitat de pelouse entretenue pourrait permettre son évolution mais celui-ci subit une trop forte pression d'entretien pour attester de sa présence.

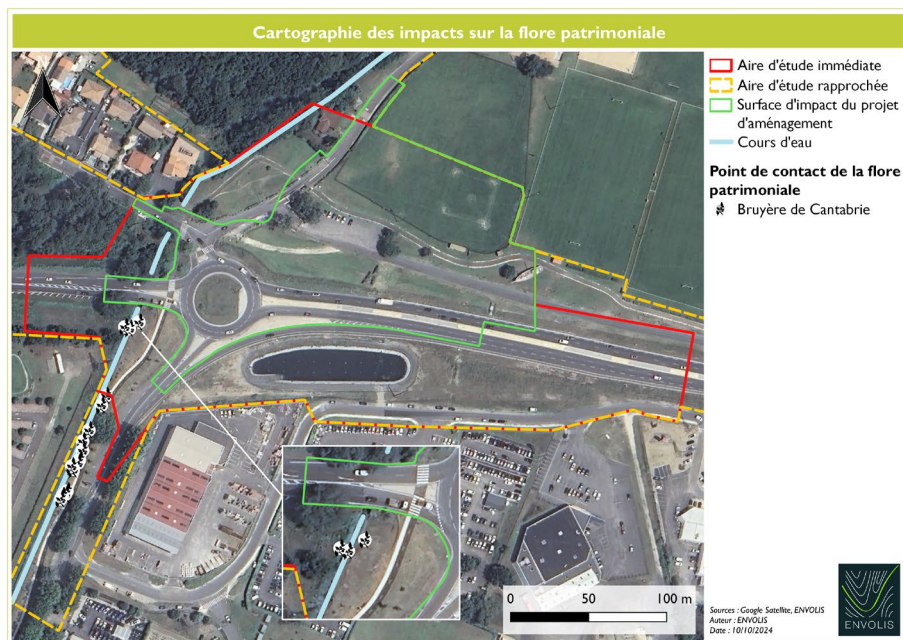
■ Effets et impacts

Les individus recensés de Bruyère de Cantabrie ne sont pas concernés par l'emprise de la surface d'impact du projet.

Cependant, il reste un risque indirect faible que les individus soient impactés par la circulation des engins et la pollution des sols et du cours d'eau durant les travaux.

Également, les habitats relatifs aux Trèfle à fleurs penchées et aux espèces du complexe Lotier hispide / Lotier très étroit ne seront pas impactés par l'emprise du projet en phase travaux ni en phase exploitation. Les effets du projet d'aménagement peuvent être considérés comme nuls.

De ce fait, l'impact brut **en phase travaux** sur la flore patrimoniale **peut être considéré comme faible pour la Bruyère de Cantabrie**, sous réserve que les travaux n'impactent pas la qualité écologique du cours d'eau et des berges et l'intégrité physique des pieds de Bruyère recensés. D'autre part, **en phase exploitation** les effets du projet peuvent être considérés comme nuls.



Le tableau ci-dessous présente la synthèse des impacts bruts :

Sous-critère 2 : Habitats / flore									
Phase travaux									
	Type d'effet		Nature des effets		Temporalité des effets		Projection des effets		
	Positif	Négatif	Direct	Indirect	Temporaire	Permanent	Court terme	Moyen terme	Long terme
Destruction / altération d'habitats	-	Assez faible	X	-	X	-	X	-	-
Destruction de flore patrimoniale	-	Faible	-	X	X	-	X	-	X
Phase exploitation									
Destruction / altération d'habitats	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Destruction de flore patrimoniale	-	-	-	-	-	-	-	-	-

✓ Mesures ER génériques

Les mesures génériques ci-dessous sont proposés pour limiter les effets des impacts bruts identifiés :

- **[E]1** Evitement en amont des habitats concernés par les emprises du projet
- **[R]1** Gestion du risque de pollution accidentelle des sols et des eaux
- **[R]2** Sensibilisation du personnel de chantier et du site exploité
- **[R]3** Limiter la prolifération des espèces exotiques envahissantes
- **[R]4** Mise en défens des stations de Bruyère de Cantabrie recensées de de la craste de Nézer

Le §6 précise les modalités de mise en place et les résultats attendus associés à ces mesures.

✓ Impacts résiduels

Les tableaux ci-dessous présentent la synthèse des impacts résiduels identifiés, après mises en œuvre des mesures ER génériques.

Mesures ER génériques							
Habitats / Flore	Thématiques	Phase	Niveau d'impact brut global		Mesures mises en œuvre	Incidences résiduelles	Incidences notables
			Positif	Négatif			
	Destruction / altération d'habitats	Travaux	-	Assez faible	ME1 / MR1 / MR2 / MR3	Faible	Dérangement des espèces lors des travaux
		Exploitation	-	-	-	-	-
	Destruction de flore patrimoniale	Travaux	-	Faible	ME1/ MR1 / MR2 / MR3 / MR4	Non significatif	-
		Exploitation	-	-	-	-	-

5.3.3 Zones humides

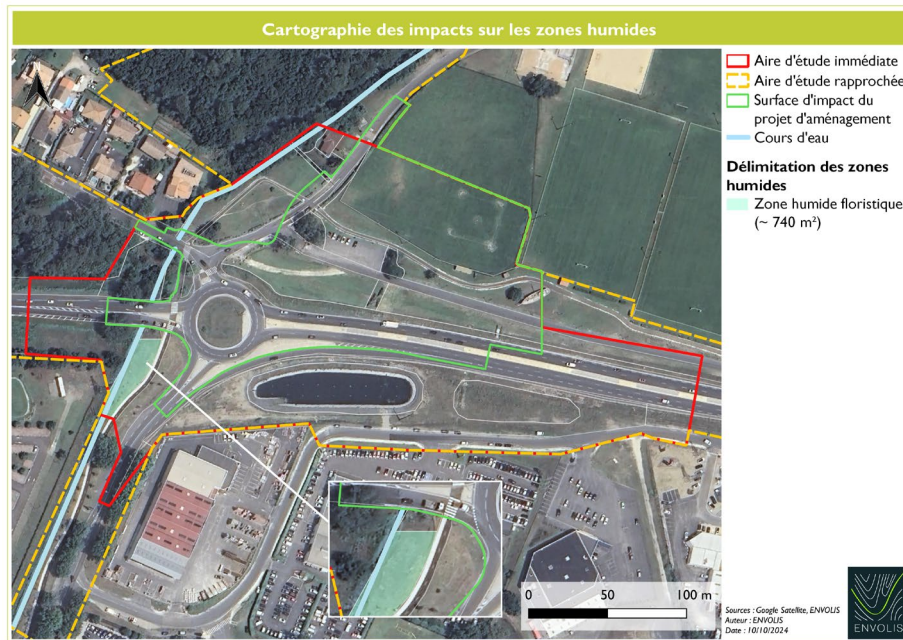
▪ Rappel

L'aire d'étude immédiate a fait l'objet d'une investigation de zones humides, basée sur l'analyse du critère floristique et du critère pédologique.

Les investigations pour le critère floristique ont montré la présence d'un habitat caractéristique de zones humides : la « Pelouse à Agrostide de Curtis et Jonc des crapauds », sur une surface d'environ 740 m². A contrario, les investigations pédologiques n'ont pas permis de conclure sur le caractère humide de l'emprise de l'aire d'étude immédiate. La présence de remblai et d'autres caractéristiques propres à un environnement altéré par l'activité anthropique ne permet pas de statuer sur ce critère.

▪ Effets et impacts

L'emprise de la surface d'impact du projet d'aménagement n'inclue pas de zone humide recensée. Ainsi, le projet n'aura pas d'impact brut sur les zones humides. **Les impacts bruts sur les zones humides de l'aire d'étude immédiate étant nuls, aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est à envisager.**



5.3.4 Milieux aquatiques

Le cours d'eau de la Craste de Nézer traverse l'aire d'étude immédiate à proximité directe du giratoire de Bisserié. Ce cours d'eau revêt une importance fondamentale quant à son intérêt écologique et hydrologique.

La Craste de Nézer au niveau du giratoire de Bisserié n'est pas concernée directement par la surface d'impact prévue dans le cadre du projet d'aménagement. Toutefois, afin de préserver et protéger l'intégrité écologique de ce cours d'eau et des espèces inféodées à celui-ci, différents indicateurs sont à analyser

■ Phase travaux

Concernant les indicateurs tels que le **libre écoulement des eaux**, la **qualité des eaux superficielles**, aucune intervention ou construction n'est prévue au sein du linéaire d'écoulement de la Craste de Nézer.

De ce fait, les travaux projetés ne génèrent **pas d'impact** sur lesdits indicateurs.

Relatif à la **qualité piscicole et malacologique**, et malgré l'absence d'intervention directe en lit mineur (mouillé) et faible en lit majeur du cours d'eau, les incidences des travaux (bruit, vibration) peuvent perturber le cycle biologique des espèces piscicoles notamment. Les travaux

doivent, dans la mesure du possible, être réalisés en dehors de période sensible pour l'ichtyofaune (reproduction, migration). Les effets du projet en phase travaux sur les eaux superficielles peuvent être jugés **faibles**, en raison de leurs effets indirects, temporaires et à court terme.

Au sujet du **risque accidentel**, la présence des engins à proximité de la section mouillée de la Craste de Nézer augmente le risque de pollution des eaux superficielles par fuite d'huile ou d'hydrocarbures. L'éloignement des plateformes logistiques de ravitaillement des engins du lit mineur limiteront l'impact. L'utilisation du béton, asphalté ou encore bitume peut conduire à une augmentation du taux d'hydrocarbures et/ou du pH des eaux, néfaste pour la vie aquatique.

De ce fait, les effets du projet en phase travaux sur les eaux superficielles peuvent être jugés **moyen**. Ces derniers sont donc directs puisqu'ils agissent sur le milieu récepteur. Ces effets sont **temporaires et à court terme** puisqu'ils se limitent à la seule phase de travaux.

■ Phase exploitation

✓ Qualité des eaux superficielles et risques accidentels

Dans sa phase de fonctionnement, les aménagements (carrefour et parking) ne modifient pas les exutoires actuels des eaux de plateformes du giratoire dans la Craste de Nézer.

La surface d'impluvium du carrefour de Bisserié augmente du fait du projet, mais cela ne sera pas de nature à augmenter les risques de pollution (même répartition des eaux dans les rejets amont/aval, typologie de trafic).

La qualité physico-chimique des eaux, globalement « bonne », ne devrait pas être modifiée par l'aménagement.

Les effets sur la qualité des eaux superficielles du projet en phase exploitation sont jugés **faibles**.

✓ Transit sédimentaire

Aucun aménagement des ouvrages de franchissement routier visant à modifier la typologie ou la géométrie existante n'est prévu. De ce fait, les effets du projet sur le transit sédimentaire en phase exploitation sont donc jugés **faibles** et demeurent **identiques à l'existant**.

✓ Hydrologie générale et aspect quantitatif

Dans sa phase de fonctionnement, le projet (réseau routier et parking) n'a pas vocation à perturber le régime hydrologique et quantitatif de la Craste de Nézer.

Les effets du projet sur l'hydrologie et l'aspect quantitatif en phase exploitation sont donc jugés **faibles**.

✓ Qualité piscicole et malacologique

La qualité écologique de la Craste de Nézer est considérée comme « bonne ».

Dans sa phase de fonctionnement, le projet (réseau routier et parking) n'a pas vocation à perturber la qualité piscicole et malacologique de la Craste de Nézer.

En ce qui concerne la continuité biologique, elle demeure inchangée à la montaison et à la dévalaison, sur l'ensemble du linéaire du projet (sous réserve d'investigations complémentaires), se justifiant par aucune modification de la typologie et géométrie des ouvrages de franchissement routier existants.

L'incidence du projet sur la qualité biologique et piscicole du cours d'eau est donc jugée négative mais d'intensité **faible**.

✓ Synthèses des impacts

Les tableaux ci-dessous présentent la synthèse des impacts bruts.

Sous-critère 4 : Milieux aquatiques									
Phase travaux									
	Type d'effet		Nature des effets		Temporalité des effets		Projection des effets		
	Positif	Négatif	Direct	Indirect	Temporaire	Permanent	Court terme	Moyen terme	Long terme
Libre écoulement des eaux	-	-	X	-	X	-	X	-	-
Qualité des cours d'eau	-	-	X	-	X	-	X	-	-
Qualité piscicole et malacologique	-	Faible	-	X	X	-	X	-	-
Risque accidentel		Modéré	X	-	X	-	X	-	-
Phase exploitation									
Qualité des eaux superficielles et risques de pollution		Faible	X	-	-	X	X	X	X
Transit sédimentaire		Faible	X	-	-	X	X	X	X
Hydrologie et aspect quantitatif		Faible	X	-	-	X	X	X	X
Qualité biologique et piscicole		Faible	X	-	-	X	X	X	X

✓ Mesures ER génériques

Les mesures génériques ci-dessous sont proposés pour limiter les effets des impacts bruts identifiés :

- **E]1** Evitement en amont des habitats concernés par les emprises du projet
- **[R]5** Respect des bonnes pratiques de chantier

Le §6 précise les modalités de mise en place et les résultats attendus associés à ces mesures.

✓ Impacts résiduels

Les tableaux ci-dessous présentent la synthèse des impacts résiduels identifiés, après mises en œuvre des mesures ER génériques.

Impacts résiduels							
Eaux superficielles et milieux aquatiques	Thématiques	Phase	Niveau d'impact brut global		Mesures mises en œuvre	Incidences résiduelles	Incidences notables
			Positif	Négatif			
	Libre écoulement des eaux	Travaux	-	-	E1	-	-
	Qualité des cours d'eau	Travaux	-	-	E1	-	-
		Exploitation	-	Faible	E1	Non significatif	-
	Qualité piscicole et malacologique	Travaux	-	Faible	MR5	Faible	Non Notable
		Exploitation	-	Faible	E1	Non significatif	-
	Risque accidentel	Travaux	-	Moyen	E1/MR5	Faible	Non Notable
		Exploitation	-	Faible	E1	Non significatif	-
	Hydrologie	Exploitation	-	Faible	E1	Non significatif	-

5.3.5 Faune / Fonctionnalité et continuité écologique

■ Rappel : Faune

Un certain nombre d'espèces protégées / patrimoniales ont été recensées ou peuvent être recensées au sein des aires d'études de ce projet d'aménagement. Celles-ci sont présentées au §3.2.1.

A noter la présence potentielle de 2 espèces à enjeu de conservation assez fort, le Campagnol amphibie ou la Couleuvre d'Esculape, de 11 espèces à enjeu de conservation moyen (10 espèces de l'avifaune et 1 espèce d'amphibien), et d'un certain nombre d'espèces plus communes mais protégées à enjeu de conservation assez faible, dans les aires d'études immédiate et rapprochée.

■ Effets et impacts

Au sein de l'emprise de la surface d'impact liée à l'aménagement du projet, aucun habitat de faune protégée n'est amené à être détruit définitivement. Seuls des habitats plus ponctuels (présence d'arbre dans l'emprise actuel du projet) peuvent être favorable temporairement à la nidification de certaines espèces de l'avifaune.

Également, il est à noter la destruction partielle et temporaire des fossés présents au sein de la surface d'impact, pouvant permettre la reproduction de certains amphibiens comme le Crapaud épineux ou le Triton palmé. Toutefois, il est prévu de rétablir les fossés dans le projet d'aménagement.

Également, certaines espèces peuvent faire l'objet d'un dérangement lié à l'activité de chantier, comme le Campagnol amphibie, dépendant du cours d'eau de la Craste de Nézer. Le cours d'eau sera également favorable à une faune plus commune telle que la Couleuvre helvétique ou les chiroptères pour la chasse.

Les habitats de « Boisement mixte de Chêne pédonculé et Pin maritime sur lande à Fougère » et de « Formation à Chêne pédonculé, Ajonc d'Europe et Fougère aigle » entre l'avenue François de Candale et la RN250 est également un habitat favorable à un certain nombre d'espèces recensées ou pouvant être recensées. Parmi elles, la Couleuvre d'Esculape, peut trouver un environnement favorable au sein de ce boisement et en lisière. La mise en place de travaux à proximité de la lisière de ce boisement peut conduire au dérangement de cette espèce. A noter également la présence potentielle d'un certain nombre d'espèces protégées de l'avifaune à enjeu de conservation moyen inféodées à ce genre d'habitat de boisement, telles que le Chardonneret élégant, le Verdier d'Europe, la Pic épeichette, le Faucon crécerelle, le Gobemouche gris, le Milan noir, le Serin cini et l'Engoulevent d'Europe, pouvant être recensées dans ces boisement. Ces habitats seront également favorables à une faune plus commune à enjeu de conservation assez faible, notamment de l'avifaune.

L'élément de bâti et jardin en bordure nord-ouest de l'emprise du projet est favorable à certaines espèces à enjeu de conservation moyen, telles que le Martinet noir, le Hironnelle de fenêtre et l'Hironnelle rustique ainsi qu'au repos de la Rainette méridionale, ainsi qu'à une faune plus

commune à enjeu de conservation assez faible. Cette partie du bâti est toutefois déjà artificialisée et peu favorable à la biodiversité.

De ce fait, l'emprise de la surface d'impact en phase travaux **aura un impact considéré assez faible sur la destruction partielle du fossé et le dérangement de la faune** notamment concernant les espèces inféodées aux lisières de boisement, et **nul en phase exploitation**.

■ Rappel : Fonctionnalité et continuité écologique

L'emprise du projet d'aménagement envisagé autour du giratoire de Bisserié est située dans un environnement déjà relativement fragmenté par le passage de la nationale et caractérisé par des habitats plus ou moins artificiels et peu favorables à une continuité écologique optimale. Il est donc important de pouvoir préserver les habitats plus naturels et permettant de maintenir une continuité écologique dans un environnement urbanisé comme celui-ci.

■ Effets et impacts

Dans le cadre de ce projet et de la surface d'impact définie par l'emprise des travaux de l'aménagement, les problématiques de continuités écologiques en phase travaux concerneront dans une moindre mesure les fossés pour les continuités hydrauliques, ceci de manière temporaire si les fossés sont rétablis à l'issue de la mise en place de l'aménagement.

Enfin, aux vues de l'emprise des travaux envisagés, les espèces inféodées aux lisières de boisement peuvent subir un dérangement. Toutefois, cela se place sur une très faible surface à proximité de cette lisière, la continuité écologique de ce milieu n'étant que très peu affectée.

Ainsi, en phase travaux les impacts bruts concernant les fonctionnalités et continuités écologiques seront **considérés comme faible**, et en phase exploitation, **ces impacts pourront être considérés comme nuls**.

Les tableaux ci-dessous présentent la synthèse des impacts bruts.

Sous-critère 5 : Faune / Fonctionnalité et continuité écologique									
Phase travaux									
	Type d'effet		Nature des effets		Temporalité des effets		Projection des effets		
	Positif	Négatif	Direct	Indirect	Temporaire	Permanent	Court terme	Moyen terme	Long terme
Faune – Dérangement d'espèces	-	Assez faible	-	X	X	-	X	-	-
Faune – Destruction d'espèces	-	Assez faible	X	-	-	X	-	-	X
Continuité écologique	-	Faible	X	-	-	X	-	-	X
Phase exploitation									
Faune – Dérangement d'espèces	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Faune – Destruction d'espèces	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Continuité écologique	-	-	-	-	-	-	-	-	-

✓ Mesures ER génériques

Les mesures génériques ci-dessous sont proposés pour limiter les effets des impacts bruts identifiés :

- **E]1** Evitement en amont des habitats concernés par les emprises du projet
- **[R]6** Adaptation du calendrier des travaux aux périodes sensibles pour la faune
- **[R]7** Mise en place d'un chantier à faibles nuisances environnementales
- **[R]8** Mise en place de barrière à petite faune en phase travaux
- **[R]9** Traitement de la mise en lumière intégrant les problématiques liés à la biodiversité

Le §6 précise les modalités de mise en place et les résultats attendus associés à ces mesures.

✓ Impacts résiduels

Les tableaux ci-dessous présentent la synthèse des impacts résiduels après mises en œuvre des mesures ER génériques.

Impacts résiduels							
Faune / Fonctionnalité et continuité écologiques	Thématiques	Phase	Niveau d'impact brut global		Mesures mises en œuvre	Incidences résiduelles	Incidences notables
			Positif	Négatif			
	Faune – Dérangement d'espèces	Travaux	-	Assez faible	R6/R7/R8/R9	Faible	Dérangement des espèces lors des travaux
		Exploitation	-	-	-	-	-
	Faune – Destruction d'espèces	Travaux	-	Assez faible	E1 / R6-	Faible	Risque non nul lors des travaux
		Exploitation	-	-	-	-	-
	Continuité écologique	Travaux	-	Faible	E1/R9	Non significatif	-
		Exploitation	-	-	-	-	-

5.3.6 Synthèse impacts milieu naturel

L'emprise du projet d'aménagement et des travaux envisagés pour la mise en place de celui-ci évite en grande partie les zones à enjeu écologique (cours d'eau, boisements...). Ainsi, les impacts bruts sur le milieu naturel autour du giratoire de Bisserié sont surtout identifiés en phase travaux et liés à la destruction d'habitat (fossé notamment) et au dérangement des espèces dépendantes des milieux arborés et aquatiques.

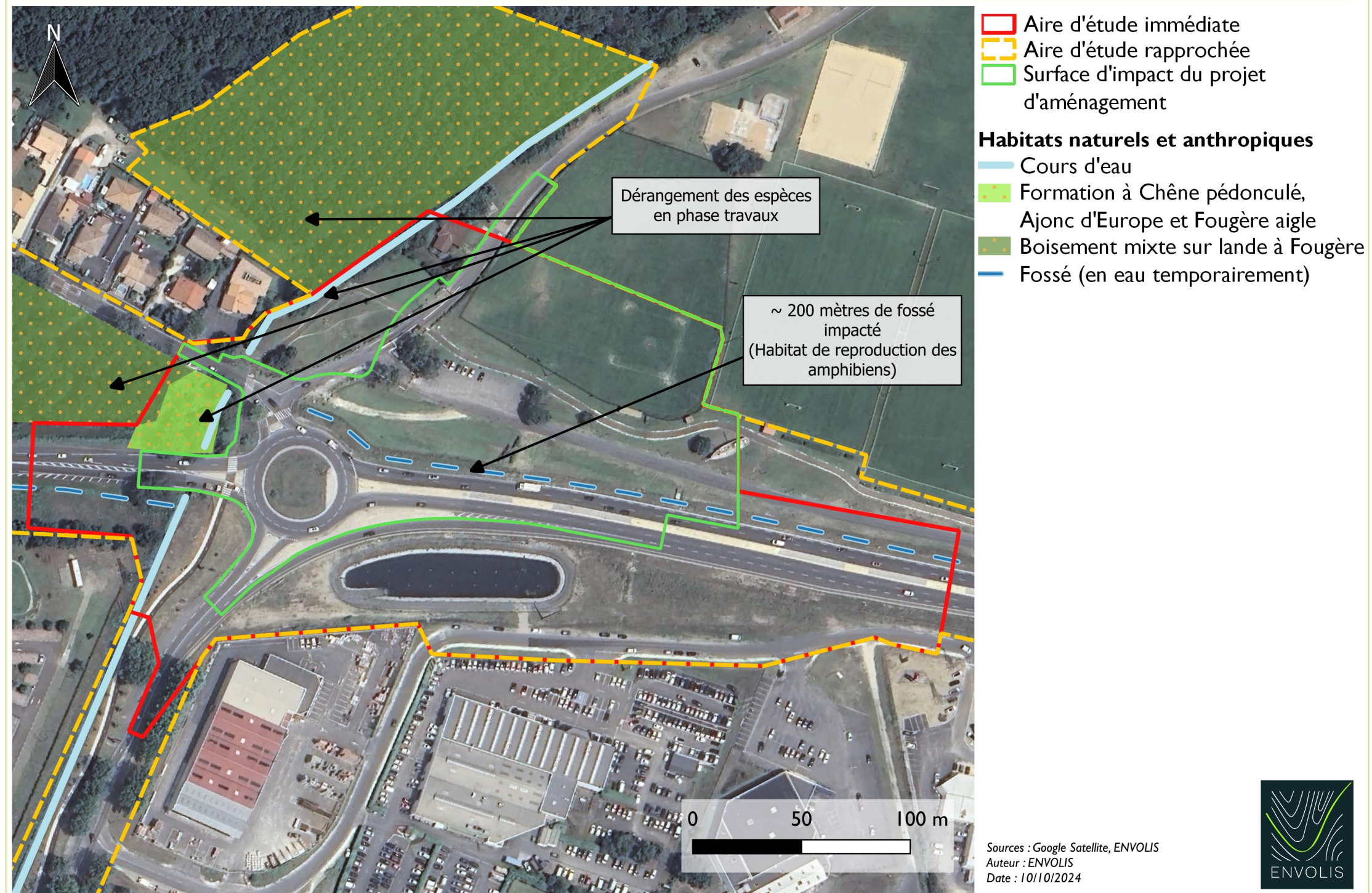
Tous ces impacts peuvent être diminués voir supprimés en prenant en compte les mesures d'évitement et de réduction proposées. Ainsi, les impacts résiduels vont de faible à négligeable toujours concernant la destruction d'habitat et le dérangement des espèces.

Le tableau ci-dessous présente la synthèse des évaluations des effets du projet sur le milieu naturel.

	Thématiques	Phase	Niveau d'impact brut global		Mesures mises en œuvre	Incidences résiduelles	Incidences notables
			Positif	Négatif			
Zonages réglementaires	Impacts directs et indirects sur les sites réglementaires	Travaux	-	-	-	-	-
		Exploitation	-	-	-	-	-
	Destruction d'habitats réglementaires	Travaux	-	-	-	-	-
		Exploitation	-	-	-	-	-
	Destruction / Dérangement d'espèces	Travaux	-	-	-	-	-
		Exploitation	-	-	-	-	-
Habitats / Flore	Destruction / altération d'habitats	Travaux	-	Assez faible	ME1 / MR1 / MR2 / MR3	Faible	Dérangement des espèces lors des travaux
		Exploitation	-	-	-	-	-
	Destruction de flore patrimoniale	Travaux	-	Faible	ME1 / MR1 / MR2 / MR3 / MR4	Non significatif	-
		Exploitation	-	-	-	-	-
Eaux superficielles et milieux aquatiques	Libre écoulement des eaux	Travaux	-	-	-	-	-
	Qualité des cours d'eau	Travaux	-	-	-	-	-
		Exploitation	-	Faible	-	Non significatif	-
	Qualité piscicole et malacologique	Travaux	-	Faible	MR5	Faible	Non notable
		Exploitation	-	Faible	-	Non significatif	-
	Risque accidentel	Travaux	-	Moyen	E1/MR5	Faible	Non notable
		Exploitation	-	Faible	-	Non significatif	-
	Hydrologie	Exploitation	-	Faible	-	Non significatif	-
Faune/Fonctionnalité et continuité écologiques	Faune – Dérangement d'espèces	Travaux	-	Assez faible	MR6 / MR7 / MR8 / MR9	Faible	Dérangement des espèces lors des travaux
		Exploitation	-	-	-	-	-
	Faune – Destruction d'espèces	Travaux	-	Assez faible	ME1 / MR6	Faible	Risque non nul lors des travaux
		Exploitation	-	-	-	-	-
	Continuité écologique	Travaux	-	Faible	ME1 / MR9	Non significatif	-
		Exploitation	-	-	-	-	-

Tableau de synthèse de l'évaluation des effets sur le milieu naturel

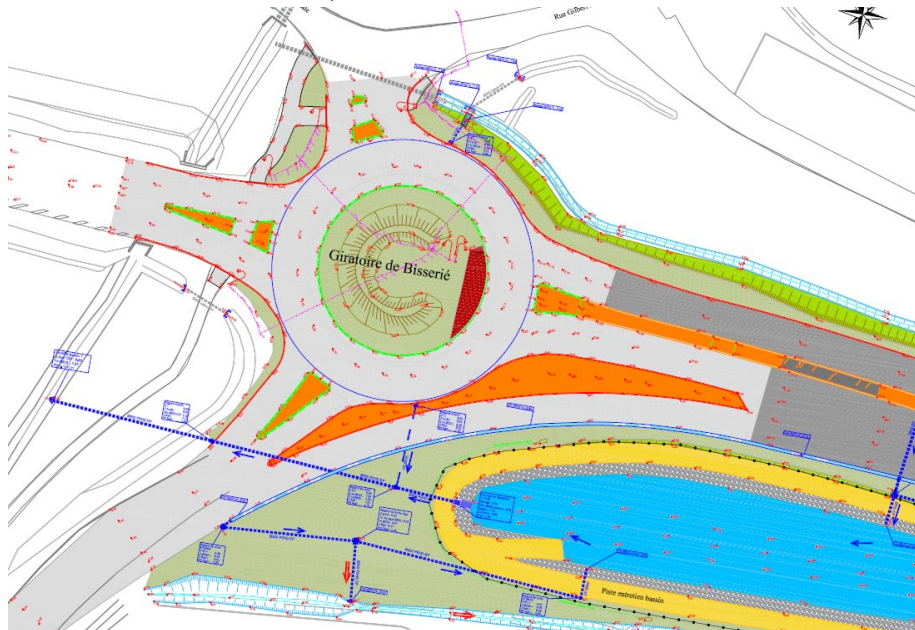
Synthèse des impacts sur le milieu naturel



5.4 MILIEU PHYSIQUE

5.4.1 Perturbation écoulements de surface

En situation actuelle, les eaux de surface des eaux de plateforme du giratoire ne sont pas traitées et sont rejetées dans la Craste de Nézer en 2 exutoires (1 en amont de la traversée sous la RN250 ouest et 1 en aval).



Extrait du plan de récolement de l'aménagement de la RN250 à 2x2 voies à l'Est de Bisserié. En rouge exutoire de l'assainissement dans la craste de Nézer. Source : DIRA

Le projet ne vient pas perturber les écoulements de surface par rapport à l'existant :

- Les eaux de plateforme du P+R seront au maximum infiltrées dans les délaissés
- Les principes d'assainissement de l'autodrome intégreront une mise à niveau environnementale du système d'assainissement actuel du giratoire.

5.4.2 Perturbation écoulements souterrain (nappes)

Le projet ne perturbe pas les écoulements souterrains.

5.4.3 Usages de l'eau

Le projet n'impacte pas de zones de captage des eaux potables.

5.5 MILIEU HUMAIN

5.5.1 Bâti et emprises

Le projet n'impacte pas de bâti et ne nécessite pas d'acquisition d'emprises.

5.5.2 Intégration paysagère

Le projet modifie de fait l'entrée de ville de La Teste-de-Buch au regard des éléments suivants :

- Augmentation de l'offre de stationnements et d'équipements tous modes sur le P+R,
- Ombrières photovoltaïques sur le P+R,
- L'emprise augmentée du carrefour (dimension anneau, élargissement de voies...).

[R] Des aménagements paysagers sont prévus dans les délaissés (ilot central, délaissés du P+R) dans le cadre du projet pour réduire l'impact visuel de l'aménagement et marquer l'entrée de ville de La Teste-de-Buch. Des fournisseurs ayant le Label « Végétal local » (ou équivalent), seront privilégiés pour l'approvisionnement des végétaux.

5.5.3 Nuisances sonores

L'article 2 du décret du 9 janvier 1995 précise qu'une infrastructure est modifiée de manière significative si elle respecte les deux conditions suivantes :

- « des travaux doivent être réalisés sur l'infrastructure concernée »,
- « la modification entraîne, à terme, une augmentation de plus de 2 dB(A) de la contribution sonore par rapport à une situation prévisible à terme, si la voie n'était pas modifiée ».

Il suffit que l'augmentation du niveau sonore LAeq soit supérieur à 2 dB(A) sur au moins une des deux périodes pour que le critère soit vérifié.

Dans le cas d'une modification significative vérifiée, la contribution sonore maximale admissible à terme de l'infrastructure est fixée par l'arrêté du 5 mai 1995 :

- "si la contribution de l'infrastructure avant travaux est inférieure aux valeurs prévues à l'article 2 dudit arrêté, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux",
- "dans le cas contraire, la contribution sonore, après travaux ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne".

A ce stade des études, l'impact acoustique du projet est évalué à dire d'expert.

L'aménagement du P+R induira des flux supplémentaires en direction de la Plaine des Sports via la rue Moga. Le trafic en TMJA en situation actuelle est de l'ordre 2500 véh/jour sur cette voie, 2 sens confondus.

Le bâti situé au droit de la rue Moga sera impacté par l'augmentation de trafic sur la voie. En prenant en compte une hypothèse dimensionnante d'une augmentation de trafic de 800

véh/jour⁴ dans les 2 sens confondus, cela représente une augmentation du trafic de l'ordre de 30%.

On estime qu'une augmentation du niveau sonore de 2 dB(A) correspond à une augmentation de trafic supérieure à 60%. Dans le cas du bâti située au droit de la rue Moga, **l'augmentation de trafic liée au P+R n'est pas de nature à générer une modification significative du niveau sonore au sens de la législation.**

Le réaménagement du carrefour de Bisserié en autodrome n'est pas de nature à rapprocher les voies de circulation des habitations situées le long de l'avenue de Candale. De plus, le type de carrefour (giratoire) n'étant pas modifié, le comportement des usagers en insertion sur l'autodrome depuis l'avenue de Candale sera similaire à la situation actuelle.

Sur le plan acoustique, **le projet n'engendrerait donc pas une modification significative du niveau sonore en façade des bâtiments sensibles (logements).**

5.6 GENE A L'USAGER : CONTRAINTES PHASAGES ET GENES A L'USAGER

Un phasage travaux sera nécessaire pour garantir l'exploitation sous chantier sur les emprises du carrefour de Bisserié. Des dispositions provisoires impactant la circulation seront nécessaires (réductions de voies, voies provisoires pour maintenir l'ensemble des mouvements...).

Les délais de réalisation des travaux sont estimés à 15 mois.

5.7 SYNTHESE DES MESURES ER

Le tableau ci-dessous présente la synthèse des mesures d'évitement et de réduction prévues dans le cadre du projet à l'issue des études d'opportunité.

Thématique	Mesure prévue
Evitement	
Milieu naturel	Evitement en amont des habitats concernés par les emprises
Réduction	
Milieu naturel	Gestion du risque de pollution accidentelle des sols
	Sensibilisation du personnel de chantier et du site exploité
	Respect des bonnes pratiques de chantier
	Limiter la prolifération des espèces exotiques envahissantes
	Mise en défens des stations de Bruyère de Cantabrie recensées et de la craste de Nézer
	Adaptation du calendrier des travaux aux périodes sensibles pour la faune
	Mise en place d'un chantier à faibles nuisances environnementales
	Mise en place de barrière à petite faune en phase travaux
Milieu humain	Traitement de la mise en lumière intégrant les problématiques liés à la biodiversité
	Aménagements paysagers prévus dans les délaissés (ilot central, délaissés du P+R) pour réduire l'impact visuel de l'aménagement et marquer l'entrée de ville de La Teste-de-Buch. Utilisation d'essences locales.

⁴ Correspond au trafic induit par le P+R en prenant en compte les hypothèses suivantes : 160 places de stationnement, taux de rotation moyen de 2,5 véhicules par place (soit un renouvellement toutes les 4h sur une plage 10h-20h).

6 DETAILS DES MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION

✓ Mesures d'évitement

E	R	C	A	ME1 : Evitement en amont des habitats concernés par les emprises du projet
Thématique	Milieux physiques	Milieux naturels	Milieu humain	Paysage

■ Descriptif :

Eviter les impacts sur les habitats d'espèces de la faune protégée générés par l'effet d'emprise des projets et de la mise en place des travaux

■ Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance :

Dès la phase de conception du projet, un travail de concertation est mené afin de limiter l'empreinte écologique des aménagements sur les habitats recensés. Les habitats suivants sont évités :

Habitats	Emprise
Craste de Nézer	50 ml
Boisement mixte	260 m ²
Bâti et jardin	250 m ²

La carte ci-dessous illustre les secteurs initialement impactés évités suite à la fin des diagnostic écologiques.



La carte ci-dessous présente le projet intégrant les zones évitées.



■ Période de mise en œuvre :

Phase de conception du projet.

■ Résultats visés :

Evitement des surfaces impactées par les emprises des aménagements

■ Modalités de suivi envisageable :

Suivi par l'écologue en charge du suivi de chantier et des mesures ERC.

✓ **Mesures de réduction**

E	R	C	A	MR1 : Gestion du risque de pollution accidentelle des sols et des eaux			
Thématique				Milieux physiques	Milieux naturels	Milieu humain	Paysage
■ Descriptif : L'utilisation d'engins de chantier peut causer une pollution des sols et des sous-sols ainsi qu'un risque de pollution des eaux souterraines et superficielles. Afin de réduire ce risque, une grande vigilance sera apportée à l'état des engins utilisés au cours du chantier. Le matériel utilisé sera conforme aux normes en vigueur et un entretien régulier sera réalisé sur les véhicules d'intervention pour la phase de chantier pour éviter toute pollution aux hydrocarbures.							
■ Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance : L'utilisation d'engins de chantier peut causer une pollution des sols et des sous-sols ainsi qu'un risque de pollution des eaux souterraines et superficielles. Afin de réduire ce risque, une grande vigilance sera apportée à l'état des engins utilisés au cours du chantier. Le matériel utilisé sera conforme aux normes en vigueur et un entretien régulier sera réalisé sur les véhicules d'intervention pour la phase de chantier pour éviter toute pollution aux hydrocarbures. La réalisation du chantier générera des déchets de nature diverse qui peuvent être source de pollution du site. Le maître d'ouvrage prévoira ainsi un plan de gestion des déchets de chantier, dont les principes sont exposés ci-après : - Aucun déchet ne sera brûlé à l'air libre ; - Aucun déchet ne sera abandonné dans des décharges sauvages. Ils ne seront pas enfouis ; - Aucun déchet nocif ou toxique (huile moteur, carburant, produit d'entretien ou de fabrication, etc.) ne sera rejeté dans les réseaux d'assainissement ou dans le milieu naturel ; - Aucun produit nocif ou toxique ne sera déversé dans le réseau hydrographique ou à même le sol ; - Quotidiennement, le personnel du chantier prendra soin de ramasser tous les déchets présents sur le site, à la fin des horaires de chantier.							
■ Période de mise en œuvre : Toute la durée du chantier							
■ Résultats visés : Réduction des risques de pollution des sols et des habitats.							

■ **Modalités de suivi envisageable :**

Dans le cadre de cette mesure, c'est le maître d'œuvre qui se chargera de transmettre les modalités à l'entreprise sélectionnée pour réaliser les travaux et c'est le chef de chantier désigné par cette structure qui assurera le respect de cette mesure.

E	R	C	A	MR2 : Sensibilisation du personnel de chantier et du site exploité			
Thématique				Milieux physiques	Milieux naturels	Milieu humain	Paysage
■ Descriptif : Les personnes évoluant sur le chantier sont les garants du bon respect des précautions et des mesures en faveur de l'environnement. Une sensibilisation du personnel sur site permet ainsi de limiter le risque de pollution accidentelle du sol, du sous-sol, et des eaux souterraines et superficielles, à travers une bonne explication et donc une appropriation des mesures ERC. Cette mesure permet également de limiter l'accentuation des dommages liés à des risques technologiques et naturels ainsi que de limiter les accidents.							

■ Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance :

L'ensemble du personnel intervenant sur site sera formé et sensibilisé aux risques de pollution sur le chantier et sur le site en phase d'exploitation :

- Information sur la procédure d'urgence en cas de pollution accidentelle ;
- Formation pour l'inspection des engins ;
- Vérification du matériel respectant les normes en vigueur ;
- Détection visuelle d'indices de pollution sur les zones de travaux.

Le personnel sera également formé aux procédures de sécurité :

- Procédure relative aux risques incendie ;
- Sensibilisation sur le port des EPI ;
- Sensibilisation au respect des limitations de vitesse.

Enfin, le personnel sera sensibilisé à la problématique des espèces exotique envahissantes :

- Informations et reconnaissance des espèces exotique envahissantes pouvant être présentes sur le site ;
- Que faire en cas de présence et/ou de développement des espèces exotique envahissantes ;
- Formation aux gestes et mesures préventives.

De plus, des panneaux d'information concernant les enjeux majeurs du site et l'ensemble des préconisations à respecter pourront être installés dans la base vie.

■ Période de mise en œuvre :

Toute la durée du chantier.

■ Résultats visés :

- Réduction des risques de pollution des sols et des habitats.
- Limiter l'accentuation des dommages liés à des risques technologiques et naturels ainsi que de limiter les accidents

■ Modalités de suivi envisageable :

Cette formation sera réalisée par l'écologue en charge du suivi de chantier et des mesures ERC.

E	R	C	A	MR3 : Limiter la prolifération des espèces exotiques envahissantes			
Thématique				Milieux physiques	Milieux naturels	Milieu humain	Paysage
■ <u>Descriptif :</u> Il s'agit ici d'une mesure de bonne pratique visant à limiter le risque de détérioration des biotopes sous l'effet de contaminations et disséminations accidentelles d'espèces végétales invasives lors des phases de chantier (remaniement des sols, apport de terre provenant de l'extérieur, etc.).							
■ <u>Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance :</u> D'après le guide d'identification et de gestion des espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE) sur les chantiers de travaux publics (Chabert E. et al., 2016), trois facteurs sont particulièrement favorables à l'installation de ces espèces : 1. La mise à nu de surface de sol permettant l'implantation d'espèces pionnières (à éviter surtout pendant le printemps et l'été) ; 2. Le transport de fragments de plantes ou de graines par les engins de chantier ; 3. L'import et l'export de terre. Différentes actions peuvent donc être menés afin de limiter la prolifération des espèces exotiques envahissantes : ➤ Identifier et baliser les individus recensés en amont et pendant les travaux ➤ Réduire/éviter la propagation d'espèces invasives pendant le chantier : - Restreindre l'utilisation de terre végétale contaminée - Vérifier l'origine des matériaux extérieurs utilisés - Replanter ou réensemencer le plus rapidement possible avec des espèces locales - Nettoyer tout matériel entrant en contact avec les espèces invasives - Mettre en place des mesures (bâches) pour éviter les pertes lors du transport ➤ Traiter les espèces invasives, par compostage, méthanisation, mise en décharge ou valorisation thermique. ➤ Gérer les terres excavées contaminées - Zone de remblai : laisser la terre en place si possible avec réalisation de l'ouvrage par-dessus ou élimination - Zone de déblai : réutiliser si possible en remblai en profondeur ou élimination ➤ Favoriser la reprise des espèces indigènes, par ensemencement et plantation rapide ➤ Respect des bonnes pratiques sur le chantier : - Communication / Sensibilisation sur les espèces - Ne pas pénétrer dans les zones balisées - Ne pas mélanger les terres contaminées et les terres saines							
■ <u>Période de mise en œuvre :</u> Toute la durée du chantier.							

■ **Résultats visés :**

- Non-prolifération des espèces exotiques envahissantes
- Priorisation des espèces végétales locales

■ **Modalités de suivi envisageable :**

Application par l'entreprise de travaux

Suivi de la bonne mise en place de cette mesure dans le cadre du suivi écologique de chantier.

■ **Résultats visés :**

- Limiter les incidences sur les stations de Bruyère de Cantabrie et sur la craste de Nézer

■ **Modalités de suivi envisageable :**

Dans le cadre de cette mesure, c'est le chef de chantier qui s'assurera de la bonne mise en place du balisage.

Suivi de la bonne mise en place de cette mesure dans le cadre du suivi écologique de chantier.

E	R	C	A	MR4 : Mise en défens des stations de Bruyère de Cantabrie recensées et de la craste de Nézer			
Thématique		Milieux physiques		Milieux naturels		Milieu humain	Paysage
■ Descriptif : La Bruyère de Cantabrie est une espèce floristique patrimoniale protégée, dont la présence se limite quasi-exclusivement au bassin d'Arcachon. Il convient donc de permettre sa protection et sa préservation notamment lors de la phase travaux, où le risque de destruction d'espèce est présent. D'une manière générale, il convient de mettre en défens les abords de la craste de Nézer à proximité de la zone de chantier, dont une vigilance en période de floraison de cette espèce (janvier à mars) devra être apporté pour l'identifier.							
■ Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance : Un balisage sur à minima 1 mètre autour des stations recensées sera mis en place. Ce système de protection ne sera en aucun cas déplacé. Les dépôts de matériaux dans l'enceinte et à proximité immédiate sont rigoureusement interdits. Ce balisage peut se faire avec une rubalise de chantier basique ou un filet de balisage de chantier							
■ Période de mise en œuvre : Toute la durée du chantier.							
Espèces visées : Les stations de Bruyère de Cantabrie recensées en bordure de cours d'eau de la Craste de Nézer.							

MR5 : Respect des bonnes pratiques de chantier					
E	R	C	A	Catégories THEMA : R2.1.d - Dispositif préventif de lutte contre une pollution et dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier	
Thématique		Milieux physiques	Milieux aquatiques	Milieu humain	Paysage
■ <u>Descriptif</u> : Les différentes étapes de la conception du projet, en particulier les phases de travaux, présentent un risque d'atteinte aux eaux superficielles et pour le milieu aquatique. Cette mesure a pour objectif de réduire le risque de pollution de ces différentes composantes de l'environnement en mettant en place des actions de prévention.					

■ Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance :

En phase chantier :

Afin de limiter les risques d'impact indirect sur les eaux, le sol et le milieu naturel pendant la phase travaux, les mesures suivantes seront mises en place :

- Interdiction de stockage de produits polluants à même le sol (ils devront être disposés sur un support étanche avec une capacité de rétention au moins équivalente à leur contenu) ;
- Interdiction de dépôts de déchets de tous types (organiques, chimiques...) y compris les déchets inertes : des bennes prévues à cet effet seront installées. À ce titre, elles devront être couvertes, pour éviter toute dispersion par le vent des matériaux les plus légers (plastiques, ...) ;
- Ravitaillement des engins de chantier sur une plateforme étanche prévue à cet effet ;
- Interdiction de nettoyage des engins ou matériel et des préparations, rinçages, vidanges de produits de tout produit polluant (sauf s'ils sont effectués sur une plateforme étanche) ainsi que l'abandon des emballages ;
- Aucun rejet ou nettoyage dans les eaux de la Craste de Nézer ;
- Interdiction de stationnement dans les zones de cours d'eau ;
- L'utilisation d'engins homologués par les entreprises de travaux ;
- L'existence de procédures particulières en cas de fuite accidentelle, avec la présence de kit antipollution dans les véhicules de chantier ;
- L'installation de la base vie, incluant les sanitaires, sera effectuée au niveau d'une zone délimitée. Il en est de même pour la zone de stationnement des ouvriers de chantier ;
- En cas de fuite accidentelle, celle-ci devra immédiatement être traitée, par l'utilisation des kits antipollution, de la délimitation latérale de la zone contaminée, du déblaiement et l'évacuation des terres polluées ;
- Baliser les contours du chantier afin de limiter les manœuvres d'engins sur le milieu aquatique périphérique ;
- Mise en place un plan de circulation ;
- Réutilisation sur place des matériaux extraits des fouilles de manière à réduire au maximum les transferts de matériaux.

En phase exploitation :

Aucun produit phytosanitaire ne sera utilisé dans le cadre de l'entretien du site.

■ Période de mise en œuvre :

Les prescriptions de la mesure s'appliqueront sur toute la durée de la phase travaux.

■ Cortège d'espèces cibles :

Ensemble des espèces faunistiques et floristiques.

■ Résultats visés :

Réduction des risques de pollution accidentelle.

■ Modalités de suivi envisageable :

Le suivi de cette mesure sera réalisé par le maître d'œuvre des travaux ainsi que par le maître d'ouvrage. Des contrôles inopinés pourront être mis en place, notamment dans le cadre du suivi écologique du chantier (cf. mesure MS1). Chaque incident sera consigné dans un tableau de suivi, avec la mention de l'action corrective apportée.

E	R	C	A	MR6 : Adaptation du calendrier des travaux aux périodes sensibles pour la faune				
Thématique				Milieux physiques	Milieux naturels	Milieu humain	Paysage	
■ <u>Descriptif :</u> Les travaux de défrichement et de début des terrassements modifient de manière notable les habitats naturels et constituent les phases du chantier les plus sensibles pour la faune et la flore du site projet. Ces incidences peuvent être réduites en évitant les périodes de plus forte sensibilité pour la faune, qui diffèrent selon le taxon considéré.								
■ <u>Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance :</u> Les périodes de travaux et d'entretien devront s'adapter au calendrier des sensibilités du cycle des espèces à enjeu. Les phases les plus sensibles concernent donc de manière générale les périodes de reproduction, de repos hivernal ou de déplacement pour les espèces migratrices ou qui changent d'habitat au cours de l'année. La période s'étalant de février à mai est la moins favorable pour une grande majorité des taxons et elle s'étend généralement jusque fin août. Il s'agira donc d'adapter le calendrier des travaux à ces sensibilités.								
■ <u>Période de mise en œuvre :</u>								

	Calendrier des travaux											
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Flore												
Avifaune												
Mammifères												
Chiroptères												
Amphibiens												
Reptiles												
Insectes												

Période de forte sensibilité
 Période de faible sensibilité

Afin de limiter au maximum les impacts directs (destruction d'espèces) et indirects (dérangement d'espèces), il conviendra d'effectuer les travaux les plus susceptibles d'occasionner ces impacts en période de faible sensibilité écologique (en vert dans le tableau). Les périodes les plus propices sont de septembre à novembre. Toutefois, le périmètre d'étude ne portant pas d'enjeu écologique concernant les chiroptères, cette période pourra se prolonger jusqu'à janvier.

■ Résultats visés :

Réduction des risques de destruction d'individu et de perturbation du cycle des espèces faunistiques et floristiques durant les différentes phases du projet.

■ Modalités de suivi envisageable :

Dans le cadre de cette mesure, c'est le maître d'œuvre qui se chargera de transmettre la charte à l'entreprise sélectionnée pour réaliser les travaux et c'est le chef de chantier désigné par cette structure qui assurera le respect de cette mesure. Le suivi de chantier par un écologue (voir mesure d'accompagnement) permettra également de s'assurer du respect de cette mesure. Ces restrictions temporelles seront inscrites au sein du cahier des charges du chantier.

E	R	C	A	MR7 : Mise en place d'un chantier à faibles nuisances environnementales
Thématique	Milieux physiques	Milieux naturels	Milieu humain	Paysage

■ Descriptif :

En phase travaux, la modification du milieu naturel peut occasionner la création involontaire de nouveaux habitats favorables à la faune à enjeu.

■ Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance :

Afin de limiter ce phénomène, il faudra veiller à :

- Ne pas laisser de trou ou grosses ornières qui une fois en eau pourraient attirer des amphibiens;

- Ne pas laisser d'installations de chantier susceptibles de constituer des pièges à faune ;
- Ne pas laisser de tas de gravats qui pourraient être investis par les reptiles.

Les éventuelles ornières seront régulièrement nivelées et rebouchées en cours de chantier et les dépôts de gravats et autres matériaux inertes ne devront être que temporaires si leur mise en place est rendue nécessaire

■ Période de mise en œuvre :

Toute la durée de chantier.

■ Cortège d'espèces cibles :

Cette mesure empêchera l'installation d'une faune opportuniste et notamment du Crapaud calamite (espèce notée dans la bibliographie comme présente aux alentours du site du projet) au niveau de l'emprise du chantier et réduira les risques de dérangement ou de destruction de ces espèces.

■ Résultats visés :

Réduction des risques de destruction d'individu et de perturbation du cycle des espèces faunistiques et floristiques durant les différentes phases du projet.

■ Modalités de suivi envisageable :

Dans le cadre de cette mesure, c'est le maître d'œuvre qui se chargera de transmettre la charte à l'entreprise sélectionnée pour réaliser les travaux et c'est le chef de chantier désigné par cette structure qui assurera le respect de cette mesure.

E	R	C	A	MR8 : Mise en place de barrière à petite faune en phase travaux
Thématique	Milieux physiques	Milieux naturels	Milieu humain	Paysage

■ Descriptif :

Empêcher l'entrée des espèces, notamment les amphibiens, durant la phase travaux

■ Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance :

Afin de limiter l'impact sur la petite faune, notamment les amphibiens, durant la phase travaux, un isolement des zones associées sera effectué par une barrière à batraciens. En effet, les individus présents à l'extérieur de l'enceinte de production future (zone des travaux) sont susceptibles d'entrer à l'intérieur. Cette mesure devra suivre la chronologie suivante :

- Pose de la clôture délimitant la zone de production ;
- Dès le lendemain, pose de la barrière à batraciens au bas de la clôture préalablement installée.

Cette barrière devra être mise en place durant toute la phase travaux afin d'empêcher toute entrée d'individus provenant de l'extérieur. La barrière à batracien, en bidime ou géotextile équivalent, sera apposée sur une hauteur de 50 cm minimum à partir du sol, avec idéalement un enterrement sur une profondeur de 10 cm minimum et étanchéifiée par un bourrelet de terre. La barrière sera soutenue par des agrafes directement sur les piquets de clôture du parc.

Comme mentionné en MR2, dans le cas où le déplacement d'un ou plusieurs individus piégés au sein de la zone travaux est nécessaire, celui-ci doit être effectué par un écologue habilité à le faire.

■ **Période de mise en œuvre :**

Toute la durée de chantier.

■ **Cortège d'espèces cibles :**

Amphibiens, reptiles, petits mammifères...

■ **Résultats visés :**

Réduction des risques de destruction ou de perturbations d'individu par piégeage au sein de la zone de travaux.

■ **Modalités de suivi envisageable :**

Suivi par l'écologue en charge du suivi de chantier et des mesures ERC.

E	R	C	A	MR9 : Traitement de la mise en lumière intégrant les problématiques liées à la biodiversité
Thématique	Milieux physiques	Milieux naturels	Milieu humain	Paysage

■ **Descriptif :**

Préserver des zones de quiétude, maintenir une trame noire pour les espèces nocturne.

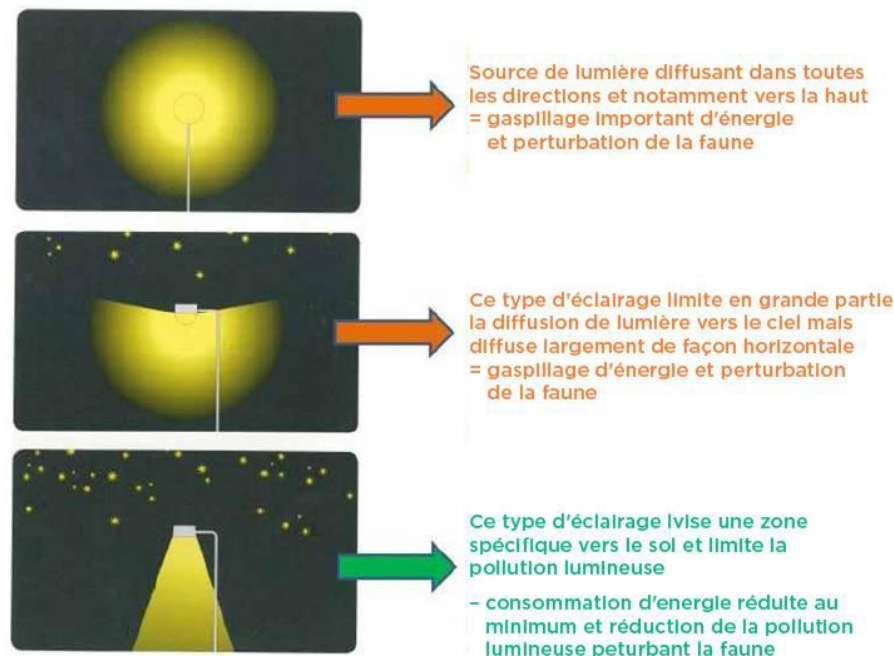
■ **Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance :**

Tout éclairage permanent est à proscrire, surtout s'il s'agit d'halogènes, sources puissantes de lumière.

Une utilisation ponctuelle peut être tolérée, en respectant l'arrêté sur la prévention, la réduction et la limitation des nuisances lumineuses du 27 décembre 2018 qui prescrit de nouvelles obligations réglementaires de gestion de l'éclairage. Certaines des préconisations qui suivent intègrent les nouvelles exigences ministérielles (cas présent : éclairages extérieurs publics et privés) :

- Les éclairages à proximité de boisements devront être évités ou limités à un strict minimum, de même pour le pourtour des emprises aux abords des milieux encore naturels ;

- Pour permettre une obscurité quasi-permanente, un minuteur ou un système de déclenchement automatique (système plus écologique mais aussi plus économe et dissuasif (sécurité)) est à mettre en place. Si ces dispositions ne sont pas possibles, les recommandations de l'arrêté sont à suivre : un allumage le soir au plus tôt au coucher du soleil (de préférence 1 à 2h après le coucher de soleil astronomique or ce n'est pas compatible avec l'activité chiroptérologique) et une extinction 1h après la fin de l'activité économique du quartier, puis un rallumage matinal à 7h.
- L'orientation des réflecteurs doit être vers le sol, en aucun cas vers le haut et l'abat-jour doit être total avec un verre protecteur plat et non éblouissant.
- Les éclairages de type halogènes sont proscrits. Il faut utiliser des éclairages au sodium à basse pression (si impossible sodium haute pression). La température de la couleur doit être chaude (valeur basse de couleur, teinte orange).



Type d'éclairage (Source : CPAUPE)

■ **Période de mise en œuvre :**

Toute la durée de vie de l'aménagement

■ Cortège d'espèces cibles :

Faune commune dont les chiroptères.

■ Résultats visés :

Réduction des impacts liés à la pollution lumineuse sur la faune sensible aux problématiques de trame noire.

■ Modalités de suivi envisageable :

La gestion et l'entretien seront sous la responsabilité de la ville de La Teste-de-Buch.



setec
international

www.setec.fr

setec international

Siège social à Vitrolles
5 Chemin des Gorges de Cabriès
13127 VITROLLES
FRANCE
Tél +33 4 86 15 60 00
Fax +33 4 86 15 61 23
setecinter-vit@setec.fr

Etablissement de Paris
Immeuble Central Seine
42-52 quai de la Rapée
75583 PARIS Cedex 12
FRANCE
Tél +33 1 82 51 69 01
Fax +33 1 82 51 46 35
setecinter@setec.fr

Etablissement de Lyon
Immeuble Le Crystallin
191-193 cours Lafayette
69458 LYON Cedex 06
FRANCE
Tél +33 4 27 85 48 10
Fax +33 4 27 85 48 11
als@setec.fr

Etablissement de Bordeaux
42-44 rue Général de Larminat
33000 BORDEAUX
FRANCE
Tél +33 (0)5 24 54 55 00
Fax +33 (0)5 24 54 55 46
secretaires.bordeaux@inter.setec.fr

CONCERTATION PRÉALABLE

DU 10 AU 29 JUIN 2024

DOSSIER DE CONCERTATION

CRÉATION D'UN PARC RELAIS ET SÉCURISATION DU CARREFOUR DE BISSERIÉ

SUR LA COMMUNE
DE LA TESTE-DE-BUCH





LE PROJET ET SA CONCERTATION

Au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, du fait de sa nature et de son montant, la réalisation du projet « création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch » nécessite l'organisation d'une concertation préalable par son maître d'ouvrage - le Département de la Gironde.

Ce projet qui fait l'objet de cette concertation a notamment pour finalités :

- L'aménagement d'un parc relais « P+R » au niveau du carrefour de Bisserié conformément au Plan de Mobilité de la COBAS (Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud) ;
- Le raccordement de ce parc relais et la sécurisation de ses accès aux réseaux de transport en commun, de pistes cyclables et routiers ;
- Le réaménagement et la sécurisation des accès aux zones d'activités locales et à la plaine des sports et de loisirs Moga ;
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en faveur des modes alternatifs de déplacements (circulations douces et transports en commun) ;
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en tant qu'entrée de ville de la commune de La Teste-de-Buch.

Sa maîtrise d'ouvrage déléguée est assurée par le Département de la Gironde, à la demande de l'Etat, de la COBAS et de la Ville de La Teste-de-Buch, partenaires du projet. Le Département de la Gironde est un acteur incontournable de la mobilité à travers sa compétence en matière de gestion courante des infrastructures routières, et également engagé en faveur du développement des mobilités alternatives : itinéraires cyclables et aires de covoiturages.

L'enjeu réside dans la coordination plus efficace des politiques de transports et d'urbanisme déployées, de manière à favoriser la complémentarité et le partenariat entre les modes de transport comme entre chaque niveau de collectivités, constituant de multiples autorités organisatrices des mobilités sur un même territoire. Les mobilités dépassent les limites administratives et doivent nécessairement être pensées dans une logique de coopération. Le Département agit en ce sens au travers de l'ingénierie de projet qu'il met aujourd'hui au service du territoire de la COBAS et de la Ville de La Teste-de-Buch.

Son financement est porté par la Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud et la commune de La Teste-de-Buch.

La concertation préalable se déroule du lundi 10 au samedi 29 juin 2024. Elle vise à :

- Présenter la nature des aménagements envisagés ;
- Assurer l'information et la participation du public ;
- Recueillir ses remarques, observations et propositions ;
- Apporter des réponses ;
- Cette concertation réglementaire a plus globalement pour vocation de discuter de l'opportunité du projet.

Le présent dossier de concertation constitue la pièce principale permettant au public de s'informer sur les composantes du projet.

Il est également possible de s'informer sur le projet et les modalités de sa concertation via :

- Une page dédiée sur le site web du Département de la Gironde¹ sur lequel le dossier de concertation préalable sera mis en ligne à partir du 10 juin pour s'informer ;
- Un espace dédié sur la plateforme participative du Département de la Gironde² permettant de s'exprimer sur le projet.

1 <https://www.gironde.fr/deplacements>

2 <https://jeparticipe.gironde.fr/projet/carrefour-de-bisserie/presentation/presentation>

TABLE DES MATIÈRES

EN BREF : LE PROJET ET SA CONCERTATION	3	2 • LES SCÉNARIOS PROPOSÉS À LA CONCERTATION	27
1 • LA CRÉATION D'UN PARC RELAIS : PREMIÈRE TRADUCTION DES POLITIQUES LOCALES DE MOBILITÉ DURABLE	5	2.1 • Objectifs et orientations du projet soumis à la concertation	28
1.1 • La politique départementale en termes de mobilité	7	2.2 • Le parc relais	30
1.2 • Les ambitions exprimées dans le Plan de Mobilité de la COBAS	8	2.3 • Le carrefour de Bisserié et ses 3 scénarios d'aménagement soumis à la concertation	33
1.3 • Les enjeux socio-économiques	10	2.3.1 • Scénario 1 : solution du type « autodrome »	34
1.3.1 • La population	10	2.3.2 • Scénario 2 : solution du type « giratoire agrandi »	36
1.3.2 • L'activité économique au Sud Bassin	11	2.3.3 • Scénario 3 : solution du type « carrefours à feux avec ilot central (CFIC) »	38
1.3.3 • Les motifs de déplacements	13	2.4 • Aperçu des incidences potentielles des scénarios sur l'environnement	40
1.3.4 • La plaine des sports au Nord-Est du carrefour « Bisserié-Moga »	14	2.5 • Synthèse de la comparaison des 3 scénarios	41
1.3.5 • Les transports en commun (réseau BAÏA)	17	3 • LA CONCERTATION L103-2 ET LES ÉTAPES SUIVANTES	43
1.3.6 • Les déplacements doux	17	3.1 • Pourquoi une concertation ?	44
1.3.7 • Les transports exceptionnels	18	3.2 • Les modalités et le calendrier de la concertation	44
1.4 • Les enjeux en termes de sécurité	18	3.3 • Les étapes suivantes	45
1.4.1 • Les flux de déplacements	18	4 • ANNEXES	47
1.4.2 • La géométrie générale du giratoire existant n'est pas adaptée à la desserte de la plaine des sports	19	Les principes d'aménagements envisagés au stade des études préliminaires	48
1.4.3 • La géométrie du carrefour n'est pas adaptée au cheminement des modes doux	21	Scénario 1 :	
1.4.4 • L'accidentologie	24	P+R et carrefour giratoire du type « autodrome »	49
1.5 • Les enjeux environnementaux	24	Scénario 2 :	
1.5.1 • Les milieux physiques	24	P+R et carrefour du type « giratoire agrandi »	51
1.5.2 • Les milieux naturels	25	Scénario 3 :	
1.5.3 • Les milieux humains	25	P+R et carrefour du type « carrefour à feux avec ilot central (CFIC) »	53

LA CRÉATION D'UN PARC RELAIS : PREMIÈRE TRADUCTION DES POLITIQUES LOCALES DE MOBILITÉ DURABLE



1 • LA CRÉATION D'UN PARC RELAIS : PREMIÈRE TRADUCTION DES POLITIQUES LOCALES DE MOBILITÉ DURABLE

Situé à l'entrée de la commune de La Teste-de-Buch et à proximité d'un axe routier stratégique du territoire de la COBAS (route nationale 250), l'actuel secteur « Bisserié-Moga » est également desservi par plusieurs lignes de bus de son réseau BAÏA. Il est relié à plusieurs pistes cyclables et il est situé à l'interface de la plaine des sports « Moga », des zones d'activités situées au Sud et de plusieurs secteurs d'habitation.

Cette position clé à l'échelle du Sud Bassin explique le choix effectué par les collectivités partenaires d'y positionner un parc relais pour favoriser le rabattement des déplacements automobiles vers des modes de déplacements alternatifs.



Vue sur l'entrée du secteur « Bisserié – Moga »

- 1 Centre-ville et zones d'habitats de la commune de La Teste-de-Buch
- 2 Zone d'activité
- 3 Plaine des Sports « Moga »
- 4 Parking existant utilisé comme aire de covoiturage actuellement



Vue sur l'aire de covoiturage existante et la plaine des sports

- 1 Centre-ville et zones d'habitats de la commune de La Teste-de-Buch
- 2 Zone d'activité
- 3 Plaine des Sports « Moga »
- 4 Parking existant utilisé comme aire de covoiturage actuellement

1.1 • La politique départementale en termes de mobilité

La Gironde gagne 20 000 habitants chaque année. La majorité s'installe hors métropole bordelaise attirée par des loyers plus accessibles et un cadre de vie attractif. 60 % de l'emploi se situant sur la métropole, la rocade et les axes pénétrants sont saturés.

Pour répondre aux enjeux de mobilité, d'environnement et de sécurité, le Département de la Gironde entretient un des réseaux routiers les plus vastes de France, au service de la mobilité durable : les déplacements doux, la voiture partagée et les transports collectifs.

Cet engagement dans la mobilité durable se traduit également par de nombreuses actions en faveur des déplacements cyclables et le développement des aires de covoiturage.

La politique cyclable

Le Département de la Gironde s'est saisi depuis longtemps de la question de la planification de grands itinéraires cyclables et a une longue expérience dans la création d'infrastructures dédiées à la pratique vélo.

En 1981, le premier schéma des pistes cyclables départementales était élaboré en prenant appui sur les emprises des anciennes voies ferrées d'intérêt local. En 1992, un nouveau schéma était élaboré, fixant les premières règles de financement et des priorités d'aménagement, avec une mise à jour dès l'année 1996.

En 2016, le Département approuvait son plan départemental de déplacement à vélo avec un programme d'actions 2017- 2030 bâtis autour de 4 grandes orientations : favoriser le développement de la pratique quotidienne du vélo, améliorer le réseau cyclable départemental, sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo et améliorer la gouvernance des politiques cyclables.

Aujourd'hui, à travers son projet de plan «Gironde à vélo +1000 km», le Département de la Gironde coordonne la réalisation de 1 000km d'aménagements cyclables supplémentaires, d'ici à 2028.

La Vélodyssée (ou RD804) constitue l'un de ces itinéraires cyclables gérés par le Département de la Gironde situé dans l'aire d'étude « Bisserié-Moga ». Il s'agit d'une véloroute qui longe l'Atlantique et traverse les communes de La Teste-de-Buch et d'Arcachon.

Les aires de covoiturage

Pour faire des économies, réduire les émissions de CO₂ et ne plus voyager seul, la voiture individuelle se transforme de plus en plus en moyen collectif grâce au covoiturage. Pour faciliter ce mode de déplacement, le Département et les collectivités locales ont financé plus de 100 aires de covoiturage (soit plus de 2 000 places de stationnement), et ont mis en place une plateforme gratuite de mise en relation des covoitureurs.

Fin 2023, 132 aires sont en service sur le territoire girondin offrant au total 2 795 places de stationnement.

L'aire de covoiturage existante sur la plaine des sports Moga en bordure de la RN250 fait partie de cette liste.

Le Département de la Gironde entretient également 4 aires en bordure de l'axe « A660-RN250 » : 2 sur la RD3 à Mios, 1 sur la RD650e1 et 1 autre sur la RD650e3 à Gujan Mestras.

Par délibération du 29 juin 2017, le Département de la Gironde lançait l'acte II de son plan de relance « covoiturage ». Ce plan de relance a pour objet, notamment, de renforcer le déploiement des aires de covoiturage sur le réseau routier départemental à proximité des grands axes routiers et de réaffirmer le développement des partenariats département / communes / EPCI.

1.2 • Les ambitions exprimées dans le Plan de Mobilité de la COBAS

Par délibération en date du 11 avril 2019, la COBAS (autorité organisatrice de la mobilité sur son périmètre) s'est engagée dans une procédure de révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU), qui conduira à sa transformation en Plan de Mobilité (PDM) conformément à la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019.

À l'issue de la procédure d'élaboration du PDM ayant associé les communes, les personnes publiques et les habitants, le projet de PDM a été arrêté par le Conseil Communautaire le 13 avril 2023 (délibération n° 2023-04-33).

Le projet de PDM a alors été soumis à une enquête publique, pour une période allant du 12 février 2024 au 12 mars 2024. Il a été modifié en tenant compte des résultats de l'enquête publique et des retours des Personnes Publiques Associées et de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale.

Il sera approuvé définitivement par délibération de la COBAS le 26 juin 2024.

Le Plan de Mobilité (PDM) de la COBAS a pour objectif de promouvoir la multimodalité et les aménagements qui permettront de sortir du « tout voiture ».

La création d'un nouveau parc relais au Nord-Est du carrefour « Bisserié-Moga » constitue une des actions phare du PDM de la COBAS. Ce carrefour constitue la principale porte d'entrée de la commune de La Teste-de-Buch pour les usagers en relation avec l'agglomération Bordelaise par l'itinéraire « A660 – RN250 ».

Les ambitions du Plan de Mobilité (PDM) de la COBAS traduisent le choix politique d'organisation des mobilités du territoire, pour les 10 années à venir.

Le PDM comprend un plan de 26 actions réparties selon 9 axes.

Le projet proposé ici à la concertation « création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié » s'intègre dans au moins 4 des actions de ce plan :

- Action 5 : Faciliter l'accès aux sites touristiques ;
- Action 8 : Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable ;
- Action 16 : Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants ;
- Action 17 : Améliorer et développer les mobilités alternatives.

L'action 5 prévoit en particulier la création de nouveaux parcs relais pour faciliter l'accès aux sites touristiques en période estivale, en les localisant en amont des sites.

Plusieurs sites ont été identifiés dont celui correspondant au secteur « Bisserié-Moga ».

Pour être efficace et attractif, les conditions d'implantation des parcs relais sont les suivantes :

- Être facile d'accès : accessibles depuis le réseau routier principal (national ou départemental) et placés principalement en entrée de zone urbaine ;
- Être desservis par une ligne structurante du réseau de transports collectifs ou une ligne desservant les pôles touristiques de la COBAS ;
- Mettre en place une signalétique adaptée aux piétons et aux cycles pour accompagner les usagers vers les équipements et services proposés au sein de chaque parc relais et de leurs abords ;
- Développer des aménagements et services confortables et multimodaux, notamment : la création de places dédiées au covoiturage (cf. action F.17), l'implantation de stationnement vélo abrité et/ou sécurisé (cf. action C.9), etc.

L'action 17, quant à elle, complète l'action 5 par le développement des aires de covoiturage en vue de limiter l'usage de la voiture en faveur des services de transports en commun et des modes doux.

Cette action précise notamment :

- Quelques places dédiées au covoiturage seront mises en place sur les parcs relais existants et à venir ;
- Elles seront aménagées comme de véritables pôles multimodaux avec des services intégrés variés, comme des bornes de recharges, du jalonnement piéton et cyclable, des aménagements cyclables, des stationnements vélos et à proximité d'arrêts de transport collectif urbain.

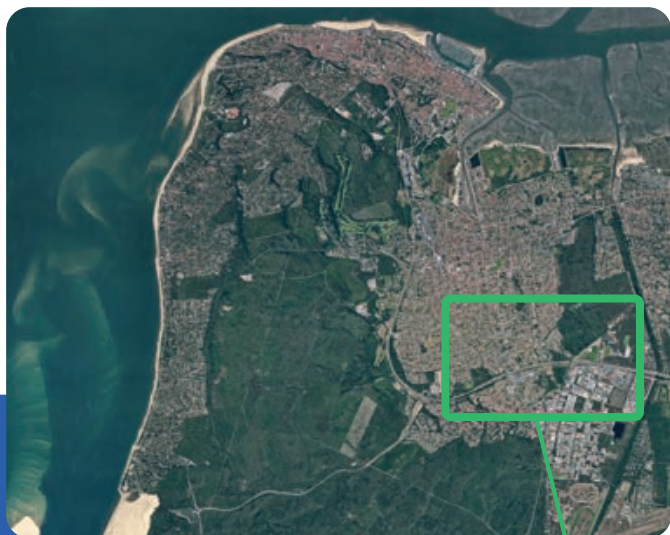
Qu'est-ce qu'un P+R ?



Le sigle universel P+R qui s'est généralisé ces dernières années aux abords des grandes agglomérations indique les parcs relais. Il s'agit de zones de stationnement dont la vocation première est d'encourager le report modal de la voiture vers d'autres manières de se déplacer en ville : transports en commun, co-voiturage, vélo, marche. Leur rôle est ainsi de limiter la circulation automobile dans les centres-villes.

1.3 • Les enjeux socio-économiques

Bien que le système d'échanges de Bisserié-Moga étudié s'inscrive sur la commune de La Teste-de-Buch, les flux de déplacements qui y transitent sont fortement conditionnés par l'activité et la population des communes limitrophes et des axes environnants.



Ainsi, compte tenu de ce contexte du projet et de son rapport avec le département, le périmètre d'étude pour les aspects socio-économiques et flux de déplacements prend en compte une cinquantaine de communes situées dans un rayon moyen de 30km, et incluant la métropole Bordelaise.

1.3.1 • La population

En 2020, selon l'INSEE, les 4 communes de la COBAS comptabilisaient au total 68 800 habitants. L'évolution de la population est croissante et constante (+0,8%/an entre 2010 et 2020). La population se concentre principalement au nord du territoire et à proximité du littoral.

Du fait de ses nombreux atouts à la fois naturel, patrimonial et aussi économique, cette partie du territoire girondin apparaît très attractive, notamment sur le plan touristique, mais aussi économique et résidentiel.

Elle rayonne bien au-delà de ses limites géographiques, en lien avec la Métropole Bordelaise située à moins d'une heure en voiture ou en train.



Localisation du secteur Bisserié-Moga

1.3.2 • L'activité économique au Sud Bassin

A l'échelle de la COBAS, en 2020, on compte environ 25 000 emplois, pour un nombre d'actifs résidant dans la zone de plus de 28 000 personnes. La zone connaît donc un léger déficit d'emplois.

Le tableau ci-dessus présente la population active par commune en 2020.

L'analyse est réalisée sur la population active occupée, c'est-à-dire hors demandeurs d'emplois. On peut remarquer que pour la commune de La Teste-de-Buch :

- 58 % des actifs occupés habitant sur la commune travaillent à La Teste-de-Buch ;
- 80% des actifs occupés habitant sur la commune de La Teste-de-Buch travaillent au sein de la COBAS.

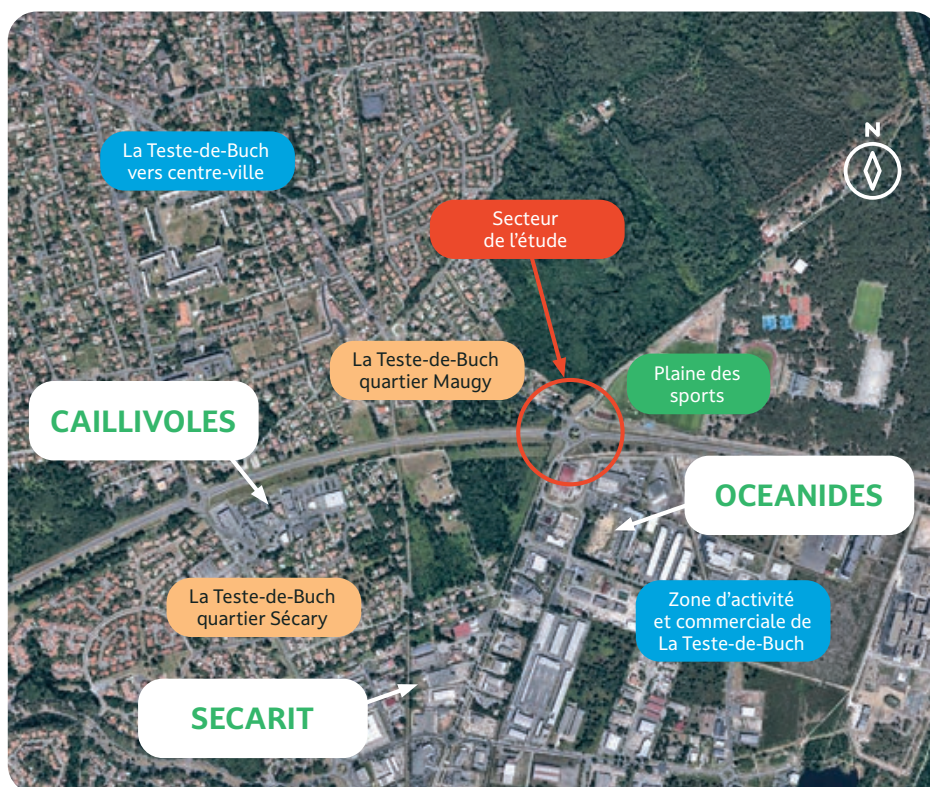
Territoire	Population active	Population active occupée	Nombre d'emplois	Ratio emplois sur population active	Part de la population active ayant un emploi
Arcachon	3 115	2 607	5 819	1,87	84%
Gujan-Mestras	9 495	8 277	4 948	0,52	87%
Le Teich	4 373	3 857	1 434	0,33	88%
La Teste-de-Buch	11 537	10 045	12 791	1,11	87%
COBAS	28 520	24 787	24 993	0,88	87%
Bordeaux ville	133 475	115 626	199 554	1,50	87%
Reste du périmètre étudié	318 259	281 820	281 079	0,88	89%
Gironde	785 650	692 789	700 000	0,89	88%

Population active et nombre d'emplois sur le périmètre étudié (source : INSEE 2020)

On note la présence de 3 zones d'activités sur la commune de La Teste-de-Buch :

- La zone dite « CAILLIVOLES » située au Sud-Est du giratoire de « Cazaux-RN250 » ;
- La zone dite « SECARIT » située au Sud-Ouest du secteur « Bissérié-Moga » et qui est comprise entre le boulevard de Cazaux et le boulevard de l'industrie ;
- La zone dite « OCEANIDES » située au Sud-Est du secteur « Bissérié-Moga » et qui est desservie par le boulevard de l'industrie.

Selon une étude réalisée pour la période « 2023-2024 » par l'office de commerce et de l'artisanat de La Teste-de-Buch, ce parc d'activité regroupe 636 entreprises pour 4000 salariés minimum. Cette étude précise que 31% des entreprises sont des commerçants et 50% des artisans.



Vue d'ensemble des 3 zones d'activités à proximité du secteur Bissérié-Moga



SURFACES DE VENTE EN GMS SUR LE PÔLE COMMERCIAL CAILLIVOLES

ZONE COMMERCIALE	FAMILLE D'ACTIVITÉ	SURFACE DE VENTE
CAILLIVOLES 3 430 M²	Alimentaire spécialisé	1 280 m²
	Équipement de la maison	860 m²
	Non alimentaire généraliste	890 m²
	Équipement de la personne	250 m²
	Santé	150 m²

Vue d'ensemble du parc d'activités « CAILLIVOLES ».

Sources : fichier CCI & CMA + qualification CARTEGIE



LEGENDE

- Alimentaire généraliste
- Alimentaire spécialisé
- Équipement de la personne
- Équipement de la maison
- Non alimentaire généraliste
- Culture-loisirs
- Santé-beauté
- Services à la personne
- Auto-moto
- Café, Hôtel, Restaurant
- Divers
- Vacant

Vue d'ensemble du parc d'activités « SECARIT ».

Sources : fichier CCI & CMA + qualification CARTEGIE



SURFACES DE VENTE EN GMS SUR LE PÔLE COMMERCIAL LES OCEANIDES

ZONE COMMERCIALE	FAMILLE D'ACTIVITÉ	SURFACE DE VENTE
LES OCEANIDES 54 560 M²	Alimentaire généraliste	6 725 m²
	Alimentaire spécialisé	700 m²
	Équipement de la maison	21 925 m²
	Culture - Loisirs	10 100 m²
	Non alimentaire généraliste	2 755 m²
	Équipement de la personne	5 475 m²
	Autos - Motos	2 050 m²
	Santé	250 m²
	Galerie marchandes	4 580 m²

Vue d'ensemble du parc d'activités « OCEANIDES ».

Sources : fichier CCI & CMA + qualification CARTEGIE

1.3.3 • Les motifs de déplacements

Le territoire est fortement résidentiel et peu densément peuplé. Les pôles générateurs de trafic (centres-villes, ports, zones d'activités, zones de loisirs...) sont diffus sur le territoire. Cela engendre des déplacements plus nombreux et ne favorise pas l'uti-

lisation des transports en commun mais a contrario les modes de déplacement individuels, et en particulier automobiles.

L'analyse des flux domicile-travail 2020 (données INSEE) montre des caractéristiques différentes selon les communes :

Lieu de résidence	Lieu de travail									
	Arcachon	Gujan-Mestras	Le Teich	La Teste-de-Buch	COBAS	Bordeaux Ville	Reste du périmètre	Total du périmètre d'étude	Reste du département	Total
Arcachon	1651	87	24	473	2234	158	278	2670	55	2725
Gujan-Mestras	854	2690	156	1863	5564	607	1650	7821	130	7951
Le Teich	310	410	680	655	2055	335	1160	3550	45	3595
La Teste-de-Buch	1552	493	86	5660	7792	479	1294	9565	152	9717
COBAS	4367	3680	947	8651	17645	1578	4382	23606	382	23987
Bordeaux ville	148	52	14	128	341	77006	27933	105280	7446	112726
Reste du périmètre	765	911	321	2094	4092	67537	171801	243430	156084	399514
Total du périmètre d'étude	5280	4643	1282	10873	22078	146121	204116	372316	163912	536227
Reste du département	70	58	41	154	324	43370	270505	314523	196935	511458
Total	5350	4701	1323	11027	22402	189492	474621	686839	360847	

Tableau de répartition des origine/destination des flux domicile – travail (source : INSEE, 2020)

- Arcachon est un bassin d'emplois et d'activités, qui attire davantage de flux à destination du lieu de travail qu'il n'en génère. Cela se traduit par un nombre de flux domicile-travail ayant pour origine Arcachon (Domicile) moins important que les flux domicile-travail ayant pour destination Arcachon (lieu de travail). Les flux dirigés vers Arcachon proviennent principalement des communes proches (La Teste-de-Buch, Le Teich et Gujan-Mestras) ;
- La Teste-de-Buch est une commune mixte qui attire pratiquement autant de flux ayant pour destination un lieu de travail sur la commune qu'elle en génère, en provenance d'un domicile sur la commune ;
- Les actifs de la COBAS travaillent majoritairement dans la COBAS (74%).

D'après le Plan de Mobilité (PDM) de la COBAS, **la majorité de ces flux internes sont réalisés en voiture personnelle (VP)**. Les flux avec Bordeaux sont réalisés majoritairement en transports en commun (TC), du fait de l'offre ferroviaire (TER et TGV) importante sur cet itinéraire.

Aux trajets quotidiens, en particulier aux migrations pendulaires domicile-travail viennent s'ajouter les trafics saisonniers touristiques de masse en période estivale et de tourisme plus régional les week-ends. En effet, il existe une augmentation d'environ 25% du trafic routier en période estivale.

Le système d'échanges « Bissérié-Moga » permet de desservir :

- Le centre-ville et les zones d'habitats de La Teste-de-Buch via l'avenue de Candale d'une part et via le boulevard de l'Industrie d'autre part (quartier Sécar) ;
- Les zones d'activités de La Teste-de Buch situées au sud de la RN250 via le boulevard de l'Industrie ;
- La Plaine des Sports via l'avenue de Candale puis la rue Moga, qui regroupe de nombreux équipements sportifs et de loisirs.

1.3.4 • La plaine des sports au Nord-Est du carrefour « Bisserié-Moga »

Le carrefour « Bisserié-Moga » dessert, via l'avenue de Candale et la rue Gilbert Moga, la plaine des sports « Moga » située au Nord-Est qui regroupe de nombreux équipements sportifs dont notamment :

- Un stade d'honneur de rugby ;
- Plusieurs terrains annexes pour la pratique du football ou du rugby ;
- Un skate parc ;
- Un stade nautique ;

- 14 courts de tennis ;
- Une piste d'athlétisme ;
- La salle omnisports Etienne Turpin ;
- Le gymnase du Captalat qui comprend également une salle d'escalade ;
- Le Komonò Circus – Ecole de cirque ;
- Etc.

Celle-ci accueille tout au long de l'année près de 5 000 adhérents à travers différentes associations sportives. On note en particulier une fréquentation moyenne d'environ 1000 personnes par jour, 1800 personnes le week-end et plus de 60 000 personnes à l'année :

NOMS ASSOCIATION SPORTIVES SCOLAIRES ET LYCÉE	Nombre de licenciés	Nombre de personnes et d'entraînements du Lundi au Vendredi (hors vacances scolaires)			Nombre d'Événementssur 35 Week-ends de compétitions par an (hors vacances scolaires)			
		Nbre de Jrs d'Entrainement	Nbre de Personnes	Total semaine (du Lundi au Vendredi)	Événements - Compétitions par Associations	Nbre Événements Annuel	Nbre de Personnes	Total Personnes Événements Annuel
RUGBY CLUB BASSIN D'ARCACHON	70	5	70	350	12 Matches / an à 1000 personnes soit 12 000 personnes	12	1000	12000
ECOLE DE RUGBY RCBA	76	2	76	152	10 tournois / an à 120 personnes	10	120	1200
SBAR	112	2	112	224	5 Matches / an à 50 personnes	5	50	250
ALTEA	167	4	40	160	40 entraînements à 20 personnes	40	80	3200
TENNIS CLUB LA TESTE	431	5	50	250	10 tournois par an à 80 personnes	10	80	800
BASKET BASSIN D'ARCACHON	347	4	54	216	35 matches/ an à 50 personnes	35	50	1750
VOLLEY SUD BASSIN	145	3	45	135	30 matches / an à 50 personnes	30	50	1500
ALT BADMINTON	132	1	50	50	1 Tournois / an à 200 personnes	1	200	200
JEUNE DU CAPITALAT	480	5	70	350	10 compétitions / an à 800 personnes	10	800	8000
GRIMPE EN TESTE	221	5	36	180	4 compétitions / an à 100 personnes	4	100	400
SPORT EN BUCH	60	0	0	0	35 Samedis / an à 60 personnes	35	60	2100
SALLE DE MUSCULATION	138	5	30	150	35 samedis / an à 20 personnes	35	20	700
AST PÉTANQUE	92	5	50	250	10 Tournois / an à 200 personnes	10	200	2000
LES PIRATES DU BASSIN (BASE BALL)	44	2	20	40	15 matches / an à 30 personnes	15	30	450
AST CYCLISME	26	1	26	26	35 samedi/ an à 30 personnes	35	30	1050
AST NATATION	292	5	40	200	7 compétitions / an 200 personnes	7	200	1400
OLLIE LES PETITS - SKATEPARK	120	2	30	60	1 compétition/ an à 150 personnes	1	150	150
KOMONO - CIRQUE -	200	5	35	175	35 samedi /an à 50 personnes	35	50	1750
COLLEGE HENRI DHEURLE	250	5	50	250	0	0	0	0
LYCÉE GRAND AIR	250	4	60	240	0	0	0	0
STADE NAUTIQUE		5	300	1500	35 WE /an à 600 personnes	35	600	21000
Salle Boneval (mariage/anniversaire)					35 évènements /an à 80 personnes	35	80	2800
Total Associations sportives (licenciés)	3153							
Total Fréquentation utilisateurs (par semaine)				4958	Total fréquentation événements sportifs/an	400	3950	62700
Estimation Moyenne par Jour (base semaine)				991,6	Estimation Moyenne le Week-End (sur 35 WE de Compétitions / an)	35		1791,43

Tableau de fréquentation de la plaine Moga

On note en particulier l'existence d'évènements qui génèrent la venue de nombreuses personnes :

- Le rugby avec son équipe sénior (RCBA) qui attire environ 1000 personnes à chaque rencontre (1 week-end sur 2), voire beaucoup plus à l'occasion de l'organisation de tournois ou la venue d'équipes professionnelles (UBB, ...);
- La section gymnastique avec les jeunes du Captalat qui est à l'origine d'une dizaine de manifestations chaque année et la venue d'environ 8 000 personnes ;
- Le stade nautique dont la fréquentation du week-end est estimée à 21 000 personnes par année.

En termes d'offre de stationnement, on note la présence de places aménagées au droit du stade nautique (environ 70 places), au droit des gymnases Turpin (environ 20 places) et quelques places (environ 20) à proximité du tennis club.

Il faut également relever l'existence de mésusages fréquents et lors d'évènements particuliers (rencontres du RCBA, ...), à l'occasion desquels les visiteurs stationnent sur les accotements de la rue Etienne Turpin (100 à 150 voitures).

Au sud-ouest de la plaine des sports et au carrefour de la rue Gilbert Moga avec la rue Etienne Turpin, existe un espace de stationnement utilisé comme aire de co-voiturage. Cette aire permet de recevoir une vingtaine de véhicules.

A l'entrée de cette aire, on trouve une borne de recharge pour véhicules électriques.



Vue sur l'aire de covoiturage et sur la borne de rechargement en libre-service

Projet de développement d'un espace multidimensionnel sur la Plaine des Sports

La ville de La Teste-de-Buch a également pour projet de développer un espace multidimensionnel sur la Plaine des Sports, à l'emplacement de l'ancien centre de Vacances Loisirs Jeunes Testerines. De nouveaux équipements devraient être mis en œuvre à moyen terme :

- Un Accueil de Loisirs Sans Hébergement (ALSH) avec activités sportives de 220 places destinés aux enfants de 3 à 12 ans. Celui-ci permettra de regrouper les 4 ALSH actuels de la ville ;
- Une maison des associations avec salle de réception, bureaux et espaces de stockage ;
- Une centrale géothermique dans le but d'alimenter les sites de la Plaine ;

Ces nouvelles activités auront pour conséquences d'accroître la fréquentation des lieux, en particulier sur des plages horaires parfois différentes de celles de la Plaine des Sports aujourd'hui.



ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ACTUELS

- ① Stade d'honneur de rugby
- ② Terrains annexes foot ou rugby
- ③ Terrain de baseball

- ④ Skate parc
- ⑤ Stade nautique
- ⑥ Cours de tennis
- ⑦ Piste d'athlétisme

- ⑧ Salle omnisports Etienne Turpin
- ⑨ Gymnase du Captalat
- ⑩ École de cirque (Komono Circus)

1.3.5 • Les transports en commun (réseau BAïA)

Le secteur de Bissérié-Moga est desservi par les lignes de bus n°8 et n°5 via l'arrêt Plaine des Sports sur l'avenue F. de Candale. Ces lignes circulent à raison d'un bus toutes les heures avec une fréquence renforcée aux heures de pointe pour la ligne 5.



1.3.6 • Les déplacements doux

Les déplacements à vélo connaissent une forte croissance sur le territoire. De fait, le Plan de Mobilité (PDM) de la COBAS rappelle qu'en 2021, 20 itinéraires vélos numérotés étaient répertoriés sur son territoire pour un total de 133 kilomètres d'aménagements cyclables (pistes ou bandes cyclables).

Sur la carte proposée ci-dessous, on peut constater que le secteur du projet est desservi par 3 itinéraires cyclables de la COBAS :

- N°8 : Mairie de La Teste-de-Buch / Parcs de loisirs Gujan-Mestras ;
- N°13 : Place de Cazaux-Mairie annexe / Parcs de loisirs Gujan-Mestras ;
- N°21 : Plage de La Hume - Dune du Pilat.

Les itinéraires 8, 13 et 21 empruntent la piste cyclable gérée par le Département de la Gironde (Vélodyssée – RD804).



Desserte de la Plaine des sports aux abords du carrefour de Bissérié-Moga par le réseau de transports en commun BAïA



Vue sur les aménagements existants pour les modes doux (Source : COBAS)

Un recensement des modes doux a été réalisé lors de l'enquête origine-destination (O/D) de mars 2024 sur le secteur « Bisserié-Moga ».

Ce recensement a mis en évidence une fréquentation journalière (2 sens confondus) significative :

- Sur le franchissement de la RN250 Ouest : près de 130 vélos et 80 piétons ;
- Sur la rue Moga : une cinquantaine de vélos et une cinquantaine de piétons ;
- Sur l'avenue F. de Candale : une centaine de vélos et près de 80 piétons.

1.3.7 • Les transports exceptionnels

L'axe RD1250-RN250 est un itinéraire de convois exceptionnels de 3^{ème} catégorie qui autorise la circulation de véhicules supérieurs à 120 tonnes avec tonnage à l'essieu supérieur à 13 tonnes.

La circulation de ces véhicules doit systématiquement faire l'objet d'une autorisation préfectorale après avis des gestionnaires.

Des véhicules d'une largeur atteignant 4,50m peuvent donc être autorisés à circuler sous escorte policière.

Cet axe est régulièrement utilisé pour des transports de bateaux qui nécessitent parfois la dépose des panneaux de signalisation sur les giratoires de Bisserié et Cazaux.

Les statistiques fournies par le service interdépartemental des transports exceptionnels Aquitains, la DDT 24³ pour l'année 2023 sont les suivantes :

- Environ 21 demandes effectuées (1 demande pouvant valoir plusieurs passages dans l'année) ;
- Les caractéristiques des véhicules les plus contraignants ayant fait l'objet d'une autorisation de circuler sont les suivantes : Le véhicule le plus lourd : 72 tonnes ; Le plus long : 30 mètres ; Le plus large : 5 mètres ; Le plus haut : 5 mètres.

1.4 • Les enjeux en termes de sécurité

1.4.1 • Les flux de déplacements

Le secteur « Bisserié-Moga » se caractérise également par des flux de circulation très importants toute l'année ainsi que par des motifs et des modes de déplacement variables.

Cette situation revêt aujourd'hui un caractère problématique car elle génère des conflits d'usage, toute l'année et a fortiori l'été.

Au niveau du carrefour de Bisserié, s'y croisent et s'y superposent :

- Différents flux automobiles :
 - Trafics quotidiens de proximité d'une partie à l'autre de la Ville de La Teste-de-Buch (flux Nord-Sud) ;
 - Trafics d'échanges avec le Sud Bassin, incluant le trafic de poids lourds, de cars interurbains (flux Est-Ouest) ;
 - Trafics d'échanges en période estivale, notamment en direction de la Dune du Pilat et de la Ville d'Arcachon ;
- Des flux de transports en commun ;
- Des transports exceptionnels ;
- Des déplacements dits « doux » en particulier, piétons et vélos.

La carte (page suivante) présente le nombre de véhicules motorisés (véhicules légers et poids lourds) par jour et par sens mesuré en septembre 2022 sur les différentes branches du giratoire de Bisserié.

Remarque : Les données de comptages (voir tableau ci-dessous) issues des études réalisées en septembre 2015 puis en septembre 2022 font apparaître une augmentation annuelle des trafics de 1% par an. Cette valeur correspond à un pourcentage d'évolution habituel du trafic en Gironde :

Trafic journalier en véhicules (2 sens confondus)	Septembre 2015	Septembre 2022	% évolution annuelle
RN250 Est	31 441	37 327	3%
RN250 Ouest	24 485	25 574	1%
Avenue Frédéric de Candale	11 678	8 137	-4%
Boulevard de l'Industrie	15 097	12 683	-2%
Rue Gilbert Moga	-	2 558	
Cumulé (2 sens confondus)	82 701	86 279	1%

Tableau d'évolution des trafics entre septembre 2015 et septembre 2022 (Source Setec)

3 Direction Départementale des Territoires de Dordogne, traditionnellement en charge de la réalisation de ce type d'études.



Vues sur les trafics journaliers en entrée sortie du giratoire (Source étude trafic EMc 2022)

Au regard de l'analyse des conditions de déplacements tous modes, le système d'échanges de Bissérié-Moga se caractérise ainsi par :

- Des volumes de trafic importants sur le giratoire de Bissérié relativement uniformes sur la journée de l'ordre de 43 000 véh/jour en moyenne ;
- Une baisse de trafic importante pour la RN 250 entre l'Est et l'Ouest de Bissérié (- 30% environ) qui témoigne d'échanges importants entre la RN250 côté Bordeaux et les secteurs Sud et Nord du giratoire ;
- Des remontées de file sur l'avenue de Candale aux heures de pointe qui pénalisent l'insertion des véhicules depuis la rue Gilbert Moga.

1.4.2 • La géométrie générale du giratoire existant n'est pas adaptée à la desserte de la plaine des sports

La géométrie de ce giratoire pose plusieurs problèmes de sécurité concernant l'accès à la rue Gilbert Moga et à la plaine des sports. En effet, la rue Gilbert Moga est l'unique accès à La Plaine des Sports pour les véhicules motorisés. Elle se raccorde sur l'avenue Frédéric de Candale via un carrefour en T situé à proximité immédiate de la branche de sortie Nord du carrefour giratoire de Bissérié.



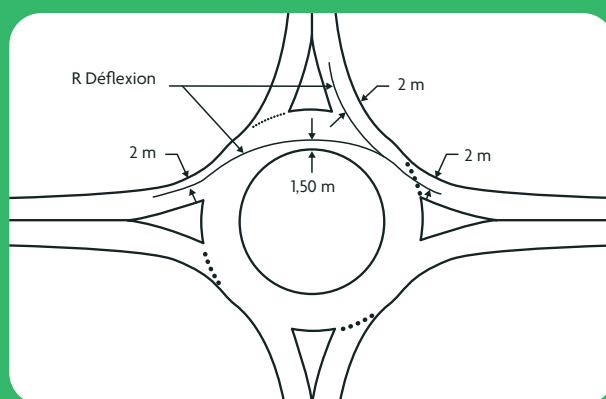
Vue synoptique du carrefour existant

Cette configuration pose plusieurs problèmes de sécurité :

- D'une part, les mouvements d'entrée et sortie de la rue Gilbert Moga (2600 v/j) vers l'avenue Frédéric de Candale sont très contraints par l'importance du trafic et les remontées de file sur l'avenue (8200 v/j) ;
- D'autre part, la mise à 2x2 voies de la RN250 a favorisé une augmentation des vitesses des usagers venant de Bordeaux (due à une augmentation de la déflexion) s'insérant dans le giratoire puis se dirigeant vers l'avenue ;
- Enfin, la proximité entre le carrefour « Candale-Moga » et la sortie du giratoire contribue à l'insécurité de ce secteur.

Qu'est-ce qu'une déflexion ?

Les caractéristiques géométriques à l'intérieur d'un giratoire ont pour vocation d'éviter que les véhicules n'empruntent les trajectoires de manière confortable à des vitesses nettement supérieures à 50km/h. La technique utilisée consiste à travailler la déflexion de la trajectoire du véhicule. C'est-à-dire le rayon de l'arc de cercle qui passe à 1,50 m de la bordure de l'îlot central et à 2,00 m des bordures des voies d'entrée et de sortie. La déflexion est un facteur important pour la sécurité de l'aménagement.



1.4.3 • La géométrie du carrefour n'est pas adaptée au cheminement des modes doux

Sur la carte proposée ci-dessous, on peut noter que les voies du carrefour « Bissérié-Moga » sont franchies par une piste cyclable en 2 endroits :

- Traversée de l'avenue Frédéric de Candale, route bidirectionnelle ;
- Traversée de la RN250 côté Ouest : profil à 2x2 voies.



Vue sur les aménagements existants pour les modes doux

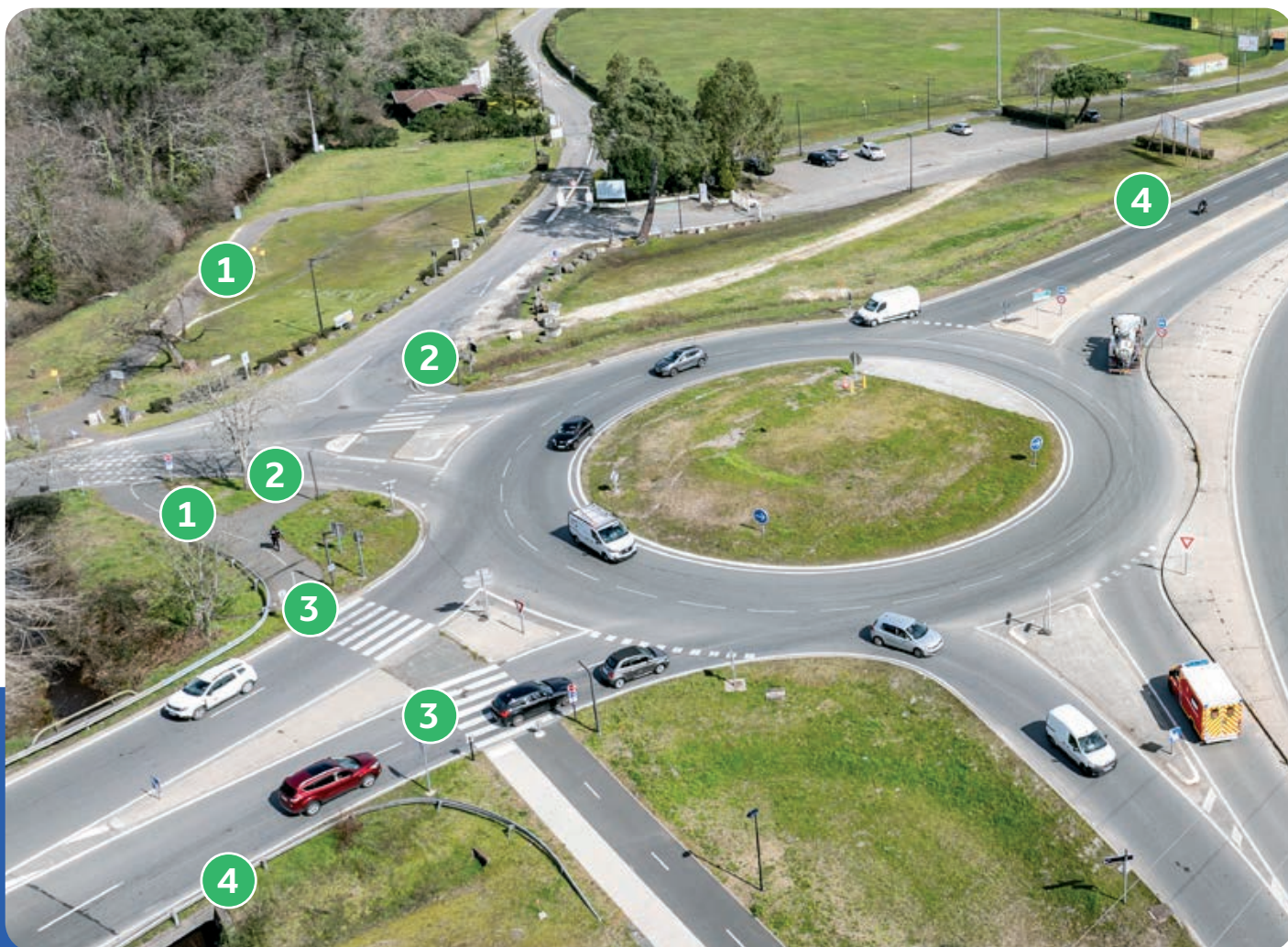
Liaisons cyclables :

- Itinéraires COBAS (8, 13, 21)
- Cheminements piétonniers

Concernant le cheminement des piétons, on peut noter :

- Un classement en « zone 20 » de la rue Gilbert Moga pour donner priorité aux piétons sur les autres usagers ;
- Des espaces piétonniers très étroits en bordure de l'avenue Frédéric de Candale ;

- L'existence de 2 passages piétons pour franchir l'avenue Frédéric de Candale et la RN250 côté Ouest ;
- La présence d'un chemin en calcaire pour relier la rue Etienne Turpin au passage piéton de l'avenue Frédéric de Candale ;
- La présence d'un espace piétonnier contigu à la piste cyclable au Sud de la RN250.



Vue sur l'entrée du secteur « Bisserié – Moga »

- ① Discontinuités des cheminements piétons
- ② Insuffisance du marquage au sol pour les traversées piétonnes
- ③ Insuffisance du marquage au sol pour les traversées pour les vélos
- ④ Absence de signalisation avancée concernant la présence de traversées vélos

Tout d'abord, le franchissement de la RN250 nécessite d'être amélioré en termes de signalisation. Sur la vue proposée ci-dessus, le marquage du passage piéton n'est pas accompagné d'un marquage adapté à la présence des 2 roues (pictogramme 2 roues, résine colorée, ...). D'autre part, un panneau « Stop » est proposé aux cyclistes venant du Sud mais n'existe pas côté Nord :

Il est également nécessaire de souligner qu'une sortie de giratoire à 2 voies, synonyme de prise de vitesse par les automobilistes, contraint la traversée des modes doux. Cette traversée est conditionnée par la vigilance des usagers motorisés.

Le franchissement de branches d'entrée/sortie de giratoire à 2x2 voies n'est pas recommandé par les référentiels d'aménagement, notamment lorsque le trafic routier est élevé (Ici, il est de l'ordre de 1 500 véhicules en heure de pointe du soir (HPS)).

Les cheminements doux (piétons + cycles) sont organisés de façon discontinue côté Ouest du giratoire et semblent insuffisants en termes de sécurité.

Par exemple, la carte synoptique proposée ci-dessus, fait apparaître une discontinuité des cheminements piétons entre l'avenue de Candale et le passage piéton de la RN250. Sur cette section, les piétons doivent donc utiliser la piste cyclable.

Il existe aujourd'hui une alternative plus sécurisée au franchissement de la RN250 qui consiste à emprunter la rue de Sécary plus à l'Ouest qui franchit la RN250 par un passage inférieur. Cette alternative reste peu attractive car elle allonge significativement le parcours des modes doux.



Traversées piétonnes et vélos via la trémie située sous la RN250 au niveau de l'avenue de Bisserié et de la rue de Sécary

1.4.4 • L'accidentologie

Sur la période 2015-2023, 10 accidents ont été recensés sur le secteur Bisserié-Moga.

La carte ci-dessous indique la localisation de ces accidents.

7 sont localisés dans la moitié Ouest du giratoire de Bisserié, dont 3 sont rattachés à l'avenue F. de Candale.

Sur ces 10 accidents, 2 ont impliqué un ou plusieurs vélos. Ces accidents sont localisés en rouge sur la carte ci-dessus.

Sur les 10 accidents recensés dans le périmètre d'étude, 1 seul a occasionné l'hospitalisation d'un blessé. Il n'y a eu aucun tué. Les 2 accidents corporels impliquant des vélos n'ont pas occasionné d'hospitalisation.



Cartographie des accidents corporels recensés sur le périmètre d'étude sur la période 2015-2023

1.5 • Les enjeux environnementaux

L'emprise stricte du projet est entourée par les territoires artificialisés de La Teste-de-Buch, et par des poches de territoires boisés de conifères au Nord et à l'Est caractérisant le sud de la Gironde, et constituant un réservoir de biodiversité pour les espèces sylvoles.

A 3 km au nord de l'emprise du projet se trouve le bassin d'Arcachon, important réservoir de biodiversité.

1.5.1 • Les milieux physiques

En termes de milieu physique, le projet prend place au sein du « plateau landais », et dans la partie septentrionale du plateau des Landes de Gascogne. Il est lui-même situé au sein du Bassin Aquitain qui représente le deuxième grand bassin sédimentaire français avec le Bassin Parisien.

Cette zone se singularise par un cordon dunaire orienté Nord-Sud, avec une dynamique qui tend à l'étaler vers l'Est sous l'effet des actions océaniques et du vent dominant. A l'Est de ce cordon dunaire se trouve la plaine sableuse de Cazaux traversée par certains cours d'eau, appelés *crastes* ou fossés d'écoulement.

Le secteur d'étude du projet de Bisserié est traversé par la Craste de Nezer. Elle franchit l'avenue de Candale et la RN250 Ouest. Il s'agit d'un écoulement permanent.

Les principaux enjeux du milieu physique sont :

- Le risque d'inondation dû aux phénomènes de remontées de nappe ;
- La préservation des eaux superficielles et souterraines dans une zone majoritairement sableuse qui dénombre de nombreuses crastes et fossés et notamment la Craste de Nezer à proximité immédiate de la zone projet.

1.5.2 • Les milieux naturels

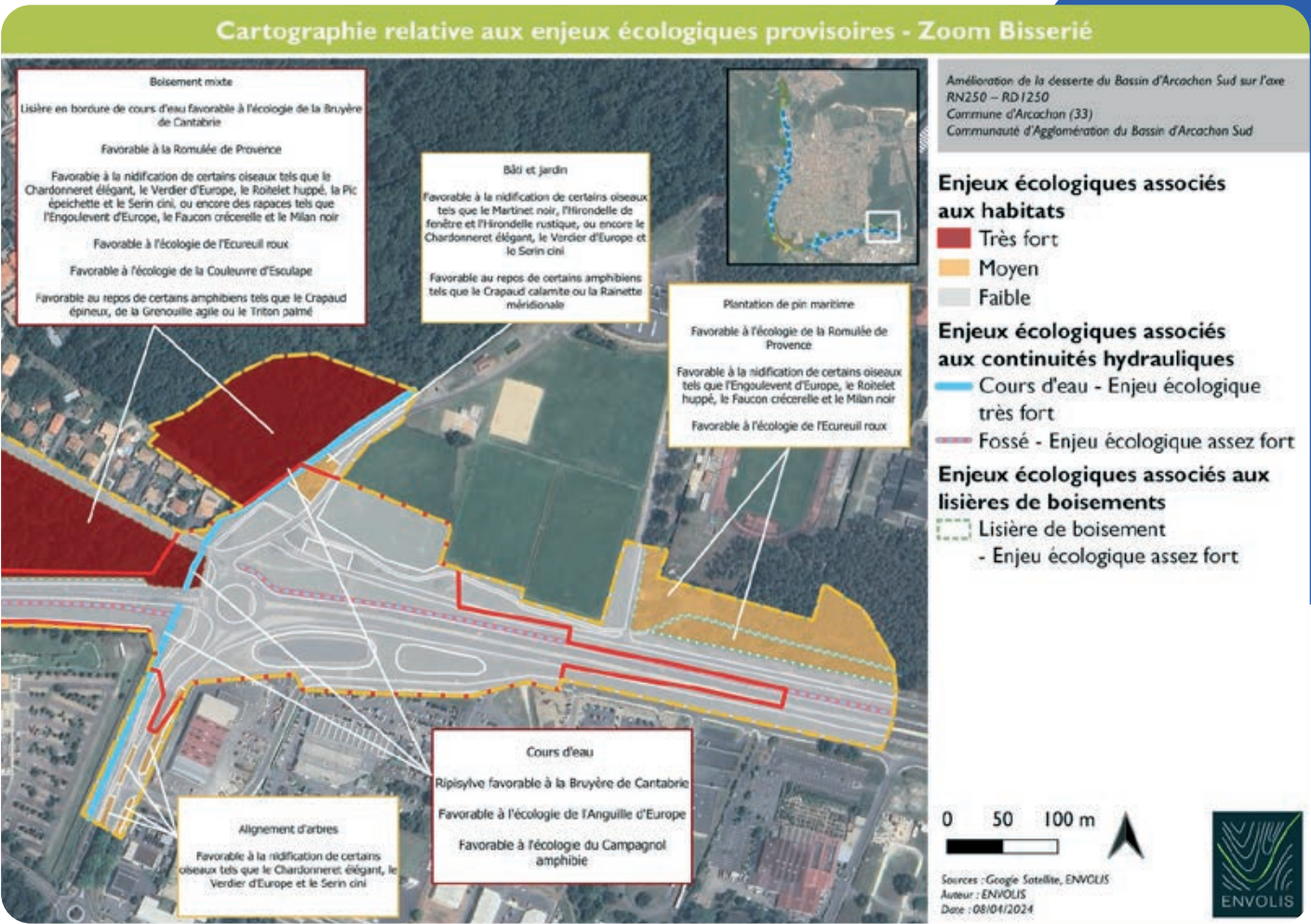
Un inventaire faune/flore/habitat sur un cycle biologique complet est en cours depuis novembre 2023 et s'achèvera en septembre 2024.

L'analyse de la bibliographie et des inventaires réalisés depuis novembre 2023 ont mis en évidence les enjeux de conservation provisoires des habitats en fonction des différentes sensibilités faunistiques et floristiques recensées. Ces enjeux sont susceptibles

d'être mis à jour à la suite des résultats de la fin de la campagne d'inventaires.

À ce stade, la carte ci-dessous résume les enjeux écologiques associés aux différents types de milieux qu'on trouve dans le périmètre.

En application de l'article L.214-17 du Code de l'environnement, la Craste de Nezer est classée en liste 1 au titre du critère cours d'eau à migrateurs amphihalins.



Cartographie relative aux enjeux écologiques provisoires (mai 2024)

1.5.3 • Les milieux humains

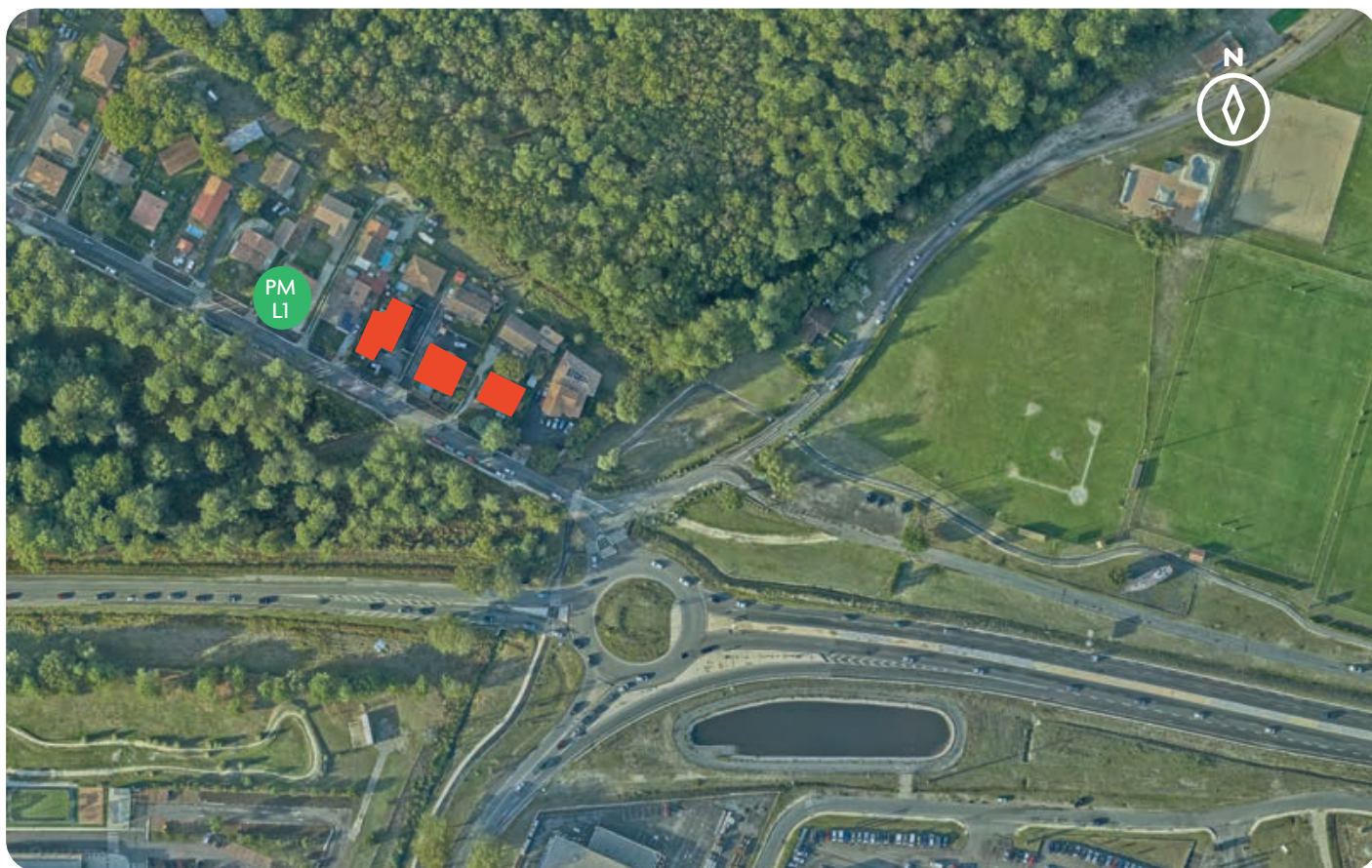
Concernant les milieux humains, deux volets sont abordés dans ce dossier de concertation : le volet acoustique et le volet paysage.

Concernant le volet acoustique, des mesures in situ ont été effectuées en 2024. Les niveaux sonores mesurés font état d'une ambiance sonore préexistante modérée de jour comme de nuit sur le secteur de Bissérié :

Point	Niveaux sonores mesurés				Type de zone d'ambiance sonore
	LAeq, Jour (06h-22h)	LAeq, Nuit (22h-06h)	Lden	Ln	
PM LI	55,7	49,9	55,2	46,9	Modérée

L'ambiance est considérée comme :

- Modérée de jour si LAeq (6h-22h) < 65 dB(A) ;
- Modérée de nuit si LAeq (22h-6h) < 60 dB(A).



Localisation des 3 bâtiments se trouvant en ambiance sonore dégradée de jour

En situation actuelle, la majorité des bâtiments présents à proximité du secteur « Bissérié-Moga » se trouve dans une ambiance sonore qualifiée de modérée.

Seulement 3 bâtiments se trouvent en ambiance dégradée de jour $LA_{eq}(6h-22h) > 65 \text{ dB(A)}$.

Concernant le volet paysage, le contexte paysager local se caractérise par des masses boisées denses bordant l'infrastructure, contre lesquelles l'urbanisation se resserre sur les seconds plans. Quelques parcelles forestières non construites sont également préservées et jouent le rôle de coupures d'urbanisation. Le secteur de Bissérié, de par sa situation aux portes de La Teste-de-Buch et les éléments paysagers présents actuellement au droit du giratoire (bateau, lampadaires), ont un rôle important de marqueur d'entrée de ville.



Entrée de ville de la commune de La Teste-de-Buch

Vues sur les aménagements paysagers de Bissérié (source : Setec-Google Maps)

LES SCÉNARIOS PROPOSÉS À LA CONCERTATION



2 • LES SCÉNARIOS PROPOSÉS À LA CONCERTATION

Le projet soumis à la concertation contribue à l'atteinte des objectifs exprimés dans le PDM de la COBAS. Il est bi-dimensionnel. Il consiste à :

- Créer un parc relais (P+R) au niveau de la Plaine des sports et de l'aire de stationnement actuelle ;



- Sécuriser les accès au parc relais et au carrefour giratoire de Bisserié.



2.1 • Objectifs et orientations du projet soumis à la concertation

Dans ce contexte, le projet présenté par le Département de la Gironde à la concertation poursuit 5 objectifs principaux :

- L'aménagement d'un parc relais « P+R » au niveau du carrefour de Bisserié conformément au Plan de Mobilité de la COBAS ;
- Le raccordement de ce parc relais et la sécurisation de ses accès aux réseaux de transport en commun, de pistes cyclables et routiers ;
- Le réaménagement et la sécurisation des accès aux zones d'activités locales et à la plaine des sports et de loisirs Moga ;
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en faveur des modes alternatifs de déplacements (circulations douces et transports en commun) ;
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en tant qu'entrée de ville de la commune de La Teste-de-Buch.

Concernant la création d'un parc relais (P+R), les principales orientations sont les suivantes :

- Positionnement du parc relais (P+R) au Nord-Est du carrefour de Bisserié à proximité d'un axe stratégique du territoire de la COBAS et à l'entrée de la commune de La Teste-de-Buch pour favoriser le rabattement des déplacements motorisés vers des modes de déplacement alternatifs ;
- Accueil des lignes n°5 et 8 et des navettes du réseau BAÏA ;
- Places de covoiturage ;
- Places pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- Places pour les usages de la Plaine des sports (licenciés et visiteurs) ;
- Places pour les vélos (anneaux) et pour les 2 roues motorisés.

Exemples de dispositifs de sécurisation de franchissements cycles et piétons



Marquages spécifiques (résines colorées ou peintures spéciales) sur chaussée pour renforcer la visibilité des franchissements cycles



Signalétique lumineuse pour les passages piétons



Signalisation verticale et horizontale indiquant la priorité aux cycles et piétons



Revêtement spécifique (résines colorées) matérialisant le franchissement cycles. Signalisation verticale et horizontale indiquant la priorité aux cycles et piétons.

Concernant la sécurisation des accès au parc relais et au carrefour giratoire de Bisserié, les principales orientations sont les suivantes :

- Prise en compte de tous les modes de déplacement et en particulier les modes doux ;
- Sécurisation de l'accès à la rue Gilbert Moga et au parc relais depuis le carrefour de Bisserié ;
- Conservation du shunt sud reliant le Boulevard de l'Industrie à la branche Est de la RN250 ;
- Ajout d'un second giratoire annexé au giratoire existant (accès au P+R) ;
- Marquage des franchissements piétons et vélos ;
- Dissociation des voies piétonnes et vélos sur les trottoirs ;
- Signalisation avancée annonçant les franchissements de la RN 250 pour les 2 roues légers ;
- Positionnement dans une démarche d'évitement et de réduction d'impacts sur l'environnement du projet, notamment concernant la Craste de Nezer.

Il s'agit ainsi de répondre aux enjeux décrits précédemment et de profiter de la position stratégique du site pour renforcer le développement des déplacements multimodaux.

2.2 • Le parc relais



Incrustation du projet de parc relais sur photo aérienne

L'aménagement d'un parc relais constitue un élément commun aux différents scénarios proposés à la concertation.

Comme pour tout parc relais (P+R) et, conformément aux objectifs du Plan de Mobilité de la COBAS, il s'agit de créer une aire de stationnement aménagée en périphérie du centre-ville, à proximité d'une desserte de transport public et d'un réseau cyclable, afin d'inciter les automobilistes à garer leur véhicule pour utiliser un mode alternatif de déplacement. Il peut s'agir de bus ou navettes d'un réseau de transport, mais aussi de pratiques telles que le covoiturage ou du vélo.

En l'occurrence, le futur parc relais serait positionné à proximité :

- Des lignes n°5 et 8 et des navettes du réseau de transport en commun « BAÏA » ;
- D'une infrastructure routière majeure (RN250) et d'infrastructures de dessertes locales (Avenue Frédéric de Candale au Nord et Boulevard de l'Industrie au sud) ;

- D'un réseau cyclable (itinéraires 8, 13 et 21 du réseau de la COBAS ; Vélodyssée du réseau départemental) ;
- De la plaine des sports situées au Nord-Est ;
- De secteurs habités au Nord-Ouest ;
- Des zones d'activité situées au Sud.

Le futur parc relais comprendrait les équipements suivants :

- 160 places de stationnement dont 5 places (2% minimum) réservées aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- Des places orientées Nord-Sud pour être adaptées à la mise en œuvre de panneaux photovoltaïques ;
- 70 places pour les 2 roues (Vélos – motos) dont 11 pour les motos ;
- Un arrêt de bus sur un accès contigu au parc (pour les lignes 8, 13 et 21 et pour les navettes) et équipé d'un giratoire adapté au retournement des bus ;

- Des accès dédiés aux piétons avec prise en compte des exigences PMR ;
- Des accès dédiés aux 2 roues ;
- Des entrées au parc relais équipées de gabarits de limitation en hauteur (limitation à 1,90m) pour certains véhicules n'autorisant l'accès qu'aux véhicules légers et 2 roues ;
- Dans une première phase, 5 places équipées avec des bornes de rechargement pour véhicules électriques avec mise en œuvre d'un génie civil permettant de faire évoluer ce nombre ;
- 70% des places de stationnement pouvant être couvertes par des panneaux photovoltaïques.

L'aménagement proposé dans ce dossier prévoirait donc 160 places qui permettraient de répondre aux usages suivants :

- Parc relais vers les transports en commun et les navettes du réseau BAïA ;
- Aire de covoiturage ;
- Parking de stationnement à l'occasion d'évènements particuliers sur la plaine des sports.

Une alternative consistant à aménager le giratoire de retournement sur la rue Moga pour réduire les emprises du projet a également été envisagée. Elle n'a pas été retenue par mesure d'évitement car elle aurait impacté directement la Craste de Nezer.

L'aménagement du parc relais (sans la voirie de desserte) selon la description proposée ci-dessus est estimé à 1 800 000,00 €TTC (hors mise en œuvre des panneaux photovoltaïques).



Photo exemple d'un parc relais (sources : études Servacad et Sdeeg)



Vue sur les différents équipements du parc relais

- 1 Places de stationnement
- 2 5 places PMR
- 3 70 places pour les 2 roues
- 4 11 places pour les motos
- 5 Un arrêt de bus
- 6 Raquette retournement des bus



2.3 • Le carrefour de Bisserié et ses 3 scénarios d'aménagement soumis à la concertation

Afin d'améliorer et de sécuriser l'accès au parc relais via la rue Gilbert Moga et de sécuriser le carrefour existant, le Département de la Gironde en partenariat avec l'Etat, la COBAS et la commune de La Teste-de-Buch a envisagé 3 scénarios qu'il soumet désormais au public :

SCÉNARIO 1 :
solution du type
« **autodrome** » ;

SCÉNARIO 2 :
solution du type
« **giratoire agrandi** »

SCÉNARIO 3 :
solution du type
« **carrefours à feux avec
ilot central (CFIC)** ».

Les 3 scénarios proposés à la concertation s'inscrivent dans les limites du domaine public appartenant aux collectivités. Ils ne nécessiteront pas d'acquisitions foncières.

- 7 Accès dédiés aux piétons
- 8 Accès aux 2 roues
- 9 Gabarits de limitation en hauteur (limitation à 1,90 m)

2.3.1 • Scénario 1 : solution du type « autodrome »

SCÉNARIO 1

Principe de l'aménagement proposé :

Cet aménagement propose un agrandissement du giratoire en l'étirant au Nord-Est côté Plaine des Sports. Il peut être assimilé à deux giratoires de 25m reliés par un alignement droit.

Cette disposition permet un raccordement aisé de la rue Gilbert Moga.

Le rayon du giratoire existant (25 m) n'est pas modifié de même que la largeur de l'anneau circulé (8,5 m) est conservée.

Il permet ainsi de respecter les objectifs et les orientations du projet rappelées à l'article 2.1 qui précède.

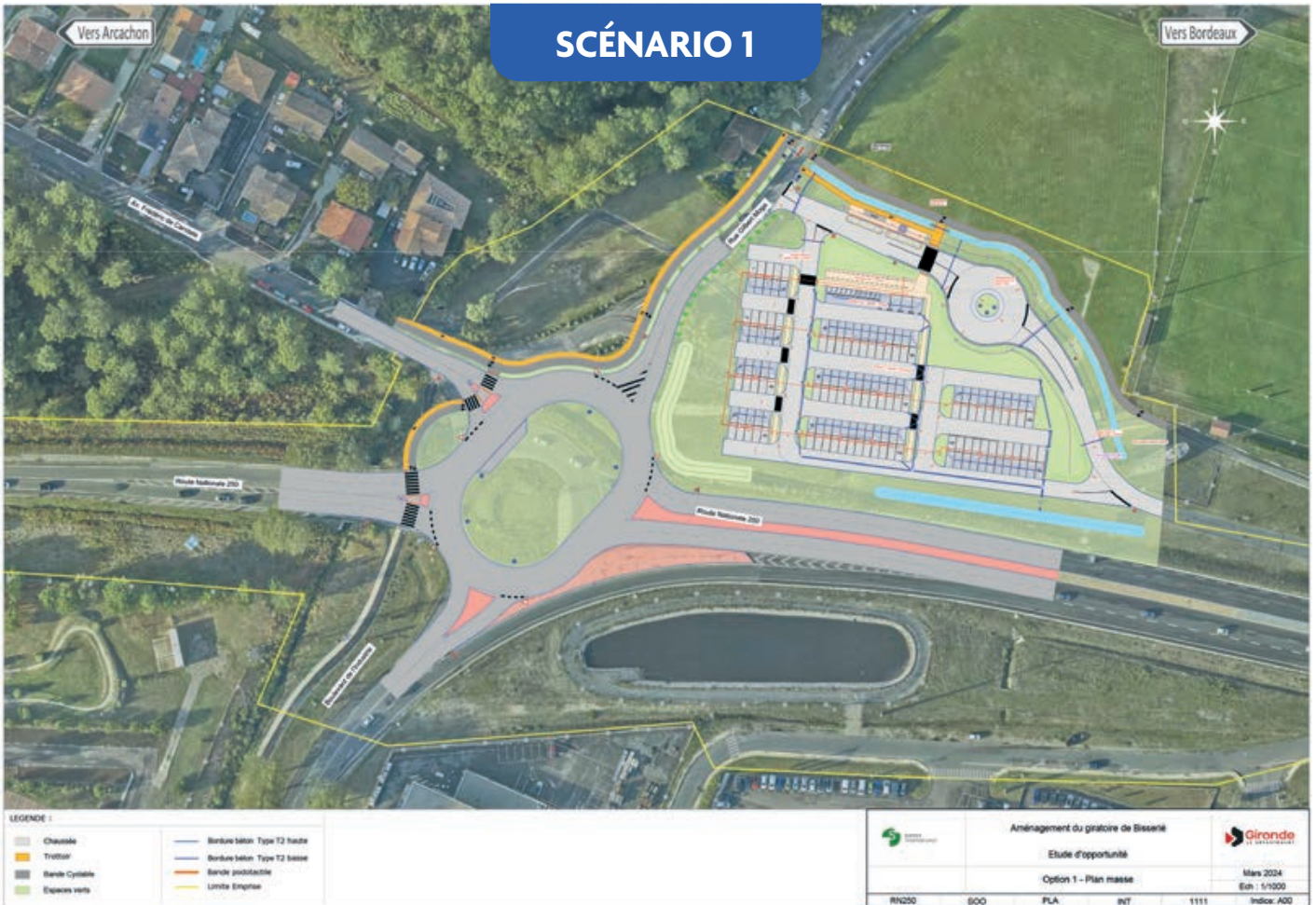
Un espace dédié aux cheminements des 2 roues et des piétons sera proposé en bordure de la rue Gilbert Moga, du giratoire côté ouest et au sud du carrefour.

Les franchisements des voies existantes (avenue Frédéric de Candale et RN250 ouest) seront traités conformément à l'encadré dédié aux franchisements des modes actifs proposé à l'article 2.1 (orientations) qui précède.

Le coût de l'aménagement proposé :

Le coût de l'aménagement du scénario n°1 est évalué à 2 100 000,00 €TTC.

A ce montant doit être ajouté celui correspondant à l'aménagement du parc relais estimé à 1 800 000,00 €TTC.



Incrustation du scénario « 1 » sur photo aérienne

Les du scénario n°1 :

- Sécurisation de l'accès à la plaine Moga : Ce scénario permet de sécuriser les mouvements notamment au niveau de la rue G. Moga et de supprimer ses précédentes interférences avec l'avenue F. de Candale ;
- Possibilités d'intégrations visuelles et paysagères ;
- Capacité à marquer une entrée de ville, un changement d'environnement routier ;
- Sécurité, compréhension de l'aménagement par les usagers ;
- Ralentissement des vitesses en entrée du carrefour et dans l'anneau.

Les du scénario n°1 :

- Sécurisation du franchissement de l'axe principal pour les modes doux ;
- Impacts en phase travaux : phasage travaux nécessitant des dispositions provisoires (réductions de voies, voies provisoires) pour maintenir l'ensemble des mouvements.



Zoom sur le fonctionnement du giratoire agrandi

2.3.1 • Scénario 2 : solution du type « giratoire agrandi »

SCÉNARIO 2

Principe de l'aménagement proposé :

Le scénario 2 consiste en l'agrandissement du giratoire existant par l'augmentation de son rayon extérieur de 25 m à 30m. Le nouveau giratoire s'appuie sur l'anneau existant côté Sud-Ouest pour ne pas impacter la Craste de Nezer et le shunt au Sud.

Le centre du giratoire est donc décalé vers le nord-est.

Le rayon du giratoire devient donc égal à 30 m, la largeur de l'anneau circulé (8,5 m) est conservée.

Un espace dédié aux cheminements des 2 roues et des piétons sera proposé en bordure de la rue Gilbert Moga, du giratoire côté ouest et au sud du carrefour.

Les franchissements des voies existantes (avenue Frédéric de Candale et RN250 ouest) seront traités conformément à l'encadré dédié aux franchissements des modes actifs proposé à l'article 2.1 (orientations) qui précède.

Le coût de l'aménagement proposé :

Le coût de l'aménagement du scénario n°2 est évalué à 2 000 000,00 €TTC.

A ce montant doit être ajouté celui correspondant à l'aménagement du parc relais estimé à 1 800 000,00 €TTC.



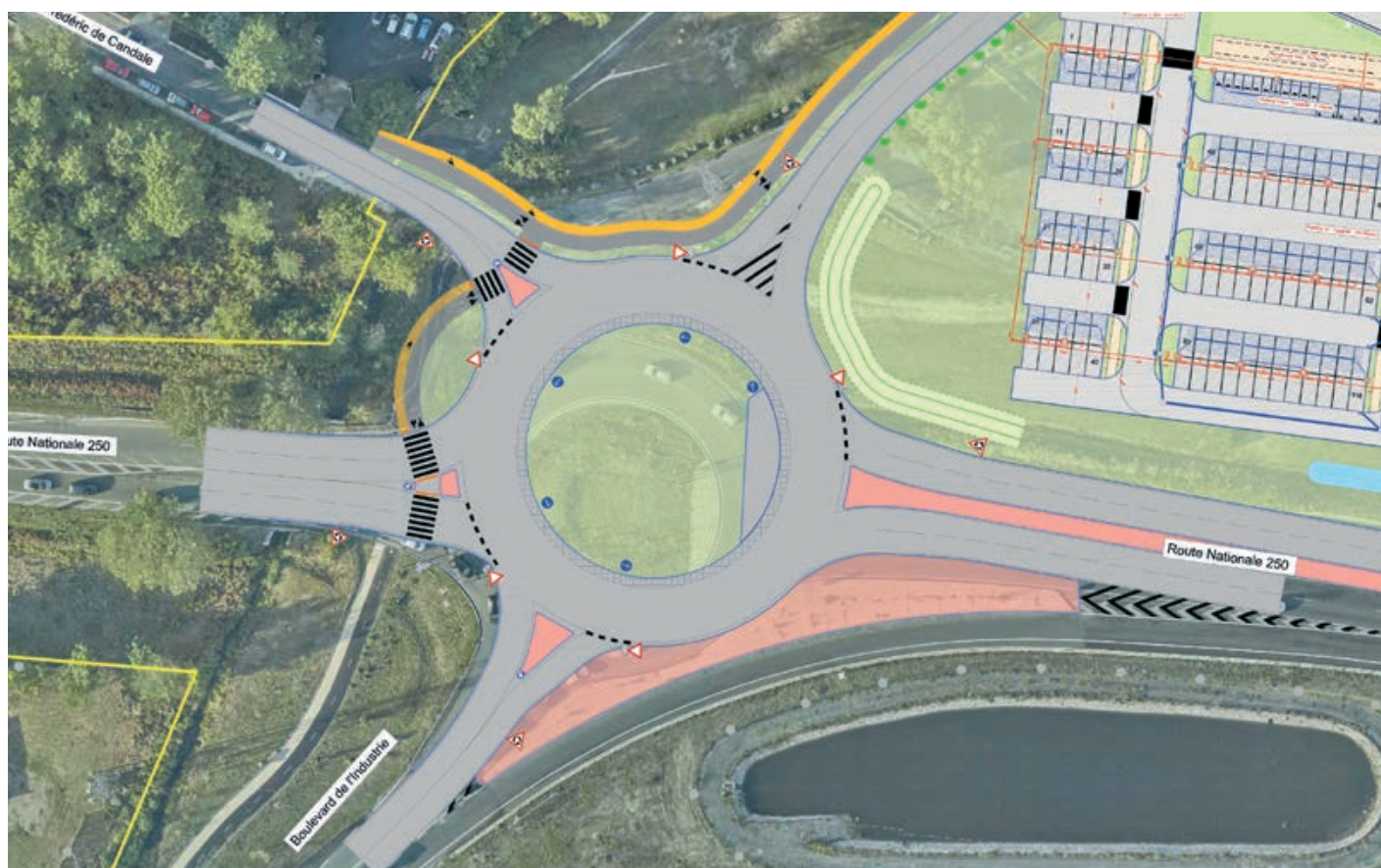
Incrustation du scénario « 2 » sur photo aérienne

Les du scénario n°2 :

- Sécurisation de l'accès à la plaine Moga : Ce scénario permet de sécuriser les mouvements notamment au niveau de la rue G. Moga et de supprimer ses précédentes interférences avec l'avenue F. de Candale ;
- Possibilités d'intégrations visuelles et paysagères ;
- Capacité à marquer une entrée de ville, un changement d'environnement routier ;
- Sécurité, compréhension de l'aménagement par les usagers.

Les du scénario n°2 :

- Vitesses pratiquées dans l'anneau ;
- Sécurisation du franchissement de l'axe principal pour les modes doux ;
- Impacts en phase travaux : phasage travaux nécessitant des dispositions provisoires (réductions de voies, voies provisoires) pour maintenir l'ensemble des mouvements.



Zoom sur le fonctionnement du giratoire agrandi

2.3.3 • Scénario 3 : solution du type « carrefours à feux avec ilot central (CFIC) »

SCÉNARIO 3

Principe de l'aménagement proposé :

Le traitement d'un carrefour avec une solution du type « carrefours à feux avec ilot central (CFIC) » consiste à éclater le carrefour principal en plusieurs petits carrefours de façon à simplifier la gestion des mouvements et, éventuellement, optimiser l'écoulement des flux.

Ce type de solution est particulièrement adapté en milieu urbain car peu consommateur d'espace. Par la création de phases de feux dédiées, il peut faciliter la sécurisation des modes actifs.

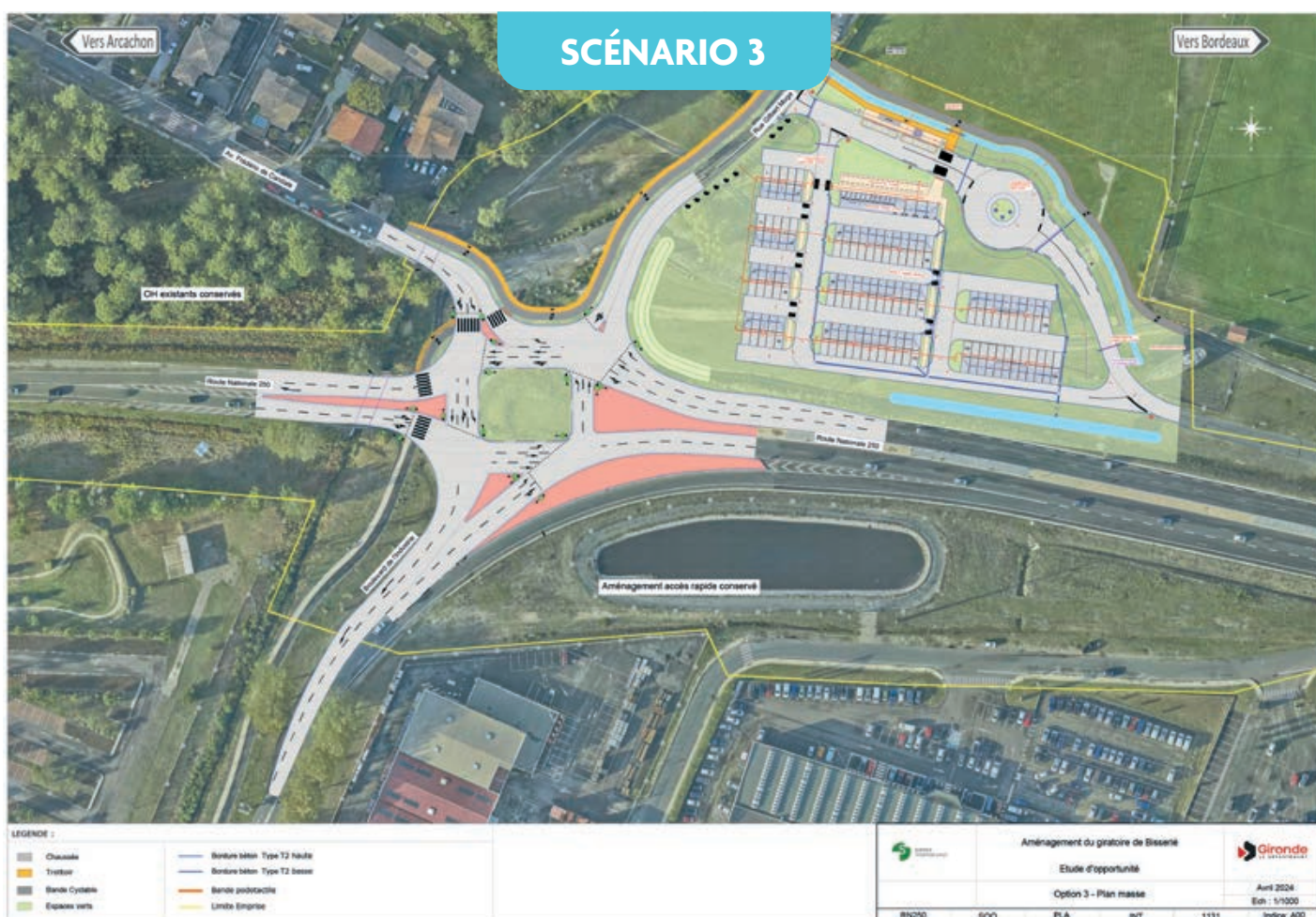
L'îlot central, de forme carrée avec angles arrondis, répond à la problématique de stockage des mouvements de tourne-à-gauche et permet l'implantation de feux tricolores.

Les caractéristiques géométriques de l'aménagement avec carrefour à feux sont détaillées dans un tableau fourni en annexe. Chaque insertion dans le carrefour est gérée par des feux tricolores. Les sections Nord, Ouest et Sud de l'anneau central sont aménagées avec 3 voies avec une voie pour les tourne-à-gauche. La largeur de chaque voie est de 3,00m :

Le coût de l'aménagement proposé :

Le coût de l'aménagement du scénario n°3 est évalué à 2 400 000,00 €TTC.

A ce montant doit être ajouté celui correspondant à l'aménagement du parc relais estimé à 1 800 000,00 €TTC.



Incrustation du scénario « 3 » sur photo aérienne

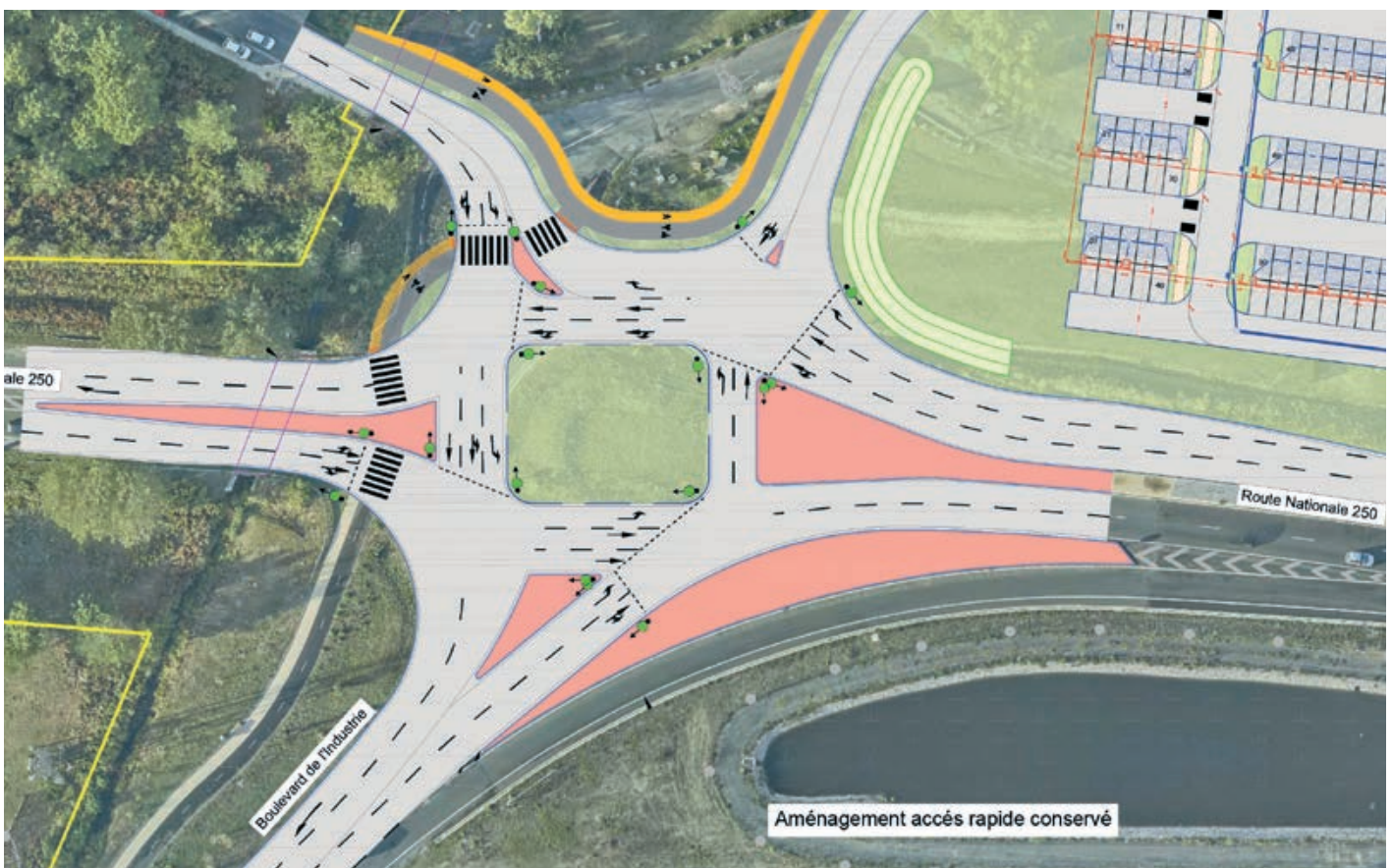
Les du scénario n°3 :

- Capacité à marquer un changement d'environnement routier ;
- Sécurité, ralentissement des vitesses ;
- Sécurisation du franchissement de l'axe principal pour les modes doux.

Les du scénario n°3 :

- Possibilités d'intégrations visuelles et paysagères et capacité à marquer une entrée de ville ;
- Compréhension et lisibilité de l'aménagement pour les usagers : des trajectoires peu intuitives qui compliqueront le positionnement des usagers sur les voies en amont du carrefour ;

- Solution qui reste cependant peu adaptée à un croisement à 5 branches. En effet, quelques mouvements sont peu lisibles ;
- En termes de géométrie, le carrefour à feux ne présente pas des orthogonalités parfaites entre les mouvements en conflit ;
- Un risque de blocage du carrefour en certaines périodes de la journée ou de l'année pourrait nuire à un fonctionnement optimal du carrefour : en effet les emprises disponibles limitent les longueurs de stockage à l'intérieur du carrefour ;
- Impacts forts en phase travaux : phasage travaux nécessitant des dispositions provisoires (réductions de voies, voies provisoires) pour maintenir l'ensemble des mouvements ;
- Travaux de réseaux importants ;
- Coûts d'exploitation et de maintenance élevés ;
- La gestion de la circulation du carrefour en cas de panne des feux sera compliquée à organiser.



Zoom sur le fonctionnement du carrefour à feux avec îlot central (CFIC)

2.4 • Aperçu des incidences potentielles des scénarios sur l'environnement

Critère	Sous-critère	Scénario 1 : P+R & autodrome	Scénario 2 : P+R & giratoire	Scénario 3 : P+R & carrefour à feux
Milieu naturel (diagnostic en cours)	Zonage réglementaire	Pas d'impact sur les zonages réglementaires		
	Habitats/flore (1)	Flore protégée (bruyère de Cantabrie) présente en bordure de la Craste de Nezer : Effet potentiel fort sur le risque de destruction indirect en phase travaux Mesures de réduction à prévoir pour limiter le risque d'impact sur la bruyère de Cantabrie Destruction d'habitat : Effet potentiel moyen		
	Zones humides (1)	Diagnostics en cours, effets potentiels restent à évaluer lors des interventions prévues à cet effet		
	Milieux aquatiques (1)	Risque de pollution accidentelle sur le cours d'eau de la Craste de Nezer en phase travaux : Effet potentiel moyen . Qualité hydrographique du cours d'eau (libre écoulement, qualité des eaux, intégrité écologique de la faune piscicole) : Effet potentiel faible		
	Faune / fonctionnalité écologique (1)	Destruction et dérangement des espèces en phase travaux (notamment Campagnol amphibie et Couleuvre d'Esculape) : Effet potentiel assez fort Rupture de continuité écologique : Effet potentiel assez faible		
Milieu humain	Réseaux et infrastructures impactées	Réseaux télécom, éclairage, gaz, HTA, AEP, fibre : potentiellement impactés		
	Bâti	Pas d'effet potentiel sur le bâti		
	Intégration paysagère	Opportunité de prévoir des aménagements paysagers sur l'îlot central du giratoire marquant l'entrée de ville de La Teste-de-Buch		Effet potentiel paysager défavorable dû aux feux de signalisation. Peu de latitudes pour valoriser de manière paysagère le carrefour.
	Nuisances sonores	Effet potentiel du P+R sur bâti situé rue Moga Pas de rapprochement des voies de circulation des bâtis de Candale		Effet potentiel du P+R sur bâti situé rue Moga Modification des zones d'accélération de ralentissements et cadences d'insertions pouvant avoir un effet potentiellement défavorable sur l'ambiance sonore.
Gêne à l'usager en phase travaux	Contrainte phasage et délais de réalisation	Effet potentiel fort , phasage travaux nécessitant des dispositions provisoires (réductions de voies, voies provisoires) pour maintenir l'ensemble des mouvements Délais de réalisation estimés à 9 mois.		Effet potentiel fort , phasage travaux nécessitant des dispositions provisoires (réductions de voies, voies provisoires) pour maintenir l'ensemble des mouvements) Travaux de réseaux importants à prévoir Délais de réalisation estimés à 12 mois.

(1) : Diagnostics en cours, effets potentiels restent à évaluer ou à consolider lors des interventions prévues à cet effet et au regard de la finalisation du scénario retenu

2.5 • Synthèse de la comparaison des 3 scénarios

	Scénario 1 : autodrome	Scénario 2 : giratoire à 5 branches	Scénario 3 : carrefour à feux
			
Faire évoluer le système d'échange existant en faveur de la sécurisation des accès et des modes alternatifs			
Sécurité générale de l'aménagement et sécurisation de l'accès à la plaine Moga	+ (+) Suppression du carrefour en T d'accès à la plaine Moga et remplacement par une 5ème branche dans le giratoire (+) forme ovale peu usuelle mais favorable à une réduction des vitesses pratiquées dans le giratoire et à une répartition équilibrée des 5 branches autour de l'anneau (+) lisibilité et compréhension de l'aménagement par les usagers	+/- (+) Suppression du carrefour en T d'accès à la plaine Moga et remplacement par une 5ème branche dans le giratoire (-) Forme « giratoire agrandi » source d'une augmentation des vitesses pratiquées dans le giratoire et à l'origine d'une proximité des branches RN250_Ouest et boulevard de l'industrie (+) lisibilité et compréhension de l'aménagement par les usagers	- Carrefour peu lisible du fait : (-) de trajectoires peu intuitives impliquant des choix de positionnement sur les voies en amont (-) de la présence de 4 branches et d'une disposition des branches non orthogonale (-) d'un ilot central peu usuel
Sécurisation des cheminements doux	+/- (+/-) Franchissement de la RN250 Ouest par les cycles et piétons légèrement amélioré par un renforcement de la signalisation (+) Traitement d'ensemble en cohérence des cheminements doux	+/- (+/-) Franchissement de la RN250 Ouest par les cycles et piétons légèrement amélioré par un renforcement de la signalisation (+) Traitement d'ensemble en cohérence des cheminements doux	+ (+) Franchissement de la RN250 Ouest par les cycles et piétons amélioré grâce à la mise en œuvre d'une phase de feux dédiée (+) Traitement d'ensemble en cohérence des cheminements doux
Prise en compte des politiques locales de mobilité durable	+ Les 3 scénarios proposés s'intègrent parfaitement dans les politiques de mobilité durable des collectivités locales (département de la Gironde, COBAS et commune) : - Favoriser le rabattement des déplacements motorisés vers des modes de déplacement alternatifs avec la création d'un parc relais facilement accessible - Favoriser et sécuriser l'accès aux lignes de transports collectifs - Améliorer l'insertion et la sécurisation des modes doux	+ Les 3 scénarios proposés s'intègrent parfaitement dans les politiques de mobilité durable des collectivités locales (département de la Gironde, COBAS et commune) : - Favoriser le rabattement des déplacements motorisés vers des modes de déplacement alternatifs avec la création d'un parc relais facilement accessible - Favoriser et sécuriser l'accès aux lignes de transports collectifs - Améliorer l'insertion et la sécurisation des modes doux	+ Les 3 scénarios proposés s'intègrent parfaitement dans les politiques de mobilité durable des collectivités locales (département de la Gironde, COBAS et commune) : - Favoriser le rabattement des déplacements motorisés vers des modes de déplacement alternatifs avec la création d'un parc relais facilement accessible - Favoriser et sécuriser l'accès aux lignes de transports collectifs - Améliorer l'insertion et la sécurisation des modes doux
Analyse environnementale et socio-économique			
Milieux naturels, cours d'eau et zones humides (Diagnostics en cours)	+/- (+) Pas d'effets directs sur les cours d'eau et les milieux naturels sensibles (?) Effets sur les zones humides à évaluer (+/-) Impacts potentiels forts en phase travaux à éviter par la mise en œuvre de mesures de protection	+/- (+) Pas d'effets directs sur les cours d'eau et les milieux naturels sensibles (?) Effets sur les zones humides à évaluer (+/-) Impacts potentiels forts en phase travaux à éviter par la mise en œuvre de mesures de protection	+/- (+) Pas d'effets directs sur les cours d'eau et les milieux naturels sensibles (?) Effets sur les zones humides à évaluer (+/-) Impacts potentiels forts en phase travaux à éviter par la mise en œuvre de mesures de protection
Cadre de vie des riverains	+ (+) Pas d'effets significatifs prévisibles sur les niveaux de bruit ou la qualité de l'air	+ (+) Pas d'effets significatifs prévisibles sur les niveaux de bruit ou la qualité de l'air	- (-) Les freinages et redémarrages des véhicules pourraient être à l'origine d'une augmentation des nuisances sonores
Possibilités d'intégrations visuelles, paysagères, Marquer l'entrée de ville	+ (+) la forme ovale est très favorable à une intégration paysagère de l'aménagement (+) Elle se prête également à une identification du site en tant qu'entrée de ville	+/- (+) la forme giratoire est favorable à une intégration paysagère de l'aménagement (+/-) Toutefois, sa forme plus usuelle se prête un peu moins à une identification du site en tant qu'entrée de ville	+/- (+) la forme proposée avec une répartition des feux autour d'un ilot central doit permettre de réaliser une intégration paysagère (+/-) Cette forme se prête peut-être un peu moins à une identification du site en tant qu'entrée de ville
Coûts d'investissement	+/- 1,8 M€ ttc pour le parc relais 2,1 M€ ttc pour le carrefour et les accès	+/- 1,8 M€ ttc pour le parc relais 2,0 M€ ttc pour le carrefour et les accès	+/- 1,8 M€ ttc pour le parc relais 2,4 M€ ttc pour le carrefour et les accès
Coûts d'exploitation	+/- (+) Modérés pour le carrefour car l'aménagement proposé est cohérent avec les aménagements existants et les moyens d'entretien existants (-) Importants pour le parc relais concernant les équipements électriques (éclairage public, vidéo-surveillance, bornes de rechargement, panneaux photovoltaïques, ...)	+/- (+) Modérés pour le carrefour car l'aménagement proposé est cohérent avec les aménagements existants et les moyens d'entretien existants (-) Importants pour le parc relais concernant les équipements électriques (éclairage public, vidéo-surveillance, bornes de rechargement, panneaux photovoltaïques, ...)	- (-) Importants pour les carrefours à feux (-) Fonctionnement du carrefour en cas de panne des feux compliqué à organiser (-) Importants pour le parc relais concernant les équipements électriques (éclairage public, vidéo-surveillance, bornes de rechargement, panneaux photovoltaïques, ...)
Impacts et durée des travaux	+/- (-) Impact fort, phasage travaux nécessitant des dispositions provisoires (réductions de voies, voies provisoires) pour maintenir l'ensemble des mouvements (+) Modification du giratoire existant partielle (uniquement côté Nord-Ouest) qui devrait atténuer la durée des gênes occasionnées - Durée des travaux ≈ 9 mois	- (-) Impact fort, phasage travaux nécessitant des dispositions provisoires (réductions de voies, voies provisoires) pour maintenir l'ensemble des mouvements (-) Modification du giratoire existant substantielle (3/4 de l'anneau) - Durée des travaux ≈ 9 mois	- (-) Impact fort, phasage travaux nécessitant des dispositions provisoires (réductions de voies, voies provisoires) pour maintenir l'ensemble des mouvements (-) Modification du giratoire existant substantielle (3/4 de l'anneau) (-) Travaux de réseaux importants à prévoir - Durée des travaux ≈ 12 mois



LA CONCERTATION L103-2 ET LES ÉTAPES SUIVANTES



3 • LA CONCERTATION L103-2 ET LES ÉTAPES SUIVANTES

3.1 • Pourquoi une concertation ?

Au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, du fait de sa nature et de son montant (investissement routier supérieur à 1 900 000€), la réalisation du projet de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch, situé au niveau de la plaine des sports Gilbert Moga, implique l'organisation d'une concertation.

L'objectif de la concertation est de permettre à tous de se prononcer sur l'opportunité du projet. A cette fin, elle a pour vocation de :

- Présenter l'opération et la nature des aménagements envisagés ;
- Assurer l'information et la participation du public et ainsi permettre à tous de prendre connaissance du projet et de s'exprimer sur celui-ci ;
- Recueillir ses remarques, observations et propositions ;
- Fournir des éléments de réponse.

3.2 • Les modalités et le calendrier de la concertation

Après avoir fait l'objet d'une publicité 15 jours avant son ouverture (site internet, affichage sur les lieux et publication dans un journal local), la concertation se déroulera du 10 au 29 juin 2024.

La concertation préalable sera conduite de la façon suivante :

- En ligne :
 - Une page dédiée sur le site web du Département de la Gironde : <https://www.gironde.fr/deplacements> sur lequel le dossier de concertation préalable sera mis en ligne à partir du 10 juin pour s'informer ;
 - Un espace dédié sur la plateforme participative du Département de la Gironde permettant de s'exprimer sur le projet : <https://jeparticipe.gironde.fr/project/carrefour-de-bisserie/presentation/presentation> ;
- Sur place :
 - Une réunion publique, le 11 juin 2024, à partir de 18h à la Mairie de La Teste-de-Buch située 1, esplanade Edmond Doré, Rue du 14 Juillet, 33260 La Teste-de-Buch
 - Un atelier, le 18 juin 2024, à partir de 18h à la Mairie de La Teste-de-Buch, située 1, esplanade Edmond Doré, Rue du 14 Juillet, 33260 La Teste-de-Buch.

Toutes les informations sur le projet et le déroulement de sa concertation seront disponibles :

- En ligne :
 - Sur la page Internet dédiée au projet : <https://www.gironde.fr/deplacements>
 - Sur la plateforme participative du projet : <https://jeparticipe.gironde.fr/project/carrefour-de-bisserie/presentation/presentation>
 - Sur le site Internet de la COBAS : <https://www.agglo-cobas.fr/mobilites/plan-de-mobilite-cobas-enquete-publique-avis-de-concertation/>
 - Sur le site Internet de La Teste-de-Buch : <https://www.latestedebuch.fr/concertation-parc-re-lais-securisation-carrefour-bisserie/>
- Via des supports d'information écrits :
 - Le présent dossier de concertation ;
 - Une plaquette de type flyer qui présentera le projet soumis à concertation ;
- Dans :
 - Le hall d'accueil de la mairie de La Teste-de-Buch ;
 - L'hôtel communautaire de la COBAS ;
 - En parallèle, des registres de contribution seront également mis à la disposition du public dans ces deux lieux.
 - A l'issue de la concertation, le bilan de la concertation sera arrêté par le Département de la Gironde. Il sera publié sur la page Internet dédiée au projet (<https://www.gironde.fr/deplacements>) et sur la plateforme participative du Département de la Gironde (<https://jeparticipe.gironde.fr/project/carrefour-de-bisserie/presentation/presentation>).

Une version imprimée sera consultable dans les locaux de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) et de la commune de La Teste-de-Buch.

3.3 • Les étapes suivantes

A l'issue de la concertation réglementaire, les principales étapes seront les suivantes :

- Etudes préalables et études techniques concernant le scénario retenu à l'issue de la concertation ;
- Procédures d'autorisation nécessaires au titre du code de l'urbanisme et de l'environnement ;
- Réalisation des travaux (envisagés en 2026 et subordonnés à l'obtention des autorisations préalables) ;
- Livraison prévisionnelle et mise en service fin 2026.



ANNEXES



Les principes d'aménagements envisagés au stade des études préliminaires

Des études préliminaires concernant la sécurisation du giratoire de Bissérié avaient été menées pour le compte de la COBAS et de la commune de La Teste-de-Buch en 2021.

Cinq principes avaient alors été envisagés :

- Principe n°1 : ajout d'une 5^{ème} branche au giratoire existant pour raccorder la rue Gilbert-Moga ;
- Principe n°2 : ajout d'un second giratoire annexé au giratoire existant à l'intérieur de la plaine des sports avec un fonctionnement en sens unique ;
- Principe n°3 : transformation du giratoire existant en giratoire autodrome ;
- Principe n°4 : création d'un second giratoire à l'intérieur de la plaine des sports pour limiter à 4 le nombre de branches reliées au giratoire existant ;
- Principe n°5 : Modification du plan de circulation des accès à la plaine des sports.

Le principe n°1 (giratoire avec 5^{ème} branche) est repris en considération avec le scénario n°2 présenté ci-après mais avec une version de giratoire agrandi.

Le principe n°3 (giratoire du type autodrome) est repris en considération avec le scénario n°1 présenté ci-après.

Les principes 2 et 4 (ajout d'un second giratoire) n'ont pas été retenus car trop impactants en termes d'emprises pour la plaine des sports et la création d'un parc relais.

Le principe n°5 (Modification du plan de circulation) a également été écarté car il s'agissait de supprimer les mouvements de tourne à gauche de la rue Gilbert Moga et de renvoyer la circulation par la rue Etienne Turpin (LTB) et l'allée des Fragnons (GM) puis la route des lacs. Ce principe présente des allongements de parcours significatifs et des difficultés de raccordement à la route des lacs.

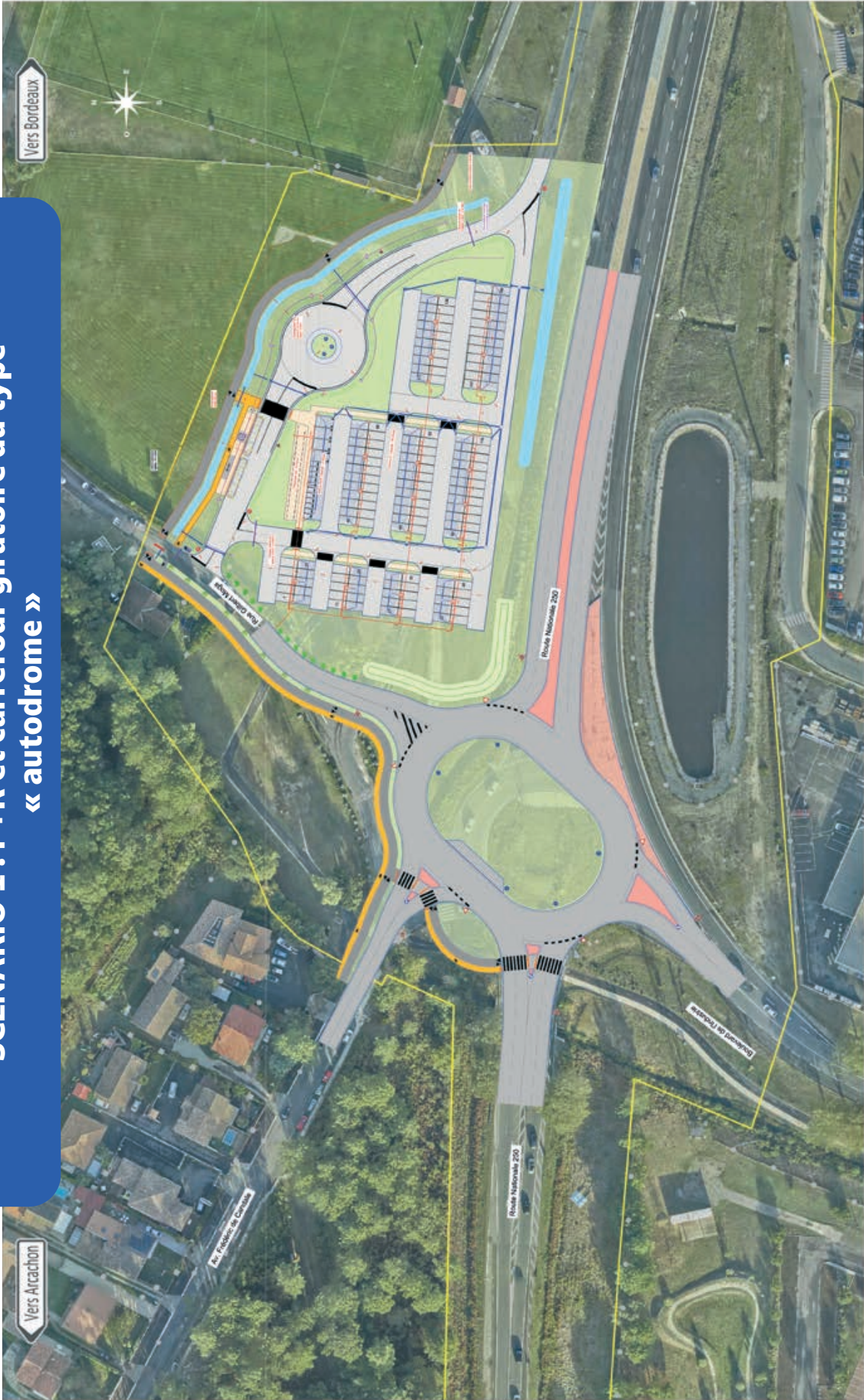
D'autre part, comme vu précédemment, ce principe avec ses allongements de parcours, n'est pas adapté aux usages de la plaine Moga et à une bonne accessibilité du futur parc relais :

- Allongement de parcours pour les itinéraires en sortie de la Plaine des Sports vers Bissérié Sud ;
- Problématique de raccordement à la route des Lacs ;
- Réaménagement et/ou création de voie à prévoir ;
- Traitement des intersections (routières et cyclables) sur ce nouvel itinéraire.



Vue générale sur le principe n°5, réorganisation des sens de circulation

SCÉNARIO 1 : P+R et carrefour giratoire du type « autodrome »





Amenagement du giratoire de Basserle



Etude d'opportunité

Mars 2024

Ech : 1/1000

RN250

SOC

PLA

INT

1111

Indice A00

Chaussée

Trottoir

Bande Cyclable

Espaces verts

Bordure béton Type T2 haute

Bordure béton Type T2 basse

Bande podotactile

Limite Emprise

Scénario 1 : P+R et carrefour giratoire du type « autodrome »



Le scénario 1 consiste à raccorder le futur parc relais via la rue Gilbert Moga à un carrefour giratoire de type autodrome à 5 branches en lieu et place du giratoire existant.

Le giratoire autodrome prendra en compte les 5 voies suivantes :

- **Branche 1** : La RN250 est ;
- **Branche 2** : La rue Gilbert Moga et le **futur parc relais** ;
- **Branche 3** : L'avenue Frédéric de Candale ;
- **Branche 4** : La RN250 ouest ;
- **Branche 5** : Le Boulevard de l'Industrie.

Les caractéristiques géométriques du giratoire autodrome sont récapitulées dans le tableau ci-dessous. Elles s'apparentent à deux giratoires de 25m reliés par un alignement droit :

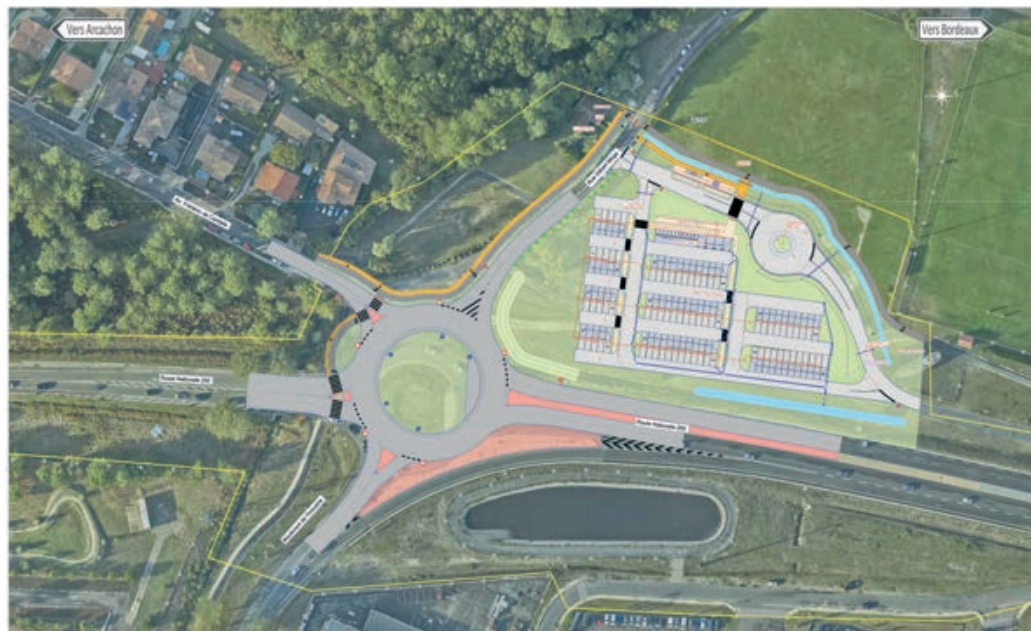
	RN250 est	G. Moga	Av. F. de Candale	RN250 ouest	Bd de l'Industrie
Rayon extérieur du giratoire	25m				
Largeur de l'anneau	8,5m				
Surlargeur franchissable	Sans objet				
Rayon intérieur	16,5m sur la partie circulaire de l'autodrome. L'autodrome intérieur fait environ 56,5m de long et 34m de large.				
Nombre de voies en entrée	2	1	1	2	1
Rayon d'entrée	15m	15m	12m	15m	15m
Largeur de l'entrée	7m	4m	4m	7m	4m
Nombre de voies en sortie	2	1	1	2	1
Rayon de sortie	20m	20m	20m	20m	15m
Largeur de sortie	7m	5m	5m	7m	5m
Hauteur de l'îlot séparateur (H)	25m	15m	15m	15m	25m
Base de l'îlot séparateur (B)	6,25m	3,75m	6,25m	5m	6,25m

SCÉNARIO 2 : P+R et carrefour du type « giratoire agrandi »



	Amenagement du giratoire de Biserrie				
	Etude d'opportunité				
	Option 2 - Plan masse				
	RN250	ECO	PLA	INT	1121
LEGende : - Chaussée - Bande Franchissable - Trottoir - Bande Cyclable - Espaces verts - Bordure béton - Bordure béton basse - Bande podotactile - Limite Emprise					
Mars 2024 Ech : 1/1000 Index A40					

Scénario 2 : P+R et carrefour du type « giratoire agrandi »



Le scénario 2 consiste à raccorder le futur parc relais via la rue Gilbert Moga à un carrefour giratoire agrandi en lieu et place du giratoire existant.

Le giratoire agrandi prendra en compte les 5 voies suivantes :

- **Branche 1** : La RN250 est ;
- **Branche 2** : La rue Gilbert Moga et le **futur parc relais** ;
- **Branche 3** : L'avenue Frédéric de Candale ;
- **Branche 4** : La RN250 ouest ;
- **Branche 5** : Le Boulevard de l'Industrie.

Les caractéristiques géométriques du giratoire agrandi sont récapitulées dans le tableau ci-après. Son rayon extérieur sera égal à 30m :

	RN250 est	G. Moga	Av. F. de Candale	RN250 ouest	Bd de l'Industrie
Rayon extérieur du giratoire	30m				
Largeur de l'anneau	8,5m				
Surlargeur franchissable	1,5m				
Rayon intérieur	20m				
Nombre de voies en entrée	2	1	1	2	1
Rayon d'entrée	15m	15m	15m	15m	15m
Largeur de l'entrée	7m	4m	4m	7m	4m
Nombre de voies en sortie	2	1	1	2	1
Rayon de sortie	20m	20m	20m	15m	20m
Largeur de sortie	7m	5m	4,5m	7m	5m
Hauteur de l'îlot séparateur (H)	25m	15m	15m	15m	15m
Base de l'îlot séparateur (B)	6,25m	3,75m	3,75m	3,75m	6,25m

SCÉNARIO 3 : P+R et carrefour du type « carrefour à feux avec ilot central (CFIC) »





Aminagement du giratoire de Biscarrie



Etude d'opportunité

Avril 2024

Ech. : 1/1000

Indice: A00

RN250	ECO	PLA	INT	1131
-------	-----	-----	-----	------

















Scénario 3 : P+R et carrefour du type « carrefour à feux avec îlot central (CFIC) »



Le scénario 3 consiste à raccorder le futur parc relais via la rue Gilbert Moga à un carrefour à feux à 5 branches avec îlot central en lieu et place du giratoire existant.

Le carrefour à feux avec îlot central (CFIC) prendra en compte les 5 voies suivantes :

- **Branche 1** : La RN250 est ;
- **Branche 2** : La rue Gilbert Moga et le **futur parc relais** ;
- **Branche 3** : L'avenue Frédéric de Candale ;
- **Branche 4** : La RN250 ouest ;
- **Branche 5** : Le Boulevard de l'Industrie.

Les caractéristiques géométriques du carrefour à feux sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

	RN250 est	G. Moga	Av. F. de Candale	RN250 ouest	Bd de l'Industrie
Nombre de voies en entrée	3 voies de 3m	Une voie de 3m	2 voies de 3m	2 voies de 2,65m	2 voies de 3,5m
Affectation des voies en entrée	- Un tourne-à-droite, -Une voie filante, -Une voie mixte filante et tourne-à-gauche	Une voie mixte tourne-à-gauche, filante et tourne-à-droite	-Un tourne-à-gauche, -Une voie mixte filante et tourne-à-droite	- Une voie mixte tourne-à-gauche, -Une voie mixte filante et tourne-à-droite	-Un tourne-à-gauche, -Une voie mixte filante et tourne-à-droite
Rayon de tourne-à-droite	20m	15m	18m	20m	60m
Nombre de voies en sortie	2 voies de 3m	Une voie de 3m	Une voie de 3m	2 voies de 3m	2 voies de 3,5m
Rayon de sortie	60m	20m	15m	18m	20m
Nombre de voies au niveau du SAS	2 voies de 3m	Commun avec la RN250 est	3 voies de 3m	3 voies de 3m	2 voies de 3m
Affectation des voies du SAS	-Une voie filante, -Une voie mixte filante et tourne-à-gauche	Commun avec la RN250 est	-Une voie filante -Une voie mixte filante et tourne-à-gauche, -Un tourne-à-gauche	-Deux voies filantes, -Un tourne-à-gauche	-Une voie filante -Un tourne-à-gauche
Longueur de stockage du SAS	24,5m	24,5m	19m	23m	20m
Longueur îlot central	28m				
Largeur îlot central	22m				

NOTES :

Contact :

Sophie CHAUMETTE
info@2concert.fr



CONCERTATION PRÉALABLE

DU 10 AU 29 JUIN 2024

BILAN DE LA
CONCERTATION

11-07-2024

CRÉATION D'UN
PARC RELAIS
ET SÉCURISATION
DU CARREFOUR
DE BISSERIÉ
SUR LA COMMUNE
DE LA TESTE-DE-BUCH




PRÉFET
DE LA GIRONDE
*Liberté
Égalité
Fraternité*


COBAS
Communauté d'Agglomération
Bassin d'Arcachon Sud



 **Gironde**
LE DÉPARTEMENT

Table des matières

1	Rappels sur le projet et sa concertation	3
1.1	Les objectifs et caractéristiques principales du projet.....	3
1.2	Le cadre de la concertation	4
2	L'organisation et le déroulement de la concertation.....	5
2.1	Le dispositif de publicité légale.....	5
2.2	Le dispositif de la concertation mise en œuvre	6
2.3	Le dispositif d'information et de communication	7
2.4	Les scénarios proposés à la concertation	9
3	Le déroulement de la concertation	11
3.1	Ampleur et nature de la participation.....	11
3.2	Les temps publics.....	11
3.3	Approche quantitative des contributions	13
4	Les enseignements de la concertation.....	14
4.1	Malgré quelques questionnements, la pertinence du positionnement d'un parc relais à Bissérié est reconnue.....	15
4.2	Le scénario n°1 semble se démarquer des autres propositions	17
4.3	Des attentes fortes concernant la sécurisation des accès au secteur « Bissérié-Moga »	19
4.4	Des attentes également fortes concernant la sécurisation des cheminements doux	20
4.5	Une vigilance concernant l'intégration du projet dans son environnement.....	21
4.6	Des questionnements relatifs à la fluidification du trafic sur la RN250 et à la suite du traitement de l'axe principal.....	22
4.7	Des inquiétudes relatives aux phases travaux	22
4.8	Une concertation bien accueillie et une opportunité du projet reconnue	22
5	Les conclusions et engagements du maître d'ouvrage.....	24
5.1	Concernant le parc relais :	25
5.2	Concernant les conséquences des aménagements proposés sur l'environnement.....	27
5.3	Concernant la prise en compte de l'importance du trafic sur la RN250 et aux vitesses pratiquées	27
5.4	Concernant la sécurité générale de l'aménagement.....	28
5.5	Concernant la sécurité des traversées par les « modes doux »	28
5.6	Concernant l'organisation de la concertation	29
5.7	Concernant les suites de cette procédure de concertation ;	30
5.8	Concernant les suites du projet.....	30
6	Annexes :	31

1 Rappels sur le projet et sa concertation

Situé à l'entrée de la commune de La Teste-de-Buch et à proximité d'un axe routier stratégique du territoire de la COBAS (route nationale 250), l'actuel secteur « Bisserié-Moga » est également desservi par plusieurs lignes de bus de son réseau BAÏA. Il est relié à plusieurs pistes cyclables et il est situé à l'interface de la plaine des sports « Moga », des zones d'activités situées au Sud et de plusieurs secteurs d'habitation.



Cette position clé à l'échelle du Sud Bassin explique le choix effectué par les collectivités partenaires d'y positionner un parc relais pour favoriser le rabattement des déplacements automobiles vers des modes de déplacements alternatifs.

1.1 Les objectifs et caractéristiques principales du projet

Le projet soumis à la concertation est constitué de deux composantes :

- La création d'un parc relais (P+R)
- La sécurisation des accès au parc relais et au carrefour giratoire de Bisserié.

- 1 Création d'un parc relais (P+R) au niveau de la Plaine des sports « Moga »

- 2 Sécurisation des accès au parc relais et au carrefour giratoire de Bisserié.



Ce projet d'ensemble a notamment pour finalités :

- L'aménagement d'un parc relais « P+R » au niveau du carrefour de Bisserié conformément au Plan de Mobilité de la COBAS (Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud) ;
- Le raccordement de ce parc relais et la sécurisation de ses accès aux réseaux de transport en commun, de pistes cyclables et routiers ;
- Le réaménagement et la sécurisation des accès aux zones d'activités locales et à la plaine des sports et de loisirs Moga ;
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en faveur des modes alternatifs de déplacements (circulations douces et transports en commun) ;
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en tant qu'entrée de ville de la commune de La Teste-de-Buch.

1.2 Le cadre de la concertation

Au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, du fait de sa nature et de son montant, la réalisation du projet « création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch » a nécessité l'organisation d'une concertation préalable par son maître d'ouvrage délégué – le Département de la Gironde.

Une maîtrise d'ouvrage déléguée au Département de la Gironde

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le Département de la Gironde, à la demande de l'Etat, de la COBAS et de la Ville de La Teste-de-Buch, partenaires du projet. Le Département de la Gironde est un acteur incontournable de la mobilité à travers sa compétence en matière de gestion courante des infrastructures routières, et est également engagé en faveur du développement des mobilités alternatives : itinéraires cyclables et aires de covoiturage.

2 L'organisation et le déroulement de la concertation

La concertation s'est déroulée **du lundi 10 au samedi 29 juin 2024** sur le territoire de la COBAS.

Cette concertation avait pour objet de discuter de l'opportunité du projet de « création d'un parc relais et de sécurisation de ses accès », notamment au niveau du carrefour giratoire de Bisserié, situé sur la commune de la Teste-de-Buch.

Son organisation avait pour objectifs de :

- Présenter la nature des aménagements envisagés ;
- Assurer l'information et la participation du public ;
- Recueillir ses remarques, observations et propositions ;
- Apporter des réponses ;
- Discuter de l'opportunité du projet.

Conformément à la délibération du Conseil Départemental de la Gironde en date du 13 mai 2024, les modalités proposées au public ont été les suivantes :

- Un dispositif de publicité légale en amont et conformément à la réglementation pour annoncer la tenue de la concertation ;
- Un dispositif de concertation ;
- Un dispositif d'information et de communication dédié au projet.

2.1 Le dispositif de publicité légale

S'agissant d'une concertation réglementaire, sa tenue a fait l'objet d'une publicité légale 15 jours avant son démarrage. Celle-ci a pris la forme :

- D'annonces publicitaires dans les éditions « papier » de deux supports de presse régionale et locale (Sud-Ouest (le 25-05-2024) et La Tribune du Bassin (le 23-05-2024)), couplées avec leurs sites web
- De l'affichage de l'avis réglementaire en mairie de La Teste-de-Buch et aux sièges de la COBAS et du Département de la Gironde (le 28-05-2024).
- En ligne : cette affiche réglementaire a également été diffusée via les sites web des différents partenaires du projet : Département de la Gironde, La Teste-de-Buch et COBAS.



2.2 Le dispositif de la concertation mise en œuvre

Le dispositif de concertation avait pour ambition de recueillir les avis et contributions du public non seulement sur l'opportunité des deux composantes du projet mais également pour permettre de départager l'un des trois scénarios d'aménagement étudiés pour la sécurisation du carrefour-giratoire de Bissérié.

A cette fin, le dispositif de concertation permettait au public de participer selon trois modalités :

- En s'exprimant lors des 2 rencontres publiques organisées (réunion publique, atelier de travail) :
 - Le mardi 11 juin, 18h à la Mairie de La Teste-de-Buch ;
 - Le mardi 18 juin, 18h à la Mairie de La Teste-de-Buch ;
- En rédigeant une contribution dans les registres mis à disposition dans les lieux suivants :
 - Mairie de La Teste-de-Buch ;
 - Siège de la COBAS, à Arcachon ;
 - Siège du Département de la Gironde à Bordeaux ;
- En répondant à un questionnaire :
 - Mis en ligne via le mini-site participatif dédié au projet et à sa concertation sur la plateforme participative du département de la Gironde (jeparticipe.gironde.fr), qui intégrait un onglet « avis » à vocation contributive
 - Diffusé au public lors de la réunion publique.

Le maître d'ouvrage a par ailleurs complété ces modalités en organisant **3 ateliers techniques**. Ceux-ci ont permis de recueillir les contributions d'utilisateurs du territoire et de ses équipements.

Ont été rencontrés dans ce cadre :

- Le SDIS33 : Service Départemental d'Incendie et de Secours ;
- L'AST Omnisport : Club omnisport de La Teste-de-Buch regroupant nombre des clubs de sports de La Plaine des sports (boxe, Char à voile, Cyclisme, Cyclotourisme, Escrime, Kayak, Natation, Rollers, Tennis de table...) ;
- Le DEBA : club d'entreprises du territoire du Bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre.

2.3 Le dispositif d'information et de communication

Pour permettre au public de prendre connaissance du projet, participer à la concertation et s'exprimer de manière argumentée, plusieurs **supports socles** ont été développés et mis à disposition du public :

- **Un dossier de concertation** très complet de 56 pages, au format A4, largement illustré. Celui-ci mettait le projet en perspective par rapport au contexte dans lequel il s'inscrit, et présentait notamment les différentes composantes du projet (le P+R et ses accès dont le carrefour-giratoire de Bissérié), ainsi que trois scénarios d'aménagement du carrefour-giratoire (autodrome, giratoire agrandi et carrefour à feux avec terre-plein central). Le dossier détaillait également le cadre et les modalités de la concertation ;
- **Une plaquette d'information** sur la concertation de 4 pages détaillant le calendrier et les modalités proposées au public pour participer et s'exprimer ;
- **Deux kakémonos** qui ont été installés lors des deux temps de rencontres avec le public (réunion publique et atelier de travail) lesquels exposaient de manière synthétique les composantes clés du projet ;
- **Une page dédiée au projet** sur la plateforme jeparticipe.gironde.fr qui a joué le rôle de mini-site web du projet : en se connectant via



notamment le QR Code qui était déployé sur l'ensemble des outils « papier », les internautes pouvaient accéder à deux onglets : « Présentation » et « Avis ». Si la seconde avait vocation à permettre au public de s'exprimer, la première détaillait les dimensions clés du projet et du déroulement de sa concertation, et permettait de télécharger l'ensemble des documents d'information (dossier, plaquette, affiche, support de présentation des temps de rencontre et comptes-rendus...).

En parallèle, plusieurs éléments ont été mis en œuvre pour informer le public de la tenue de la concertation sur le projet, et lui permettre d'y participer :

- Un affichage public annonçant la concertation et son objet (affiche aux formats A4 et A3) a été effectué dans les locaux des partenaires ainsi que dans des commerces et lieux publics de La Teste-de-Buch. Ils étaient systématiquement accompagnés d'un lot de plaquettes mises à disposition du public ;
- En ligne :
 - Une page d'information sur le site web du Département de la Gironde, très synthétique qui avait pour vocation d'informer les internautes de la tenue de la concertation et de les renvoyer vers la plateforme participative s'ils souhaitaient s'informer plus avant et participer ;
 - Un relais a par ailleurs été effectué par les partenaires-financeurs du projet, la COBAS et la commune de La Teste-de-Buch qui affichaient la tenue de la concertation parmi la rubrique « actualités » de leur site web.

2.4 Les scénarios proposés à la concertation

Le projet soumis à la concertation proposait deux volets :

- La création d'un parc relais (P+R) au niveau de la Plaine des sports et de l'aire de stationnement actuelle ;
- La sécurisation des accès au parc relais et au carrefour giratoire de Bisserié.

Le détail de ces scénarios sont consultables dans le dossier de concertation téléchargeable sur la page internet dédiée au projet :

<https://jeparticipe.gironde.fr/project/carrefour-de-bisserie/presentation/presentation>

Création d'un parc relais :



Sécurisation des accès au parc relais et au carrefour giratoire de Bisserié (3 scénarios) :

**Scénario 1 :
P+R et
carrefour
giratoire
du type
« autodrome »**



**Scénario 2 :
P+R et
carrefour
du type
« giratoire
agrandi »**



**Scénario 3 :
P+R et
carrefour du
type
« carrefour à
feux avec ilot
central (CFIC) »**



3 Le déroulement de la concertation

La concertation s'est tenue comme prévu du lundi 10 au samedi 29 juin 2024.

3.1 Ampleur et nature de la participation

Celle-ci a suscité une participation qui s'est structurée de la manière suivante :

- Participation aux deux temps de rencontre publics : 51 personnes au total ;
 - Réunion publique du 11 juin : 41 personnes ;
 - Atelier de travail du 18 juin : 10 personnes ;
- Navigation sur le web :
 - Plateforme participative dédiée au projet : 187 vues de page dont 123 vues de page uniques ;
 - Site du Département : 28 vues de la page dont 22 vues de page uniques.

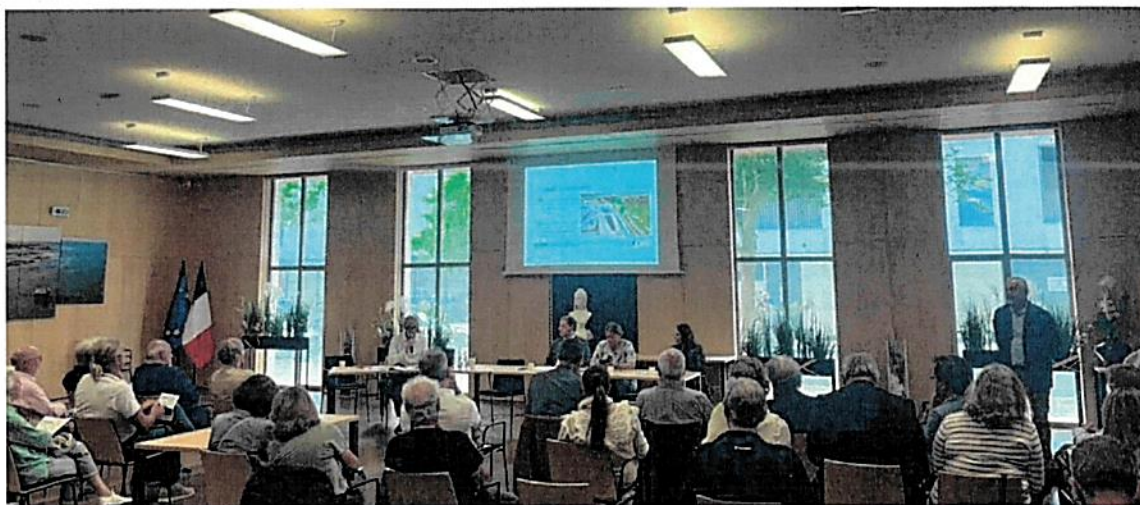
Couverture médiatique :

La concertation a fait l'objet de plusieurs articles dans la presse locale et régionale au cours de celle-ci (articles en annexes) :

- Sud-Ouest : édition du jeudi 20 juin 2024
- La Dépêche du Bassin : éditions du 23 au 29 mai et du 13 au 19 juin 2024.

3.2 Les temps publics

Deux temps de rencontre et d'échange avec le public étaient proposés. La réunion publique d'ouverture de la concertation a suscité une relative mobilisation de la part du public (41 personnes). En revanche l'atelier de travail a mobilisé la venue de seulement 10 personnes, ce qui a nécessité d'adapter le dispositif d'animation initialement prévu (2 tables de travail abordant 2 scénarios, au lieu de 3 tables travaillant chacune sur un scénario d'aménagement).



Le 11 juin 2024, de 18 à 20 heures environ, la réunion publique « d'ouverture » de la concertation a rassemblé une quarantaine de personnes dans la salle de réception de la Mairie de La Teste-de-Buch.

Elle s'est tenue en présence de :

- M. Patrick Davet, Maire de La Teste-de-Buch ;
- Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, Présidente de la COBAS ;
- Mme Karine Desmoulin, Conseillère départementale du canton de Gujan Mestras, Maire du Teich
- M. Alain Leduc, Chef de projet du Département de la Gironde.

Le 18 juin 2024, de 18 à 20 heures, dans les mêmes lieux, l'atelier de travail a réuni une dizaine de personnes autour de M. Alain Leduc, Chef de projet du Département de la Gironde, et des animateurs.

Parallèlement à ces deux temps d'échange avec le public, trois ateliers techniques ont été organisés avec le SDIS33 (service départemental d'incendie et de secours de la Gironde), l'AST Omnisport (Association Sportive Testérine) et le club d'entreprises DEBA, les 11 et 26 juin.

L'objectif de ces trois rendez-vous consistait à partager le projet avec ces acteurs afin de recueillir leur avis d'expert sur la situation actuelle du carrefour de Bisserié et les scénarios étudiés et soumis à la concertation.

- Le mardi 11 juin 2024, de 14h à 14h45, a eu lieu un atelier technique avec le SDIS33 dans ses locaux en présence de :
 - Eric Lendres – Lieutenant-Colonel, Chef de pôle territoire – SDIS33 ;
 - Fabrice Aulas – Lieutenant-Colonel, Chef du groupement territorial Sud-Ouest (COBAS, COBAN, Val de l'Eyre) – SDIS33 ;
 - Stéphane Jacquelin – Lieutenant, Adjoint au chef de centre de secours principal de La Teste-de-Buch / Pyla sur/mer – SDIS33.
- Le mercredi 26 juin ont eu lieu :
 - Un atelier technique avec le DEBA – M. Laurent Carponsin, Président du Club d'entreprises DEBA, Président de la société Compagnie Fiduciaire : entretien qui s'est déroulé de 10h à 11h dans les locaux de la Compagnie Fiduciaire ;
 - Un atelier technique avec l'AST Omnisports – M. Stéphane Chef, Président de l'association et de l'AST Natation : entretien qui s'est déroulé de 12h30 à 13h45 dans les locaux de l'AST Omnisports.

3.3 Approche quantitative des contributions

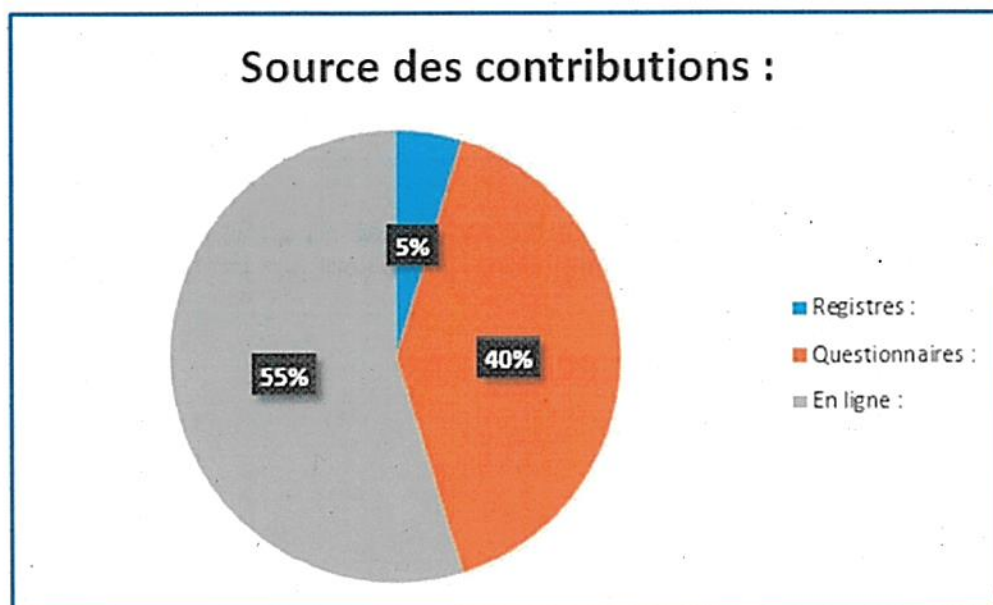
L'approche quantitative proposée ci-dessous s'appuie sur l'analyse des contributions formulées à travers les rendez-vous ou outils suivants :

- Réunion publique de lancement organisée le 11 juin 2024 à l'hôtel de ville de la commune de La Teste-de-Buch ;
- Mini questionnaire proposé aux participants lors de la réunion du 11 juin ;
- Atelier de travail organisé le 18 juin 2024 à l'hôtel de ville de la commune de La Teste-de-Buch ;
- Atelier technique avec le SDIS 33 réalisé le 11 juin ;
- Atelier technique avec le Deba réalisé le 26 juin ;
- Atelier technique avec l'AST réalisé le 26 juin ;
- Questionnaire en ligne du 10 au 29 juin ;
- Registres mis à disposition du public à la Mairie de La Teste-de-Buch, et aux sièges de la COBAS à Arcachon et Département de la Gironde du 10 au 29 juin.



Au total, cette participation a généré **42 contributions écrites** :

- En ligne (plateforme participative) : 23 ;
- Questionnaire diffusé lors de la réunion publique du 11 juin : 17 ;
- Registres : 2.

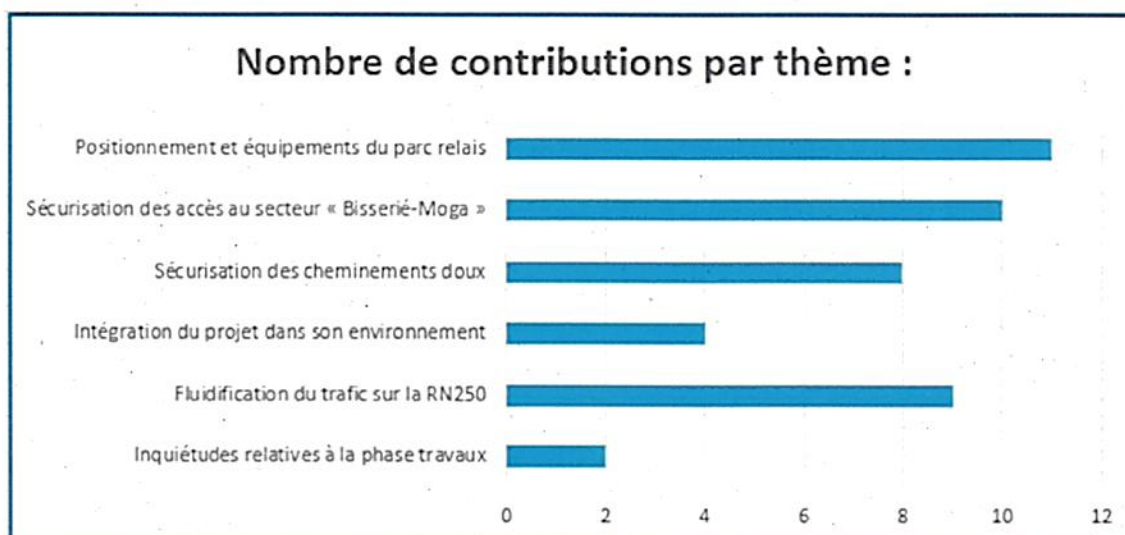


4 Les enseignements de la concertation

Le dispositif de concertation mis en œuvre par le Département de la Gironde a permis au public de réaliser de nombreuses contributions.

Ces contributions analysées dans les articles qui suivent sont organisées en 8 thèmes particuliers :

- Pertinence du positionnement du parc relais et de ses équipements ;
- Positionnement préférentiel sur le scénario n°1 ;
- Sécurisation des accès au secteur « Bissérié-Moga » ;
- Sécurisation des cheminements doux ;
- Intégration du projet dans son environnement ;
- Questionnements relatifs à la fluidification du trafic sur la RN250 ;
- Inquiétudes relatives à la phase travaux ;
- Concertation bien accueillie et opportunité du projet reconnue ;



Note : les thèmes de « l'opportunité du projet » et du « choix du scénario » étant présents dans l'ensemble des contributions, ils ne sont pas intégrés au graphique ci-dessous).

4.1 Malgré quelques questionnements, la pertinence du positionnement d'un parc relais à Bisserié est reconnue

Malgré quelques questionnements portant sur la pertinence du positionnement du futur parc-relais à proximité du carrefour de Bisserié, la plupart des participants à cette phase de concertation ont validé ce choix par des expressions explicites et par des propositions d'aménagements et d'équipements complémentaires.

On note que sur environ 40 usagers rencontrés lors des différents temps d'échange et, environ 42 contributions écrites, seulement 4 personnes s'expriment contre le positionnement retenu.

Les principaux arguments « contre » sont les suivants :

- « Contre ce parc relais, sa place est plus à l'entrée de l'agglomération sur Gujan-Mestras ou le Teich. Cette implantation sur l'une de ces deux communes limite le flux important de véhicules sur cette entrée de ville déjà surchargée » ;
- « Le Parc Relais à cet emplacement est inutile. Il n'y a aucun arrêt de bus et suffisamment de parking enherbé tout autour des équipements sportifs pour accueillir des véhicules. Il aurait toute sa place à la sortie de l'A660 au Teich ou Gujan Mestras afin que l'ensemble des véhicules de passage notamment pour la dune ne traverse inutilement toute l'agglomération » ;
- « Contre la position du P+R qui va consommer de l'espace et condamner la poursuite de mise à 2x2 voies dénivelée » ;
- « Le parc de covoiturage de Bisserié Bonneval a été créé en 2010 et n'a jamais eu beaucoup de succès contrairement à ceux des communes voisines. Comme lieu de stationnement secondaire des événements sportifs, il n'a pas de justification, car à l'expérience, les aires de stationnement proches des divers terrains Gym, Basket, Piscine, Boules, Rugby, Tennis, sont largement pourvues et suffisantes. »

A contrario, de nombreux participants ont valorisé le positionnement proposé car il sera proche du centre-ville de La Teste-de-Buch, d'un axe routier majeur, de lignes du réseau de transport en commun Baïa, des pistes cyclables et de la plaine des sports.

D'autres ont valorisé ce positionnement car il sera « visible » et donc facilement accessible contrairement, par exemple, au parking du parc des expositions pour lequel l'itinéraire d'accès depuis la RN250 est beaucoup plus complexe.

Il a également été souligné que la présence de ce parc relais avec ses arrêts de bus intégrés jouerait un rôle sécuritaire important pour les enfants venant pratiquer une activité sur site. En effet, le P+R permettra aux adolescents de venir en bus et descendre dans un espace sécurisé et éloigné du trafic routier et, pour les parents des enfants les plus jeunes, il permettra de disposer d'un arrêt minute sécurisé. Il a été précisé que les enfants représentaient environ 75% des adhérents des différentes activités et que leurs modes de déplacement étaient principalement la voiture des parents pour les plus jeunes et, le bus, le vélo ou la marche pour les adolescents.

L'intérêt porté à ce parc relais s'est également traduit par de nombreuses propositions concernant son aménagement :

- Le parc relais devrait comporter plusieurs dizaines de places équipées d'une borne de recharge électrique. La puissance des bornes devra être adaptée au temps de séjour des véhicules. Pour ce genre de parking, une borne rapide (>100kW) adaptée aux séjours courts et plusieurs bornes lentes (3 à 7kW monophasé) adaptées aux parking de plusieurs heures (covoiturage, utilisation du bus, etc.) ;
- Un espace dédié à une entreprise de location de vélos (un container ?) serait utile pour inciter les usagers à abandonner leur voiture et prendre un vélo ;
- La signalétique des pistes cyclables (fléchage vers le marché, la dune, l'océan, les plages du bassin, ...) visible et attrayante sera aussi un argument pour laisser la voiture au parking ;
- Réduire le nombre de stationnements VL pour augmenter ceux en faveur des personnes à mobilité réduite et des 2 roues ;
- Organiser le sens de circulation dans le parc par le maximum de sens unique (cf PEM de Biganos) ;
- Permettre à des bus de stationner longtemps (navettes centre-ville par exemple) et donc réaliser les arrêts en dehors (à côté de la voie de circulation)
- Mise en œuvre d'équipements favorisant la fréquentation des 2 roues :
 - Stationnement vélos couvert, sécurisé et surveillé en permanence de manière fiable (idéalement une création d'emploi, à défaut des visites policières et une vidéosurveillance large et détaillée) ;
 - Barrière permettant d'attacher correctement son vélo, c'est à dire un support permettant de poser son vélo si l'on n'a pas de béquille (pas de bascule avec un sac dans un panier par exemple) et de l'y attacher en sécurité ;
 - Dispositif pour laver les vélos
 - Distributeur de petits accessoires (chambre à air, gilet réfléchissant, rustines...),
 - Petit espace vestiaire (pour changer de tenue cyclo avec la transpiration / tenue de ville);
 - Casiers sécurisés (pour laisser son casque, ses accessoires, sa tenue de pluie),
 - Stationnements adaptés pour des véhicules atypiques (vélo cargo, tricycle, vélo couché, remorques enfants...),
 - Anticiper les évolutions des mobilités douces et prévoir des emplacements possibles pour des vélos en libre-service

L'aménagement du parc relais a également fait l'objet de quelques questionnements :

- Des divergences concernant la mise en place de panneaux photovoltaïques : soit à éviter complètement soit, à étendre à toutes les places de stationnement. Pour certains, ces équipements pourraient dénaturer l'aspect vert du secteur et répandre "l'aspect industriel" déjà présent côté sud de la voie rapide ;

- Des inquiétudes relatives aux comportements liés à la nouvelle fréquentation au regard de l'environnement : pique-nique, vélos dans la forêt, risques d'incendie, ...
- Le parc relais, sera-t-il destiné à La Teste ou à la Dune du Pyla ?
- Le parc relais ne risque-t-il pas de devenir une aire de stationnement quasi-permanente pour les camping-cars ?
- Où vont passer les bus s'il y a des gabarits ?

4.2 Le scénario n°1 semble se démarquer des autres propositions

Suite aux présentations réalisées, aux supports proposés et aux échanges, la plupart des participants à cette phase de concertation ont valorisé les scénarios 1 et 2 de type « giratoire » et, plus particulièrement, le scénario n°1 (autodrome) :

- Ces participants ont notamment fait remarquer que le scénario n°1 serait le plus à même de faire ralentir les usagers, qu'il devrait casser la vitesse en entrée depuis Bordeaux et qu'il serait « plus large » au cas où il y aurait des bouchons.
- Le scénario n°1 semble le projet le plus adapté à condition que la signalisation soit très forte car beaucoup de voitures pourraient être tentées d'aller directement sur la 1ère rue (rue Gilbert Moga) menant au parking relais.
- Plusieurs contributions écrites ont valorisé le scénario n°2 (giratoire agrandi) en précisant, par exemple, qu'il offrait une meilleure organisation du giratoire sans grande modification des habitudes des riverains. Une contribution précisait également que la vitesse dans un giratoire est moins problématique que la pratique anarchique du clignotant avertissant ou non de la sortie des véhicules.
- Une contribution dénonce les scénarios 1 et 2 en précisant que si ces 2 scénarios fondent la sécurisation des mobilités douces sur une meilleure signalisation, cela ne justifie pas un investissement de 2 Millions d'€ et d'attendre pour poser la signalisation de sécurisation des mobilités actives.
- Une contribution écrite alerte sur le fonctionnement d'un giratoire en présence d'un flux principal ininterrompu sur la RN250 qui contraindrait significativement l'entrée des usagers de la rue Gilbert Moga dans le giratoire ... « Il faudrait casser davantage la vitesse des véhicules arrivant de La Hume ».

Quelques contributions écrites ont voté pour le scénario n°3 (carrefours à feux) dont une précise qu'il apporterait une réelle sécurité pour les traversées des mobilités douces.

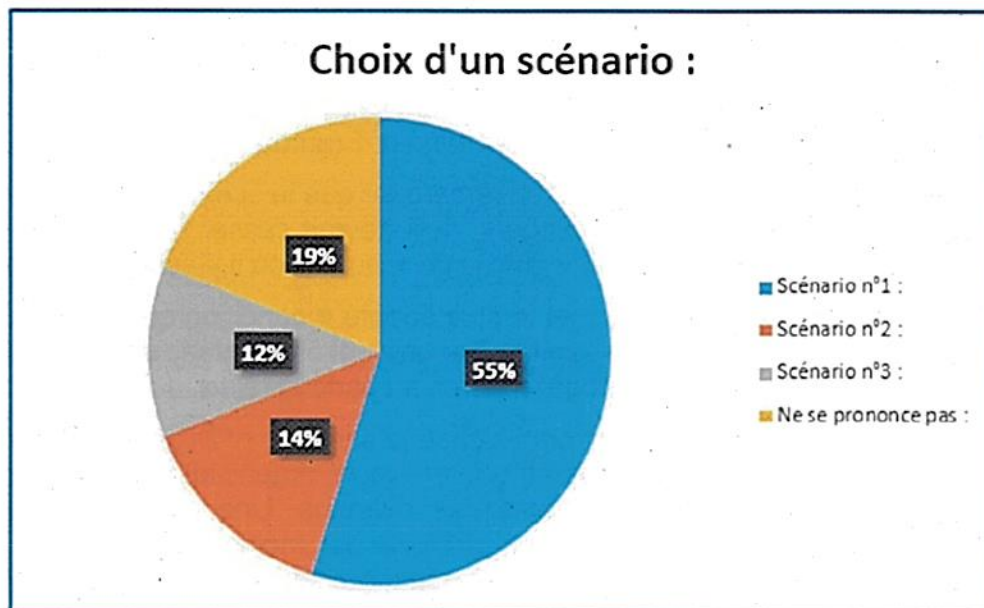
Plusieurs contributions écrites ne se sont pas prononcées :

- Une précise toutefois que les 3 scénarios lui conviendraient du moment qu'ils soient correctement réalisés.
- Une contribution ne vote pas mais fait une proposition de scénario alternatif libellé « scénario sobriété-résilience » proposant la réalisation d'un parc relais « low-

cost » exploitant les infrastructures existantes, les terrains vierges et le parking existant. « Pourquoi faut-il tout détruire (route, piste cyclable...)? »

Sur la base des 42 questionnaires et contributions écrits, on note :

- 23 participants favorables au scénario n°1 ;
- 6 participants favorables au scénario n°2 ;
- 5 participants favorables au scénario n°3 ;
- 8 participants ne se prononçant pas.



4.3 Des attentes fortes concernant la sécurisation des accès au secteur « Bisserié-Moga »

La sécurité des accès au secteur « Bisserié-Moga » apparaît comme un des thèmes les plus abordés au cours des échanges ou via les contributions (18 contributions spécifiques). Très majoritairement pour souligner l'importance de profiter du projet pour résoudre les enjeux de sécurité liés à la circulation automobile sur le carrefour giratoire actuel et pour contraindre une vitesse de circulation actuellement trop élevée.

L'intérêt porté à ce thème de la sécurisation des accès s'est également traduit par de nombreuses propositions :

- Déployer des équipements complémentaires afin de sécuriser la circulation des modes doux ;
- Prendre en compte les différents usagers dans le P+R et ses voies d'accès en privilégiant des voiries partagées favorisant la sécurité des plus vulnérables ;
- Classer la rue Gilbert Moga et les accès au parc relais « en zone 30 » de façon à prioriser la circulation des piétons et des vélos sur les véhicules motorisés ;
- Plutôt qu'un accès depuis la rue Gilbert Moga, 3 contributions préconisent de créer un accès direct au P+R depuis la RN250 (section à l'Est du carrefour-giratoire, dans le sens Bordeaux-Arcachon). L'un d'entre eux précise : « l'entrée à partir du giratoire principal vers le centre de la Ville de la Teste ne serait plus obligatoire. »
- Réduire la vitesse de la RN250 à 50 km/h en approche du giratoire ;
- Ralentir les usagers de la RN250 en provenance de Bordeaux par la mise en place de bandes rugueuses et un feu de régulation du trafic. Ce feu permettrait d'offrir des temps d'insertion dans le rond-point aux usagers venant des 3 voies secondaires ;
- Mettre un feu à l'appel pour sécuriser la traversée des modes doux côté ouest du giratoire
- Etudier la possibilité de sécuriser le rond-point existant en réduisant la vitesse notamment vers l'avenue Frédéric Candale ;

4.4 Des attentes également fortes concernant la sécurisation des cheminements doux

La sécurité du cheminement des modes doux (piétons et vélos) a également constitué un thème essentiel des échanges et contributions.

L'intérêt porté à ce thème de la sécurisation des modes doux s'est traduit par de nombreuses remarques et propositions car, malgré la qualité des scénarios présentés des risques semblent persistants :

- Sécuriser la traversée de la RN250 et de l'avenue Frédéric de Candale :
 - Eloigner les passages piétons des entrées et sorties du giratoire mais sans donner aux automobilistes la possibilité de prendre de la vitesse ;
 - Renforcer la signalisation verticale et horizontale : panneaux et marquages au sol ;
 - Donner la priorité à la piste cyclable sur les routes secondaires (av. Frédéric de Candale) avec une signalétique adaptée voire, également sur la RN250 à l'image de l'expérimentation faite à Mérignac ;
 - Eviter une sortie du giratoire vers Arcachon à deux voies (très difficile et dangereuse à traverser) ;
 - Envisager un système de feu à la demande (sur le modèle de la route de Césarée à Gujan). Les feux apportent une réelle sécurité avec les feux pour la traversée des mobilités douces ;
 - Prévoir un système d'éclairage et où lumineux pour marquer la présence des piétons et vélos ;
- Sécuriser la traversée de la RN250 par un franchissement dénivelé de la voie ;
 - Outre les aménagements au sol exposés plus haut aux abords du carrefour giratoire (signalisation renforcée, traitement des sols), 5 participants ont préconisé la réalisation d'une « passerelle pour modes doux » qui enjambrerait le carrefour ;
- Prendre en compte certaines habitudes des cyclistes en :
 - Evitant de rallonger les parcours et en privilégiant les trajectoires les plus directes ;
 - Envisageant une trajectoire plus directe entre le giratoire principal et les arrêts de bus proposés dans le P+R ;
 - Evitant la succession des courbes et des angles droits.

L'intérêt porté à ce thème s'est complété avec plusieurs questionnements :

- Comment réguler les vitesses excessives de certains cyclistes ? Certains ont ainsi témoigné des problèmes de cohabitation rencontrés d'ores et déjà aujourd'hui au niveau de l'avenue Frédéric de Candale avec certains cyclistes circulant très vite sur les trottoirs Nord ;
- Comment bien prendre en compte la cohabitation entre modes doux et véhicules au niveau de la rue Gilbert Moga lorsqu'il s'agit de la traverser pour rejoindre le point d'arrêt des bus Baïa ou le parking : les cheminements de ces usagers se croisent ;

- Comment bien prendre en compte la cohabitation entre automobiles, bus et autres modes au niveau de la voie de retournement et du point d'arrêt pour les bus : les automobiles emprunteraient les mêmes voies que les bus. Or, le trafic peut connaître des pointes de fréquentation (début/fin des cours ou des matchs) avec notamment des flux de voiture faisant de la desserte minute et ne cherchant pas à se stationner là où se trouvent les places. Ce qui pourrait engendrer des problématiques de visibilité, en particulier lorsque les bus sont au point d'arrêt avec un risque lorsque les piétons ou les cyclistes traverseraient leurs voies d'accès (depuis l'arrière du point d'arrêt) pour se rendre vers le P+R proprement dit (ex. pour parquer leur vélo).

4.5 Une vigilance concernant l'intégration du projet dans son environnement

L'intégration du projet dans son environnement était également au cœur des échanges et contributions et a fait l'objet de quelques questionnements :

- Certains s'interrogent d'une part sur la hausse de la fréquentation de la plaine des sports et de ses environs (« la forêt ») que pourrait générer la réalisation du projet, et d'autre part sur les comportements qui pourraient l'accompagner (pique-nique plus ou moins sauvage, incendies...) ;
- Certains s'inquiètent de mésusages du parking par l'installation de gens du voyage ou de campings cars à l'année ;
- Ce parking de 160 places pour les voies d'accès pour les autobus va entraîner davantage d'artificialisation des sols sur un terrain très humide, au détriment de terrain de sport.

Certains participants ont fait quelques propositions :

- Le projet devrait faire l'objet d'aménagements paysagers pour marquer « l'entrée de ville ». Est-ce qu'une intégration paysagère est prévue pour faire une jolie entrée de ville ?
- Mettre en place des buttes entre la RN250 et le parc relais (séparation physique et visuelle) pour couper la vue sur ce parc relais depuis la RN250 ;
- Valoriser l'aspect boisé et végétal de la plaine des sports et l'entrée de ville en favorisant l'usage de matériaux naturels ;
- Eviter la mise en œuvre de panneaux photovoltaïques sur les places de stationnement (ombrières) qui vont « défigurer » le paysage ;

4.6 Des questionnements relatifs à la fluidification du trafic sur la RN250 et à la suite du traitement de l'axe principal

Quelques participants (s'exprimant notamment via la plateforme en ligne) ont été déçus par l'objet du dossier proposé à la concertation au regard d'un enjeu majeur non pris en compte concernant les problèmes de circulation récurrents sur l'axe « A660-RN250-RD1250 ».

Ils ont interrogé le projet présenté à l'aune de celui qui pourrait être réalisé demain en questionnant la pertinence d'un aménagement du rond-point tant que le projet de poursuite n'a pas été défini (quelle articulation entre les deux) et sa compatibilité avec un aménagement équivalent avec celui existant sur la RN250/A660 (2x2voies dénivelées).

Le thème de la fluidité du trafic est toutefois apparu comme une préoccupation secondaire dans les avis exprimés et les contributions :

- Seul 1 avis se dit explicitement « déçu » par le projet présent (tout en validant l'un des scénarios), constatant que les aménagements proposés n'ont pas pour enjeu la fluidification du trafic mais la création d'un P+R et la sécurisation des déplacements ;
- Un autre indiquant : « Tout le monde sait par ailleurs que la COBAS a un projet de mise à 2 fois 2 voies jusqu'à Arcachon, y aura-t-il encore demain des travaux sur ce rond-point ? 70 Millions d'€ d'investissement sont prévus. »
- Les autres avis émanent de participants ayant choisi le scénario 3 (carrefour à feux et terre-plein central), mais qui relèvent les limites de ce scénario en termes de fluidité du trafic : congestion probable lors des ponts de mai et la période estivale (flux vers Arcachon et La Dune du Pyla), impact d'une éventuelle panne des feux.
- Une contribution propose également d'intégrer dans les études « l'amélioration indispensable de la liaison douce jusqu'à Arcachon et des voies tests dédiées aux transports collectifs en période estivale dans une logique d'alternative à la voiture ».

4.7 Des inquiétudes relatives aux phases travaux

Quelques participants ont fait part de leur inquiétude concernant la phase travaux. Ils se sont projetés dans la suite du processus de réalisation pour s'interroger sur l'impact des travaux. Ou plutôt affirmer : « comme toujours la phase travaux sera un cauchemar. »

4.8 Une concertation bien accueillie et une opportunité du projet reconnue

La concertation a été bien accueillie par les participants présents lors des rendez-vous publics. La qualité de son organisation et des présentations réalisées a été soulignée.

L'opportunité du projet a également été reconnue.

Concernant l'organisation de la concertation :

6 contributions écrites ont porté sur la concertation. 2 pour évaluer positivement la manière dont le projet avait été exposé lors de la réunion publique, 4 pour en critiquer certains aspects :

- 2 pour relever des incompréhensions sur la teneur du projet, malgré les schémas présentés. Il s'agit notamment du scénario 3 ;
- 2 pour dénoncer un manque de publicité autour de l'organisation de la concertation dont 1 indiquant « Si la concertation est importante, pourquoi n'est pas-t-elle pas référencée sur les pages d'accueil de la Mairie et de la Cobas ? Nous l'avons découvert par un article journalistique tardivement. » ;
- 1 pour déplorer les limites du dispositif participatif, en ligne, qui ne permet pas de poster autre chose que des commentaires là où celui-ci aurait souhaité poster des contributions plus développées, notamment une proposition d'aménagement (plan schématique).

Les 2 rendez-vous publics des 11 et 18 juin ainsi que les 3 ateliers techniques d'acteurs ont fait l'objet d'échanges constructifs qui ont également valorisé l'organisation proposée.

Concernant l'opportunité du projet :

Les échanges constructifs constatés au cours des différents rendez-vous et les nombreuses propositions effectuées par les participants (voir articles qui précèdent) ont témoigné de l'intérêt porté au projet par les participants et donc de son opportunité.

D'un point de vue statistique, on note qu'environ $\frac{3}{4}$ des contributions écrites (soit 31) jugent le projet « de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié » opportun.

Plusieurs contributions écrites (11 au total) ne se sont pas prononcées en faveur de cette opportunité pour les raisons suivantes :

- Positionnement à l'entrée de la commune de La Teste-de-Buch inadapté et devrait être plutôt positionné plus à l'Est sur les communes qui précèdent : Gujan voire Le Teich ;
- Les 3 scénarios proposés sont inadaptés à la prise en compte des flux automobiles sur la RN250 et au traitement des bouchons à certaines périodes...
- Dépenses publiques inadaptées, projet « Rolex » ;
- Il y a déjà un parking relais de petite taille mais qui n'est jamais plein ;
- Ce sont les futures constructions sur la plaine de sports (ALSH et salle de réception) ainsi que le parking relais qui rendent nécessaire la sécurisation.

Parmi les 11 contributions non favorables, 6 se sont quand même positionnées sur l'un des scénarios proposés (1 pour le S1, 2 pour le S2 et 3 pour le S3).

5 Les conclusions et engagements du maître d'ouvrage

La concertation conduite par le Département de la Gironde du 10 au 29 juin pour « la création d'un parc relais et la sécurisation du carrefour de Bisserié », en collaboration avec ses partenaires (COBAS, commune de La Teste-de-Buch et Etat), aura été l'occasion d'échanges riches et nourris.

Ceux-ci permettent de clarifier les suites à donner au projet.

La concertation a confirmé l'intérêt de la création d'un parc relais au niveau du secteur « Bisserié-Moga » et, dans ce cadre, l'intérêt de profiter de cette création pour sécuriser les accès existants (carrefour giratoire ; accès à la plaine et au futur parc relais ; cheminements des modes doux (piétons + vélos)).

Cette concertation a également permis de considérer que le réaménagement du carrefour de Bisserié en giratoire du type autodrome (scénario n°1) répondait aux enjeux identifiés mais qu'il nécessiterait un renforcement des équipements initialement proposés.

Ces temps d'échanges avec le public auront donc aussi été l'occasion de remarques et de questionnements relatifs :

1. Au parc relais :
 - A son positionnement en entrée de la commune de La Teste-de-Buch ;
 - A son dimensionnement ;
 - Aux risques de mésusages du parking par des campings cars ou des gens du voyage ;
 - Aux rallongements de parcours imposés aux bus et navettes ;
 - Aux équipements prévus ;
2. Aux conséquences des aménagements envisagés sur l'environnement (milieux naturels, paysage, forêt, risques d'incendie, panneaux photovoltaïques, artificialisation des sols, ...) ;
3. A la prise en compte de l'importance du trafic sur la RN250 et aux vitesses pratiquées ;
4. A la sécurité générale de l'aménagement et plus particulièrement à la cohabitation des différents usagers (voitures, piétons, 2 roues, bus, navettes, ...) dans l'espace « Gilbert Moga + parc relais » ;
5. A la sécurité des traversées de l'avenue Frédéric de Candale et de la RN250 par les « modes doux » ;
6. A l'organisation de la concertation et au manque de publicité ou aux limites du dispositif proposé en ligne ne permettant pas d'annexer aux contributions des documents ou schémas ;
7. Aux suites de cette procédure de concertation ;
8. Aux suites du projet ;

Le Département de la Gironde et ses partenaires (COBAS, commune de La Teste-de-Buch et Etat) s'engagent à étudier et à évaluer l'essentiel des propositions qui ont pu être émises et rappelées à l'article « 4.1 » du présent bilan.

5.1 Concernant le parc relais :

Le choix du positionnement :

Le projet contribue à l'atteinte d'un des objectifs exprimés dans le Plan des Mobilités (PDM) de la COBAS. Il consiste à créer un parc relais (P+R) au niveau de la Plaine des sports et de l'aire de stationnement actuelle.

Le PDM préconise que les projets de P+R prennent en compte les objectifs suivants pour les rendre attractifs et efficaces :

- Etre facile d'accès, depuis le réseau routier principal ;
- Etre desservi par une ligne structurante du réseau de transports collectifs ou une ligne desservant les pôles touristiques de la COBAS
- Mettre en place une signalétique adaptée aux piétons et cycles pour les accompagner vers les équipements et services proposés au sein de chaque parc relais et de leurs abords ;

En l'occurrence, le positionnement d'un parc relais au niveau du secteur « Bissérié-Moga » répond complètement à ces préconisations. En effet, ce P+R sera positionné à proximité :

- De l'axe RN250-RD1250, axe stratégique du territoire de la COBAS, et à l'entrée de la commune de La Teste-de-Buch;
- Des lignes n°5 et 8 et des navettes du réseau BAÏA ;
- Du réseau cyclable de la COBAS (itinéraires 8, 13 et 21) et départemental (Vélodyssée) ;

La concertation a également mis en évidence que cette position présente un intérêt :

- Vis-à-vis de la desserte de la plaine des sports :
 - Lors de manifestations particulières (matches de rugby, ...) en offrant des capacités de stationnement supplémentaires ;
 - Pour les enfants, il jouera un rôle sécuritaire important : soit en permettant aux adolescents de venir en bus et de descendre dans un espace sécurisé et éloigné du trafic routier soit, pour les parents des enfants les plus jeunes, en offrant un espace d'un arrêt minute sécurisé. soit en permettant un dépôt minute pour les parents soit avec l'accueil des transports en commun ;
 - En offrant une accessibilité sécurisée et des équipements adaptés pour les personnes et adolescents se déplaçant en vélo.
- Du fait de sa proximité du centre-ville de la commune de La Teste-de-Buch.

Le dimensionnement du parc relais :

Le parc relais comprend 160 places pour les véhicules motorisés dont 5 places pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et 70 places pour les 2 roues (vélos + motos). Il propose également un quai bus pour une desserte par transports en commun (Bus et navettes).

Il est susceptible de voir sa fréquentation variée en fonction des périodes de l'année et d'événements particuliers sur la plaine des sports. Il n'a pas vocation à résoudre toutes les attentes mais peut constituer un outil supplémentaire pour favoriser l'évolution des pratiques de déplacement et doit permettre de répondre aux usages suivants :

- Parc relais vers les transports en commun et les navettes du réseau BAÏA à destination du centre-ville de La Teste-de-Buch, des plages, des collèges, de sites particuliers ;
- Parking de stationnement pour les personnes en voiture souhaitant se garer à l'entrée de la commune et poursuivre à vélo ;
- Parking de stationnement (voitures, vélos, motos) à l'occasion d'événements particuliers sur la plaine des sports ;
- Aire de covoiturage pour des déplacements de longue distance (Bordeaux, ...).

Les objectifs fixés dans le PDM visant à permettre un rabattement des modes de déplacement vers des modes alternatifs s'inscrivent dans un temps « long ». Il s'agit ici de mettre à disposition du territoire un outil qui doit faciliter cette transition.

Les risques de mésusages du parking par des campings cars ou des gens du voyage :

Le parc relais sera équipé de portiques de limitation à 1,90m de hauteur. Ces portiques seront positionnés aux 2 accès de la zone de stationnement et interdiront donc l'accès aux campings cars et aux gens du voyage. Par contre, ils n'empêcheront pas les bus et navettes de circuler sur la voie de desserte.

Les rallongements de parcours imposés aux bus et navettes :

Aujourd'hui les lignes 5 et 8 du réseau BAÏA franchissent le giratoire de Bissérié. Le déplacement ou l'ajout d'un arrêt de bus à l'intérieur du parc relais ne devrait pas constituer une modification significative du parcours.

D'autre part, l'accès au parc relais pourrait être ouvert à d'autres lignes dans le cadre d'un renouvellement de la délégation de service public associée. Ces adaptations sont compatibles avec le temps de réalisation du projet envisagé pour 2026.

Les équipements du parc relais :

Les contributions réalisées par les participants ont été très détaillées quant aux équipements qui devraient permettre de valoriser le fonctionnement du parc.

Plusieurs équipements sont d'ores et déjà prévus : mise en œuvre de bornes de recharge électrique, panneaux photovoltaïques, places PMR, stationnements vélos, ...

Le Département de la Gironde et ses partenaires s'engagent à étudier et à évaluer les propositions suivantes :

- Dans un premier temps : organiser les sens de circulation par sens unique, stationnements pour les bus ou navettes en attente hors chaussée, augmentation des bornes de recharge électriques (10 minimum), augmentation des places PMR et des places de stationnement pour les vélos, équipements permettant le stationnement des vélos (arceaux, ...), stationnements adaptés pour des véhicules atypiques (vélo cargo, tricycle, vélo couché, remorques enfants...), signalétique des pistes cyclables, ...
- Dans un second temps : stationnements vélos (couverts, sécurisés et surveillés), équipements dédiés aux vélos (distributeur de petits accessoires (chambre à air, gilet réfléchissant, rustines...), dispositif pour laver les vélos, casiers sécurisés, vélos en libre-service, ...

5.2 Concernant les conséquences des aménagements proposés sur l'environnement

Le Département de la Gironde et ses partenaires s'engagent à :

- Mettre en œuvre toutes les procédures réglementaires obligatoires visant à garantir une parfaite évaluation des effets (incidences) des aménagements proposés sur l'environnement et à privilégier l'évitement puis la réduction des impacts ;
- Réaliser des études puis des aménagements d'intégration paysagère ;
- Réaliser des études acoustiques et à mettre en œuvre des dispositifs de protection si nécessaire ;
- Couvrir une partie des places de stationnement par des panneaux photovoltaïques conformément à la réglementation (50% minimum) ;

5.3 Concernant la prise en compte de l'importance du trafic sur la RN250 et aux vitesses pratiquées

Le traitement de la fluidification des trafics sur l'axe principal RN250 relève d'études et de diagnostics longs et complexes qui s'inscrivent dans un temps beaucoup plus long que celui du projet qui fait l'objet de cette concertation.

Ces études et les différentes solutions envisageables devront prendre en compte de nombreux enjeux environnementaux, sociaux et économiques.

Ces études et évaluations seront réalisées et présentées au public quand elles seront suffisamment abouties. Elles feront également l'objet d'une phase de concertation.

Concernant le fonctionnement du carrefour giratoire de Bisserié, au regard de l'importance du trafic sur la RN250 et des vitesses pratiquées, **le Département de la Gironde et ses partenaires s'engagent à étudier et à évaluer les propositions suivantes :**

- Mise en œuvre de feux de régulation des flux venant de Bordeaux et s'insérant dans le giratoire. L'objectif étant de limiter la contrainte apportée par ce flux principal, sur l'insertion dans le giratoire des usagers venant de la rue Gilbert Moga et l'avenue Frédéric de Candale ;
- Mise en œuvre de bandes rugueuses sur les voies d'entrée du giratoire en provenance de Bordeaux. Les bandes rugueuses désignant un dispositif de signalisation routière horizontale destiné à attirer l'attention du conducteur d'un véhicule par un effet sonore et de vibration et à l'inciter à ralentir ;

5.4 Concernant la sécurité générale de l'aménagement

Le Département de la Gironde et ses partenaires s'engagent à étudier et à évaluer les propositions suivantes :

- L'opportunité d'un classement en « zone de rencontre » (zone 20) de tout ou partie de la rue Gilbert Moga et de l'accès au parc relais de façon à permettre aux modes doux de bénéficier de trajectoires plus directes et d'être prioritaires sur les autres usagers ;
- Limitation à 50km/h voire à 30 km/h pour les autres voies ;
- Classement du carrefour giratoire et de ses accès en « agglomération » ;

5.5 Concernant la sécurité des traversées par les « modes doux »

Le Département de la Gironde et ses partenaires s'engagent à étudier et à évaluer les propositions suivantes en faveur de la sécurité des cheminements « doux » :

- Renforcer la signalisation verticale et horizontale (panneaux et marquages au sol) en vue d'améliorer le guidage des 2 roues et leur perception par les usagers motorisés ;
- Mettre en œuvre une continuité cyclable via le passage inférieur de la RN250 (Sécary) situé 350 mètres plus à l'ouest à l'aide d'aménagements et d'une signalisation adaptés ;
- Donner priorité à la piste cyclable au droit de la traversée de l'avenue Frédéric de Candale avec une signalétique adaptée ;
- Réduire la sortie ouest (RN250 vers Arcachon) du giratoire de Bisserié à une seule voie et/ou mettre en œuvre un système de feu à la demande pour cette traversée de la RN250 ;
- Prévoir un éclairage et/ou un système de guidage lumineux pour marquer la présence des piétons et vélos ;

Cependant, **le principe d'un franchissement par passage dénivelé du type passerelle ou passage inférieur ne sera pas pris en compte** dans le cadre de ce projet. Il s'agit d'un projet d'une autre dimension qui pourrait avoir des impacts significatifs sur l'environnement, financièrement ou en termes de délais.

Si les solutions complémentaires envisagées ci-dessus ne sont pas suffisantes, cette solution de dénivellation sera étudiée et évaluée dans le cadre de l'opération relative au traitement de l'axe de la RN250 et de la RD1250.

5.6 Concernant l'organisation de la concertation

Le dispositif de concertation mis en œuvre au cours de la période du 10 au 29 juin est rappelé aux articles « 1 » à « 3 » qui précèdent.

Les modalités qui ont été proposées sont conformes aux exigences réglementaires (article L.103-2 du Code de l'urbanisme) et proportionnées à la dimension du projet.

Concernant la publicité

Conformément à ce qui est rappelé dans l'article « 2.1 » qui précède, l'organisation de cette concertation réglementaire, a fait l'objet d'une publicité légale 15 jours avant son démarrage. Celle-ci a pris la forme :

- D'annonces publicitaires dans les éditions « papier » de deux supports de presse régionale et locale (Sud-Ouest (le 25-05-2024) et La Tribune du Bassin (le 23-05-2024)), couplées avec leurs sites web
- De l'affichage de l'avis réglementaire en mairie de La Teste-de-Buch et aux sièges de la COBAS et du Département de la Gironde (le 28-05-2024).
- En ligne : cette affiche réglementaire a également été diffusée via les sites web des différents partenaires du projet : Département de la Gironde, La Teste-de-Buch et COBAS.

D'autre part, comme indiqué à l'article « 2.1 » qui précède, la concertation a également fait l'objet de plusieurs articles dans la presse locale et régionale au cours de celle-ci (articles en annexes) :

- Sud-Ouest : édition du jeudi 20 juin 2024
- La Dépêche du Bassin : éditions du 23 au 29 mai et du 13 au 19 juin 2024.

Concernant la possibilité de contribuer voire, de proposer des schémas de principe

Conformément à ce qui est rappelé dans l'article « 2.2 » qui précède, le dispositif mis en œuvre permettait au public de contribuer, s'exprimer voire, proposer des schémas de principe concernant des idées d'aménagement :

- Les expressions écrites, manuscrites et la réalisation de schémas de principe étaient possibles soit :
 - Via les registres mis à disposition du public dans les halls d'accueil de la COBAS, de la mairie de la commune de La Teste-de-Buch et du Département de la Gironde ;
 - A l'occasion de l'atelier du 18 juin ;
 - A l'occasion des ateliers techniques ;
- Les expressions en ligne (écrites uniquement) étaient possibles via la plateforme de participation mise en œuvre pour cette concertation ;

5.7 Concernant les suites de cette procédure de concertation ;

Conformément à la délibération relative aux modalités d'organisation de la concertation prise par le Conseil Département de la Gironde le 13 mai 2024 (Voir annexe 6.1), un dispositif de concertation continue va être mis en œuvre.

Il aura pour objectif de maintenir informés les acteurs du territoire et le public sur l'avancée du projet (études, procédures et travaux).

Le continuum de concertation continue sera mis en œuvre via les supports suivants :

- Page internet du Département de la Gironde dédiée au projet :
<https://jeparticipe.gironde.fr/project/carrefour-de-bisserie/presentation/presentation>
- Supports de communication habituellement utilisés par les collectivités locales (gazettes, site internet des collectivités) ;

Le bilan de la concertation, ses annexes et tous les supports utilisés pour la concertation seront également accessibles sur la page internet dédiée au projet.

5.8 Concernant les suites du projet

Comme indiqué à l'article qui précède, les suites du projet (études, procédures et travaux) seront décrites sur la page internet du Département de la Gironde dédiée au projet.

Les prochaines étapes du projet identifiées à ce jour sont les suivantes :

- Etudes techniques du parc relais et du scénario n°1 qui intégreront les engagements pris dans les articles qui précèdent ;
- Procédures réglementaires (code de l'environnement, code de l'urbanisme, ...) ;
- Réalisation des travaux potentiellement à l'horizon 2026 et selon la complexité des procédures réglementaires visées ci-dessus ;

Le Département de la Gironde et ses partenaires s'engagent à étudier et à évaluer toutes les solutions qui permettront de réduire la gêne des usagers pendant les phases de travaux. Cette évaluation sera réalisée également avec les services de secours et les exploitants du réseau Baïa. Une communication adaptée sera également mise en œuvre.

CONCERTATION PRÉALABLE

DU 10 AU 29 JUIN 2024

**BILAN DE LA
CONCERTATION**

**CRÉATION D'UN
PARC RELAIS
ET SÉCURISATION
DU CARREFOUR
DE BISSERIÉ
SUR LA COMMUNE
DE LA TESTE-DE-BUCH**

6 - LES ANNEXES du BILAN

- .1 – Délibération du Département de la Gironde relative aux modalités de concertation
- .2 - Publicité légale : avis et encarts publicitaires dans la presse locale
- .3 - Supports de concertation
- .4 - Retombées presse
- .5 - Compte-rendu de la réunion publique de lancement (11 juin 2024)
- .6 - Compte-rendu de l'atelier de travail (18 juin 2024)
- .7 - Compte-rendu de l'atelier technique avec le SDIS 33 (11 juin 2024)
- .8 - Compte-rendu de l'atelier technique avec le DEBA (26 juin 2024)
- .9 - Compte-rendu de l'atelier technique avec l'AST Omnisports (26 juin 2024)

6-1 - Délibération du Département de la Gironde relative aux modalités de concertation

N° 2024.514.CP

<i>Signée le</i>	16/05/24
<i>Date d'envoi en Préfecture</i>	
<i>Identifiant Acte</i>	16/05/24
033-223300013-20240513-366581-DE-1-1	
<i>Date de Publication au RAAD</i>	16/05/24

**DEPARTEMENT DE LA GIRONDE
COMMISSION PERMANENTE**

RÉUNION DU 13 MAI 2024

**SOUS LA PRÉSIDENTENCE DE
Monsieur Jean-Luc GLEYZE**

**Affaire délibérée : RN250-RD1250 - Sécurisation du carrefour de Bisserié et
création d'un parc relais sur la commune de La Teste-de-Buch.
Objectifs et modalités d'organisation de la concertation au titre des dispositions du
code de l'urbanisme**

Présents : (40) Mme Marie-Claude AGULLANA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme May ANTOUN, M. Arnaud ARFEUILLE, M. Daniel BARBE, M. Bruno BEZIADE, Mme Christine BOST, M. Jacques BREILLAT, M. Gérald CARMONA, M. Alain CHARRIER, Mme Laure CURVALE, Mme Isabelle DEXPERT, Mme Valérie DROUHAUT, M. Philippe DUCAMP, Mme Maud DUMONT, M. Jean-François EGRON, M. Dominique FEDIEU, M. Jean GALAND, M. Hervé GILLE, M. Jean-Luc GLEYZE, Mme Pascale GOT, Mme Christelle GUIONIE, Mme Martine JARDINE, M. Sébastien LABORDE, Mme Michelle LACOSTE, M. Hubert LAPORTE, Mme Marie LARRUE, M. Stéphane LE BOT, M. Matthieu MANGIN, M. Jacques MANGON, Mme Corinne MARTINEZ, Mme Célia MONSEIGNE, Mme Aline MOUQUET, M. Cédric PAIN, Mme Sophie PIQUEMAL, Mme Liliane POIVERT, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, Mme Agnès SEJOURNET, M. Christophe VIANDON, M. Dominique VINCENT.

Excusés : (0)

Absents : (0)

Procurations(s) donnée(s) : (6) Mme Wiame BENYACHOU à M. Matthieu MANGIN, Mme Laurence DESSERTINE à M. Jacques BREILLAT, M. Romain DOSTES à Mme Laure CURVALE, Mme Carole GUERE à M. Jean GALAND, M. Jacques RAYNAUD à Mme Martine JARDINE, Mme Marie RECALDE à Mme Michelle LACOSTE.

Ne prend pas part au vote : (0)

Mesdames et Messieurs,

VU l'article L3211-1 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif aux compétences du Conseil départemental,
VU l'article L3211-2 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif aux compétences de la Commission Permanente,
VU la délibération n°2021.35.CD du 1^{er} juillet 2021 du Conseil départemental de la Gironde donnant délégations de compétences à la Commission Permanente,
VU la délibération n°2022.30.CD du 27 juin 2022 du Conseil départemental de la Gironde modifiant le règlement budgétaire et financier,
VU la délibération 2004.200.CD du 21 décembre 2004 relative aux principes de financement des travaux sur le réseau départemental,
VU la délibération n° 2024.52.CD du 12 février 2024 du Conseil départemental de la Gironde définissant les principes de déploiement des politiques de Mobilités au titre de l'année 2024 et allouant le budget primitif nécessaire à leur mise en œuvre sur l'exercice,
VU la délibération n° 2024.86.CP du 05 février 2024 approuvant la convention avec l'État relative au pilotage de la phase d'opportunité de l'aménagement de la RN250,
VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article L 1615-2 (deuxième alinéa),
VU le Code de la Route et notamment l'article R 411-1,
VU le Code de la Voirie Routière et notamment l'article 131-1 et les suivants,
VU la loi n° 82-213 du 02 Mars 1982 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions.

CONSIDERANT que le projet « *RN250-RD1250 - Sécurisation du carrefour de Bisserié et création d'un parc relais sur la commune de La Teste de Buch* » entre dans le champ d'application de la concertation publique obligatoire en application des articles L.103-2 et R.103-1 2° du Code de l'Urbanisme ;

CONSIDERANT qu'en application de l'article L. 103-3 du Code de l'Urbanisme, il appartient au Conseil départemental de préciser les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation.

CONSIDERANT le rapport et ses annexes joints à la présente délibération,

CONSIDERANT que le quorum est atteint.

La présente délibération consiste à :

- approuver les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation relative au projet de « *RN250-RD1250 / Sécurisation du carrefour de Bisserié et création d'un parc relais sur la commune de La Teste-de-Buch* » ;
- autoriser Monsieur le Président du Conseil départemental à :
 - Organiser la concertation pour le projet « *RN250-RD1250, réaménagement et sécurisation de l'entrée Est de la commune de La Teste-de-Buch* » en vertu des articles L 103-2 et L 300-2 du Code de l'Urbanisme ;
 - Ouvrir la concertation publique en application des objectifs et des modalités définis par la présente délibération ;
 - Organiser un continuum de concertation ;
 - Prendre toutes les dispositions nécessaires à la bonne exécution de la concertation et de son continuum.

Je vous saurais gré de bien vouloir en délibérer.

DECISION

Les propositions du Président du Conseil Départemental sont adoptées.

Fait et délibéré à l'Hôtel du Département à Bordeaux, le 13 mai 2024

Le Président du Conseil Départemental

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'JLG' followed by a stylized flourish.

Jean-Luc GLEYZE
Conseiller départemental du
Canton Sud-Gironde



CDR : DI
Vice-présidence : Mobilités
Commission : N° 17 - Mobilités
N° chrono : 7

**DEPARTEMENT DE LA GIRONDE
COMMISSION PERMANENTE**

RÉUNION DU 13 MAI 2024

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE
Monsieur Jean-Luc GLEYZE**

OBJET DU RAPPORT : RN250-RD1250 - Sécurisation du carrefour de Bisserié et création d'un parc relais sur la commune de La Teste-de-Buch.

Objectifs et modalités d'organisation de la concertation au titre des dispositions du code de l'urbanisme

SYNTHÈSE

Le présent rapport a pour objet de proposer à la Commission Permanente du Département d'approuver les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation relative au projet de « RN250-RD1250 - Sécurisation du carrefour de Bisserié et création d'un parc relais sur la commune de La Teste-de-Buch ».

Mesdames et Messieurs,

Éléments de contexte.

1- Objectifs du projet

Le carrefour de Bisserié constitue l'entrée Est de la commune de La Teste-de-Buch par l'axe RN250-RD1250.

Au droit de cet accès se croisent les flux « Est-Ouest » de l'axe « RN250-RD1250 » avec les flux « Nord-Sud » liés aux zones d'activités locales et à la desserte de la plaine des sports Moga.

On identifie également sur ce secteur un développement des modes alternatifs de déplacements (circulations douces et transports en commun) qui va s'accroître avec la création du futur parc relais et l'extension des activités proposées sur la plaine des sports.

Le projet « RN250-RD1250 - Sécurisation du carrefour de Bisserié et création d'un parc relais sur la commune de La Teste-de-Buch » a pour objet :

- Le réaménagement et la sécurisation des accès aux zones d'activités locales et à la plaine des sports et de loisirs Moga ;
- La création et la desserte d'un parc relais ;
- Le réaménagement du carrefour en faveur des modes alternatifs de déplacements (circulations douces et transports en commun) ;
- Le réaménagement du carrefour en tant qu'entrée de ville de la commune de La Teste-de-Buch.

Le réaménagement et la sécurisation de ce secteur justifient la recherche de solutions adaptées et l'association du public et des usagers aux choix qui seront réalisés.

Par conventions, l'État et la COBAS ont notamment confié au Département de la Gironde le pilotage des études préalables et l'organisation de la concertation.

2- Objectif de la concertation

Le projet « RN250-RD1250 - Sécurisation du carrefour de Bisserié et création d'un parc relais sur la commune de La Teste-de-Buch » entre dans le champ d'application de la concertation au titre des dispositions de l'article L.103-2 et suivants ainsi que R.103-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Conformément à ces dispositions, la présente délibération entend préciser les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation.

Cette concertation visera pendant une durée suffisante à :

- Informer le public sur le projet à l'aide d'événements et d'un certain nombre de supports d'information ;
- Associer le public au choix des scénarios d'aménagement répondant au mieux aux intérêts du territoire :
 - Les temps de concertation seront animés par un prestataire spécialisé
 - Les éléments d'analyse comparative seront présentés au public
- Veiller aux bonnes conditions de l'information du public ;
- Conseiller les autorités compétentes et les maîtres d'ouvrage ;
- Permettre au public d'émettre des observations, avis, propositions et recommandations à caractère général ou méthodologique.

L'objectif sera de faire émerger, au travers des ateliers et réunions, les besoins des usagers sur la base de données issues des études, puis de concevoir un scénario issu de la concertation.

La solution retenue donnera lieu à l'établissement d'études préalables et à l'élaboration des demandes d'autorisation réglementaires.

3- Modalités et durée de la concertation

La concertation se déroulera sur une période de trois semaines minimum.

La concertation sera organisée selon les modalités suivantes :

- Le démarrage de la concertation sera annoncé au moins 15 jours avant la date d'ouverture de la concertation par voie :
 - dématérialisée, sur la page internet dédiée au projet (site gironde.fr) ;
 - d'affichage sur le ou les lieux concernés par la concertation : dans les locaux du Département de la Gironde, de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) et de la commune de La Teste-de-Buch ;
 - de publication dans un journal local ;
- Une réunion publique minimum ;
- Des ateliers et/ou « balades urbaines » ;
- Un dossier de concertation sera mis à la disposition du public par voie dématérialisée sur la page internet dédiée au projet (site gironde.fr). Des versions imprimées seront consultables dans les locaux de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) et de la commune de La Teste-de-Buch.
Ce dossier pourra être complété en tant que de besoin suivant l'avancement du projet.
Une plaquette présentera également le projet soumis à concertation. Elle sera disponible en format dématérialisé sur la page internet dédiée au projet (site gironde.fr). Des versions imprimées seront consultables dans les locaux de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) et de la commune de La Teste-de-Buch ;

Les avis et contribution des participants à la concertation pourront être recueillis :

- Par voie manuscrite sur les registres papier qui seront déposés dans les locaux de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) et de la commune de La Teste-de-Buch ;
- Par voie orale lors des événements de la concertation (réunion, ateliers et/ou balades -
- Par voie électronique sur la page internet dédiée au projet (site gironde.fr).

4- Bilan de la concertation

A l'issue de la concertation, un bilan de la concertation sera élaboré et approuvé par le Département.

Le bilan comportera une synthèse des observations et propositions présentées par le public ainsi que les mesures que le Département jugera nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Il permettra de statuer sur la suite à donner au projet et sur le parti d'aménagement à prendre en considération.

Le bilan de la concertation sera mis à disposition du public en format dématérialisé sur la page internet dédiée au projet (site gironde.fr). Une version imprimée sera consultable dans les locaux de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) et de la commune de La Teste-de-Buch.

5- Suite de la concertation

A l'issue de la concertation, un dispositif de concertation continue sera mis en œuvre.

Il aura pour objectif de maintenir informés les acteurs du territoire et le public sur l'avancée du projet (études, procédures et travaux).

Le continuum de concertation continue sera organisée selon la modalité minimale suivante :

- Une information continue sera proposée sur la page internet dédiée au projet (site gironde.fr) et sur les supports de communication utilisés par les collectivités locales (gazette, site internet de la collectivité).

Au vu de ce qui précède, il est proposé :

- d'approuver les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation relative au projet de « RN250-RD1250 / Sécurisation du carrefour de Bisserié et création d'un parc relais sur la commune de La Teste-de-Buch » ;
- d'autoriser Monsieur le Président du Conseil départemental à :
 - Organiser la concertation pour le projet « RN250-RD1250, réaménagement et sécurisation de l'entrée Est de la commune de La Teste-de-Buch » en vertu des articles L 103-2 et L 300-2 du Code de l'Urbanisme ;
 - Ouvrir la concertation publique en application des objectifs et des modalités définis par la présente délibération ;
 - Organiser un continuum de concertation ;
 - Prendre toutes les dispositions nécessaires à la bonne exécution de la concertation et de son continuum.

Je vous saurais gré de bien vouloir en délibérer,

Le Président du Conseil départemental,

Signé

Jean-Luc GLEYZE
Conseiller départemental du
canton Sud-Gironde

6-2 - Publicité légale : avis et encarts publicitaires dans la presse locale

Conseil Départemental de la Gironde

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

En application de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme

Projet de création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, du fait de sa nature et de son montant, la réalisation du projet de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch, situé au niveau de la plaine des sports Gilbert Mogs, implique l'organisation d'une concertation préalable par son maître d'ouvrage – le Conseil départemental de la Gironde –.

A pour objectifs de :

- Présenter la nature des aménagements envisagés
- Assurer l'information et la participation du public
- Recueillir ses remarques, observations et propositions
- Apporter des réponses.

Cette concertation réglementaire a plus globalement pour vocation de discuter de l'opportunité du projet.

DURÉE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation est ouverte du 10 au 29 juin 2024.

MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable sera conduite de la façon suivante :

• En ligne :

- Une page dédiée pour s'informer sur le projet sur le site web du CD33 : <https://www.gironde.fr/deplacements> sur lequel le dossier de concertation préalable sera mis en ligne à partir du 10 juin
- Un espace dédié sur la plateforme participative du CD33 permettant de s'exprimer sur le projet : <https://jeparticipe.gironde.fr/project/carrefour-de-bisserie/presentation/presentation>

• Sur place :

- Une réunion publique, le 11 juin 2024, à partir de 18h à la Mairie de La Teste de Buc située 1, esplanade Edmond Doré, 33260 La Teste-de-Buch
- Un atelier, le 18 juin 2024, à partir de 18h à la Mairie de La Teste-de-Buch, située 1, esplanade Edmond Doré, 33260 La Teste-de-Buch

Toutes les informations sur le projet et le déroulement de sa concertation seront :

- Disponibles en ligne :
 - sur la page Internet dédiée au projet : <https://www.gironde.fr/deplacements>

- sur le site Internet de la COBAS : <https://www.agglo-cobas.fr/mobilites/plan-de-mobilite-cobas-enquete-publique-avis-de-mobilites>
- sur le site Internet de La Teste-de-Buch : <https://www.latestedebuch.fr/concertation-parc-relais-securisation-carrefour-bisserie/>

• Mis à disposition dans le hall d'accueil de

- la mairie de La Teste-de-Buch : 1, esplanade Edmond Doré, 33260 La Teste-de-Buch
- l'hôtel communautaire de la COBAS : 2, allée d'Espagne, 33120 Arcachon
- l'hôtel du département de la Gironde : Esplanade Charles de Gaulle, 33000 Bordeaux

En parallèle, des registres de contribution seront également mis à la disposition du public dans ces trois lieux.

BILAN ET ENSEIGNEMENT DE LA CONCERTATION :

A l'issue de la concertation, un bilan de la concertation sera élaboré et approuvé par le Département.

Le bilan comportera une synthèse des observations et propositions présentées par le public ainsi que les mesures que le département pourra prendre pour mettre en place pour enseigner qu'il tire de la concertation. Il permettra de statuer sur la suite à donner au projet et sur le parti d'aménagement à prendre en considération.

A l'issue de la concertation, un dispositif de concertation continue sera mis en œuvre. Il aura pour objectif de maintenir informés les acteurs du territoire et le public sur l'avancée du projet (études, procédures et travaux). Une information continue sera proposée sur la page internet dédiée au projet (<https://www.gironde.fr/deplacements>) et sur les supports de communication utilisés par les collectivités locales (gazette, site internet de la collectivité).

Ce bilan sera publié sur les sites Internet suivants :

- Page dédiée sur le site web du CD33 : <https://www.gironde.fr/deplacements>
- Espace dédié sur la plateforme participative du CD33 : <https://jeparticipe.gironde.fr/project/carrefour-de-bisserie/presentation/presentation>
- <https://www.agglo-cobas.fr/mobilites/plan-de-mobilite-cobas-enquete-publique-avis-de-concertation/>
- Site Internet de La Teste-de-Buch : <https://www.latestedebuch.fr/concertation-parc-relais-securisation-carrefour-bisserie/>





Emploi

Toutes nos annonces sur sudouest-emploi.com

Carrières et professions

BTP



COUVREUR (H/F)

Couvreur, les toits de Paris te recherchent !

La Louisiane, entreprise familiale parisienne reconnue et certifiée Qualité Sécurité Environnement dont la devise est « technique et tradition », recherche des couvreurs ambiteux et motivés pour travailler sur des chantiers de rénovation de couverture en zinc, cuivre et ardoise, type haussmannien. Couvreur confirmé ou débutant niveau CAP. Logement pris en charge.

CONTACT : recrutement@a-louisiane.fr

Autres qualifications

Participez à la mobilité sur le Bassin d'Arcachon



Nous recrutons

Conducteur.rices de bus

Mécanicien.nes

Formation totalement financée !

Rejoignez-nous !

Scannez le QR code ou contactez-nous au 06 95 95 91 ou recrutement.na@transdev.com.

Emplois à domicile

O res

Cherche COUPLE DE GARDIENS (H/F) à l'année pour résidence secondaire Dordogne. Logement indép. comprenant: séjour, 2 chambres, salle d'eau, CDI d'employé(e) de maison pour 40/60h par mois. Travail éventuel supplémentaire (si souhaité) de jardinage bricolage pour 10/20h par mois. Tél. 06.075.194.71

Vous recrutez ? Grâce à l'expertise de nos conseillers Sudouest-Emploi, vous pouvez déposer une offre d'emploi rapidement et voir votre annonce mise en forme et diffusée sur différents médias. Envoyez simplement votre texte pour obtenir un devis : soemploi@sudouest.fr Tél. : 05.35.312.742

Découvrez la voiture qui vous correspond

sur www.sudouest-auto.com



SUD OUEST

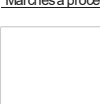
Un service dédié par le réseau du Sud-Ouest



Retrouvez toutes nos annonces légales sur sudouest.fr/annonces-legales, sudouest-marchespublics.com, avec le réseau

Marchés publics et privés

Marchés à procédure adaptée sup. à 90 000 €



Commune de LUDON-MÉDOC

AVIS D'APPEL PUBLIC A LA CONCURRENCE

MARCHE DE TRAVAUX

Ref: 2024_TX_04

1 - MAÎTRE D'OUVRAGE
Commune de Ludon-Médoc
1 rue de la mairie
33290 Ludon-Médoc - 05 57 88 44 09

2 - MAÎTRISE D'ŒUVRE
Servicad Sud-Ouest
2 Rue Georges Gaymer
33290 Blanquefort

3 - MODE DE PASSATION
Procédure adaptée ouverte

4 - OBJET DU MARCHÉ ET LIEU D'EXÉCUTION
Lieu d'exécution : Commune de Ludon-Médoc
Libellé du Service : Aménagement sécuritaire avenue du 11 Novembre (RD210)

5 - PRESTATION DIVISÉE EN LOTS
Non

6 - CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
Voir CCTP

8 - CRITÈRES D'ATTRIBUTION
Voir RC

9 - VISITE SUR SITE
Une visite sur site est obligatoire avant la remise des offres, afin que les candidats puissent prendre connaissance des lieux, du site et de son environnement, de l'importance et de la nature des prestations à effectuer et de toutes difficultés et sujétions pouvant résulter de leur exécution.
L'unique visite est prévue sur site le lundi 3 juin 2024 à 11h00, à l'adresse suivante : Parking Netta, 33290 Ludon-Médoc

10 - DATE LIMITE DE REMISE DES OFFRES
Vendredi 21 Juin 2024 - 12 Heures

11 - CONSULTATION
Remise des offres par voie électronique uniquement sur la plateforme.
Remise du dossier de consultation :
Téléchargement du DCE via le site internet web : <https://ludonmedoc.fr> ou <https://demat-ampa.fr>
Renseignements :
Tél. : 05.57.88.54.85 Ou dge@ludonmedoc.fr

Avis administratifs et judiciaires

Autres avis

Commune de La Teste-de-Buch

AVIS DE CONCERTATION

Information du public sur les modalités et la durée de la concertation portant sur le Projet de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch (33)

Le Conseil Départemental de la Gironde, maître d'ouvrage du projet de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch (33) au niveau de la Plaine des Sports Gilbert Moga, organise une concertation.

En application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, du fait de sa nature et de son montant, le projet est soumis à une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées par le projet.

La concertation se déroulera entre le 10 et le 29 juin 2024 et son périmètre est la commune de La Teste-de-Buch.

Plusieurs temps d'échange seront proposés au public :

- une réunion publique le 11 juin 2024, à partir de 18h à la Mairie de La Teste-de-Buch,
- un atelier le 18 juin 2024, à partir de 18h à la Mairie de La Teste-de-Buch également.

L'ensemble des informations relatives à la concertation sera disponible à partir du 10 juin 2024 sur la page internet dédiée : <https://www.gironde.fr/deplacements>.

Tout au long de la concertation, le public pourra formuler ses avis, observations et questions via un formulaire dédié sur la plateforme participative (<http://pe.jparticipative.gironde.fr/projet/carrefour-debesserie/presentation>), et les registres papier mis à disposition à la mairie de La Teste-de-Buch, à l'Hôtel Communautaire de la CQBAS et à l'Hôtel du Département de la Gironde.

À l'issue de la concertation, un bilan de la concertation sera élaboré et approuvé par le Conseil Départemental de la Gironde.

Il comportera une synthèse des observations et propositions présentées par le public ainsi que les mesures que le département jugera nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

À l'issue de la concertation, un dispositif de concertation continue sera mis en œuvre. Il aura pour objectif de maintenir informés les acteurs du territoire et le public sur l'avancée du projet (études, procédures et travaux).

Conseil départemental de la Gironde
Commune de La Teste-de-Buch
Communauté d'agglomération Bassin d'Arcachon Sud

Annonces légales

Vie des sociétés

RS INOV

CONSTITUTION

Aux termes d'un ASSP en date du 21/05/2024, il a été constitué une SASU ayant les caractéristiques suivantes :

Dénomination : RS INOV

Objet social : Informatique et conseil, télécommunication, installation réseaux informatiques, import-export, achat vente voiture, chauffeur vic

Siege social : 11 rue Jean moulin, 33440 AMBARES ET LAGRAVE

Capital : 200 €

Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS BORDEAUX

Président : Monsieur BELAGGOUN Abdelkader, demeurant 11 rue Jean moulin, Appt 229, 33440 AMBARES ET LAGRAVE

Admission aux assemblées et droits de votes : tout associé peut participer aux assemblées sur justificatif de sa identité. Chaque associé dispose d'autant de voix à chaque action qu'il possède

Clause d'agrément : les actions sont li-

AVIS DE CONSTITUTION

Aux termes d'un ASSP en date du 19 mai 2024, il a été constitué une SC ayant les caractéristiques suivantes :

Dénomination : SCI DO CASAL

Objet social : Maison de Vacances

Siege social : 203 rue de saint marnet la salvetat, 33710 PUGNAC

Capital : 1 000 €

Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS LIBOURNE

Gérance : M^{me} RODRIGUES GOMES Sonia, demeurant 203 rue de saint marnet la salvetat, 33710 PUGNAC

R. Gomes Sonia



Publiez votre annonce légale

7 jours sur 7 - 24 h sur 24

- 1) Saisissez votre annonce légale via un formulaire
- 2) Visualisez votre avis avant sa parution
- 3) Téléchargez votre attestation de parution

Paiement en ligne sécurisé

SUD OUEST

Un service dédié par le réseau du Sud-Ouest

6-3 - Supports de concertation

L'ensemble de ces supports sont téléchargeables sur la page internet du projet :
<https://jeparticipe.gironde.fr/project/carrefour-de-bisserie/presentation/presentation>

Dossier de concertation :

CONCERTATION PRÉALABLE
DU 10 AU 29 JUIN 2024

**DOSSIER DE
CONCERTATION**

**CRÉATION D'UN
PARC RELAIS
ET SÉCURISATION
DU CARREFOUR
DE BISSERIÉ
SUR LA COMMUNE
DE LA TESTE-DE-BUCH**



Plaquette de présentation de la concertation sur le projet :

CONCERTATION PRÉALABLE
DU 10 AU 29 JUIN 2024

**CRÉATION D'UN
PARC RELAIS
ET SÉCURISATION
DU CARREFOUR
DE BISSERIÉ**
SUR LA COMMUNE
DE LA TESTE-DE-BUCH








double. Il s'agit de :

des sports et de l'aire de

atoire de Bisserié.

de la concertation, l'aménagement

le parking relais est commun à l'en-

variantes proposées à travers les 3

essous.

on vise à :

nature des aménagements envisagés ;

ormation et la participation du public ;

es remarques, observations et propo-

es réponses ;

ertation réglementaire à plus globale-

ocation de discuter de l'opportunité

LE PARC RELAIS

P+R

- 1 Places de stationnement
- 2 5 places PMR
- 3 70 places pour les 2 roues
- 4 11 places pour les motos
- 5 Un arrêt de bus
- 6 Raquette retournement des bus
- 7 Accès dédiés aux piétons
- 8 Accès aux 2 roues
- 9 Gabarits de limitation en hauteur (limitation à 1,90 m)



Vue sur les différents équipements du parc relais



Photo exemple d'un parc relais (sources : études Service et Sdeeg)

**SCÉNARIO 2 :
P+R et carrefour du type « giratoire
agrandi »**



Raccordement du parc relais et de la rue Gilbert Moga à un giratoire du type « autodrome » s'apparentant à 2 giratoires de rayon = 25m, reliés par un alignement droit

**SCÉNARIO 3 :
P+R et carrefour du type « carrefour à
feux avec îlot central (CFIC) »**



Raccordement du parc relais et de la rue Gilbert Moga à un carrefour à feux à 5 branches du type « carrefour à feux avec îlot central (CFIC) »

Site web du projet sur la plateforme participative jeparticipe.gironde.fr :



Diaporamas de présentation du projet des différents formats de rencontres

CONCERTATION PRÉALABLE
DU 10 AU 29 JUIN 2024

**CRÉATION D'UN PARC RELAIS
ET SÉCURISATION DU
CARREFOUR DE BISSERIÉ**
SUR LA COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH

Réunion publique
Le 11 juin 2024
La Teste-de-Buch



CONCERTATION PRÉALABLE
DU 10 AU 29 JUIN 2024

**CRÉATION D'UN PARC RELAIS
ET SÉCURISATION DU
CARREFOUR DE BISSERIÉ**
SUR LA COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH

Atelier
Le 18 juin 2024
La Teste-de-Buch



CONCERTATION PRÉALABLE
DU 10 AU 29 JUIN 2024

**CRÉATION D'UN PARC RELAIS
ET SÉCURISATION DU
CARREFOUR DE BISSERIÉ**
SUR LA COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH

Entretien acteur
Le 26 juin 2024
AST La Teste-De -Buch





ARCACHON

À deux pas du sable, le renouveau de l'hôtel "Arcanse"



L'hôtel dispose de 56 chambres et "Junior Suites" mais aussi un espace coworking, une salle de fitness, une grande terrasse ou encore un vaste lobby.

Il s'appelait auparavant "L'Hôtel de la plage", comme son illustre cousin ferretcapien, lui aussi inauguré cette semaine. Le voici désormais rénové et affublé d'un nouveau nom "Arcanse". "Arc" comme Arcachon et "anse" comme vacances avec son imaginaire associé : la détente, la découverte et la convivialité. Une petite visite s'imposait dans cet établissement tout proche du Casino et du front de mer, porté par le groupe Inwood.

Ce groupe gère déjà plusieurs établissements bien connus : "Le Burdigala" à Bordeaux et "Le B d'Arcachon". Voici désormais "Arcanse", le dernier-né. Ou plutôt le dernier rénové. Car l'endroit existe depuis des décennies. Mais cet édifice méritait une belle rénovation. C'est désormais chose faite après sept mois de travaux et une couleur bien plus contemporaine, apportée par l'architecte parisien Nicolas Adnet du "Studio MHNA". Le cabinet se spécialise « dans l'architecture d'intérieur et la conception d'ambiances uniques », explique-t-il, travaillant sur des concepts qui concernent aussi bien

L'hôtel Arcanse est pensé comme « une maison de famille »

L'hôtellerie, la gastronomie que le bien-être. Pour interpréter cet art de vivre, le Studio MHNA, à la tête du projet, s'est basé sur trois piliers, comme l'explique Alexandre Desboeufs, le directeur marketing du groupe : « La nature, le partage et l'humain. » Arcanse est alors pensé comme « une maison de famille, ce lieu de vacances et de partage, profondément ancré sur le Bas-

sin ». Il poursuit : « Chaque espace est conçu comme un véritable lieu de vie, en famille, entre amis. » Concrètement, l'hôtel dispose de 56 chambres réparties sur plusieurs étages. Le groupe "Inwood" a voulu en faire « un espace reposant et intime ». « Le mobilier en bois clair, les tissus naturels et les couleurs apaisantes » sont pensés pour cela. L'hôtel dispose aussi d'un appartement de 57 m² et sa terrasse d'une quarantaine de m². Bar, salle de fitness, lobby, réception et trois salles de séminaire complètent cette rénovation. L'hôtel arcachonnais sera ouvert à l'année.

→ J.B.L.

Le Salon "100% Bassin" fait son grand retour en novembre prochain à Mios

Organisée par la plateforme solidaire et économique "Tous Bassin", la deuxième édition du Salon "100% Bbassin d'Arcachon et Val de l'Eyre". Retenez la date : samedi 2 et dimanche 3 novembre à Mios, au complexe Mayonnade. Toujours dans une démarche de promouvoir les circuits courts et les entreprises locales, le salon vient d'ouvrir ses inscriptions aux entrepreneurs de nos 17 communes. L'événement est organisé en partenariat avec la Communauté d'agglomération du Nord-Bassin. Au programme : des artisans, boutiques, créateurs, producteurs locaux ainsi que des animations, conférences, initiations et rencontres locales. Pour plus d'informations, il faut écrire à tousbassin@gmail.com et cavientdubassinarcachon.fr

NORD-BASSIN

Surf ou kickboxing, pourquoi choisir ?

Une manifestation sportive assez étonnante va se dérouler ce week-end au Nord-Bassin. En effet, l'Andernosien Bruno Acebron, un chef d'entreprise passionné de sport et créateur de la franchise Gramen Sana, a eu l'idée d'associer deux disciplines qui n'ont a priori rien à voir l'une avec l'autre : le surf et le kickboxing. Mais à bien y réfléchir, on peut quand même y trouver des points communs. À savoir vitesse, rapidité, réactivité, capacité d'analyse, endurance, etc. Ce faisant, il a organisé la tenue de deux stages de surf et de kick-

boxing. Cet événement aura lieu les 25 et 26 mai à Andernos pour le kickboxing (en partenariat avec le club Savate Nord-Bassin) et à la plage du Grand-Crohot pour le surf (en partenariat avec le Surf club de la Presqu'île). Ces stages permettront aux participants de s'initier ou de se perfectionner dans ces disciplines passionnantes. Le kickboxing sera encadré par Laure "Ruthless", la triple championne de France de kickboxing qui incarne à elle seule la détermination, la force mentale et la persévérance. Pour ce qui concerne le stage de surf, il sera



Stages de surf et de kickboxing, les 25 et 26 mai. Info au 06 03 50 60 32.

encadré par les moniteurs du Surf club de la presqu'île. Les stagiaires seront conseillés par Patrick Beven, une icône du surf français, dont la

passion et le talent ont laissé une empreinte indélébile sur l'histoire du surf en France et au-delà.

→ MATHIEU DURAND, DÉPÊCHE

Expresso

MIOS

Une réunion publique pour lutter contre les moustiques

La ville de Mios organise une réunion publique sur la lutte contre les moustiques avec Yohan Icher, Directeur Adjoint du Service d'Hygiène et de santé du Siba. Mardi 11 juin à 19h au Complexe Sportif P&R Mayonnade, Entrée n°1. « Avec l'arrivée de l'été et les fortes pluies, la nuisance causée par les moustiques devient une préoccupation importante pour les habitants du territoire », confirme la ville de Mios. « Ils pourront ainsi poser leurs questions, apprendre les actions au quotidien à mettre en place pour lutter contre ces nuisibles. »

LA TESTE-DE-BUCH

Une concertation autour du futur parc relais "Bisserié"

Le conseil départemental de la Gironde, maître d'ouvrage du projet de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch au niveau de la plaine des Sports Gilbert Moga, organise une concertation. Elle se déroulera entre le 10 et le 29 juin 2024. Plusieurs temps d'échange seront proposés au public : une réunion publique le 11 juin à partir de 18h à la mairie de La Teste-de-Buch ainsi qu'un atelier le 18 juin à partir de 18h à la mairie également. L'ensemble des informations relatives à la concertation sera disponible à partir du 10 juin 2024 sur la page internet dédiée : <https://www.gironde.fr/deplacements>. Tout au long de la concertation, le public pourra formuler ses avis, observations et questions via un formulaire dédié sur la plateforme participative (<https://jeparticipe.gironde.fr/project/carrefour-de-bisserie/presentation/>), et les registres papier mis à disposition à la mairie de La Teste-de-Buch, à l'Hôtel Communautaire de la Cobas et à l'Hôtel du Département de la Gironde. À l'issue de la concertation, un dispositif de concertation continue sera mis en œuvre. Il aura pour objectif de maintenir informés les acteurs du territoire et le public sur l'avancée du projet (études, procédures et travaux).

Parc relais et de sécurisation de Bissérié, la concertation continue

Le Conseil Départemental de la Gironde, maître d'ouvrage du projet de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bissérié sur la commune de La Teste-de-Buch au niveau de la Plaine des Sports Gilbert Moga, organise une concertation préalable. Rappelons que le projet est soumis à une concertation préalable associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées par le projet. La concertation préalable se déroulera jusqu'au 29 juin

2024. Après une réunion publique le 11 juin, place aux ateliers le 18 juin 2024, à partir de 18h à la Mairie de La Teste-de-Buch. Le projet est bidimensionnel.

Il consisterait à créer un parc relais au niveau de la Plaine des sports et de l'aire de stationnement actuelle. Mais aussi sécuriser les accès au parc relais et au carrefour giratoire de Bissérié. Plusieurs scénarios de travaux sont envisagés et discutés : un carrefour à feux ; un giratoire agrandi ou bien un "autodrome" s'apparentant à deux giratoires. Mais parmi les objectifs principaux,

il y a également le raccordement de ce parking relais et la sécurisation de ses accès aux réseaux de transport en commun, de pistes cyclables et routiers ; le réaménagement du système d'échanges Bissérié/Moga en faveur des modes alternatifs de déplacements et en tant qu'entrée de ville de la commune de La Teste. Le projet prévoit la création de 160 places de stationnement.

L'ensemble des informations relatives à la concertation est disponible depuis le 10 juin 2024 sur la page internet dédiée : www.gironde.fr/ dans l'onglet "Déplacements".



Quel aménagement pour le giratoire stratégique de Bisserié?

la teste-de-buch

Le carrefour sur la RN250 va être réaménagé pour des raisons de sécurité et un parc-relais y sera créé, en attendant une future mise à 2x2 voies. L'aménagement est à la consultation publique

La teste-de-buch

Quel aménagement pour le giratoire stratégique de Bisserié?

Le carrefour sur la RN250 va être réaménagé pour des raisons de sécurité et un parc-relais y sera créé, en attendant une future mise à 2x2 voies. L'aménagement est à la consultation publique

Le giratoire de Bisserié, à La-Teste-de-Buch, ce n'est pas rien. On peut parler d'un carrefour stratégique, essentiel à la circulation des véhicules. Si tous les chemins mènent à Rome, le rond-point de Bisserié mène, lui, à peu près partout au sud du bassin d'Arcachon: Gujan, Le Teich, Biganos, Bordeaux, Cazaux, La-Teste centre, Arcachon. Tous ceux qui vivent et travaillent sur ce territoire l'empruntent nécessairement à un moment ou un autre. La circulation journalière calculée en septembre dernier est de 86000 véhicules dans les différents sens, c'est-à-dire sur la RN250, et vers La-Teste, la zone d'activité ou la plaine des sports.

Ce trafic majeur occasionne d'ailleurs sur cet axe d'importants ralentissements

dans un sens comme dans l'autre, d'autant que la nouvelle 2x2 voies qui arrive de Gujan-Mestras se transforme en une fois une voie au niveau de Bisserié en allant vers Arcachon. Depuis l'aménagement de la RN250, les embouteillages se concentrent désormais dans ce secteur de La-Teste puisqu'ils n'existent plus au niveau de Gujan centre et la Hume grâce aux échangeurs.

La Communauté d'agglomération du Bassin sud (Cobas) a déjà prévu de mener des travaux pour prolonger la mise à 2x2 voies jusqu'à Arcachon et dans un premier temps jusqu'à l'embranchement vers la dune du Pyla. Puisque cette route est départementale, la Cobas prévoit de financer les travaux et a déjà passé une convention avec le Département pour financer des études préalables. Comme la présidente de la Cobas, Marie-Hélène des Esgaulx, l'a rappelé lors de la présentation au public du projet d'aménagement de Bisserié: «Ces études sont de longue haleine. [...] À ce stade, aucun parti pris technique n'est arrêté quant à la poursuite de l'aménagement de la RN250.»

Mais en attendant cet aménagement de mise à 2x2 voies jusqu'à Arcachon qui prendra plusieurs années, il existe d'ores et déjà un problème à régler au plus vite sur ce fameux giratoire, celui de sa dangerosité. Le maire de La-Teste-de-Buch Patrick Davet l'a rappelé lors de la présentation au public, en particulier en raison de l'existence de cinq sorties très fréquentées, notamment celle de la plaine des sports. Ce sont ces travaux de «réaménagement et de sécurisation de ce carrefour» qui seront faits dans un délai bien plus court que l'aménagement global. Ils sont présentés à la concertation publique depuis le 10 juin et jusqu'au 29 juin.

Trois scénarios sont proposés par les pouvoirs publics afin d'aménager Bisserié, avec comme objectif commun une amélioration de la sécurité. Ils contiennent aussi la création d'un parc-relais de 160 places (surmonté de panneaux solaires), relié aux réseaux de transports en commun (arrêts de bus) et aux pistes cyclables, situé juste à l'entrée de la plaine des sports.

Le scénario 1 est appelé «autodrome» et sa principale caractéristique est l'allongement du

6-5 - Compte-rendu de la réunion publique de lancement (11 juin 2024)



Compte rendu des temps d'échange de la réunion publique du 11 juin 2024

**PROJET DE CRÉATION D'UN PARC-RELAIS
ET DE SÉCURISATION DU CARREFOUR DE BISSERIÉ
SUR LA COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH (33)**

Le 11 juin 2024 a eu lieu la réunion publique d'ouverture de la concertation préalable au projet de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch. La réunion a eu lieu à la mairie de La Teste-de-Buch dans la salle du conseil et a duré un peu moins de deux heures. Quarante et une personnes étaient présentes.

Déroulé de la réunion :

La réunion publique s'est déroulée en 3 étapes :

- Présentation du projet et de sa concertation,
- Echanges entre l'assistance et les intervenants sous forme de questions-réponses,
- Mini-sondage par rapport aux solutions envisagées en date, sous la forme d'un questionnaire à compléter.

Temps d'échange

A la suite des différentes présentations, les participants ont pu prendre la parole pour poser leurs questions aux porteurs de projet.

- **QUESTION 1 : « Ce projet est tout à fait légitime et nous en avons tous besoin étant donné la dangerosité du carrefour. Comment travailler sur les comportements des gens pour qu'ils incluent, dans leur cycle de déplacement vers la Teste, l'utilisation de ce parc relais ? »**
- **RÉPONSE 1 - M. DAVET, Maire de la Teste-de-Buch :** *« Les déplacements doux et le fait de dire aux gens « déposez votre voiture là » cela ne va pas se faire en un jour. A toute volonté de faire il faut un commencement et là le commencement c'est de mettre le stationnement à disposition des usagers et le moyen de les véhiculer comme des transports en communs ou des vélos. C'est comme le reste, ça*



prendra du temps, on communiquera là-dessus, sur nos réseaux, on l'indiquera de façon forte pour inciter les gens à déposer leur véhicule. »

- **QUESTION 2 : « J'ai peur que les gens prennent de fait la forêt pour une voie de dégagement. Comment faire en sorte que le parc relais ne soit pas utilisé par les gens du voyage ? »**
- RÉPONSE 2 - M. DAVET, Maire de la Teste-de-Buch : *« On a l'habitude de ces problématiques. L'an dernier on a fait une négociation qui s'est très bien passée, il y avait 250 caravanes, ils nous ont payé tous les fluides. Si la question se posait pour le parc relais, on ferait en sorte de les rediriger vers l'aire d'accueil qui existe déjà. Sur la question de la forêt, je doute que celui qui ne connaisse pas particulièrement s'y aventure, si besoin on les dissuadera. »*
- **QUESTION 3 : « Le parc relais, sera-t-il destiné à La Teste ou à la Dune du Pyla ? »**
- RÉPONSE 3 - M. DAVET, Maire de la Teste-de-Buch : *« C'est une bonne question mais pour la Dune du Pyla nous avons une autre idée à court terme. Nous allons récupérer, en mars 2025, le terrain où se trouvait le quad pour faire un véritable parking pour la Dune. L'objectif étant après de créer une liaison, par la piste 114, qui ne serait ouverte l'été que pour cette liaison, les piétons et les cyclistes. »*
- **QUESTION 4 : « Le parc relais ne risque-t-il pas de devenir une aire de stationnement quasi-permanente pour les camping-cars ? »**
- RÉPONSE 4 - M. DAVET, Maire de la Teste-de-Buch : *« Non, il y a des règles. Dans tous les cas on a évoqué une limitation de hauteur en entrée et en sortie du parc-relais à 1,90m. On veillera à ce que cela soit respecté, ce n'est pas un parking pour passer des vacances. »*
- **QUESTION 5 : « J'ai une question qui concerne le stationnement des bus. Où vont passer les bus s'il y a des gabarits ? »**
- RÉPONSE 5 - M. LEDUC, Chef de projet Département de la Gironde : *« Il n'y aura pas de gabarits sur les voies de bus. Les gabarits seront uniquement positionnés sur les entrées du parc relais. »*
- **QUESTION 6 : « J'ai une question qui concerne la suite, c'est-à-dire après le giratoire. Existe-t-il un projet de doublement des voies après le carrefour ? Si c'est le cas, cela pourrait être intéressant de prévoir l'aménagement du carrefour en ce sens. »**
- RÉPONSE 6 - Mme DES ESGAULX, Présidente de la COBAS : *« On en est au stade des études pour la suite. Ce sont des études longues qui sont en train de s'affiner. On veut que les études aillent jusqu'au bout. Les réponses techniques ne sont pas encore connues. »*
- **QUESTION 7 : « On parlait du problème de la vitesse sur ce giratoire qui le rendait dangereux pour les modes doux. Pourquoi on n'a pas fait d'étude de passerelle pour les modes doux sur ce giratoire ? »**



- RÉPONSE 7 - Mme DES ESGAULX, Présidente de la COBAS : *« Ça a été évoqué à un moment donné, il y a eu un projet de passerelle, mais il n'a pas été conservé parce qu'un passage inférieur existe déjà 100m plus à l'ouest rue de Sécarv et on a considéré que ça suffisait. »*
- RÉPONSE 7Bis - M. LEDUC, Chef de projet Département de la Gironde : *« Techniquement on peut tout faire, c'est surtout une question de coût et faire une passerelle c'est assez cher. »*
- **QUESTION 8 : « J'ai une question qui concerne l'intégration paysagère. Ce rond-point constitue l'entrée de la ville. Est-ce qu'une intégration paysagère est prévue pour faire une jolie entrée de ville ? »**
- RÉPONSE 8 - M. DAVET, Maire de la Teste-de-Buch : *« Oui, une approche paysagère est prévue dans le projet pour marquer l'entrée de la ville. Cependant pour le moment, la priorité du projet, cela reste la sécurité. »*
- RÉPONSE 8 - M. LEDUC, Chef de projet Département de la Gironde : *« Je vous confirme qu'une étude d'intégration paysagère est prévue dans le cadre de ce projet. Les visuels 3D que nous vous avons présentés sont sans intégration paysagère. Pour le moment nous en sommes au stade de la concertation sur le projet d'aménagement, l'intégration paysagère viendra ensuite. »*
- **QUESTION 9 : Est-ce que la prospective sur le volume de passage des vélos, trottinettes et mobylettes a été évaluée dans votre étude ? Est-ce que le projet va favoriser le passage de ces véhicules ? J'habite avenue de Bisserié, les pistes cyclables sont très directes, les cyclistes passent à toute vitesse et je crains les risques représentés par un apport supplémentaire de cyclistes via votre aménagement.**
- RÉPONSE 9 - M. LEDUC, Chef de projet Département de la Gironde : *« Concernant les modes actifs, c'est très difficile de faire des études prévisionnelles. On met en place des infrastructures pour favoriser la bascule, pour permettre aux gens d'utiliser plutôt le vélo que la voiture. Lorsqu'on crée un aménagement on ne sait pas à l'avance comment il va être fréquenté, on « espère » qu'il sera fréquenté. En termes de sécurisation, on essaie de faire en sorte que les modes actifs cohabitent ensemble mais la sécurité dépend aussi des comportements de chacun. Problème du partage de l'espace public au sens large : est-ce qu'on propose des espaces dédiés ou des espaces partagés où les gens auraient des comportements adaptés ? L'exercice n'est pas simple, on ne peut rien affirmer. »*
- RÉPONSE 9Bis - M. DAVET, Maire de la Teste-de-Buch : *« Ensuite, il y a une autre information c'est que sur une piste cyclable les vélos sont limités à 20km/h. Donc après c'est un problème de police, c'est la loi, au-delà de 20km/h les cyclistes doivent être sur la route. »*



Sondage

A la fin de la réunion publique, un sondage a été distribué aux participants pour connaître leur position par rapport au projet et savoir si l'un des trois scénarios envisagés avait leur préférence.

Sur les 17 questionnaires recueillis :

- **Quelques commentaires ont concerné le parc relais :**
 - Favoriser le déplacement des trottinettes sur la route
 - Mettre des ombrières de panneaux solaires sur toutes les places de parking
 - Intégration paysagère du parc relais
 - Avoir des infrastructures qui permettent de réduire le flot de voitures vers Arcachon et le Pyla
 - Connaître la durée des travaux
 - Projet essentiel pour la sécurité
 - Ne pas favoriser les risques pour l'environnement et augmenter la fréquentation de la forêt (pique-niques, vélos, incendies ...)
 - Ne pas défigurer le paysage avec trop de panneaux photovoltaïques
 - Éloigner les passages piétons du carrefour
- **14 réponses étaient favorables au scénario n°1 (« autodrome ») ;**
- **2 réponses étaient plutôt favorables au scénario n°2 (« giratoire agrandi ») ;**
- **1 réponse était indifférente aux trois solutions tant que « cela est bien fait ».**

6-6 - Compte-rendu de l'atelier de travail (18 juin 2024)



Compte rendu de l'atelier de travail du 18 juin 2024

PROJET DE CRÉATION D'UN PARC-RELAIS ET DE SÉCURISATION DU CARREFOUR DE BISSERIÉ SUR LA COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH (33)

Contexte et déroulement de l'atelier

Le 18 juin 2024 s'est déroulé l'atelier de travail avec le public autour des trois scénarios envisagés pour le projet de création d'un parc relais et de sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch.

L'atelier a eu lieu à la mairie de La Teste-de-Buch dans la salle du conseil.

Il a duré un peu moins de deux heures.

Dix personnes étaient présentes.

Objectif de l'atelier

La vocation de l'atelier était de soumettre aux participants les scénarios d'aménagement envisagés, pour qu'ils les évaluent en fonction de leur connaissance et de leur vécu du territoire. Et que sur ces bases, ils en déterminent les forces et les faiblesses, ainsi que les pistes d'amélioration éventuelles. Puis, qu'à l'issue de l'atelier, un scénario préférentiel se détache des deux autres.

Déroulement de l'atelier

- 1- Présentation du projet et du principe de l'atelier, répartition des participants par tables ;
- 2- Travail commenté des participants sur la base de plans et de « cartes à jouer » décrivant des situations d'usage types (différents profils d'usagers en situation) pour identifier les problématiques, enjeux et solutions éventuelles, spécifiques à chaque mode de déplacement (en voiture, en transport, à pied, en vélo...) soulevés par chacun des scénarios ;
- 3- Partage des résultats du travail mené par chaque table et scénario d'aménagement recommandé ;
- 4- Synthèse collective et vote collectif pour l'un des trois scénarios.

Compte tenu du nombre limité de participants qui ne permettait pas d'organiser trois tables de travail (une par scénario soumis à concertation), il a été décidé de proposer aux participants de travailler sur deux tables de la manière suivante :

- Table 1 : scénario 1 (P+R et carrefour giratoire du type « autodrome) et scénario 3 (P+R et carrefour à feux avec îlot central) ;



- Table 2 : scénario 1 (P+R et carrefour giratoire du type « autodrome ») et scénario 2 (P+R et carrefour du type « giratoire agrandi »).

Principaux enseignements

Tous les participants ont validé l'opportunité de l'aménagement du parking-relais et du réaménagement du carrefour pour des questions d'utilité et de sécurité.

Scénario 1

L'atelier a d'abord été l'occasion pour les deux tables d'étudier en détail les **caractéristiques du P+R**. Tous y voient globalement une opportunité, modulo le fait pour certains qu'il empièterait sur certains terrains de sport.

Les cartes avec profils d'usagers/modes ont été l'occasion de questionner certains des usages et d'enrichir les fonctionnalités proposées :

- Dépose minute : compte tenu de sa destination, le parc relais a vocation à servir de dépose minute pour un certain nombre de famille qui déposeront leurs enfants ou viendront les chercher avant/après leur activité sportive. Dans ce cas il serait bienvenue de penser à une zone de dépose minute ;
- Bornes de recharge électrique : les bornes doivent être à recharge très rapides pour que cela soit utile, en rapport avec les usages liés à la Plaine des Sports (pratiques sportives, matchs...) : les usagers du futur P+R n'ont pas vocation à tous laisser leurs véhicules durant des heures ;
- Stationnement pour les 2 roues motorisés ;
- Offre de vélos en libre-service ;
- Equipements pour les vélos :
 - Garage à vélo sécurisé : système de boîte ;
 - Et/ou Attaches-vélos sécurisées et adaptées à tous les types de vélos (vélos de ville, VTT, vélos électriques, remorques à vélos, vélos cargo ...).

La sécurisation des circulations et des traversées par les différents modes et un meilleur partage de la voirie entre modes a concentré l'essentiel des échanges.

Le principe de l'autodrome emporte l'adhésion des participants aux deux tables car il est jugé plus sécurisant en permettant :

- de ralentir la vitesse des véhicules pénétrant sur le rond-point, notamment ceux en provenance de l'Est depuis la RN250 ;
- de mieux protéger les traversées piétonnes et vélo à l'ouest du carrefour-giratoire, en particulier au niveau de l'avenue Frédéric de Candale et Gilbert Moga.

Néanmoins, il ne résout pas tout du point de vue des participants :

- Pour les automobilistes : plus que la sortie du carrefour-giratoire pour rejoindre le P+R via la rue Moga, c'est la sortie de celle-ci et l'insertion sur le carrefour-



giratoire qui apparaît aujourd'hui difficile, et auquel le scénario 1 n'apporte pas de réponse satisfaisante pour les automobilistes ;

- Solutions proposées par les participants :
 - Feux en sortie de la rue Gilbert Moga ou Stop (plutôt que Cédez le passage) ;
 - Passer en sens unique la circulation au niveau du P+R pour éviter aux véhicules de se croiser et simplifier le partage de la voirie : entrer via la rue Gilbert Moga, sortir via la rue Etienne Turpin ;
- Pour les modes doux (cyclistes et piétons) :
 - Au niveau de la traversée de la RN250 (Ouest du carrefour-giratoire) : la traversée apparaît toujours aussi délicate en l'absence de feux, et reste par ailleurs trop proche du carrefour-giratoire
 - Solutions proposées par les participants :
 - Décaler un peu plus à l'Ouest le passage vélo-piéton ;
 - Créer une passerelle pour les modes doux enjambant le carrefour-giratoire ;
 - Installer un système de feu prioritaire pour les piétons et les cyclistes, et/ou un système de marquage au sol avec système lumineux ;
 - Au niveau de la traversée de l'avenue Frédéric de Candale : ce n'est pas tant la traversée de l'avenue qui pourrait poser problème avec ce scénario que l'accès à la piste cyclable ou au trottoir côté Plaine des sports, lorsque l'on vient du centre-ville de La Teste-de-Buch et qu'on se dirige vers la plaine des sports : beaucoup de vélos circulent sur le trottoir côté clinique vétérinaire.
 - Solution proposée par les participants :
 - Il faudrait créer une liaison entre les aménagements prévus et ceux inexistants le long de l'avenue Frédéric de Candale ;
 - Au niveau de la zone entre l'avenue Frédéric de Candale et l'entrée de la Plaine des sports : les cheminements dédiés et parallèles pour les piétons et cyclistes sont idéaux.
 - Optimisation proposée par les participants :
 - Ils pourraient encore être optimisés par un aménagement paysager (butte) afin de les séparer
 - Au niveau du P+R, zone entre l'entrée du P+R /la rue Gilbert Moga et jusqu'à la zone de retournement pour les bus : cette zone apparaît critique car elle concentre sur quelques mètres des points d'arrêt pour les bus Baïa ou les cars, la circulation des voiture entrant/sortant des places de stationnement, d'autres cherchant à faire de la dépose minute (cf. plus haut), des piétons et des cyclistes dont les cheminements sont parallèles et protégés jusqu'au passage piéton avant la zone de retournement. Par ailleurs les cheminements piétons et cyclistes se croisent à 2 reprises (au niveau du franchissement de la rue Gilbert Moga et juste après le point d'arrêt, ce qui engendre des risques ;
 - Solution proposée par les participants :



- Hiérarchiser et articuler les circulations des uns et des autres (signalétique ?) pour bien sécuriser les traversées des modes doux en particulier (piétons et vélos).
- Enfin, certains ont demandé d'étudier la possibilité d'ouvrir une entrée directe pour le parking-relais depuis la RN250, pour éviter aux usagers en provenance de l'axe dans le sens Bordeaux-Arcachon de devoir emprunter le rond-point pour pénétrer dans la zone du P+R.

Scénario 2

Le scénario 2 ne semble pas apporter de modification suffisamment substantielle pour être mis en œuvre.

Les fonctionnalités découlant de l'aménagement ont été étudiées, mais ont amené les participants de la table 2 à considérer qu'il n'était pas nécessaire de l'étudier plus avant.

Au niveau du P+R, les remarques étaient équivalentes à celles formulées dans le cadre de l'étude du scénario 1.

Et concernant le carrefour giratoire, le principal inconvénient de ce scénario résidait dans le fait que la configuration « giratoire élargi » n'engendre pas de réduction mécanique de la vitesse des véhicules provenant de la RN250 (depuis l'Est vers l'Ouest).

Scénario 3

Le scénario 3 apparaît très adapté à la sécurisation de la circulation pour tous les modes et en particulier pour les modes doux. Avec cette configuration les traversées piétonnes et cyclistes sont totalement sécurisées.

En revanche, sa faiblesse majeure pour les participants réside sur son impact probable sur la fluidité du trafic :

- tous considèrent que la mise en œuvre systématique de feux et un fonctionnement de type « urbain » à cet endroit générerait un ralentissement du trafic ;
 - pour être efficient, son aménagement sur ce principe mériterait d'être articulé avec un aménagement équivalent au niveau du carrefour de Cazaux ;
- les participants s'interrogent sur la nature du bénéfices du déploiement de feux, par rapport à un système de type panenautique (Stop). D'autant que, des pannes de signalisation pourraient avoir lieu ce qui aurait été des conséquences dommageables lors des pointes de fréquentation sur le bassin (ponts de mai et été).



En conclusion :

Le principe de la création d'un P+R sur ce carrefour suscite une adhésion unanime des participants de l'atelier. Les échanges de chacune des deux tables ont permis d'en affiner les atouts mais aussi de pointer certaines faiblesses liées au partage de la voirie par les différents modes.

L'essentiel du travail des deux tables a porté sur l'étude des circulations au niveau des accès du P+R et du carrefour-giratoire, et en particulier des traversées piétonnes et cyclistes.

A l'issue de l'atelier, les avis ont convergé pour considérer le scénario 1 – avec le carrefour-giratoire de type auodrome – comme le plus pertinent. Néanmoins, la réalisation d'un système pour améliorer la sécurisation des traversées de l'avenue Frédéric de Candale et surtout de la RN250 à l'ouest du giratoire est apparue à tous indispensable. Avec une préférence pour un système de dispositif à feux à la demande pour les piétons et cyclistes.

Au global, l'atelier a été très productif. Puisque les participants ont non seulement identifié certains aspects à améliorer, mais surtout ont imaginé les solutions pour remédier aux nœuds identifiés, quand ils n'ont pas proposé des fonctionnalités complémentaires à l'aménagement d'ensemble.



Annexes

Pour introduire l'animation de l'atelier, un diaporama de présentation a été projeté et commenté

Celui-ci est disponible sur le site web, au même endroit que le présent compte-rendu.

CONCERTATION PRÉALABLE
DU 10 AU 29 JUIN 2024

**CRÉATION D'UN PARC RELAIS
ET SÉCURISATION DU
CARREFOUR DE BISSERIÉ
SUR LA COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH**

**Atelier
Le 18 juin 2024
La Teste-de-Buch**

PRÉFET DE LA GIRONDE
COBAS
Communauté d'agglomération
Bassin d'Arcachon Sud
Gironde
LE DÉPARTEMENT

Les outils en appui de l'animation

Plusieurs outils avaient été développés pour permettre aux participants de s'approprier rapidement les données clés du projet et se positionner par rapport à celles-ci :

- Un jeu de 7 cartes « personnage » qui dressaient le portrait d'un ou plusieurs personnes en situation d'emprunter le carrefour-giratoire et d'utiliser le P+R ;
- 3 plans grand format en A0 (1 par scénario) ;
- Un tableau de synthèse à compléter pour lister les + et les – du scénario concerné ;



Jeu de 7 cartes « personnage »





Plan grand format en A0

Exemple de carte complétée :





Tableaux de synthèse :

Exemples de tableau complété

CONCERTATION PRÉALABLE

DU 10 AU 29 JUIN 2024

Avantages et inconvénients du Scénario 1

CRÉATION D'UN
PARC RELAIS
ET SÉCURISATION
DU CARREFOUR
DE BISSERIE
SUR LA COMMUNE
DE LA TESTE-DE-BUCH

voie cyclable w. F. de
Cassala très dangereuse
aujourd'hui pour les enfants

+	-
Nathan & Thérèse ? - chemin le mieux connu (probation payante) - distance vers parking/voies cyclables - présence de la chaise à l'entrée du parc de parking (protection pour enfants)	
Rachid & Néline Francis & Rachid Amel & Rachid Recommandation = 1 km cycliste/parking - panneaux + trottoir / 1 passage - traitement (C) rouge + vert lumineux - garage à vélo sécurisé - voir = 4 passages parking - voir avec système pour parking (passage vélo) - garage vélo sécurisé pour - voir - emplacement pour vélos à garer - voir + vélos cargo	Circulation piéton/vélo au bord de la rue Gilbert Noga - juste à la hauteur de la place d'arrêt à sécuriser voir voir vélos // voir voir (voir voir de circulation pour les voir et vélos)
Rene Les Laines route rue E. Turpin	réviser quelque chose en route non la ? difficulté réviser en route - voir de la rue Gilbert Noga - quelle solution ?
Valentine Stéphane Patrice -> doit passer place L. Noga - à l'entrée qu'il y en ait 111. Mais suffisant pour en pas aller jusqu'au parking de la piscine ?	réviser à pied - passage au niveau de la rue réviser sécurité voir





⊕	⊖
<u>Kenia</u> - Avec beaucoup d'atouts. Actif de co-contrôle pour bien sentir dans l'air de coopération. - Efficace de ce côté avec l'air.	⚠ difficile à s'inscrire sur le court - court une fois depuis le me objet d'usage - interdiction interdiction de donner pour au niveau de l'air. Relais (autres) par un G. Heger & autre R. Etienne Tughi)
<u>Witako</u> + de présence pour l'indien dans la rue G. Heger.	
<u>Ames</u>	⚠ l'air recherche les regards pour qu'il puisse être utile.
<u>allergique / atome =</u> + airane + rétrovision + permet de ralentir la vitesse	J'ai à l'air de la service vés?
<u>Perie</u> - Espace pour dépense rétrovision (pour quelqu'un et rétrovision) ou une voie parallèle	l'air se présente + rétrovision avec P.R. et autre expériences pour l'air et l'air se présente au P.R. recherche de flux rétrovision ou l'air (rétrovision) ou l'air (rétrovision) (rétrovision)



tab 2

Avantages et inconvénients du Scénario 1

CRÉATION D'UN
PARC RELAIS
ET SÉCURISATION
DU CARREFOUR
DE BISSERIE
SUR LA COMMUNE
DE LA TESTE-DE-BUCH

+	-
opportunité de faire le gros pont <u>Sécurité</u> ! <u>Signalétique urbaine et directionnel.</u>	(Vélo) - bles : Difficulté franchir la (4) voie rapide (→ Pont + Piste (côté)) Difficulté de franchir les descentes / Difficultés (Pavage ou ?) accès au Parc Relais → aller plus vite pour le vélo
voiture fluide Shunt pour aller directement sur le parking / entrée Duclos	Orange 6 : Pas de difficulté Pont auverni. (cayen de la voie en scooter) → vitesse → impossible pour les carpiers, car 3 orange → Enquête sur la tarification des bus / réajustement des tarifs 5 Violet → crainte d'une entrée rapide depuis Bordeaux /
Réhabiliter les modes actifs pour aller au plus direct Bus en réseau / pour sur les chaussées / pour éviter embouteillages	7 vert → Pas de queue prioritaire 7 → idées de la piste cyclable extensibles.
plus en sécurité (avec l'axe du nord. pont).	1000 en Voiture depuis la Teste (Tous de nord. pont)





Avantages et inconvénients du Scénario 3

+	-
très bruyante <u>réactive</u> ? intelligibilité antipollu ? non fluidification ? Avantages par rapport à une solution avec d'arrêt ?	? Fluidification ? moins de bruit aujourd'hui. ? + coûteux ? Et l'été, redéfinir les traces et pistes (sans en panne) - quelle conséquence - articulation avec l'axe de C2AUX



6-7 - Compte-rendu de l'atelier technique avec le SDIS 33 (11 juin 2024)



Compte rendu de l'atelier technique : Le Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Gironde (33) - 11 juin 2024

**PROJET DE CRÉATION D'UN PARC-RELAIS
ET DE SÉCURISATION DU CARREFOUR DE BISSERIÉ
SUR LA COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH (33)**

Le 11 juin 2024 un atelier technique a été organisé dans le cadre de la concertation avec le Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Gironde à la Caserne des Pompiers d'Ornano à Bordeaux. Après un temps de présentation du projet sur la base du PowerPoint diffusé en réunion publique, un temps d'échanges avec les pompiers a été engagé afin de recueillir leur point de vue d'expert sur la situation actuelle du carrefour de Bisserié.

Présents :

- **Éric LENDRES** – Lieutenant-colonel, Chef de pôle territoire - SDIS 33
- **Fabrice AULAS** – Lieutenant-colonel, Chef du groupement territorial Sud-Ouest (COBAS, COBAN, Val de L'Eyre) - SDIS 33
- **Stéphane JACQUELIN** – Lieutenant, Adjoint au chef du centre de secours principal de La Teste-de-Buch / Pyla-sur-Mer - SDIS 33
- **Pierre BERTHELOT** – Chef de projet de concertation - 2Concert

Synthèse des échanges :

Le SDIS33 n'a pas souhaité se prononcer sur l'opportunité du projet considérant avoir un devoir de réserve en la matière. L'entretien a par conséquent pris la forme d'une réunion d'information informelle. Ont été évoqués :



- Le carrefour de Bisserié est un **rond-point stratégique** pour les sapeurs-pompiers et le SMUR dans le cadre de leurs interventions. En effet, au moins 80% voire 90% des véhicules de secours en intervention passent par ce rond-point. De plus, les ambulances, qui arrivent du Pyla ou d'Arcachon et qui vont vers le pôle santé voir vers Bordeaux pour certains blessés, passent par ce carrefour ;
 - Le carrefour de Bisserié n'est **pas une zone plus accidentogène** que d'autres ronds-points du secteur (ex : autant d'accidents que sur le rond-point de Cazaux) ;
 - Toutefois, les sapeurs-pompiers ne peuvent pas prendre en compte les « accrochages » qui n'impliquent que des dégâts matériels parce qu'ils n'interviennent pas dans ces cas-là. Il semblerait que ce rond-point cumule un nombre d'accrochages élevés mais les pompiers n'ont pas de chiffres puisqu'ils n'interviennent pas dans ces cas-là ;
 - A vélo, il est plus sûr de traverser de la RN250 vers la plaine des sports en passant par le tunnel dédié, un peu plus loin, et aménagé pour les cyclistes, plutôt qu'en traversant le rond-point de Bisserié ;
- La **phase de travaux** a été l'autre sujet-clé de l'échange : celle-ci aura un impact fort sur le quotidien des sapeurs-pompiers. Ils souhaitent par conséquent être consultés en amont sur la question de l'organisation du chantier et du phasage des travaux. Ils ont notamment été impactés par les travaux récents avenue de l'Europe et boulevard de l'Industrie.

Scénarios d'aménagement soumis à la concertation :

- Les sapeurs-pompiers **ne souhaitent pas donner d'avis sur l'aménagement du carrefour**, ils emprunteront l'aménagement qui sera mis en place. Toutefois, si l'aménagement leur permet d'aller plus vite en intervention ou au pôle santé d'Arcachon c'est toujours mieux ;
- Le SDIS33 a néanmoins interrogé la suite de l'opération : à propos de la cohérence entre l'aménagement du rond-point et le projet de prolongement de la 2x2 voies jusqu'à Arcachon, les sapeurs-pompiers ne souhaitaient pas plus se prononcer mais ont pointé un effet « thrombose » sur la RN250 en direction d'Arcachon. Cet effet provoque une attente excessive et des bouchons. Par conséquent, les usagers ont tendance à se reporter sur d'autres carrefours. Pour le nouvel aménagement, il s'agira de rechercher plus de fluidité : « C'est surchargé régulièrement, tous les jours, et fréquemment bloqué. Il n'y a plus de saisonnalité sur les blocages, même si on monte en puissance en été. Le

CONCERTATION PRÉALABLE

DU 10 AU 29 JUIN 2024



problème qu'on avait à la Hume avant, on l'a à Bisserié maintenant. » Avec une route souvent encombrée, les pompiers sont beaucoup plus prudents.

6-8 - Compte-rendu de l'atelier technique avec le DEBA (26 juin 2024)



Compte rendu de l'atelier technique : M. Laurent Carponsin – Président du Club d'Entreprises DEBA du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre – 26 juin 2024

**PROJET DE CRÉATION D'UN PARC-RELAIS
ET DE SÉCURISATION DU CARREFOUR DE BISSERIÉ
SUR LA COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH (33)**

Le 26 juin 2024 un atelier technique a été organisé dans le cadre de la concertation avec M. Laurent Carponsin, Président du Club d'Entreprises DEBA du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre. Après un temps de présentation du projet sur la base du PowerPoint diffusé en réunion publique, un temps d'échanges a été engagé afin de recueillir son avis d'expert sur la situation du carrefour de Bisserié et les scénarios proposés.

Présents :

- **Laurent Carponsin** – Expert-comptable, Commissaire aux comptes et Président du Club d'Entreprises DEBA (Bassin d'Arcachon, Val de l'Eyre)
- **Alain LEDUC** - Chef de projet infrastructures de mobilité, Direction des Infrastructures - Département de la Gironde
- **Pierre BERTHELOT** – Chef de projet de concertation - 2Concert

Synthèse des échanges :

Opportunité de l'opération : « cela va plutôt dans le bon sens. Cela ouvre de nouvelles perspectives et recèle un vrai intérêt pour Arcachon et La Teste-de-Buch. »



- Néanmoins l'échange avait démarré par un questionnement autour de l'opportunité d'une intervention limitée au niveau du carrefour de Bisserié et de ses abords (via la création d'un P+R) :
 - L'intérêt de conserver un carrefour sous forme de rond-point à Bisserié a été d'emblée interrogé par M. Carponsin. En effet, il envisageait pour sa part une solution de type échangeurs sur ce carrefour, comme cela a été fait à La Hume ;
 - Au regard de l'emprise foncière induite par le projet de parc-relais, la disparition du terrain de Baseball sur la Plaine des Sports a également été discutée pendant l'entretien. Le porteur de projet a confirmé qu'ils en avaient parlé avec l'association de Baseball et qu'en effet cette activité allait devoir être déplacée ;
- **Le P+R :**
 - L'intérêt d'un parc-relais pour les acteurs économiques locaux a été un sujet de discussion. M. Carponsin reste dubitatif quant à l'intérêt d'un parc-relais pour les utilisateurs de la Zone d'activité :
 - Celle-ci propose de nombreux parcs de stationnement sur place : il lui apparaît peu probable que les employés laissent leurs véhicules au P+R pour se rendre sur le lieu de leur emploi ;
 - Pour les employés utilisant les modes doux (vélos principalement), ceux-ci empruntent les passages en amont et en aval du carrefour de Bisserié aujourd'hui. Celui-ci étant en effet perçu comme dangereux. Mais il n'y a pas de nécessité particulière d'aménager cette zone pour ces modes et ce type de cible
 - Pour l'accueil des touristes, il apparaît en revanche tout indiqué, notamment du fait de son positionnement plus adapté que celui du Parc des expositions utilisé actuellement ;
 - M. Carponsin préconise de développer une signalétique vers les zones touristiques afin de favoriser le report modal via le P+R ;
 - Pour les usagers de la Plaine des sports également ;
 - Son offre de service pourrait être enrichie par une offre de Vélos en Libre-service : il souligne que la COBAS reste l'une des rares communautés d'agglomération à ne pas être adhérente d'Aquitaine Mobilités ;
- **La sécurisation :** en ce qui concerne la question de la sécurisation, M. Carponsin a confirmé qu'il existait un sujet au niveau de l'entrée et de la sortie de la Plaine des Sports mais également sur le carrefour en général, qui demeure dangereux pour les modes actifs (piétons et vélos) souvent redirigés vers le passage souterrain ;



- Création d'un franchissement pour les modes doux du type passage en souterrain : le projet présenté ne permet pas selon lui de répondre aux enjeux de sécurisation des traversées pour les modes doux. Il serait préférable de créer un passage en souterrain, même si cela implique de mettre en œuvre des systèmes de pompes pour l'évacuation des eaux de pluie lors de certains épisodes pluvieux. L'idéal serait néanmoins la réalisation de trémie comme cela a été réalisé sur la section A660-RN250 : M. Carponsin considère que c'est la configuration qui « favorise les mobilités douces » ;
- Création d'une passerelle : même si ce type de solution ne répondrait qu'aux besoins des piétons, cela présenterait un avantage pour marquer l'entrée de ville de La Teste-de-Buch. Cela aurait un intérêt fort en termes d'image.

Au sujet de la suite du projet de réaménagement (mise à 2x2 voies de la RN250 en direction d'Arcachon après le carrefour de Bisserié), M. Carponsin a trouvé logique de commencer par réaménager le carrefour de Bisserié en premier lieu puisque c'est devenu le giratoire le plus chargé en arrivant de Bordeaux.

Toutefois, M. Carponsin a interrogé l'éventualité de devoir réintervenir sur le carrefour de Bisserié par la suite en fonction de la mise en œuvre du projet de prolongement de la 2x2 voies.

Scénarios d'aménagement soumis à la concertation :

L'échange a principalement porté sur les scénarios 1 et 3. Le scénario 2 étant considéré comme trop proche de l'actuel :

- Scénario 1 – autodrome : M. Carponsin le perçoit comme plus fluide que le scénario 3. Ce scénario présente en outre l'avantage de laisser relativement « ouvertes » les solutions pour la poursuite de l'amélioration de la desserte jusqu'à Arcachon, même si elles iraient plutôt dans le sens d'un aménagement de type « boulevard urbain ». M. Carponsin a insisté sur le fait qu'idéalement l'aménagement préférentiel serait la réalisation d'aménagements dans le même esprit que ce qui a été fait sur la section A660-RN250 avec dénivellations ;
 - M. Carponsin a relevé que les enjeux en termes de fluidification du trafic restaient limités à quelques périodes bien précises dans l'année (ponts de mai et été). En dehors de ces périodes, il considère que les problématiques de thrombose sont limitées. Le fait de recourir à un aménagement qui ne soit pas de type mise à 2x2 voies ne soulève donc à ce stade pas de difficulté particulière ;



- Au niveau du P+R, il a été suggéré de mettre en sens unique la rue Gilbert Moga et la rue Etienne Turpin pour faciliter les écoulements de trafic et limiter les problèmes d'entrée sur le carrefour-giratoire depuis la Plaine des sports ;
- M. Carponsin a également interrogé la possibilité d'envisager une sortie spécifique depuis la 2x2 voies vers la plaine des sports afin d'éviter à une partie des usagers d'emprunter le carrefour s'ils souhaitent uniquement se stationner et accéder à la Plaine des Sports ;
- Scénario 3 – carrefour à feux : M. Carponsin a rappelé qu'auparavant, ce carrefour avait été à feux. Celui-ci est considéré comme un obstacle trop important à la fluidité du trafic et en outre perçu comme un risque en termes de sécurité automobile : il serait une source de freinages brutaux et donc pourrait générer plus d'accidents.

6-9 - Compte-rendu de l'atelier technique avec l'AST Omnisports (26 juin 2024)



Compte rendu de l'atelier technique : M. Stéphane CHEF, Président de l'AST Omnisports et de l'AST Natation – 26 juin 2024

**PROJET DE CRÉATION D'UN PARC-RELAIS
ET DE SÉCURISATION DU CARREFOUR DE BISSERIÉ
SUR LA COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH (33)**

Le 26 juin 2024 un atelier technique a été organisé dans le cadre de la concertation avec M. Stéphane CHEF, entraineur de natation et président de l'AST Omnisports et de l'AST Natation. Après un temps de présentation du projet sur la base du PowerPoint diffusé en réunion publique, un temps d'échanges avec le président a été engagé afin de commenter la situation actuelle du carrefour de Bisserié.

Présents :

- **Stéphane CHEF** – Entraineur de natation et Président de l'AST Omnisports et de l'AST Natation
- **Alain LEDUC** – Chef de projet infrastructures de mobilité, Direction des Infrastructures - Département de la Gironde
- **Pierre BERTHELOT** – Chef de projet de concertation - 2Concert

Synthèse des échanges :

- **Opportunité forte du projet au regard des enjeux de sécurité importants** de cette zone aujourd'hui. Il estime que ce carrefour est très dangereux (beaucoup d'accidents) et qu'il génère également beaucoup d'incivilités entre les différents usagers dès que le carrefour-giratoire est embouteillé (personnes qui cherchent



à déboîter). Ces problèmes de circulation génèrent en outre des problèmes de sécurité également pour les modes doux :

- Certaines traversées piétonnes pour les plus jeunes fréquentant les associations sportives (très forte proportion d'enfants) s'avéraient particulièrement dangereuses. La mise en place d'un arrêt de bus en face de la clinique vétérinaire (avenue Frédéric de Candale) alors qu'initialement il était positionné au Sud de la RN250 et impliquait aux jeunes piétons de traverser a été particulièrement salubre. Néanmoins, le problème demeure en partie ;
- Idem pour la piste cyclable actuelle ;
- **L'insertion sur le rond-point** lorsque les véhicules sortent de la Plaine des Sports : la problématique de circulation ne se joue pas tant au niveau de l'insertion dans la rue Gilbert Moga aujourd'hui, qu'à celui de sa sortie. Les heures d'entraînements correspondent souvent aux heures de sorties de bureau et à ce moment-là le carrefour est impossible à emprunter en venant de la plaine des sports ;
 - Ex. : en cas de compétition de natation environ 300 personnes se rassemblent au stade nautique. Sur la plaine des sports-même, il y a de la place pour se stationner. Il y a un parking devant la piscine pour les compétitions et il suffit la plupart du temps à absorber le flux de personnes. Lorsqu'il faut quitter le stade nautique, l'affluence crée des embouteillages ;
 - Certaines dates de compétition se chevauchent : cela démultiplie l'impact.
- **L'aire de covoiturage actuelle est considérée comme mal positionnée** : parce qu'il n'y a pas de solution de transports en commun à proximité. Le co-voiturage se pratique beaucoup plus au niveau de Biganos ;
 - L'aire de co-voiturage telle qu'envisagée dans le projet avec la création d'un P+R s'avèrerait en revanche mieux adaptée dans l'hypothèse d'une desserte de la Dune du Pyla ou du centre-ville de la Teste-de-Buch ;
 - Le montage du projet du futur parc-relais est jugé intéressant en ce sens qu'il intègre également un nouvel arrêt de bus (articulation avec le réseau Baïa) et le passage des navettes pour la Dune ;
 - Au global, ce parking relai, permettrait de libérer la route de la Dune et fluidifier le trafic dans La Teste-de-Buch.



Autres points abordés :

- L'impact du projet pour l'Association de base-ball : M. Chef insiste sur le fait qu'il faudrait trouver une solution de remplacement pour l'association. La place existe ;
- La concertation sur le projet : M. Chef témoigne du fait que le projet et sa concertation « font parler en ville » avec des clivages émergents.

Concernant les différents scénarios soumis au public :

- **Scénario 1 – type autodrome** : c'est le scénario à privilégier. Sa forme permettrait un ralentissement des automobilistes (sécurisation du carrefour), pas tant de fluidifier le trafic. Il permettrait de faire évoluer les habitudes de conduite ;
 - Toutefois, pour que ce réaménagement soit « réellement efficace et sécurisant », M. CHEF suggère également :
 - La mise en œuvre d'une solution hybride qui permettrait de compléter l'autodrome avec un feu de circulation. Ce dernier donnerait l'occasion aux automobilistes venant de la plaine des sports de s'insérer plus facilement dans le rond-point ;
 - D'installer des bandes rugueuses au sol (comme cela existe en amont des péages), au niveau de la RN250 Est, avant l'arrivée sur le carrefour-giratoire, pour obliger les automobilistes à arriver à 50km/h ;
 - Pour les mobilités douces : de repositionner le passage piéton au niveau de la RN250 côté Arcachon. Celui-ci est aujourd'hui jugé trop proche du carrefour-giratoire. Il faudrait le déplacer vers l'ouest ;
 - Pour l'optimiser, et notamment favoriser le recours au P+R, M. Chef préconise également
 - le déploiement d'un dispositif signalétique ou système de communication (affichage en temps réel comme sur l'autoroute) concernant le nombre de places disponibles et l'offre multimodale proposée ;
 - la desserte du P+R par la « navette des plages » desservant la Dune du Pyla ;
- Scénario 2 : la forme du giratoire agrandi s'insère moins bien qu'aujourd'hui dans le périmètre de la zone. Rester sur une logique de rond-point ne résout en outre pas les problèmes de fluidité et de sortie de la Plaine Moga : « quand c'est bouché, c'est vraiment bouché » ;



- Scénario 3 / carrefour à feux : ce scénario apparaît comme le plus adapté pour faciliter la sortie des véhicules depuis la Plaine des sports. Idem pour les mobilités douces (piétons et cyclistes).

N° 2024.1033.CP

<i>Signée le</i>	02/10/24
<i>Date d'envoi en Préfecture</i>	
<i>Identifiant Acte</i>	02/10/24
033-223300013-20240930-377951-DE-1-1	

**DEPARTEMENT DE LA GIRONDE
COMMISSION PERMANENTE**

RÉUNION DU 30 SEPTEMBRE 2024

**SOUS LA PRÉSIDENCE DE
Monsieur Jean-Luc GLEYZE**

**Affaire délibérée : RN250-RD1250 - Création d'un parc relais et sécurisation du
carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch.
Bilan de la concertation.**

Présents : (40) Mme Marie-Claude AGULLANA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme May ANTOUN, M. Arnaud ARFEUILLE, M. Daniel BARBE, Mme Wiame BENYACHOU, M. Bruno BEZIADE, Mme Christine BOST, M. Jacques BREILLAT, M. Gérald CARMONA, M. Louis CAVALEIRO, M. Alain CHARRIER, Mme Laure CURVALE, Mme Laurence DESSERTINE, Mme Isabelle DEXPERT, M. Romain DOSTES, M. Philippe DUCAMP, M. Jean-François EGRON, M. Jean GALAND, M. Jean-Luc GLEYZE, Mme Céline GOEURY, Mme Pascale GOT, Mme Christelle GUIONIE, Mme Martine JARDINE, M. Sébastien LABORDE, Mme Michelle LACOSTE, M. Hubert LAPORTE, Mme Marie LARRUE, M. Stéphane LE BOT, M. Matthieu MANGIN, M. Jacques MANGON, Mme Corinne MARTINEZ, Mme Célia MONSEIGNE, Mme Aline MOUQUET, M. Cédric PAIN, Mme Sophie PIQUEMAL, M. Jacques RAYNAUD, Mme Agnès SEJOURNET, M. Christophe VIANDON, M. Dominique VINCENT.

Excusés : (0)

Absents : (0)

Procurat(s) donnée(s) : (6) Mme Valérie DROUHOUT à M. Hubert LAPORTE, Mme Maud DUMONT à M. Bruno BEZIADE, M. Dominique FEDIEU à Mme Pascale GOT, M. Hervé GILLE à M. Alain CHARRIER, Mme Carole GUERE à M. Jean GALAND, Mme Liliane POIVERT à M. Jacques BREILLAT.

Ne prend pas part au vote : (0)

Mesdames et Messieurs,

VU l'article L3211-1 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif aux compétences du Conseil départemental,

VU l'article L3211-2 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif aux compétences de la

Commission Permanente,

VU la délibération n°2021.35.CD du 1^{er} juillet 2021 du Conseil départemental de la Gironde donnant délégations de compétences à la Commission Permanente,

VU la délibération n°2022.30.CD du 27 juin 2022 du Conseil départemental de la Gironde modifiant le règlement budgétaire et financier,

VU la délibération 2004.200.CD du 21 décembre 2004 relative aux principes de financement des travaux sur le réseau départemental,

VU la délibération n° 2024.52.CD du 12 février 2024 du Conseil départemental de la Gironde définissant les principes de déploiement des politiques de Mobilités au titre de l'année 2024 et allouant le budget primitif nécessaire à leur mise en œuvre sur l'exercice,

VU la délibération 2024. 86.CP du 05 février 2024 approuvant la convention avec l'Etat relative au pilotage de la phase d'opportunité de l'aménagement de la RN250,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article L 1615-2 (deuxième alinéa),

VU le Code de la Route et notamment l'article R 411-1,

VU le Code de la Voirie Routière et notamment l'article 131-1 et les suivants,

VU la loi n° 82-213 du 02 Mars 1982 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions.

CONSIDERANT que le projet « RN250-RD1250 - Sécurisation du carrefour de Bisserié et création d'un parc relais sur la commune de La Teste-de-Buch » entre dans le champ d'application de la concertation publique obligatoire en application des articles L.103-2 et R.103-1 2° du Code de l'Urbanisme,

CONSIDERANT que projet a donné lieu à une concertation qui s'est déroulée du 10 au 29 juin 2024 conformément aux dispositions des articles L 103-2 et suivants du code de l'urbanisme et selon les modalités définies dans la délibération n°2024. 514.CP du 13 mai 2024,

CONSIDERANT qu'en application de l'article L. 103-3 du Code de l'Urbanisme, il appartient au Conseil départemental de la Gironde d'arrêter le bilan de la concertation,

CONSIDERANT le bilan de la concertation annexé à la présente délibération,

CONSIDERANT que, dans l'hypothèse où le projet serait soumis à évaluation environnementale et que le montant des dépenses prévisionnelles du projet réalisé sous maîtrise d'ouvrage publique serait supérieur au seuil fixé à l'article L. 121-17-1 du code de l'environnement, une déclaration d'intention devra être publiée.

La présente délibération consiste à :

- approuver le bilan de la concertation relatif au projet « RN250-RD1250 - Création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch »,
- décider de poursuivre la réalisation du parc relais sur la commune de La Teste-de-Buch et du scénario de sécurisation n°1 des accès au parc relais et au carrefour giratoire de Bisserié,
- autoriser Monsieur le Président du Conseil Départemental à :
 - Le cas échéant, faire établir et publier une déclaration d'intention conformément aux articles L. 121-18 et R.121-28 du code de l'environnement ;
 - Organiser le continuum de concertation ;
 - Prendre toutes dispositions nécessaires à la bonne exécution des études et prestations faisant suite à cette phase de concertation ;
 - Signer tous les courriers et documents relatifs aux procédures d'autorisation réglementaires devant être engagées à la suite de la concertation.

Je vous saurais gré de bien vouloir en délibérer.

DECISION

Les propositions du Président du Conseil Départemental sont adoptées.

Fait et délibéré à l'Hôtel du Département à Bordeaux, le 30 septembre 2024

Le Président du Conseil Départemental

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'JLG' followed by a stylized flourish.

Jean-Luc GLEYZE
Conseiller départemental du
Canton Sud-Gironde

**DEPARTEMENT DE LA GIRONDE
COMMISSION PERMANENTE**

RÉUNION DU 30 SEPTEMBRE 2024

**SOUS LA PRÉSIDENCE DE
Monsieur Jean-Luc GLEYZE**

**OBJET DU RAPPORT : RN250-RD1250 - Création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch.
Bilan de la concertation.**

SYNTHÈSE

Le projet « RN250-RD1250 - Création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch » a pour objet :

- L'aménagement d'un parc relais « P+R » au niveau du carrefour de Bisserié conformément au Plan de Mobilité de la COBAS (Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud),
- Le raccordement de ce parc relais et la sécurisation de ses accès aux réseaux de transport en commun, de pistes cyclables et routiers,
- Le réaménagement et la sécurisation des accès aux zones d'activités locales et à la plaine des sports et de loisirs Moga,
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en faveur des modes alternatifs de déplacements (circulations douces et transports en commun),
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en tant qu'entrée de ville de la commune de La Teste-de-Buch,

Le réaménagement et la sécurisation de ce secteur justifient la recherche de solutions adaptées et l'association du public et des usagers aux choix qui doivent être réalisés.

Mesdames et Messieurs,

LES ELEMENTS DE CONTEXTE

1- Objectifs du projet

Le carrefour de Bisserié constitue l'entrée Est de la commune de La Teste-de-Buch par l'axe RN250-RD1250.

Au droit de cet accès se croisent les flux « Est-Ouest » de l'axe « RN250-RD1250 » avec les flux « Nord-Sud » liés aux zones d'activités locales et à la desserte de la plaine des sports Moga.

On identifie également sur ce secteur un développement des modes alternatifs de déplacements (circulations douces et transports en commun) qui va s'accroître avec la création du futur parc relais et l'extension des activités proposées sur la plaine des sports.

Le projet « RN250-RD1250 - Création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch » a pour objet :

- L'aménagement d'un parc relais « P+R » au niveau du carrefour de Bisserié conformément au Plan de Mobilité de la COBAS (Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud) ;
- Le raccordement de ce parc relais et la sécurisation de ses accès aux réseaux de transport en commun, de pistes cyclables et routiers ;
- Le réaménagement et la sécurisation des accès aux zones d'activités locales et à la plaine des sports et de loisirs Moga ;
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en faveur des modes alternatifs de déplacements (circulations douces et transports en commun) ;
- Le réaménagement du système d'échanges Bisserié/Moga en tant qu'entrée de ville de la commune de La Teste-de-Buch.

Le réaménagement et la sécurisation de ce secteur justifient la recherche de solutions adaptées et l'association du public et des usagers aux choix qui doivent être réalisés.

Par conventions, l'État et la COBAS ont notamment confié au Département de la Gironde le pilotage des études préalables et l'organisation de la concertation.

2- Objectifs et modalités de la concertation

Au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme, du fait de la nature et du montant du projet, par une délibération en date du 13 mai 2024, le Conseil départemental a approuvé les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation relative au projet de « RN250-RD1250 - Création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch ».

Cette délibération précisait que les objectifs poursuivis par la concertation étaient :

- D'informer le public sur le projet à l'aide d'événements et d'un certain nombre de supports d'information,
- D'associer le public au choix des scénarios d'aménagement répondant au mieux aux intérêts du territoire :
 - Les temps de concertation seront animés par un prestataire spécialisé,
 - Les éléments d'analyse comparative seront présentés au public,
- De veiller aux bonnes conditions de l'information du public,
- De conseiller les autorités compétentes et les maîtres d'ouvrage,
- De permettre au public d'émettre des observations, avis, propositions et recommandations à caractère général ou méthodologique.

Cette délibération précisait que la concertation serait organisée selon les modalités suivantes :

- Le démarrage de la concertation sera annoncé au moins 15 jours avant la date d'ouverture de la concertation par voie dématérialisée, sur la page internet dédiée au projet (site « jeparticipe.gironde.fr ») ainsi que par voie d'affichage sur le ou les lieux concernés par la concertation .
- Une réunion publique minimum ;
- Des ateliers et/ou « balades urbaines » ;
- Un dossier de concertation sera mis à la disposition du public [...] ;
- Une plaquette présentera également le projet soumis à concertation ;
- Les avis et contributions des participants à la concertation pourront être recueillis :
 - Par voie manuscrite sur les registres papier qui seront déposés dans les locaux de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) et de la commune de La Teste-de-Buch ;
 - Par voie orale lors des événements de la concertation (réunion, ateliers et/ou balades urbaines),
 - Par voie électronique sur la page internet dédiée au projet (site « jeparticipe.gironde.fr ») ;

3- Déroulement de la concertation et bilan

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme et à la délibération du 13 mai 2024, un bilan de la concertation doit être établi et arrêté par le Département de la Gironde :

- Le bilan expose le déroulement de la concertation,
- Il comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public ainsi que les mesures que le Département juge nécessaires de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation,
- Il statue sur la suite à donner au projet et sur le parti d'aménagement à prendre en considération,
- Il précise également, le cas échéant, le dispositif de la concertation continue qui sera mis en œuvre afin de maintenir informés les acteurs du territoire et le public sur l'avancée du projet (études, procédures et travaux).

La concertation relative au projet « RN250-RD1250 - Création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de Teste-de-Buch » s'est déroulée du 10 au 29 juin 2024.

Deux temps de rencontre et d'échange avec le public étaient proposés :

- Une réunion publique d'ouverture le mardi 11 juin à 18h à la mairie de La Teste-de-Buch,
- Un atelier de travail le mardi 18 juin à 18h à la mairie de La Teste-de-Buch.

Ils ont mobilisé la venue de 51 personnes.

Parallèlement à ces deux temps d'échange avec le public, trois ateliers techniques ont été organisés avec le SDIS33 (**Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Gironde**), l'AST Omnisport (Association Sportive Testérine) et le club d'entreprises DEBA, les 11 et 26 juin 2024.

L'objectif de ces trois rendez-vous consistait à partager le projet avec ces acteurs afin de recueillir leur avis d'expert sur la situation actuelle du carrefour de Bisserié et sur les scénarios étudiés soumis à la concertation.

D'autre part, le dispositif de concertation permettait au public de participer selon trois modalités :

- En s'exprimant lors des 2 rencontres publiques organisées (réunion publique et ateliers de travail),
- En rédigeant une contribution dans les registres mis à disposition dans les halls d'accueil de la mairie de La Teste-de-Buch, du siège de la COBAS à Arcachon et du siège du Département de la Gironde à Bordeaux.

Au total, ce dispositif a permis au public de réaliser de nombreuses contributions.

Ces contributions ont été classées dans le bilan selon 8 thèmes particuliers :

- Pertinence du positionnement du parc relais et de ses équipements,
- Positionnement préférentiel sur le scénario n°1,
- Sécurisation des accès au secteur « Bisserié-Moga »,
- Sécurisation des cheminements doux,
- Intégration du projet dans son environnement,
- Questionnements relatifs à la fluidification du trafic sur la RN250,
- Inquiétudes relatives à la phase travaux,
- Concertation bien accueillie et opportunité du projet reconnue.

L'article 5 du bilan précise les conclusions et les engagements du maître d'ouvrage. Il apporte des réponses aux principales questions posées par le public.

Il précise également que :

- Cette concertation a permis de confirmer l'intérêt de la création d'un parc relais au niveau du secteur « Bisserié-Moga » et, dans ce cadre, l'intérêt de profiter de cette création pour sécuriser les accès existants (carrefour giratoire ; accès à la plaine et au futur parc relais ; cheminements des modes doux (piétons + vélos)),
- Cette concertation a également permis de considérer que le réaménagement du carrefour de Bisserié en giratoire du type autodrome (scénario n°1) répondait aux enjeux identifiés mais qu'il nécessiterait un renforcement des équipements initialement proposés,
- Conformément à la délibération relative aux modalités d'organisation de la concertation prise par le Conseil départemental de la Gironde le 13 mai 2024, un dispositif de concertation continue sera mis en œuvre. Il aura pour objectif de maintenir informés les acteurs du territoire et le public sur

l'avancée du projet (études, procédures et travaux).

Le bilan de la concertation relative au projet « RN250-RD1250 - Création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch » est annexé à la présente délibération.

Il sera mis à disposition du public en format dématérialisé sur la page internet dédiée au projet (site « jeparticipe.gironde.fr »).

Au vu de ce qui précède, il est proposé :

- d'approuver le bilan de la concertation relatif au projet « RN250-RD1250 - Création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch »,
- de décider de poursuivre la réalisation du parc relais sur la commune de La Teste-de-Buch et du scénario de sécurisation n°1 des accès au parc relais et au carrefour giratoire de Bisserié,
- d'autoriser Monsieur le Président du Conseil Départemental à :
 - Le cas échéant, faire établir et publier une déclaration d'intention conformément aux articles L. 121-18 et R.121-28 du Code de l'Environnement,
 - Organiser le continuum de concertation,
 - Prendre toutes dispositions nécessaires à la bonne exécution des études et prestations faisant suite à cette phase de concertation,
 - Signer tous les courriers et documents relatifs aux procédures d'autorisation réglementaires devant être engagées à la suite de la concertation.

Je vous saurais gré de bien vouloir en délibérer,

Le Président du Conseil départemental,

Signé

Jean-Luc GLEYZE
Conseiller départemental du
canton Sud-Gironde



PRÉFET DE LA GIRONDE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction interdépartementale des routes Atlantique

Département de la Gironde
Direction des infrastructures
Alain LEDUC

1 esplanade Charles de Gaulle
CS 71223
33074 BORDEAUX CEDEX

Lucie CHEVER

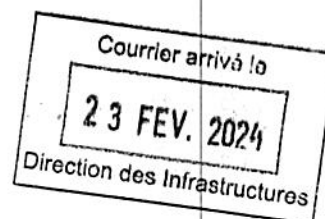
Chargée de maîtrises d'ouvrages
lucie.chever@developpement-durable.gouv.fr

Bordeaux, le 22 février 2024

BORDEREAU DE TRANSMISSION

Objet : Convention Etat/CD33 relative à la phase d'opportunité du réaménagement de la RN250 entre le giratoire de Bissérié et la RD1250. Commune de la Teste-de-Buch.

Désignation des pièces	Nombre	Observation
Convention signée des deux parties	1	



La chargée de maîtrises d'ouvrages

Lucie CHEVER

RECEIVED
FEB 21 1954
U.S. DEPARTMENT OF AGRICULTURE
WASHINGTON, D.C.

DEPARTMENT OF AGRICULTURE
FEB 21 1954
COURTESY

La. 100-100000-100000

100-100000-100000



**PRÉFET
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**CONVENTION
ENTRE L'ÉTAT ET LE DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE
RELATIVE A LA PHASE OPPORTUNITÉ
DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA RN 250
ENTRE LE GIRATOIRE DE BISSÉRIÉ ET LA RD 1250
COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH**

Entre les soussignés

L'État, ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, représenté par Monsieur Étienne Guyot, préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, préfet de la Gironde, préfet coordonnateur des itinéraires routiers du ressort territorial de la direction interdépartementale des routes Atlantique ;

désigné ci-après « **L'État** » ou « **la DIR Atlantique** »

et,

Le Département de la Gironde, représenté par son Président, Monsieur Jean-Luc Gleyze, autorisé à signer la présente convention par délibération de la Commission Permanente n° 2024-86 en date du 05.10.2024 ;

désigné ci-après « **le Département** »

Vu la loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, notamment son article 41 ;

Vu le code de la voirie routière et notamment son article L.121-5 portant sur le transfert de la maîtrise d'ouvrage d'opérations d'aménagement de voies du domaine public routier national non concédé ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de la route ;

Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, complétée par son instruction technique associée dans sa dernière version à la date de signature de la présente convention du 9 décembre 2021 ci-après désignée l'Instruction Technique ou l'IT ;

Vu le courrier du 26 avril 2023 du Président du Département de la Gironde à l'attention du Préfet de Gironde acceptant le principe d'un pilotage de l'opération et sollicitant une délégation de maîtrise d'ouvrage aux services de l'État ;

Vu la convention entre le Département de la Gironde et la Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) fixant les modalités de financement de l'opération « RN250 – RD1250 » signée le 19 décembre 2023 ;

Vu la délibération du Département de la Gironde en date du 05.10.2024 approuvant le projet de convention et autorisant son président M. Jean-Luc Gleyze à la signer, ainsi que tout document en découlant ;

Considérant que la reconfiguration de la RN 250 entre le giratoire de Bissérié et la RD 1250 relève de la maîtrise d'ouvrage de l'État ;

Il a été convenu ce qui suit :

PRÉAMBULE

La RN 250 prolonge l'A 660 et assure la desserte directe du Bassin d'Arcachon, deuxième pôle urbain départemental de la Gironde après l'agglomération bordelaise et site balnéaire de premier plan au niveau national.

D'une part, au regard de l'accroissement constant du trafic sur cet axe structurant, l'État, en collaboration avec la Communauté d'agglomération Bassin d'Arcachon Sud (COBAS), a achevé en 2021 le remplacement de deux carrefours giratoires de l'A 660 par des échangeurs dénivelés, et la transformation en boulevard urbain à 2x2 voies d'une première section de la RN 250, depuis l'A 660 jusqu'au giratoire de Bissérié.

Compte tenu de l'amélioration constatée, la COBAS souhaite poursuivre le réaménagement de la RN250 en engageant la reconfiguration du giratoire de Bissérié ainsi que de la RN250 entre ce dernier et la RD 1250.

D'autre part, le Département de la Gironde gestionnaire de la RD1250 jusqu'à l'entrée d'Arcachon considère que le réaménagement de la section « RN250 – RD1250 » permettra d'améliorer la desserte du territoire et de développer les modes alternatifs de déplacements (bus, covoiturage, vélo, ...).

Enfin, la recherche d'une cohérence d'aménagement entre la section « RN250 » et la section « RD1250 » justifie la désignation d'un maître d'ouvrage unique.

C'est pourquoi, l'opération serait réalisée sous la maîtrise d'ouvrage du Département, sur financement intégral de la COBAS. Le Département a ainsi sollicité par courrier du 26 avril 2023 une délégation de la maîtrise d'ouvrage de l'opération d'aménagement de la RN 250 entre le giratoire Bissérié (giratoire compris) et la RD 1250.

L'État est favorable aux principes de cette opération et qui nécessite l'instruction par l'État d'un dossier d'opportunité.

A l'issue de cette instruction, la suite de l'opération fera l'objet d'une nouvelle convention qui définira l'organisation de la maîtrise d'ouvrage.

Pour pouvoir réaliser le dossier d'opportunité de cette opération, le Département a besoin d'une part de réaliser des études, investigations et essais sur le domaine public routier national, nécessitant l'autorisation de l'État pour les interventions sur le domaine public routier national, et d'autre part mener la concertation avec le public pour préciser le parti d'aménagement du projet.

La présente convention vise à cadrer le processus d'élaboration du projet jusqu'à la validation par l'État de son opportunité.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

Le Département assure les études, diagnostics et démarches de concertation en vue de l'élaboration des dossiers d'opportunité relatifs au réaménagement de la RN250 entre le giratoire de Bissérié et la RD1250 sur la commune de La Teste-de-Buch. Ces dossiers d'opportunité permettront d'assurer une cohérence des aménagements sur l'axe RN250-RD1250, giratoire de Bissérié inclus.

La présente convention a pour objet de :

- De préciser le contenu des dossiers d'opportunité (Carrefour de Bissérié et RN250) attendus par l'État ;
- D'autoriser le Département à réaliser sur le domaine routier national les études, investigations et essais nécessaires à l'élaboration du projet, et de préciser leurs conditions de réalisation ;
- D'autoriser le Département à concerter avec le public pour préciser le parti d'aménagement qui sera retenu dans les dossiers d'opportunité transmis à l'État ;
- De préciser les modalités de coopération entre l'État et le Département pour la réalisation des dossiers d'opportunité.

Le Département assurera l'ensemble des prérogatives et responsabilités nécessaires à l'élaboration des dossiers d'opportunité (et des études et investigations qui s'y rattachent), qu'elles soient techniques, réglementaires, financières ou juridiques, notamment la passation des contrats et les responsabilités envers les co-contractants, les réparations en cas de dommages de travaux publics, et de manière générale le respect des procédures réglementaires s'appliquant à l'opération, notamment les réglementations applicables à la réalisation des études et investigations nécessaires à l'élaboration du dossier d'opportunité (réseaux, bruit, amiante...).

ARTICLE 2 – MODALITÉS FINANCIÈRES

L'opération est à l'initiative du Département, qui assure le financement de toutes les prestations concernant les ouvrages relevant du domaine public de l'État selon les termes de la convention relative au financement signée avec la COBAS le 19 décembre 2023. Aucune participation financière de l'État au titre du budget du réseau routier national ne sera sollicitée sauf dans le cas d'une demande faite par l'État pour un équipement très spécifique ne relevant pas des équipements habituellement utilisés pour le fonctionnement et la sécurité de ce type d'infrastructure.

ARTICLE 3 – CONTENU DES DOSSIERS D'OPPORTUNITÉ

Le demandeur transmettra à l'État des dossiers d'opportunité de l'opération, dont le contenu est rappelé dans l'Instruction Technique (IT) relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national du 29 avril 2014. Chaque dossier doit comprendre un minimum d'éléments permettant de mesurer les enjeux techniques, financiers et environnementaux de l'opération, et d'apprécier son impact sur les conditions d'écoulement du trafic et la sécurité du réseau routier national. Son niveau de détail doit être proportionné aux enjeux.

Le dossier présentera notamment :

- la nature et la justification du besoin auquel répond le projet ;
- l'ensemble des solutions techniques pertinentes envisagées ;
- pour chaque solution envisagée :
 - les impacts en termes de modification des caractéristiques techniques, des conditions d'écoulement du trafic et des considérations de sécurité des usagers, avec la fourniture d'une étude de trafic avec projections au long terme, présentant le périmètre, les hypothèses et les horizons de l'étude (a minima un scénario de référence et un scénario de projet avec des projections à horizon 20 ans) ;
 - les impacts en phase travaux ;
 - les enjeux environnementaux hiérarchisés ;
 - les conséquences sur le domaine public routier national (délimitation...) ;
- la solution privilégiée, en l'argumentant ;
- les procédures nécessaires à sa mise en œuvre.

L'ensemble des normes en vigueur et des référentiels techniques relatifs au réseau routier national (guide Voies Structurantes d'Agglomération – Conception des artères urbaines à 70 km/h VSA AU70) devra être respecté, notamment en termes de géométrie, équipement et signalisation. Les référentiels utilisés seront précisés dans les dossiers d'opportunité.

Le Département pourra transmettre à l'État un premier dossier d'opportunité relatif au seul projet de réaménagement du giratoire de Bissérié, mais veillera alors à assurer la cohérence des différents projets dont la réalisation s'échelonnerait dans le temps ainsi qu'au respect des procédures relatives à l'environnement.

L'État instruira les dossiers d'opportunité dans un délai maximal de six mois suivant la réception des dossiers complets.

ARTICLE 4 – AUTORISATION ET MODALITÉS DE RÉALISATION DES INTERVENTIONS SUR LE DOMAINE ROUTIER NATIONAL

L'État autorise le Département à intervenir sur le domaine public ou privé appartenant à l'État pour les besoins temporaires liés aux études, investigations et essais nécessaires à la définition du projet de reconfiguration de la RN 250, dans les conditions prévues ci-après. Cette autorisation concerne les prestations de topographie, de localisation des réseaux, de sondages géotechniques, de repérage d'amiante, et plus généralement de toute autre prestation nécessaire aux études. Les éventuels travaux préparatoires nécessaires à la réalisation de ces interventions (débroussaillage par exemple) sont également concernés par la présente autorisation.

Le Département fera exécuter les prestations par les entreprises qu'il aura désignées.

Les études, essais et travaux devront être réalisés en assurant à tout moment la sécurité des usagers, de jour comme de nuit. Le Département s'engage à réaliser les prestations dans le strict respect des modalités de réalisation fixées par la DIR Atlantique, district de Gironde (1 rue du maréchal Galliéni, 33140 Villenave-d'Ornon, tel : 05 56 87 74 00, mail : district-de-gironde.dira@developpement-durable.gouv.fr).

Le Département établira un calendrier prévisionnel de réalisation des prestations, en tenant compte des contraintes d'exploitation sur la RN 250 (autres chantiers, événements particuliers, etc.), et fixé d'un commun accord entre les parties. Un état des lieux contradictoire sera réalisé préalablement à la réalisation des essais et investigations.

Les investigations, essais et leurs travaux préparatoires, ne doivent pas affecter les équipements existants (clôtures, talus, signalisation verticale et horizontale, dispositifs de retenue, ouvrages d'art...) dédiés au réseau routier national.

Dans le cas où les prestations impacteraient la circulation sur le réseau routier national, un DESC (dossier d'exploitation sous chantier) devra être élaboré par le Département puis transmis à la DIR Atlantique pour arrêter les modalités d'exploitation et prendre les arrêtés d'exploitation correspondants.

Ces DESC devront contenir à minima :

- une description synthétique du chantier faisant apparaître l'objet des prestations ;
- les dates, la durée et le phasage éventuel des prestations ;
- les données de trafics disponibles ;
- les modes d'exploitation retenus et leur justification ;
- les mesures retenues pour informer les usagers de la route et les riverains ;
- un plan de situation ;
- les schémas de signalisation de chantier (panneaux, marquages, etc.) et de déviation le cas échéant ;
- les différents avis recueillis, compte-rendu de réunions ou courriers de demande d'avis devenus tacitement favorables des organismes consultés ;
- les recommandations concernant la sécurité des personnels ;
- les numéros de téléphone des responsables du chantier joignables pendant les travaux ;
- le projet d'arrêté correspondant.

La mise en œuvre des modalités d'exploitation sous chantier fixées dans le DESC est à la charge du Département. La DIR Atlantique n'assurera pas le balisage nécessaire pour la pose des dispositifs de signalisation temporaire réglementaires destinés à sécuriser la zone de chantier. Les conditions d'intervention de l'entreprise qui sera chargée d'effectuer ces balisages devront être validées par la DIR Atlantique préalablement à la mise en œuvre. Le mode opératoire pour l'agrément de l'entreprise de balisage et la surveillance du balisage mis en place seront précisés par la DIR Atlantique au moment de la préparation du chantier.

ARTICLE 5 – CONCERTATION AVEC LE PUBLIC - COMMUNICATION

L'État autorise le Département à concerter avec le public pour préciser le parti d'aménagement qui sera retenu dans le dossier d'opportunité transmis à l'État.

Les solutions présentées à la concertation devront avoir recueilli l'assentiment préalable de l'État. Les documents relatifs au projet et ayant vocation à faire l'objet d'une communication formelle auprès du public seront soumis à la validation préalable de l'État. Les représentants de l'État seront associés et participeront à la concertation avec le public.

ARTICLE 6 – MODALITÉS DE COOPÉRATION ENTRE L'ÉTAT ET LE DÉPARTEMENT

La DIR Atlantique constitue l'interlocuteur principal du Département pour ses échanges avec l'État au titre du projet.

L'État transmettra au Département l'ensemble des données d'entrée (comptages, sondages amiantes, plans des réseaux et des ouvrages...) dont il dispose déjà. Le Département transmettra à l'État l'ensemble des études et des résultats des essais et investigations qu'il réalisera dans le cadre de l'opération.

La gouvernance de l'opération s'organise autour des instances suivantes :

- un comité de pilotage : le COPIL aura pour objectif d'informer ses membres sur l'avancement du projet. Il servira également d'instance d'échange sur les grandes orientations à donner. Le COPIL sera co-présidé par le sous-préfet d'Arcachon et le vice-président du Département ou son représentant. La liste de ses membres sera arrêtée conjointement par l'État et le Département, et comprendra notamment la COBAS, les maires des communes situées à proximité du projet, et les services de l'État.
- un comité technique : le COTECH aura pour objectif de présenter les résultats des phases d'études spécifiques et servira de lieu d'échange sur des points techniques particuliers du projet. Il préparera les éléments d'information et les projets de décisions à soumettre au COPIL. Le COTECH sera animé par le Département.

- des réunions de conseil intégré associant le Département et les différents services de l'État, notamment la Direction des mobilités routières et l'Inspecteur Général Routes (IGR) responsable du pôle sud-ouest du Département de la transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique (TEDET).

ARTICLE 7 – RESPONSABILITÉS ET GARANTIES

Le Département est responsable du bon respect des procédures liées au respect de l'environnement, ainsi que des obligations légales et réglementaires. Il prend en charge les travaux de reprise des désordres consécutifs à son intervention, sur simple demande écrite de la DIR Atlantique. Le Département s'engage à garantir la responsabilité éventuelle de la DIR Atlantique pour les dommages de travaux publics liés à l'exécution des études, investigations et essais qu'il réalise.

Le Département s'engage à faire appliquer les dispositions des DESC validées par la DIR Atlantique.

La DIR Atlantique assurera les diligences normales d'interventions d'exploitation courante sur les voies circulées (hors chantier), notamment, les interventions sur accident et la viabilité hivernale.

ARTICLE 8 – DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de signature par l'ensemble des parties.

Elle prend fin à la validation par l'État de l'opportunité de l'opération et de ses modalités de réalisation, ou 4 ans après sa signature si la validation de l'opportunité n'est pas intervenue dans ce délai.

ARTICLE 9 : MODIFICATION - RÉSILIATION

La présente convention ne pourra être modifiée que par voie d'avenant signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chacune des parties. L'avenant doit être approuvé et signé par les deux parties avant d'être mis en œuvre. Il est établi en deux exemplaires originaux, à l'instar de la présente convention.

L'État se réserve le droit de résilier la présente convention si le Département est défaillant. Dans ce cas, la résiliation ne peut être prononcée qu'après mise en demeure restée infructueuse laissant un délai raisonnable. La résiliation se fait par lettre recommandée avec accusé de réception, avec un préavis d'un mois. Il est procédé immédiatement à un constat contradictoire des prestations et des travaux effectués par le Département.

Le Département peut également résilier la convention en cas de motif d'intérêt général.

Il peut également et à tout moment résilier la présente convention en cas de non-respect par l'État de ses obligations contractuelles.

La résiliation se fait par lettre recommandée avec accusé de réception, avec un préavis d'un mois. Il est procédé immédiatement à un constat contradictoire des prestations et des travaux effectués par le Département.

Le constat contradictoire fait l'objet d'un procès-verbal qui précise, en outre, les mesures conservatoires que le Département doit prendre pour assurer la sécurité des usagers et la remise en état éventuelle du domaine public routier. Le Département s'engage à mettre en œuvre ces mesures conservatoires avec diligence.

ARTICLE 10 – LITIGES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention feront l'objet d'une recherche de règlement à l'amiable entre les parties. À défaut, un recours contentieux pourra être formé devant le Tribunal administratif de Bordeaux.

Fait à Bordeaux en deux exemplaires originaux, le 22-02-2024

19 FEV. 2024

Pour l'État,

Pour le Département de la Gironde,

Le préfet coordinateur des itinéraires routiers
Atlantique

Le président du conseil département de la Gironde

Le directeur inter-départemental des routes
Atlantiques

Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation, Le Directeur Général
Adjoint chargé de la Transition Ecologique
et de l'Aménagement

Frédéric PERRIERE

François DUQUESNE

13 FEB 2024

Public Release for the General Information
of the Public. The Department of the
Interior, Bureau of Land Management,
Adjoins to the National Forest System
of the Department of the Interior.

Public Release

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

MADAME BEATRICE PANCONI
DEPARTEMENT INVESTISSEMENTS
SUR ROUTES NATIONALES
DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE
DES ROUTES ATLANTIQUE
19-21 ALLEE DES PINS
33073 BORDEAUX

Réf. à rappeler
Affaire suivie par Jennifer TOUCHER
Tél. 05 56 99 33 33 poste 23224

Bordeaux, le **19 FEV. 2024**

Madame,

Dans le cadre de l'assurance d'une cohérence d'aménagements sur l'axe RN250-RD1250 (giratoire de Bissérié inclus), une convention relative à la phase opportunité du réaménagement a été passée entre la Direction Interdépartementale des Routes Atlantique (DIRA) et le Département de la Gironde lors de la Commission Permanente du 05 février 2024.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, les 2 exemplaires de la convention à signer et nous transmettre un exemplaire signé.

Je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de toute ma considération.

Le Président du Conseil départemental

Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation, Le Directeur Général
Adjoint chargé de la Transition Ecologique
et de l'Aménagement

Frédéric PERRIERE

Compte rendu de réunion présentation dossier d'examen cas par cas du projet de création d'un P+R et de sécurisation du carrefour de Bisserié

Objet : Présentation dossier examen cas par cas du projet de création d'un P+R et de sécurisation du carrefour de Bisserié

Lieu : Cité administrative - Bordeaux

Date : 07/11/2024

Participants – Destinataires :

Nom	Entité	Fonction	Présent	Diffusion	Mail
Alain LEDUC	Département de la Gironde	Chef de projet MOA		X	a.leduc@gironde.fr
Nicolas JOUBERT	Département de la Gironde	Adjoint service MOA et chargé de mission environnement	X	X	n.joubert@gironde.fr
Michelle ABOU RACHED	DDTM 33	-		X	michelle.abou-rached@gironde.gouv.fr
Frédéric KOZIMOR	DDTM 33	-	X	X	frederic.kozimor@gironde.gouv.fr
Ralph BERNARD	DREAL MEE	-	X	X	ralph.bernard@developpement-durable.gouv.fr
Marie HATTON	DREAL MEE		X	X	marie.hatton@i-carre.net
Eric BRUNIER	DREAL MEE		X	X	eric.brunier@developpement-durable.gouv.fr
Emilie RICHARD	DREAL SAHPL	-	X	X	emilie.richard@developpement-durable.gouv.fr
Eva AUSTRUY	DREAL/SPN/DBEC	Chargée de mission réglementation espèce protégée	X	X	eva.austruy@developpement-durable.gouv.fr
Yolande PEGUIN	DDTM/SEN	Resp. division police de l'eau et des milieux aquatiques	X	X	yolande.peguin@gironde.gouv.fr
Florian PERRON	DDTM/SEN	-		X	florian.perron@gironde.gouv.fr
Enora LOUBOUTIN	Setec international	Ingénieur d'études AMO technique et réglementaire	X	X	enora.louboutin@setec.com
Yann LEROUX	Setec International	Ingénieur d'études procédures environnementales	X	X	yann.leroux@setec.com
Mathilde CHEVILLOT	Envolis	Cheffe de projets en environnement règlementaire	X	X	m.chevillot@envolis.fr
Raphaële ANTONA TRAVERSI	Cabinet Coudray	Responsable de la mission AMO juridique	X	X	r.antonat-traversi@cabinetcoudray.com

Références :

R	N	2	5	0	S	C	R	C	R	-	I	N	T	0	1	0	4	B	0	0
Affaire					Phase			Type			Emetteur			libre			indice			

Indice	Date	Auteurs	Commentaires
A00	12/11/2024	LOUBOUTIN Enora	Diffusion restreinte
B00	15/11/2024	LOUBOUTIN Enora	Prise en compte des remarques

POINTS ABORDÉS

ACTIONS

Objet de la réunion

La réunion a pour but de présenter aux services instructeurs conviés (DREAL SPN, DREAL MEE, DREAL SAMPL, DDTM) l'avancement du projet de création d'un P+R et de sécurisation du carrefour de Bisserié, ainsi que les points saillants du dossier d'examen cas par cas transmis en version provisoire le 18/10/2024 aux participants.

Présentation de l'avancement et points saillants du dossier d'examen cas par cas

Le Département de la Gironde présente l'avancement des études et procédures sur le projet depuis la dernière réunion et notamment :

- Organisation d'une concertation en juin 2024, bilan approuvé par délibération le 30/09/2024
- Transmission du dossier d'opportunité à la DIRA en juillet et au Préfet en août

La présentation du dossier d'examen cas par cas porte sur la présentation des conclusions de l'état initial, de l'évaluation des impacts du projet et les mesures Evitement/Réduction prévues. Un zoom sur l'analyse des effets cumulés avec le projet A660 et sur les autres procédures concernées par le projet (notamment volet espèces protégées) est également présenté.

Réactions des services instructeurs sur les projets

Les services instructeurs indiquent que le CERFA transmis est correctement rempli mais qu'il manque la note d'accompagnement qui détaille les études réalisées. Le Département précise qu'il est prévu d'envoyer cette note aux services instructeurs en amont du dépôt du dossier et au regard des échanges de la présente réunion.

Les services instructeurs précisent que seules les conditions suivantes induisent une instruction de la demande d'examen au cas par cas par l'IGEDD :

- Le porteur de projet est une émanation du Ministère
- Le projet fait l'objet d'une décision de niveau central.

Ces conditions ne semblent pas remplies dans le cas présent car une convention a été signée entre le Département et l'Etat relative à la phase d'opportunité.

Les services instructeurs demandent que la convention leur soit transmise.

Cela permettra à la DREAL MEE de confirmer que le projet ne doit pas être instruit au niveau central.

Hors réunion : la convention est jointe au présent CR.

Au stade de la procédure d'examen au cas par cas, l'article R.122-3 du code de l'environnement confie à l'IGEDD la procédure d'examen au cas par cas pour les projets qui sont élaborés soit par les services placés sous l'autorité du ministre chargé de l'environnement ou par des services agissant dans les domaines relevant des attributions de ce ministre, soit sous maîtrise d'ouvrage d'établissements publics relevant de la tutelle du ministre chargé de l'environnement, ou agissant pour le compte de ce dernier. La convention susvisée ayant notamment pour objet « D'autoriser le Département à réaliser sur le domaine routier national les études, investigations et essais nécessaires à l'élaboration du projet, et de préciser leurs conditions de réalisation ». En conséquence, sous réserve de confirmation par les services compétents et des nouvelles attributions du ministre chargé de l'environnement (décret du 10 oct. 2024), l'autorité chargée de l'examen au cas par cas mentionnée au premier alinéa du IV de l'article L. 122-1 semble être en l'espèce le préfet de région.

Département
DREAL MEE

Les participants émettent les remarques et recommandations suivantes :

- Le besoin de création du P+R et la sécurisation du giratoire de Bisserié qui en découle devront bien être justifiés. **Hors-réunion** : analyse présentée aux paragraphes §2.1.3 et §2.2 de la note d'accompagnement ;
- Les données bibliographiques, notamment les différentes bases de données biodiversité en ligne, doivent bien être intégrées dans l'état initial et l'analyse des impacts, dont les habitats potentiels d'espèces. Le Vison d'Europe, la Loutre d'Europe, la Bruyère du Portugal et certaines espèces de Lotier sont notamment cités comme connus dans la bibliographie sur le secteur.
Hors réunion : Les BDD naturalistes ont bien été consultées, et les espèces mentionnées ci-dessus ont bien été prises en compte (paragraphes §3.2.1, §3.2.2.4 et §3.2.2.5 de la note d'accompagnement) ;
- Les principes d'aménagement paysagers devront bien être explicités. L'insertion de photomontage sera appréciée. L'utilisation de plants issus du label Végétal local est recommandée. **Hors-réunion** : éléments présentés aux paragraphes §5.5.2 de la note d'accompagnement. Le projet paysager sera traité dans le permis d'aménager ;
- Les effets du projet sur l'acoustique n'ont pas été modélisés néanmoins SETEC précise que ces effets ont été appréhendés à dire d'expert au vu du niveau d'étude et des caractéristiques du projet. Il est rappelé que le projet n'a pas vocation à augmenter le niveau de trafic ou à modifier de manière significative l'infrastructure. **Hors-réunion** : analyse présentée aux paragraphes §5.5.3 de la note d'accompagnement
- L'analyse du fonctionnement de l'autodrome est à réaliser ainsi qu'une version de référence avec l'implantation du P+R sans modification du giratoire. **Hors-réunion** : analyse présentée aux paragraphes §5.1. de la note d'accompagnement. La configuration autodrome ne dégrade pas les conditions d'écoulements des flux, le système de giratoire et la capacité des branches en entrée étant identique à l'existant.

Ces éléments sont développés dans la note d'accompagnement qui sera ainsi amendée et transmise.

Sur la présentation des enjeux de l'état initial, la DREAL SPN fait remarquer que l'Engoulevent d'Europe n'est pas un rapace.

Concernant les mesures E-R présentée succinctement, la DREAL SPN précise que :

- La mesure de réduction portant sur l'adaptation du calendrier en phase chantier aux phases sensibles pour la faune peut également intégrer les phases sensibles pour certaines espèces de la flore.
- Les amphibiens (complexe des grenouilles vertes) identifiés dans le bassin de traitement au sud peuvent être intégrés dans la mesure de mise en place de barrière petites faunes afin d'éviter toute destruction d'espèce durant le chantier. **Hors réunion** : cette possibilité sera à discuter avec l'exploitant DIRA
- Des mesures d'accompagnement peuvent également être proposées pour améliorer la continuité écologique dans la Craste de Nézer.
Hors réunion : la continuité écologique de la Craste a été étudiée (analyse présente dans la note d'accompagnement à transmettre) et est considérée comme transparente et permettant la libre circulation écologique (piscicole). Une banquettes en encorbellement est présente dans l'OH de la Craste de Nézer sous la RN250 (pas d'impact sur les débits).

Le Département interroge la DREAL SPN sur les modalités de demande d'une autorisation capture/relâché pour la faune en phase travaux. La DREAL précise que cette demande doit être accompagné d'un dossier justifiant l'absence d'impact résiduel significatif sur les habitats et espèces protégées. Ce dossier n'est toutefois pas aussi complet qu'un dossier de dérogation classique pour destruction. Le délai d'instruction annoncé est de l'ordre de 4 mois environ.



**AMELIORATION DE LA DESSERTE DU BASSIN D'ARCACHON SUD SUR
L'AXE RN250 – RD1250**

Mission d'AMO technique et réglementaire



Planning

Le Département souhaite transmettre la note d'accompagnement aux services instructeurs pour en valider la complétude avant un dépôt du dossier d'examen cas par cas avant la fin du mois.

Paris, le 24 décembre 2024

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/24/1089

Vos réf. :

Affaire suivie par : Céline Debrieu-Levrat

Tél. : 06 99 37 14 50

Courriel : celine.debrieu-levrat@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Examen au cas par cas n°F-075-24-C-0272 « Création d'un parc relais et sécurisation du carrefour de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch (33) » : demande de compléments

L'instruction du dossier au cas par cas visé en objet met en évidence le fait que celui-ci nécessite des précisions et des compléments pour pouvoir être considéré comme complet.

Le compte-rendu du 7 novembre 2024 joint au dossier pose la question de l'instruction du cas par cas par l'Igedd au regard d'une convention Département/Etat sur la phase d'opportunité. Ce même compte-rendu signale hors compte-rendu que :

« La convention susvisée ayant notamment pour objet « d'autoriser le Département à réaliser sur le domaine routier national les études, investigations et essais nécessaires à l'élaboration du projet, et de préciser leurs conditions de réalisation ». En conséquence, sous réserve de confirmation par les services compétents et des nouvelles attributions du ministre chargé de l'environnement (décret du 10 oct. 2024), l'autorité chargée de l'examen au cas par cas mentionnée au premier alinéa du IV de l'article L. 122-1 semble être en l'espèce le préfet de région. »

Je vous remercie de me transmettre tout document (mail du 11 décembre 2024), refutant cette affirmation d'examen du cas par cas par le préfet de région et confirmant l'examen par le niveau national. Si cela a été établi, je suis également preneuse de la convention de maîtrise d'ouvrage des travaux de ce projet.

L'étude d'impact du projet d'amélioration de la desserte du sud du bassin d'Arcachon par l'axe A660-RN250 serait à nous fournir.

Il serait utile de développer d'un point de vue hydraulique, hydrogéologique et hydrologique, la prise en compte du risque de remontée de nappe dans le projet.

Dans le cas où une étude paysagère serait réalisée, il semble nécessaire de la joindre d'ores-et-déjà au dossier, afin notamment de mesurer l'impact des ombrières photovoltaïques.

Département de la Gironde

Monsieur Alain Leduc

a.leduc@gironde.fr



Autorité environnementale

L'évaluation des incidences Natura 2000 (3 sites à proximité immédiate) est à me transmettre. Comme indiqué dans le dossier de concertation, une zone humide de 740 m² et des espèces protégées (Bruyère de Cantabrie, Trèfle à fleur penchées, Chardonneret élégant, Hironnelle rustique, Gobemouche gris, Milan noir, Serin cini, Campagnol amphibie, Couleuvre d'Esculape) semblent impactées par le projet, malgré la déclinaison de la séquence ERC : les incidences résiduelles sont à définir, pouvant donner lieu à des mesures de compensation le cas échéant à détailler.

Le projet étant en zone naturelle dans le zonage du document d'urbanisme(DU), il est nécessaire de préciser si une mise en compatibilité du DU est envisagée.

Le dossier signale une augmentation du bruit du fait de l'augmentation du trafic sur la rue Gilbert Moga : si des études de trafic et acoustique sont disponibles en sus des premières conclusions dans la note d'accompagnement, j'en suis preneuse.

Il est nécessaire de disposer de ces éléments pour pouvoir étayer la décision de l'Autorité environnementale. La date de réception des éléments manquants sera le point de départ du délai de 35 jours ouvert pour la décision de l'autorité environnementale.

La rapporteure et inspectrice,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'C' followed by a series of loops and a horizontal stroke.

Céline Debrieu-Levrat

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

MADAME DEBRIEU-LEVRAT
AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
INSPECTION GENERALE DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
DEVELOPPEMENT DURABLE
TOUR SEQUOIA
92055 LA DEFENSE CEDEX

Affaire suivie par : Alain LEDUC
Tél : 06 21 22 48 53
Courriel : a.leduc@gironde.fr
Nos réf : D25.014
Vos réf : AE/24/1089, Examen au cas par cas n°F-075-24-C-0272

A Bordeaux, le : **28 JAN. 2024**

Madame l'inspectrice,

Par courrier du 24 décembre 2024, vous sollicitez le Département de la Gironde pour des précisions et compléments nécessaires à l'instruction de la demande d'examen au cas par cas déposée auprès de vos services le 12 décembre 2024 concernant le projet visé en objet.

Votre demande concerne 7 points particuliers qui sont traités dans la suite de ce courrier.

1- Instruction du dossier d'examen cas par cas par le niveau national

Dans votre courrier, vous nous demandez de fournir « tout document (mail du 11 décembre 2024), refutant cette affirmation d'examen du cas par cas par le préfet de région et confirmant l'examen par le niveau national. Si cela a été établi, je suis également preneuse de la convention de maîtrise d'ouvrage des travaux de ce projet. ».

En réponse à votre demande, nous vous proposons de consulter en pièces jointes à ce courrier :

- . 1a : Le mail du 11 décembre 2024 qui nous a été adressé par la DREAL Aquitaine pour nous préciser que le dossier serait instruit par le niveau national (Ae IGEDD),
- . 1b : Convention n°1 entre l'État et le Département de la Gironde du 22 février 2024 relative à la phase d'opportunité du projet,
- . 1c : Décision du représentant local de l'État (DIRA) du 09 janvier 2025 validant l'opportunité du projet et précisant que le Département de la Gironde, en qualité de futur maître d'ouvrage, pouvait d'ores et déjà conduire sous sa responsabilité les procédures et demandes d'autorisation préalables à la réalisation du projet.

2- Etude d'impact du projet « d'amélioration de la desserte du sud du bassin d'Arcachon par l'axe A660-RN250 »

Dans votre courrier, vous nous demandez de fournir « L'étude d'impact du projet d'amélioration de la desserte du sud du bassin d'Arcachon par l'axe A660-RN250. »

En réponse à votre demande, vous trouverez en pièces jointes à ce courrier :

- . 2a : L'étude d'impact de 2018 concernant l'opération « A660-RN250 »,
- . 2b : Les annexes techniques à cette étude d'impact.

3- Prise en compte du risque de remontée de nappe

Dans votre courrier, vous indiquez « qu'il serait utile de développer d'un point de vue hydraulique, hydrogéologique et hydrologique, la prise en compte du risque de remontée de nappe dans le projet. »

En premier lieu, nous souhaitons vous indiquer que le risque de remontée de nappe sera dûment analysé dans le cadre du dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau. De manière à effectuer cette analyse et à évaluer le comportement de la nappe sur le secteur du projet, un suivi piézométrique a été engagé depuis 9 mois. Les données seront recueillies sur une année et permettront de connaître les fluctuations du niveau de nappe du secteur.

Les principes d'aménagement décrits ci-après s'appuient sur les relevés piézométriques engagés depuis 9 mois et respectent le plus haut niveau de la nappe connu à ce stade. A l'issue des suivis piézométriques, ces principes seront ajustés et précisés dans le cadre du dossier loi sur l'eau.

En deuxième lieu, afin de prendre en compte au mieux le risque de remontée de nappe, nous vous précisons que le projet ne prévoit pas de terrassements susceptibles d'entrer en interface avec la nappe :

- Le parking est prévu en remblai (environ +1m au dessus du terrain naturel),
- Le giratoire et les voies de raccordement sont réalisés à niveau ou en remblai.

En troisième lieu, le projet prévoit de réaliser les aménagements de gestion des eaux présentés ci-après :

▪ Aménagement de gestion des eaux du P+R :

Notre étude s'oriente actuellement vers le choix d'une solution d'assainissement par structure réservoir qui permettra de :

- Respecter les préconisations de la Loi Climat et Résilience ainsi que celles du SIBA (Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon) en assurant la gestion de l'ensemble des eaux du parking par infiltration,
- S'appuyer sur la bonne perméabilité des sols de la zone d'étude (valeur de perméabilité de 35 mm/h au plus défavorable de nos mesures),
- Limiter les rejets vers la craste,
- Eviter la construction de dispositifs de gestion coûteux.

Les principes de conception s'orienteront autour :

- D'une structure imperméabilisée,
- D'un guidage des eaux par caniveaux vers des avaloirs,
- De l'injection des eaux dans des massifs drainants positionnées sous les places de stationnement, ce massif drainant sera en matériaux présentant à minima 30% de vide,
- D'un traitement de la pollution chronique au moyen d'un géotextile dépolluant enveloppant le massif, à même de fixer et traiter les polluants chroniques liés aux événements ponctuels pouvant survenir sur ce type d'infrastructure. Le parking étant non accessible aux poids lourds, le risque très faible de pollution accidentelle ne sera pas traité,
- Le massif drainant sera dimensionné comme le maximum entre le dimensionnement nécessaire au stockage d'une pluie décennale et le volume de 50l/m² de surface imperméabilisée imposée par le SIBA. Notre première approche calculatoire indique une épaisseur de l'ordre de 35cm.

Pour tenir compte des hauteurs de nappe nous avons fait les choix techniques suivants :

- Surélévation du P+R par rapport au TN (environ +1m) afin de maximiser la distance entre le niveau de nappe le plus haut (relevé par les levés piézométriques de la zone) et le fond du massif drainant, ce qui laisse une latitude pour absorber un éventuel marnage de la nappe,

- Dans le calcul de l'épaisseur nécessaire au stockage de la pluie décennale, application d'un coefficient de sécurité volontariste de 5 sur le débit d'infiltration calculé par la loi de Darcy afin de limiter un contact en période de nappe haute.

▪ Aménagement de gestion des eaux de l'autodrome :

En situation actuelle, les eaux de ruissellement du giratoire sont recueillies par des avaloirs et sont soit rejetées directement dans la craste de Nézer, soit recueillies dans un fossé infiltrant qui surverse dans la craste de Nézer.

A ce stade des études, nous privilégions de recueillir entièrement les eaux de l'autodrome et de les gérer par infiltration via la création de noues qui maximiseraient la surface d'infiltration, couplées à un géotextile dépolluant pour traiter la pollution chronique.

Enfin, il convient de rappeler que le projet relevant du régime de la déclaration au titre de la loi sur l'eau, l'ensemble de ses impacts sur les milieux aquatiques et la ressource en eau seront traités dans le cadre de cette procédure. Lors de la réalisation de ce dossier, le niveau de définition des aménagements hydrauliques / assainissement sera achevé de sorte que lesdits aménagements seront décrits avec précisions dans le dossier.

4- Etude paysagère

Dans votre courrier, vous indiquez que « dans le cas où une étude paysagère serait réalisée, il semble nécessaire de la joindre d'ores-et-déjà au dossier, afin notamment de mesurer l'impact des ombrières photovoltaïques. »

Nous n'avons pas réalisé d'étude paysagère à ce stade de l'opportunité. Le projet d'aménagement paysager du giratoire et du P+R sera établi au stade des études préalables et de la constitution du dossier de permis d'aménager.

Ce projet sera conçu pour intégrer les ombrières tout en prenant en compte les contraintes de réseaux du secteur.

A ce stade du projet, les principes paysagers envisagés sont les suivants :

- Un traitement architectural des ombrières, notamment pour traiter les vues du profil des ombrières depuis l'avenue de Candale,
- Une densification des plantations de massifs arbustifs et arborés dans la bande entre la RN250 Est et le parking relais afin de filtrer les vues directes depuis la nationale,
- La mise en œuvre d'une bande végétale et arbustive au nord du parking côté plaine des sports,
- Le traitement paysager des délaissés dans l'emprise du P+R,
- Les aménagements paysagers relatifs au projet « A660-RN250 » à proximité de notre aire d'étude seront pris en considération pour assurer la cohérence paysagère des deux projets,
- La mise en œuvre d'essences locales.

Concernant l'insertion paysagère des ombrières, il est prévu les dispositions suivantes :

- Un habillage bois des pignons à l'image des deux exemples proposés ci-dessous :



Ombrière de Castelnau de Médoc



Ombrière de Gradignan

- Une pente des ombrières faible (10° maxi) pour que l'impact visuel des panneaux solaires soit limité. Disposition retenue à défaut de privilégier une pente optimale au titre de la production solaire,
- Des modules biface pour une meilleure esthétique en sous-face par rapport à des modules traditionnels composés en sous face d'un tedlar Blanc à l'image de l'exemple proposé ci-dessous :



Modules avec sous face en tedlar blanc

5- Evaluation des incidences Natura 2000

Dans votre courrier, vous souhaitez que le Département de la Gironde vous transmette l'évaluation des incidences Natura 2000. Vous précisez également que « dans le dossier de concertation, une zone humide de 740 m² et des espèces protégées (Bruyère de Cantabrie, Trèfle à fleur penchées, Chardonneret élégant, Hirondelle rustique, Gobemouche gris, Milan noir, Serin cini, Campagnol amphibie, Couleuvre d'Esculape) semblent impactées par le projet, malgré la déclinaison de la séquence ERC : les incidences résiduelles sont à définir, pouvant donner lieu à des mesures de compensation le cas échéant à détailler. »

L'évaluation des incidences Natura 2000 n'a pas été réalisée à ce stade de l'opportunité.

Dans l'hypothèse d'une non soumission à évaluation environnementale, conformément aux dispositions de l'article R. 414-19 du code de l'environnement, l'évaluation des incidences Natura 2000 sera élaborée dans le cadre du dossier de déclaration Loi sur l'eau en phase d'études préalables.

Les éléments suivants peuvent cependant être apportés :

Un diagnostic écologique « 4 saisons » a été réalisé. Il est détaillé dans la note d'accompagnement du dossier d'examen au cas par cas (voir AnnFacult_1 Note_d_accompagnement).

L'état initial a permis de mettre en évidence des zones à enjeux sur l'aire d'étude élargie concernant notamment une zone humide et des habitats potentiels d'espèces protégées.

Ces zones à enjeux importants (740 m² de zones humides et espèces protégées) ont été entièrement évitées (notamment pas d'impact brut direct sur la zone humide et les habitats d'espèces protégées).

Les incidences résiduelles sur les espèces protégées et la zone humide après mise en œuvre de la séquence ERC sont décrites dans la pièce « 2024-11-25 PJ3) AnnFacult_1 Note_d_accompagnement » aux pages suivantes :

- P.96/113 pour le volet habitats/flore : pas d'impact brut direct caractérisé sur la flore patrimoniale mais impact assez faible indirect. En conclusion sur le volet habitats/flore, les impacts résiduels sont qualifiés de non significatifs à faibles justifiés par les mesures d'évitement et de réduction mises en place en phase travaux,
- P.96/113 pour le volet zone humide : l'emprise de la surface d'impact du projet d'aménagement n'inclut pas de zone humide recensée. Ainsi, le projet n'aura pas d'impact brut sur les zones humides,

- P.100/113 : pour le volet faune/continuité écologique : les impacts résiduels sont qualifiés de non significatifs à faibles justifiés par les mesures d'évitement et de réduction mises en place en phase travaux.

En outre, la protection de la ressource en eau est intégrée dans le projet au regard des principes d'assainissement retenus et notamment la limitation des rejets dans la craste de Nézer (amélioration de l'existant).

Il en résulte que les 4 volets « habitats/flore » - « zone humide » - « faune/continuité écologique » - « protection de la ressource en eau » sont intégrés dans le projet à travers différentes mesures qui permettent d'éviter les incidences résiduelles sur les sites Natura 2000 situés à proximité.

Enfin, il convient de rappeler que le projet relevant du régime de la déclaration au titre de la loi sur l'eau, l'évaluation des incidences Natura 2000 sera élaborée dans le cadre de cette procédure.

6- Mise en compatibilité du document d'urbanisme

Dans votre courrier, vous souhaitez savoir si une mise en compatibilité du document d'urbanisme est envisagée du fait que le projet se situe dans une zone naturelle.

Le projet se trouve sur des emprises concernées par les zonages suivants :

- Nv (emprise routière de la RN250),
- NLb (plaine Gilbert Moga).



Le règlement du Plan Local d'Urbanisme de la commune de La Teste de Buch n'interdit pas en zone NV les équipements d'intérêt collectifs tels que le giratoire, ni en zone NLb les équipements d'intérêt collectifs tels qu'un parking relais.

Toutefois, une procédure de révision du PLU de la commune de la Teste de Buch étant en cours, le règlement sera précisé en vue de la réalisation de cette opération.

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de La Teste de Buch, approuvé le 6 octobre 2011, a été mis en révision par délibération du Conseil Municipal en date du 12 avril 2022. L'arrêt du PLU est programmée en avril 2025 et l'approbation est prévue en fin d'année 2025.

7- Etudes de bruit disponibles

Dans votre courrier, vous souhaiteriez que le Département de la Gironde vous adresse les études de trafic et acoustique disponibles pour compléter l'analyse faite dans la note d'accompagnement concernant les nuisances sonores.

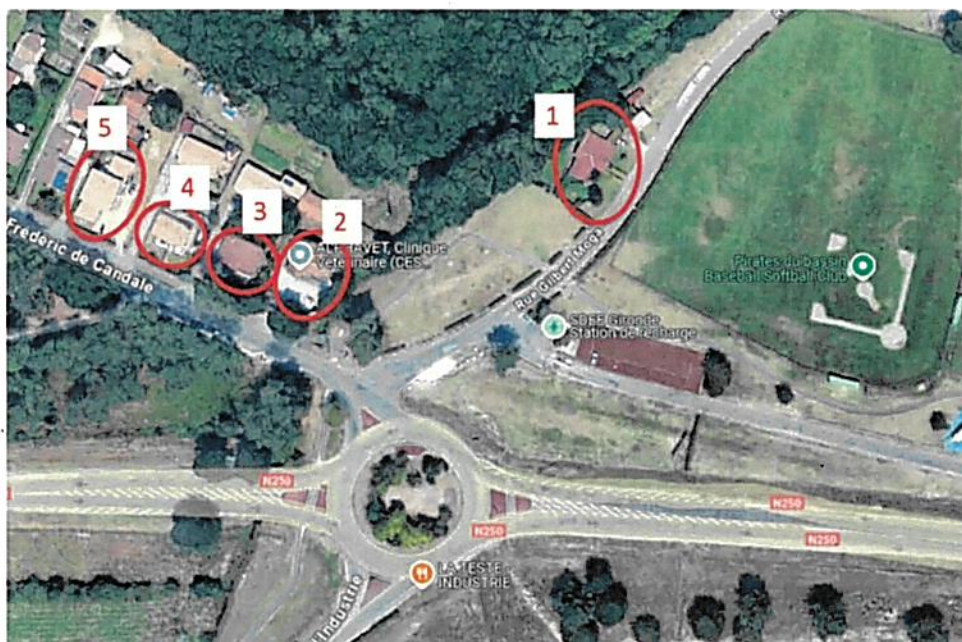
A ce stade il n'y a pas d'autres études de trafic / acoustique disponibles au-delà des éléments déjà transmis dans la pièce « 2024-11-25 PJ3) AnnFacult_1 Note_d_accompagnement » en p.104/113. L'analyse à dire d'experts a permis de préciser que le volume de trafic induit par le P+R (en prenant en compte des hypothèses dimensionnantes d'occupation du parking et du taux de rotation) engendrera :

- Une augmentation du trafic de l'ordre de +30% sur la rue Gilbert Moga,
- Une augmentation marginale du trafic sur l'avenue Frédéric de Candale.

L'augmentation du trafic liée au P+R n'est donc pas de nature à générer une modification significative du niveau sonore au sens de la législation (> 2 dB(A)).

D'autre part, le réaménagement du carrefour de Bissérié en autodrome n'est pas de nature à rapprocher les voies de circulation des habitations situées le long de l'avenue de Candale. De plus, le type de carrefour (giratoire) n'étant pas modifié, le comportement des usagers en insertion sur l'autodrome depuis l'avenue de Candale sera similaire à la situation actuelle.

Conformément à la carte proposée ci-après, 5 bâtiments sont situés à proximité du projet :



- Le bâtiment n°1 situé à proximité du projet en bordure de la rue Gilbert Moga est un bâtiment communal ayant une vocation sportive (stockage d'équipements sportifs) qui n'est pas considéré comme sensible au sens de la législation,
- Le bâtiment n°2 situé à proximité du projet en bordure de l'avenue Frédéric de Candale est une clinique vétérinaire qui n'est également pas considéré comme sensible au sens de la législation,
- Les bâtiments 3 à 5, d'habitation, situés en bordure de l'avenue Frédéric de Candale ne sont pas susceptibles d'être concernés par une modification significative du niveau sonore au sens de la législation compte-tenu des précisions apportées précédemment.

En conclusion, le projet n'engendrera pas une modification significative du niveau sonore en façade des bâtiments sensibles (logements 3 à 5).

Toutefois, le Département de la Gironde réalisera des mesures de bruit après mise en service de l'aménagement. Dans le cas d'une augmentation du niveau sonore de plus de 2 dB(A), des protections acoustiques par traitement des façades seront mises en œuvre.

Espérant avoir répondu à vos attentes, je vous remercie d'avance de bien vouloir réaliser l'instruction de notre demande d'examen au cas par cas.

Je vous prie de croire, Madame l'Inspectrice, à l'assurance de toute ma considération.

Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation,
Le Directeur adjoint des Infrastructures
Mobilités et Modernisation



Benoit BRUNET

Pièces annexées à ce courrier :

- 2024-12-11 - Mail (DREAL_MEE) Confirmation procédure
- 2024-02-22 - Convention_etat_cd33_RN250_RD1250 (Datée, signée, SCAN)
- 2025-01-09 - Decision_opportunite_N250_Bisserie
- 2018 - A660_RN250 - Etude Impact
- 2018 - A660_RN250 – Annexes à l'étude d'impact