Amélioration de la desserte du Bassin d’Arcachon par l’axe A660/RN250

Dossier de concertation

Janvier 2017
Le dossier de concertation

**CE QU’IL EST**

Le dossier de concertation est un document de synthèse sur les différentes études déjà réalisées ou en cours ; il se veut accessible au plus grand nombre.

Il est destiné à introduire le dialogue après avoir rappelé le contexte et exposé les enjeux du projet dans le cadre général des déplacements dans la partie Sud du Bassin d’Arcachon.

**CE QU’IL N’EST PAS**

Ce dossier n’est pas une compilation exhaustive des études.

Il s’agit d’un « dossier d’étape » et non d’une présentation du projet définitif. Ce dernier sera ultérieurement présenté dans le dossier d’enquête publique préalable à la déclaration d’utilité publique.

---

**Sommaire**

- L’axe A660/RN250, trait d’union entre territoires à forts enjeux ........................................ 5
  - Le contexte du projet .................................................. 6
  - L’axe majeur d’un territoire en fort développement ....................................................... 8
  - La mobilité et le système de transports ............................................................. 10
  - Les usages de l’axe A660/RN250. ..................................................... 12
  - Les caractéristiques du trafic sur l’axe A660/RN250 ..................................................... 14

- Aménager l’axe A660/RN250 : objectifs et méthodes ......................................................... 17
  - La genèse du projet ..................................................... 18
  - Les objectifs de l’aménagement de l’axe A660/RN250 ................................................... 20
  - Les enjeux environnementaux de l’aire étudiée .............................................................. 21
  - Les solutions envisagées pour fluidifier la circulation .................................................... 24

- Les options d’aménagement proposées .............................................................. 26
  - Carrefour giratoire de Césarée ..................................................... 27
  - Carrefour giratoire de La Hume .............................................................. 31
  - Parti d’aménagement jusqu’à Bisserié .............................................................. 35

- La concertation .............................................................. 39
  - La concertation sur l’aménagement de l’axe A660/RN250 ........................................... 40
L’axe A660/RN250, trait d’union entre territoires à forts enjeux


Aujourd’hui, confronté à des enjeux de développement démographique, économique et touristique, cet axe est saturé : avec plus de 30 000 véhicules par jour - et parfois davantage en période estivale - des points de congestion pénalisants sont identifiés. Aménager cet axe apparaît désormais indispensable pour lui permettre de remplir ses missions de dessertes nationale et locale.
Le contexte du projet

UN AXE TRIPLEMENT STRUCTURANT

L’axe A660/RN250 est essentiel au système de déplacement de l’ouest de la Gironde ; il remplit trois missions distinctes, à trois échelles différentes :


- Au niveau départemental, il organise les échanges à l’intérieur du territoire couvert par le SCOT du Pays Bassin d’Arcachon (voir carte ci-contre). Il fait partie de la ceinture routière entourant le Bassin d’Arcachon.

- Au niveau local, il est l’axe principal d’échanges au sein de la Communauté d’Agglomération du Bassin d’Arcachon Sud (COBAS), à laquelle appartiennent les communes de Gujan-Mestras et La Teste-de-Buch.

CHIFFRES CLÉS DES QUATRE COMMUNES DE LA COBAS (INSEE)

Les deux communes concernées par l’aménagement concentrent plus de 70 % de la population de la COBAS. Le territoire se caractérise par une densité largement supérieure à la moyenne nationale (104 habitants/km²).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nom</th>
<th>Superficie (km²)</th>
<th>Population (2012)</th>
<th>Densité (hab./km²)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Le Teich</td>
<td>87,08</td>
<td>6 891</td>
<td>79</td>
</tr>
<tr>
<td>Gujan-Mestras</td>
<td>53,99</td>
<td>20 136</td>
<td>373</td>
</tr>
<tr>
<td>La Teste-de-Buch</td>
<td>180,20</td>
<td>24 952</td>
<td>138</td>
</tr>
<tr>
<td>Arcachon</td>
<td>7,56</td>
<td>11 307</td>
<td>1 496</td>
</tr>
<tr>
<td>COBAS</td>
<td>249,83</td>
<td>63 286</td>
<td>253</td>
</tr>
</tbody>
</table>
La DREAL Nouvelle Aquitaine a étudié une section d’un peu moins de 8 km comprise entre le carrefour giratoire de Césarée (commune de Gujan-Mestras) et l’échangeur du Pilat (commune de La Teste-de-Buch). Cette section voit l’axe évoluer d’Est en Ouest de l’A660 (3 km) à la RN250 (4 km).
L’axe majeur d’un territoire en fort développement

LA COBAS, TERRITOIRE DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

A l’image du département de la Gironde, la COBAS connaît une croissance démographique bien supérieure à la moyenne nationale. Sur la période 2007-2011, elle a connu une évolution à la hausse de sa population et du nombre de résidences. Elle accentue l’importance du parc immobilier du Sud du Bassin d’Arcachon, qui compte en 2011 près de 45 000 logements (hors hôtellerie). De ce fait, la population atteint 65 000 habitants, un chiffre qui dimensionne les besoins en déplacements.

LA POPULATION SE CONCENTRE AU NORD DE L’AXE A660/RN250

L’attractivité démographique de la COBAS tient à plusieurs facteurs : cadre de vie et qualité paysagère du littoral, présence de commerces et de services. La population se concentre au plus près de ces facteurs d’attractivité, c’est-à-dire au Nord de l’axe A660/RN250. Ainsi, au Nord de la zone d’étude, la densité de population atteint 4 000 habitants au km². Au Sud de l’axe, les densités sont beaucoup plus faibles, avec des zones d’activités faiblement peuplées et de vastes zones forestières non urbanisées.

UN TERRITOIRE ÉCONOMIQUEMENT AUTONOME...

Le territoire de la COBAS présente une véritable dynamique économique et un équilibre remarquable entre la population active occupée (personnes disposant d’un emploi) et le nombre d’emplois. 72 % de la population active de la COBAS travaille sur le territoire. Cette observation nuance deux a priori sur le Bassin d’Arcachon : il serait, d’une part, le lieu de résidence de personnes ayant leur emploi dans l’agglomération bordelaise et constitué, d’autre part, le bassin d’emploi des habitants du Val de l’Eyre. Au contraire, le Sud du Bassin d’Arcachon apparaît comme un territoire économiquement autonome.

...MAIS DES FORTES DISPARITÉS ENTRE LES COMMUNES

A l’échelle communale, le constat est différent : l’emploi se concentre sur les communes d’Arcachon et de la Teste-de-Buch, c’est-à-dire à l’extrémité de l’infrastructure. A l’inverse, les communes du Teich et de Gujan-Mestras présentent un déficit d’emplois par rapport à la population active. La politique de développement économique mise en œuvre par la COBAS vise à réduire ce déséquilibre. Entre 2007 et 2011, ces deux communes ont d’ailleurs connu une croissance du nombre d’emplois d’environ 6 %. Mais dans le même temps, sous l’effet de la forte pression foncière à l’Ouest de la COBAS, les communes du Teich et de Gujan-Mestras sont celles qui connaissent le plus fort afflux de population active. Cette inégal répartition des actifs et des emplois au sein-même du territoire de la COBAS génère un phénomène de déplacements pendulaires « domicile-travail » qui sera détaillé un peu plus loin.

UN TERRITOIRE DE PROJETS

De nombreux projets d’habitats, publics comme privés, sont en cours sur le territoire de la COBAS afin de répondre à la demande de logements. De plus, la COBAS veut atteindre une part de 20% de logements sociaux dans le parc résidentiel principal et a pris deux engagements en ce sens :
• Réaliser 35% de logements sociaux dans les futures opérations ;
• Répartir l’offre nouvelle de manière équitable sur l’ensemble du territoire.

Plusieurs projets de développement économique sont à l’étude ou en phase de réalisation. Ils présentent une importante diversité. Les loisirs et le tourisme occupent une place importante.

LE TOURISME : MOTEUR DE L’ÉCONOMIE

Le secteur du tourisme injecte chaque année 346 millions d’euros dans l’économie du Bassin d’Arcachon, destination de renommée nationale et internationale. Le territoire connaît son pic de fréquentation en été, de mi-juillet à fin août. Sur cette période, la population des quatre communes de la COBAS atteint 210 000 habitants, dont 90 000 pour la seule ville d’Arcachon. La proximité de Bordeaux et la diversité de l’offre touristique permettent au Bassin d’Arcachon d’étendre son activité hors saison estivale, lors des vacances scolaires et des week-ends.

L’OSTRÉICULTURE : BIEN PLUS QU’UNE TRADITION

Avec 460 parcs ostréicoles, le Bassin d’Arcachon est le plus grand centre naisseur européen. Le secteur représente un chiffre d’affaires annuel de 35 millions d’euros et emploie 750 personnes. Dans la seule commune de Gujan-Mestras, l’activité conchylicole emploie 350 personnes à l’année.
Les principaux pôles d’activités de la COBAS sont concentrés le long de l’A660.
La mobilité et le système de transports

LES PRINCIPAUX AXES ROUTIERS

Accéder à l’axe A660/RN250 par l’Est : l’A63
L’autoroute A63 relie la métropole bordelaise à l’Espagne en traversant les Landes et le Pays Basque. Elle est également l’itinéraire principal d’accès au Bassin d’Arcachon et donne naissance à l’A660 au niveau de Mios.

Prolonger l’axe vers l’Ouest : la RD1250
La RD1250 est le prolongement final de l’axe A660/RN250. En tant que principal accès vers les plages océanes, celles d’Arcachon et des quartiers du Moulleau et de Pyla-sur-Mer, c’est un itinéraire sujet à de fortes variations saisonnières. Le trafic moyen journalier annuel (TMJA : moyenne des trafics comptabilisés sur les 365 jours) y atteint 19 500 véhicules par jour.

Deux voies parallèles : la RD650 et la RD260
La RD650 relie Biganos à Arcachon et constitue l’axe principal traversant les centres-villes du Sud du Bassin d’Arcachon, selon un trajet quasiment parallèle à la voie ferroviaire. Avec plus de 12 300 véhicules par jour en moyenne annuelle, c’est aussi un axe très fréquenté.

La RD260 peut constituer un axe d’évitement dans le cas de trajets locaux lorsque l’A660 et la RD650 présentent une forte congestion. Avec un trafic moyen journalier annuel de 6 780 véhicules, c’est un axe de moyenne importance.

Il faut noter que des routes perpendiculaires aux axes A660, RD260 et RD650 connaissent également un fort trafic. La RD650E3, qui relie le carrefour giratoire de Césarée au port de Gujan-Mestras reçoit en moyenne 12 390 véhicules par jour.

Des aires de covoiturage voient le jour le long de l’axe A660/RN250 : à Mios, Biganos, Gujan-Mestras et La Teste-de-Buch, soit un total de presque 200 places. Le Pays Bassin d’Arcachon – Val de l’Eyre s’associe à Transgironde pour proposer une nouvelle interface de covoiturage : http://covoiturage.transgironde.fr/vers/paysbarval

LES ALTERNATIVES À LA VOITURE : TRANSPORTS EN COMMUN ET TRANSPORTS DOUX

La voie ferrée Bordeaux-Arcachon
C’est en 1841 que les premiers trains à destination du Bassin d’Arcachon quittent la gare de Bordeaux Saint-Jean. En 1859, la ligne est prolongée jusqu’à la gare d’Arcachon, qui reste aujourd’hui encore son terminus, atteignant 59 km. Electrifiée en 1927, elle est à la fois symbolique du lien entre Bordeaux et le Bassin d’Arcachon et réellement fonctionnelle : elle transportait en 2015 environ 8 000 voyageurs par jour, en hausse de 2,75% par rapport à l’année précédente. C’est aujourd’hui la ligne la plus fréquentée du département (à égalité avec la ligne Bordeaux-Langon).

Sur le territoire de la COBAS, la ligne Bordeaux-Arcachon propose 5 arrêts : Le Teich, Gujan-Mestras, La Hume (Gujan-Mestras), La Teste-de-Buch et Arcachon.

QUEL REPORT MODAL DANS LE SUD DU BASSIN D’ARCACHON ?

Le territoire se caractérise par un paradoxe : l’offre de transports collectifs est importante et s’adapte à l’afflux estival, la pratique du vélo est favorisée par le relief et par un bon niveau d’équipements, la voie ferroviaire Bordeaux-Arcachon irrigue tout le territoire… et pourtant, la route constitue encore 71% de la part modale.

Cette situation doit être prise en compte dans la définition des besoins en infrastructures. En effet, le développement de l’usage des modes de transports alternatifs comme la pratique du covoiturage représentent des solutions de traitement des points de congestion. La DREAL Nouvelle Aquitaine a donc envisagé des scénarios plus ou moins volontaristes en matière de report modal, allant du statu quo à une hypothèse de 61% (moyenne nationale) de part modale des automobiles.

La gare d’Arcachon devient un pôle multimodal.
Le réseau de transports collectifs urbains
La COBAS possède un réseau de transports collectifs urbains par autobus dénommé Baïa. Ce réseau est constitué de huit lignes (dont une circulant seulement en été) reliant les quatre communes de la COBAS et la commune de Biganos et de navettes électriques « ého » pour les secteurs plus urbanisés. La ligne 6 (Port du Teich – La Salie Sud) et la ligne 8 (Collège du Teich – La Teste Miquelots) empruntent sur une longueur importante l’axe A660/RN250. Les communes de la COBAS ont mis en place quatre aires de covoiturages, dont deux sont situées sur l’aire d’étude (à Césarée, commune de Gujan-Mestras et à Bisserié, commune de La Teste-de-Buch).

LES CONSÉQUENCES EN TERMES DE TRAFIC ROUTIER
Un trafic traversant entre les habitations du Nord et les zones d’activité du Sud
Le Sud de l’axe A660/RN250 se caractérise par une très faible densité de population. Les grands espaces forestiers sont interrompus par des zones d’activités concentrant une part importante des emplois de la COBAS. A contrario, la population est regroupée au Nord de l’axe, dans les zones urbaines mélangeant habitations et services.

Une majorité de déplacements entre les communes de la COBAS

Une concentration de l’attractivité touristique en extrémité de l’infrastructure
A l’extrémité de l’axe, Arcachon ne représente que 2,3% de la superficie de la COBAS mais attire 43% des touristes en période estivale. Au trafic de proximité s’ajoute donc en période estivale un trafic de transit de grande ampleur. Longtemps tracé Est-Ouest quasi-ment ininterrompu vient couper le trafic Nord-Sud aux périodes de pointes du matin et du soir, le fonctionnement des giratoires est fortement affecté. Pour rejoindre les plages de l’Ouest, les alternatives à l’A660/RN250 sont soit éloignées (RD216 et RD256 via Mios), soit tout aussi encombrées (RD650).
Les usages de l’axe A660/RN250

L’analyse des usages peut s’appréhender de deux manières complémentaires : on se déplace en vue d’une activité (travailler, étudier, consommer, pratiquer un loisir), c’est l’approche fonctionnelle ; et on se déplace pour aller d’un lieu à un autre, c’est l’approche géographique.

ANALYSE FONCTIONNELLE : QUELS TYPES DE DÉPLACEMENTS ?

Les déplacements domicile-travail : de nombreux trajets de faible distance
Ainsi qu’il a été démontré en page 8, le territoire de la COBAS fonctionne en quasi-auto-nomie en termes d’emplois puisque 80% des emplois sont occupés par un résident de l’agglomération. À l’échelle communale, le constat est bien différent. Plus on s’éloigne d’Arcachon et plus le nombre d’habitants obligés de changer de commune pour travailler augmente. Au total, sur les 19 475 actifs que comptait la COBAS en 2010, seuls 9 341 travaillaient sur leur commune de résidence. Dans un grand nombre de cas, l’axe A660/RN250 constitue le lien entre domicile et travail.

À ces déplacements internes à la COBAS, il faut ajouter près de 1 500 actifs des autres territoires du Bassin d’Arcachon qui viennent quotidiennement travailler dans sa partie Sud.

Les déplacements domicile-commerce : l’offre commerciale du Sud Bassin concurrence Bordeaux
Si l’on excepte le pôle d’Arès, le Sud du Bassin d’Arcachon concentre l’ensemble des zones commerciales d’envergure de tout un vaste secteur s’étendant du Sud-Médoc à la frontière des Landes. Les conséquences en matière de déplacements sont de deux ordres :

- À l’échelle du SCOT, les consommateurs des territoires voisins se rendent essentiellement dans le pôle commercial de Biganos, ce qui a pour conséquence indirecte d’inciter les habitants de la COBAS à privilégier les zones commerciales de Gujan-Mestras (giratoire de Césarée) et de La Teste-de-Buch (en bordure de la RD1250)
- Localement, les résidents du territoire de la COBAS -malgré l’offre de commerces de proximité- utilisent leur véhicule pour atteindre les grands pôles de consommation.

Les déplacements domicile-établissements scolaires : la dépendance à la route

Les déplacements domicile-loisirs : un lieu de villégiature emblématique et attractif

COMMENT A-T-ON DÉTERMINÉ LES USAGES DE L’INFRASTRUCTURE ACTUELLE ?
La compréhension des usages de l’axe A660/RN250 repose sur deux analyses complémentaires.

Le nombre de véhicules empruntant l’axe est mesuré toute l’année en différents points par un système de comptage automatique. Ce comptage est complété par les données fournies par « Google Traffic ». Pendant une semaine de juillet puis une semaine de septembre, il a été étendu aux voies perpendiculaires.

Les trajets sont connus grâce à des enquêtes dites « origine-destination » : les points d’entrée et de sortie des usagers sont identifiés par des enquêteurs par un relevé des plaques minéralogiques. Elles ont eu lieu en juillet puis en septembre, afin de tenir compte des variations saisonnières.

LES DIFFÉRENTS FLUX SE SUPERPOSENT ET SE CUMULENT
Sur un territoire restreint, les déplacements domicile-travail et les déplacements saisonniers se cumulent. L’axe A660/RN250 rassemble l’ensemble de ces usages, ce qui en fait une infrastructure particulièrement sensible.
ANALYSE GÉOGRAPHIQUE : QUELS TRAJETS ?

Une majorité de trafic d’échange
De 50 à 55 % des déplacements sur l’aire d’étude sont des trafics d’échange. Ils consistent en un déplacement entre un axe perpendiculaire et l’A660 Est ou la RD1250 Ouest. Il est représenté en jaune dans le schéma ci-contre.

Exemple 1 : Je viens de l’agglomération bordelaise et je me rends au port de la Larros à Gujan-Mestras.

Un important trafic Nord-Sud

Exemple 2 : Je me déplace du port de La Teste-de-Buch jusqu’à l’hippodrome de La Teste-de-Buch

Un trafic de transit modéré
Le trafic de transit constitue 8 à 11 % des déplacements. Le trafic de transit est celui des usagers qui utilisent la totalité de l’axe, de l’A660 à la RD1250. La relative faiblesse de ce trafic est une particularité : en règle générale, les sections d’autoroute connaissent un important trafic de transit ; or l’axe A660/RN250 présente la particularité d’être une autoroute en « cul-de-sac » qui évolue progressivement vers un boulevard urbain.

Exemple 3 : Je me rends de Bordeaux à Arcachon en empruntant la totalité de l’itinéraire A660/RN250

Les déplacements Nord-Nord et Sud-Sud : des usages minoritaires

Exemple 4 : Je vais de Pyla-sur-Mer au centre hospitalier en empruntant en partie la RN250 puis l’A660.
Les caractéristiques du trafic sur l’axe A660/RN250

L’axe A660/RN250 connaît une fréquentation élevée toute l’année. Néanmoins, les enquêtes réalisées par la DREAL Nouvelle-Aquitaine confirment que la période estivale se démarque à deux titres. En été, le nombre de véhicules empruntant chaque jour l’axe augmente et ne connait pas de diminution marquée lors des week-ends.

LES VARIATIONS HEBDOMADAIRES

Des week-ends très chargés en été

Les valeurs indiquées sont des fractions (%) du trafic moyen journalier annuel. Autrement dit, une valeur de 100 correspond à un trafic dans la moyenne pour ce secteur et cette période.

Pendant la plus grande partie de l’année (représentée en bleu dans le graphique ci-dessus), le trafic moyen journalier annuel connaît son pic le vendredi. On observe une baisse significative du trafic sur l’A660 le samedi et surtout le dimanche, ce qui correspond à la réduction du volume de déplacements domicile-travail. En période estivale (en bleu dans le graphique), le pic de circulation se situe le jeudi. Mais il apparaît surtout une stabilité du trafic sur sept jours. Ainsi, on observe un dimanche de juillet 43 % de véhicules en plus qu’un dimanche de septembre.

LES VARIATIONS SAISONNIERES

Le pic de circulation estival

Les diagrammes qui suivent présentent l’évolution mensuelle des trafics moyens journaliers sur l’A660 au fil des mois. On y observe une forte augmentation du trafic moyen journalier annuel en été, qui atteint 40 000 véhicules / jour dans les deux sens alors qu’il se situe généralement autour de 30 000 véhicules / jour hors saison estivale. Pendant deux mois, les flux de touristes viennent s’ajouter aux trafics habituels. De plus, un territoire très touristique comme celui de la COBAS connaît un pic d’activité économique avec la présence de travailleurs saisonniers, tandis que les grandes agglomérations voient généralement leur activité et leur circulation baisser en été.

LES VARIATIONS HORAIRIES

Des variations horaires très marquées

En dehors de la période estivale (courbe jaune), les déplacements pondéraux se traduisent par des courbes presque symétriques. Le matin un pic se produit entre 7h30 et 9h en direction d’Arcachon, lorsque les habitants de Gujan-Mestras, Le Teich ou encore Biganos gagnent leur lieu de travail. Le soir, ces mêmes personnes rejoignent leur domicile. Le pic de circulation s’étend alors de 16h30 à 19h30 et atteint environ 1 500 véhicules/heure.

En été (courbe orange), les courbes ne sont plus symétriques. La période de pointe du matin est plus tardive (entre 10h et 12h) et beaucoup moins marquée. Cette pointe correspond plus tôt aux vacanciers provenant de l’intérieur des terres et se rendant vers les zones de loisirs (bases de loisirs, plages, forêts, centres-villes …), ainsi qu’aux travailleurs saisonniers se dirigeant vers l’Ouest. Passée cette période de pointe, le trafic reste important et stable jusqu’à 20h en direction d’Arcachon. A partir de 17h, un autre pic de circulation se produit, cette fois dans le sens d’Arcachon vers Bordeaux. Il cumule les retours des employés vers leur domicile et les trajets des touristes depuis l’Ouest vers l’intérieur des terres.

Les week-ends d’été (non-représentés ici), deux pics de circulation se succèdent dans le sens d’Arcachon vers Bordeaux. Le premier a lieu en fin de matinée (départs des vacanciers de longue durée). Le second, plus marqué, se produit à partir de 16h et va crescendo jusqu’à 19h. Il est particulièrement fort le dimanche avec une véritable saturation de l’infrastructure, lorsque le cap de 2 000 véhicules/heure est atteint.
### Giratoire de Césarée
**Premier giratoire rencontré depuis l’A63, il est le premier point de ralentissement. Ce carrefour se caractérise toute l’année par un trafic très fort au Nord et très faible au Sud.**

La section située entre les deux giratoires à aménager est la plus fréquentée en dehors de la période estivale, avec un trafic moyen journalier annuel de 36 500 véhicules/jour. La configuration à 2 x 2 voies permet néanmoins d’absorber ce trafic. Le pic de circulation est observé le matin entre 6h et 9h dans le sens de Bordeaux vers Arcachon.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Situation en 2022</th>
<th>Situation en 2025</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Le matin, la branche d’entrée Nord subit d’importants ralentissements. Le soir, cette branche d’entrée Nord reste difficile mais c’est surtout l’entrée Sud qui pose problème avec des difficultés d’insertion. Les traversées Sud-Nord sont difficiles en soirée, ce qui génère des temps d’attente pour les usagers.</td>
<td>Le giratoire connaît un surplus de véhicules très marqué en été. Les comptages recensent près de 15 500 véhicules/jour au Nord (+40 %), et plus de 18 000 véhicules/jour au Sud (+25 %). La desserte des équipements de loisirs à proximité l’explique en grande partie. Le matin, ce surplus de trafic est relativement bien absorbé par l’équipement, au Nord comme au Sud. Le soir en revanche, La Hume est un point de congestion majeur impactant la circulation sur l’axe A660/RN250 dans les deux sens et générant des temps d’attente importants pour les usagers.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Section Césarée – La Hume
**Si l’axe principal Est-Ouest constitue le principal flux de circulation, le giratoire de La Hume se caractérise aussi par un nombre important d’entrées et de sorties. Il est en effet bordé au Nord par une zone de densité de population élevée, et au Sud par un secteur d’activité.**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Situation en 2022</th>
<th>Situation en 2025</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Le matin, la branche d’entrée Nord subit d’importants ralentissements. Le soir, cette branche d’entrée Nord reste difficile mais c’est surtout l’entrée Sud qui pose problème avec des difficultés d’insertion. Les traversées Sud-Nord sont difficiles en soirée, ce qui génère des temps d’attente pour les usagers.</td>
<td>Le giratoire connaît un surplus de véhicules très marqué en été. Les comptages recensent près de 15 500 véhicules/jour au Nord (+40 %), et plus de 18 000 véhicules/jour au Sud (+25 %). La desserte des équipements de loisirs à proximité l’explique en grande partie. Le matin, ce surplus de trafic est relativement bien absorbé par l’équipement, au Nord comme au Sud. Le soir en revanche, La Hume est un point de congestion majeur impactant la circulation sur l’axe A660/RN250 dans les deux sens et générant des temps d’attente importants pour les usagers.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Giratoire de La Hume
**Si l’axe principal Est-Ouest constitue le principal flux de circulation, le giratoire de La Hume se caractérise aussi par un nombre important d’entrées et de sorties. Il est en effet bordé au Nord par une zone de densité de population élevée, et au Sud par un secteur d’activité.**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Situation en 2022</th>
<th>Situation en 2025</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Le matin, la branche d’entrée Nord subit d’importants ralentissements. Le soir, cette branche d’entrée Nord reste difficile mais c’est surtout l’entrée Sud qui pose problème avec des difficultés d’insertion. Les traversées Sud-Nord sont difficiles en soirée, ce qui génère des temps d’attente pour les usagers.</td>
<td>Le giratoire connaît un surplus de véhicules très marqué en été. Les comptages recensent près de 15 500 véhicules/jour au Nord (+40 %), et plus de 18 000 véhicules/jour au Sud (+25 %). La desserte des équipements de loisirs à proximité l’explique en grande partie. Le matin, ce surplus de trafic est relativement bien absorbé par l’équipement, au Nord comme au Sud. Le soir en revanche, La Hume est un point de congestion majeur impactant la circulation sur l’axe A660/RN250 dans les deux sens et générant des temps d’attente importants pour les usagers.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Section La Hume – Bisserié
**Il dessert une importante zone d’activité au Sud (plus de 15 000 véhicules/jour) mais aussi des zones de loisirs et d’habitation au Nord (plus de 11 500 véhicules/jour).**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Situation en 2022</th>
<th>Situation en 2025</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Le matin, malgré les flux importants, l’insertion sur le giratoire est relative bonne. Le soir, la situation est beaucoup plus complexe au Nord et surtout au Sud où l’insertion est difficile à l’heure de pointe.</td>
<td>Alors que le nombre de véhicules traversant le giratoire sur un axe Est-Ouest est beaucoup plus important en été, les comptages ne révèlent pas de variations significatives au Nord et au Sud. On retrouve donc les mêmes conséquences en matière de congestion, avec des difficultés majeures et aggravées en soirée. En été, des remontées de file depuis l’Est de Cazaux viennent impacter le fonctionnement de Bisserié, notamment la branche Nord.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Giratoire de Bisserié
**Il dessert une importante zone d’activité au Sud (plus de 15 000 véhicules/jour) mais aussi des zones de loisirs et d’habitation au Nord (plus de 11 500 véhicules/jour).**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Situation en 2022</th>
<th>Situation en 2025</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Le matin, malgré les flux importants, l’insertion sur le giratoire est relative bonne. Le soir, la situation est beaucoup plus complexe au Nord et surtout au Sud où l’insertion est difficile à l’heure de pointe.</td>
<td>Alors que le nombre de véhicules traversant le giratoire sur un axe Est-Ouest est beaucoup plus important en été, les comptages ne révèlent pas de variations significatives au Nord et au Sud. On retrouve donc les mêmes conséquences en matière de congestion, avec des difficultés majeures et aggravées en soirée. En été, des remontées de file depuis l’Est de Cazaux viennent impacter le fonctionnement de Bisserié, notamment la branche Nord.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Section de Bisserié à la RD1250

<table>
<thead>
<tr>
<th>Situation en 2022</th>
<th>Situation en 2025</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>La circulation sur l’axe principal est assez homogène et les niveaux de trafic, variant entre 24 000 et 25 000 véhicules/jour, sont adaptés à la configuration à 2 x 1 voie. Le carrefour de Cazaux est satisfaisant malgré un flux important de véhicules. En soirée, la circulation vers Bordeaux est perturbée par les remontées de file depuis le giratoire de Bisserié, partiellement induites par le fonctionnement dégradé de La Hume.</td>
<td>L’augmentation de circulation estivale avoisine les 25 % de part et d’autre de l’échangeur de Pilat, sous l’effet des déplacements vers les lieux de loisirs et de villégiature. Le carrefour de Cazaux en est affecté, à ses accès Est et Sud, et peut impacter le fonctionnement du carrefour de Bisserié (branche Nord).</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### ... ET EN 2025 ?
**Quelle situation peut-on redouter à l’horizon 2025 si l’on ne fait aucun aménagement ?**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Situation en 2022</th>
<th>Situation en 2025</th>
</tr>
</thead>
</table>
Aménager l’axe A660/RN250 : objectifs et méthodes

La réalisation d’une branche d’autoroute entre l’A63 et le Sud du Bassin d’Arcachon trouve ses origines en 1975. L’A660 va alors être réalisée par tronçons successifs pour atteindre La Hume en 2008. Si les premiers kilomètres réalisés présentent les caractéristiques habituelles d’une autoroute, il n’en va pas de même à partir de Biganos. L’A660 devient alors une infrastructure de desserte de proximité autant que l’axe utilisé par les touristes venant de toute la France pour accéder au Sud du Bassin d’Arcachon. Cette ambivalence se traduit dans les caractéristiques de l’infrastructure, avec la présence de deux giratoires : Césarée et La Hume.

Sur le territoire de la COBAS, l’axe A660/RN250 connait des ralentissements quotidiens, souvent accentués en été, principalement au niveau des giratoires qui le jalonnent. Ces giratoires sont perçus localement comme la principale source de ralentissements.

Dès lors, il s’agit pour l’État et les collectivités de parvenir à une solution permettant à la fois de fluidifier le trafic et de maintenir des dessertes de proximité.

Des études approfondies sont engagées afin d’éclairer le choix de la solution la plus pertinente au regard des avantages fonctionnels et des enjeux humains et environnementaux.
La genèse du projet

UN OUVRAGE ATYPIQUE
L'A660 à 2x2 voies et son prolongement par la RN250 à 2x1 voie constituent l'entrée majeure du sud du bassin d'Arcachon. L'A660 comporte trois échangeurs dénivelés et deux carrefours giratoires (Césarée et La Hume).

Un outil de desserte locale en alternative à la RD650
L'axe A660/RN250 a été créé pour assurer une desserte rapide entre Bordeaux et Arcachon et pour soulager le trafic sur l'ancienne route du littorale devenue « la route dépar-tementale RD650 ». Celle-ci traverse en effet les centres-villes de Biganos, Le Teich, Gujan-Mestras, La-Feste-de-Buch, Arcachon. Avec près de vingt carrefours giratoires et des ralentisseurs marquant les zones limitées à 30 km/h, la RD650 est avant tout un itinéraire de proximité et d'accès aux services des centres-villes.


Une particularité locale : les giratoires
L'axe A660/RN250 est la seule voie nationale qui présente à la fois des caractéristiques autoroutières (2 x 2 voies, vitesse maximale de 130 km/h) et la présence de quatre giratoires.

Autre spécificité, l'A660 n’est pas une autoroute de transit. En effet, elle ne va pas tra-verser le territoire en l’irrigant mais bien déboucher au cœur-même de l’aire urbaine. La présence de ce tissu urbain dense autour de l’infrastructure différencie l’A660 d’une auto-route classique : il convient d’être particulièrement vigilant à propos de l’effet de coupure et d’assurer une transition vers le boulevard urbain qu’est la RD1250.

Un trafic routier sous forte tension
La configuration atypique et l’importance des trafics qu’il supporte sont à la source de très nombreux phénomènes de congestion sur cet axe et sur les voies qui s’y raccordent.

Ces phénomènes de congestion ont conduit les maires concernés à interpeller l’État depuis le démarrage des travaux de mise à 2x2 voies de la section Le Teich – La Hume sur l’A660 en 2007, afin que soient lancés des études puis des travaux de poursuite de l’amé-nagement de cet axe à 2x2 voies avec dénivelation des échanges de Césarée et La Hume.
AMÉNAGER L’AXE : UNE FORTE PRÉOCCUPATION DES COLLECTIVITÉS LOCALES


LA GOUVERNANCE COMMUNE DE L’AMÉNAGEMENT

L’Etat et la COBAS unis pour une solution rapide


Afin de concrétiser ces engagements communs, une convention de pilotage et de financement des études préliminaires a été signée le 24 octobre 2014 entre l’État (préfet de région) et la COBAS valable pour la première phase des études préalables à la déclaration d’utilité publique dont l’objectif consiste à rechercher des solutions d’amélioration des conditions de déplacement pérennes permettant de réduire les phénomènes de congestion et d’améliorer les conditions de desserte de la zone.

L’étude de la dénivellation des giratoires de Césarée et de La Hume est prévue dans ces études d’opportunité, comme une des solutions à étudier obligatoirement à un stade détaillé. Cette convention d’étude couvre un périmètre allant de Césarée à la fin de la RN250 (échangeur du Pilat), soit quatre giratoires en tout. Elle prévoit d’abord de définir et de comparer les solutions d’aménagement, puis d’en approfondir les conditions de réalisation.

La commande ministérielle, feuille de route des études

Les termes de la convention de financement ont été précisés par la commande d’études d’opportunité du 4 novembre 2015 de la Direction des Infrastructures de Transport (DIT).

Enfin, le contrat de plan Etat-Région, signé le 23 juillet 2015, a confirmé l’implication des partenaires dans la suite des études, dont le financement est inscrit à hauteur de 1,5 M€ (50 % Etat, 50 % COBAS).

Les conclusions des études menées par l’État

Le niveau de circulation observé sur l’A660 est compatible avec une configuration à 2 x 2 voies, ce qui explique la quasi-absence de ralentissements entre l’A63 et le giratoire de Césarée. C’est à partir de ce rond-point que plusieurs difficultés apparaissent :

- Les dispositifs de rabattement à l’Est des giratoires de Césarée et La Hume, obligatoires et indispensables à la sécurité des usagers, sont des points de contraction de la circulation.
- Le trafic mesuré sur la RN250 entre La Hume et Bisserié est trop important par rapport à la capacité à 2 x 1 voie, ce qui génère des ralentissements réguliers.
- Le trafic entre Bisserié et l’échangeur du Pilat est lui aussi important en période estivale. Les difficultés qui en résultent sont partiellement induites par des causes exté-rieures au fonctionnement de l’axe d’étude (accès aux plages océanes et Dune du Pyla) qui viennent perturber son fonctionnement et celui du giratoire de Cazaux.

Ces conclusions, auxquelles s’ajoutent les perspectives de développement du territoire, confirment la nécessité d’un aménagement de l’axe A660/RN250, et prioritairement de la section entre Césarée et Bisserié.

Dossier de concertation - Janvier 2017

L’échangeur du Pilat
Les objectifs de l’aménagement de l’axe A660/RN250

La mise à 2 x 2 voies de l’A660 entre l’échangeur du Teich et le carrefour de La Hume a été achevée en 2008. Ces travaux importants ont permis de fluidifier en partie le trafic routier.

Les conditions de circulation ne s’améliorant pas malgré les efforts faits en faveur des modes de déplacements alternatifs, il a été décidé d’aménager l’axe A660/RN250 en visant deux objectifs.

OBJECTIF N°1

RÉSORBER LES POINTS DE CONGESTION

Les points de congestion entraînent des allongements des durées des trajets. Ils s’expliquent par des conflits entre les réseaux routiers principaux et secondaires, qui se confondent au niveau des giratoires. Il convient donc de hiérarchiser les réseaux routiers avec quatre objectifs :

- Fluidifier la circulation sur l’axe principal et les voiries adjacentes, permettant à ces dernières de retrouver un usage propice au développement des modes doux et des transports en commun ;
- Offrir de meilleures conditions de sécurité à l’ensemble des usagers empruntant ces itinéraires très fréquentés ;
- Améliorer les conditions de desserte des pôles économiques, commerciaux et de loisirs présents au niveau local (golf de Gujan-Mestras, hôpital et hippodrome de La Teste-de-Buch, zones économiques des deux villes) ;
- Rétablir des liaisons douces pour permettre les trajets Nord-Sud.

OBJECTIF N°2

RÉUSSIR L’INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE

L’axe A660/RN250 marque la séparation entre les zones urbaines résidentielles et les zones naturelles et industrielles. L’infrastructure borde et traverse des zones d’une grande richesse environnementale, qu’il convient de prendre en compte.

Pour cette raison, les acteurs du territoire partagent l’objectif de réaliser un aménagement qui préserve et valorise le patrimoine naturel du site. L’A660/RN250 offre un effet de vitrine, un premier point de vue pour une grande partie des personnes arrivant sur le territoire de la COBAS.

LE PROJET DANS LE CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION

Le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) liste les investissements prévus par l’État pour élever le niveau d’équipement des territoires et en définit le financement. L’inscription d’un projet dans un CPER atteste de son caractère structurant et cohérent avec les politiques publiques. Elle marque donc la première étape vers la concrétisation des projets.


Le CPER prend acte de la première phase d’études préalables à la Déclaration d’Utilité Publique (D.U.P.), financée à 100 % par la COBAS, en vue de proposer des solutions pérennes d’amélioration des conditions de déplacement. Il prévoit la présente concertation publique. Il indique aussi le mode de financement des études postérieures à la déclaration d’utilité publique, qui seront prises en charge à 50 % par l’État et à 50 % par la COBAS.

Le Comité de pilotage de l’aménagement de l’axe A660/RN250, présidé par le sous-préfet d’Arcachon, représentant l’État (maître d’ouvrage du projet), a pour objectif de suivre et de valider les études techniques. Ainsi, chaque avancée majeure et chaque choix structurant a été soumis à cette instance rassemblant les représentants de l’État et des collectivités locales.

Les variantes qui seront présentées dans les prochaines pages sont issues à la fois du cadrage du Comité de pilotage et des propositions techniques de la direction régionale de l’environnement, de l’aménagement et du logement (DREAL Nouvelle Aquitaine) et de son bureau d’études (SETEC).

Les organismes représentés au Comité de pilotage :

- L’Etat et ses services :
  - Sous-préfecture d’Arcachon,
  - DREAL Nouvelle-Aquitaine,
  - Direction Interdépartementale des Routes Atlantique (DIRA),
  - Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde (DDTM),
- La COBAS
- Les 4 communes de la COBAS
- Le Conseil Départemental de la Gironde

Le Projet dans le contrat de plan État-Région

Les touristes découvrent d’abord le Bassin d’Arcachon Sud à travers les abords de l’axe A660/RN250.

Un ralentissement à la hauteur du giratoire de Bisserié
Les enjeux environnementaux

Les études environnementales seront détaillées dans l'étude d'impact, qui constituera le document central du dossier d'enquête publique. Ces études ne sont donc pas encore terminées. Néanmoins, la définition de solutions d'aménagement s'est appuyée sur une première analyse du contexte humain et environnemental.

**RESPECT DU MILIEU NATUREL**

**Les continuités écologiques traversées par l'infrastructure**

Le territoire se caractérise par un réseau complexe de canaux, de lacs et de zones humides et aquatiques. Ce réseau est relié au Bassin d'Arcachon notamment par le Canal des Landes et la craste de Nézer (à Basseré) qui le rejoint. Ce réseau constitue une continuité écologique majeure pour des espèces aquatiques migratrices : anguilles, lamproies...

A l’approche du Bassin d’Arcachon, dans les zones de forte densité urbaine, ce réseau de canaux est fragilisé. Au Nord de la RN250, le Canal des Landes, continuité écologique d’intérêt national, est considéré comme dégradé ; il en va de même pour la Craste Baneyre qui longe l’A660 entre Césarée et La Hume.

**Les zones naturelles protégées ou inventoriées**

A l’échelle du Bassin d’Arcachon, on observe une très forte densité de zones protégées, illustrant une grande richesse environnementale, avec trois sites Natura 2000 :

- Forêts dunaire de la Teste-de-Buch, classé au titre de la directive habitats
- Bassin d’Arcachon et Cap Ferret, classé au titre de la directive habitats
- Bassin d’Arcachon et Banc d’Arguin, classé au titre de la directive oiseaux

Le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne inclut la commune du Teich, et toutes les communes de la COBAS sont soumises à la Loi littoral.

A ces zones protégées s’ajoutent des zones inventoriées : les zones naturelles d’intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF), les zones d’importance communautaire pour les oiseaux (ZICO) et les espaces naturels sensibles (ENS) ou zones de préemption d’espaces naturels sensibles (ZPENS).

Ces zones naturelles protégées ou inventoriées se situent essentiellement dans les zones humides ou les forêts dunaire. A l’exception du Canal des Landes et la craste de Nézer, interceptés par l’infrastructure, aucune de ces zones ne concerne directement l’itinéraire.

**EVITER, RÉDUIRE, COMPENSER**

Dans l’esprit de la loi dite « Grenelle 1 » du 2 août 2009, les décisions prises pour la réalisation des projets, quelle qu’en soit la nature, doivent permettre de « privilégier les solutions respectueuses de l’environnement en apportant la preuve qu’une décision alternative plus favorable à l’environnement est impossible à un coût raisonnable ».

Pour répondre à cet objectif, la « séquence ERC » (pour « éviter », « réduire » et « compenser ») est systématiquement appliquée lors des études de conception d’infrastructures, de manière proportionnée aux enjeux du projet. Elle consiste à éviter en priorité que le projet ait un impact négatif sur l’environnement, puis à réduire l’impact en seconde priorité si on ne peut pas l’éviter à un coût raisonnable, enfin à le compenser, ailleurs, s’il ne peut être ni évité ni réduit.
La végétation à proximité immédiate de l’axe A660/RN250


Les abords directs de la voie se caractérisent par la présence de talus enherbés ou végétalisés, auxquels s’ajoutent parfois des fossés et crastes. Quelques prairies parsèment également l’itinéraire. La principale richesse végétale réside dans le Canal des Landes, qui constitue une rupture dans la végétation.

L’aire d’étude contient des zones humides dont l’intérêt sera précisé et détaillé dans les études ultérieures, notamment l’étude d’impact.

La prise en compte de la faune locale

La faune étudiée se situe principalement autour du Canal des Landes.

Les mammifères identifiés sont le hérisson, l’écureuil roux, la loutre d’Europe et le vison d’Europe. Ce dernier est une espèce considérée comme « en danger critique d’extinction ». Il bénéficie d’un plan national d’actions.

L’avifaune est constituée de martin-pêcheur, de limnicoles, d’échassiers et de rapaces. Le Canal des Landes est par ailleurs riche d’une grande variété d’amphibiens (7 espèces) et de reptiles (12 espèces). La couleuvre à collier et le crapaud commun en sont des exemples.

Parmi les insectes présents dans l’aire d’étude, on peut distinguer des odonates (Agrion de Mercure, Cordulie à corps fin, Leucorrhine à front blanc), des papillons de jour (Azuré des moulières, Damier de la succise, Fadet des laîches) et des coléoptères (Grand capricorne, Lucane cerf-volant).

Paysage : préserver l’équilibre entre urbanisation et espaces naturels

L’axe A660/RN250 traverse deux paysages successifs : entre Césarée et La Hume, il s’agit d’un paysage de forêt landaise où l’A660 est bordée par des espaces boisés de frange. Entre La Hume et Bisserié, une transition s’opère et le paysage est plus marqué par l’urbanisation avec une zone d’activités développée au Sud. A partir de Bisserié, en allant vers Arcachon, la RN250 puis la RD 1250 s’inscrivent dans un secteur plus urbain.

Autour, le paysage est changeant, alternant les jeunes plantations de pins, les clairières et les pinèdes matures. En fonction de leur densité, les pinèdes peuvent laisser apparaître des zones d’activités et des parcs de loisirs. Plus ponctuellement, elles ont disparu, supprimant toute barrière visuelle entre l’infrastructure et les parkings des espaces commerciaux. Leur absence permet alors de souligner le rôle important de la végétation pour limiter la covisibilité entre les secteurs d’habitation et l’axe.
RESPECT DU CADRE DE VIE

La gestion du bruit

L’axe A660-RN250 constitue une des principales sources de bruit sur l’aire d’étude. C’est sur la partie Est que les niveaux de bruit constatés sont les plus élevés. Du giratoire de la Hume à l’entrée d’Arcachon, le niveau sonore baisse progressivement, car la vitesse moyenne est moins élevée.

Les aménagements envisagés pour résorber la congestion au niveau des giratoires ne sont pas de nature à augmenter le niveau sonore à proximité de l’axe. Si toutefois des études plus avancées ou des relevés montraient une évolution à la hausse, des mesures de réduction du niveau sonore seraient si besoin mises en place (écran acoustique, isolation de façade) afin de se conformer à la réglementation.

UN OBJECTIF DE CONSOMMATION FONCIÈRE LIMITÉE

Au sein du Comité de pilotage, la COBAS a particulièrement veillé à limiter l’impact foncier des solutions d’aménagement. Le territoire est en effet soumis à une très forte pression foncière, entre croissance démographique et volonté de préserver les zones naturelles.

En conséquence, la consommation foncière a été un important critère d’analyse du Comité de pilotage. Les variantes proposées dans la troisième partie de ce document répondent toutes, à des degrés divers, à cette exigence.

La qualité de l’air : Un territoire globalement très préservé

Les facteurs industriels de pollution de l’air sont très limités. L’usine Smurfit-Kappa de Biganos est située à plus de 10 km de l’entrée de Gujan-Mestras, dans une direction contraire aux vents dominants. Les activités portuaires génèrent pour leur part très peu de pollution.

La station d’Arcachon permet de mesurer la qualité de l’air dans le Sud du Bassin d’Arcachon. Les relevés de référence, effectués en 2007, montrent des indices « très bons » ou « bons » pour 83% des jours de mesures. Seulement 8 jours de qualité d’air médiocre ont été relevés, soit 2% du temps. Ces niveaux de pollution sont faibles pour une agglomération de la taille de la COBAS, surtout si l’on prend en compte l’augmentation ponctuelle de la population pendant l’été.

Le patrimoine historique

L’aire d’étude ne fait apparaître aucun monument classé ou inscrit qui pourrait être affecté par une modification de l’aspect de l’axe A660/RN250.

Les réseaux : eau, gaz et électricité

Trois réseaux structurants longent l’axe et doivent être pris en compte dans l’analyse des solutions et des variantes :

- Un collecteur qui achemine toute l’eau traitée du Nord du bassin vers le Sud de la zone d’étude ;
- Un collecteur qui achemine l’eau usée du Sud du bassin vers la station d’épuration de la Teste-de-Buch ;
- Une canalisation qui achemine du gaz naturel vers le Sud de la zone d’étude.
Les solutions envisagées pour fluidifier la circulation

**LA DÉNIVELATION DES CARREFOURS GIRATOIRES DE CÉSARÉE ET DE LA HUME**

Dès le lancement des études en début d’année 2015, les élus locaux ont défendu l’option de dénivellation des giratoires et ont demandé l’étude en priorité de cette option technique sans toutefois éliminer les autres solutions. La localisation des points de congestion au niveau des giratoires et le fait que la section Césarée – La Hume soit déjà aménagée à 2 x 2 voies plaçait en effet pour une solution spécifique.

Les études menées par la DREAL ont confirmé la nécessité de procéder à une dénivellation des giratoires de Césarée et de La Hume, en l’identifiant comme la solution la mieux adaptée.

**Le principe de la dénivellation**
Par opposition aux solutions « en plan » (feux tricolores, giratoire ou stop), dans le cas de solutions « dénivelées », les deux routes se croisent à des niveaux différents, au moyen d’un ouvrage d’art.

Les solutions proposées à la concertation reposent sur :
- l’A660 à son niveau actuel ;
- un passage supérieur (grâce à un ouvrage d’art) pour les voies Nord-Sud (la RD650E3 à Césarée et la RD652 à La Hume) ;
- un giratoire de part et d’autre de l’ouvrage de franchissement ;
- des bretelles d’accès et des bretelles de sortie reliant ces giratoires à l’axe A660/RN250.

Il sera donc possible d’accéder à l’A660 et d’en sortir à chacun des échangeurs de Césarée et de La Hume, que l’on se trouve au Nord ou au Sud de l’axe. Le maintien de cette fonctionnalité de desserte faisait partie des conditions essentielles de l’aménagement. Ce type de carrefour dénivelé correspond dans son principe à l’échangeur 3 déjà en service (« Le Teich »).

Les variantes proposées à la concertation dans la troisième partie de ce document répondent toutes à ce principe d’organisation. Les différences concernent principalement l’implantation des giratoires et des bretelles.

**L’intérêt en matière de fluidification**
Dans la situation actuelle, chaque giratoire concentre trois types de flux, ce qui multiplie les conflits potentiels :
- les flux Est-Ouest (majoritaires) ;
- les flux perpendiculaires (importants), à décomposer en deux catégories :
  - « tourner à droite » : les usagers empruntent un quart du giratoire, l’impact sur la circulation est faible ;
  - « tourner à gauche » : les usagers empruntent trois-quarts du giratoire, l’impact sur la circulation est fort ;
- les flux Nord-Sud (minoritaires mais gagnant en importance aux périodes de pointe) ;

La dénivellation permet aux différents flux de véhicules de se croiser sans conflit.

Un passage supérieur (grâce à un ouvrage d’art) pour les voies Nord-Sud
Des bretelles d’accès et des bretelles de sortie reliant ces giratoires à l’A660
L’A660 reste à son niveau actuel
Giratoire
La dénivellation des carrefours de Césarée et La Hume est ressortie comme la solution la mieux adaptée compte-tenu du trafic et de son évolution à terme. Pour des raisons de sécurité et de techniques routières, la création d’un échangeur à La Hume induit la mise à 2x2 voies partielle de la RN250, jusqu’à la fin de la bretelle d’accès. Fonctionnellement, cette solution partielle ne permettrait pas de tirer suffisamment parti de l’aménagement des échangeurs, compte-tenu de la persistance du point de congestion au niveau de Bisserié.

La mise à 2x2 voies jusqu’à Bisserié et le réaménagement du giratoire de Bisserié constitue la solution permettant de traiter la section qui apparaît dans le diagnostic d’infrastructure et dans les études de trafic comme étant plus problématique. Elle propose de plus des améliorations du giratoire de Bisserié, principal point de congestion de l’axe. C’est ce parti d’aménagement que le Comité de pilotage a décidé de porter à la concertation et qui sera présenté de façon plus détaillée, avec son analyse fonctionnelle, ses avantages et inconvénients dans la troisième partie de ce document.

**ET AU-DELÀ DE BISSERIÉ ?**

Au-delà du giratoire de Bisserié, le doublement de la RN250 a pour l’instant été écarté. D’une part, le parti d’aménagement proposé entre Césarée et Bisserié permet de résoudre les principaux problèmes de congestion. D’autre part, la RN250 constitue une transition vers la RD1250, qui assure une fonction de boulevard urbain. Pour la commune de La-Teste-de-Buch, l’effet de coupure d’une infrastructure aux caractéristiques augmentées serait important. Ce point mérite donc d’être étudié plus en détail, pour tenir compte à la fois des intérêts des territoires desservis et des territoires traversés.
Les aménagements proposés

Accompagnée du bureau d’études SETEC, la DREAL a conduit un travail approfondi de recherche de solutions d’aménagements. Sous la gouvernance du Comité de pilotage, plusieurs variantes ont été étudiées. Ces différentes variantes proposées à la concertation répondent toutes à des degrés divers aux exigences de l’État et des collectivités territoriales : résorption des points de congestion, dessertes locales, respect de l’environnement et du cadre de vie, faisabilité technique et économique...

La concertation a pour objet la comparaison de ces variantes sur les carrefours de Césarée et de La Hume, et l’analyse du parti d’aménagement proposé jusqu’à Bisserié. Afin d’accompagner la réflexion des participants à la concertation, des tableaux d’analyse multicritères concluent les chapitres sur Césarée et La Hume et donnent à voir les avantages et les inconvénients des différentes variantes. Ces tableaux ont été réalisés selon des critères objectifs. Parmi cette sélection de différentes variantes, le maître d’ouvrage et le Comité de pilotage ont exprimé une préférence pour chaque échange dénivelé. La consultation publique va permettre d’éclairer le choix définitif de la solution qui sera approfondie puis présentée à l’enquête publique.
Carrefour giratoire de Césarée
La configuration actuelle

CARACTÉRISTIQUES
En amont du carrefour à l’Est et à l’Ouest, un rabattement sur une voie est opéré avant un nouvel élargissement à deux voies juste avant le giratoire. Celui-ci comporte deux voies circulables sur l’anneau.

Une voie de shunt a été aménagée au niveau du carrefour pour les usagers qui tournent à droite depuis l’A660 Est vers le Nord. Cette voie de shunt assure d’ores et déjà une fonction de délestage qui fluidifie.

DIFFICULTÉS RENCONTREES
CARREFOUR GIRATOIRE DE CÉSARÉE

Les trois variantes présentées à la concertation

L’aménagement présenté consiste à remplacer le giratoire existant par un échange dénivelé avec passage supérieur au dessus de l’A660.

- L'A660 est maintenue au niveau du terrain actuel.
- Le passage supérieur est dans l’axe de l’avenue de Césarée existante.
- Les bretelles de l’échangeur sont globalement au niveau du terrain naturel. La bretelle de sortie depuis l’Ouest (vers le Sud) présente une boucle.
- Deux giratoires neufs sont réalisés au Nord et au Sud, en légers remblais.
- Le chemin communal longeant l’A660 par le Sud est impacté et fait l’objet de deux rétablissements, sur l’allée Ferdinand de Lesseps et sur l’avenue de Césarée.

- L'A660 est maintenue au niveau du terrain actuel.
- Le passage supérieur est à l’Est de l’axe de l’avenue de Césarée existante. Il est en légère courbe, ce qui peut donner lieu des problèmes de visibilité.
- Les bretelles de l’échangeur sont globalement au niveau du terrain naturel. La bretelle de sortie de l’A660 depuis l’Est (vers le Nord) présente une boucle.
- Deux giratoires neufs sont réalisés au Nord et au Sud, en légers remblais.
- Au Nord, les deux bretelles sont raccordées au giratoire par l’Ouest. Au Sud, la bretelle de sortie est raccordée à l’Ouest du giratoire ; la bretelle d’accès est raccordée à l’Est.
- Le chemin communal longeant l’A660 par le Sud est impacté et fait l’objet de deux rétablissements, sur l’allée Ferdinand de Lesseps et sur l’avenue de Césarée.
- L'A660 est maintenue au niveau du terrain actuel.
- Le passage supérieur est à l'Est de l'axe de l'avenue de Césarée existante.
- Deux giratoires neufs sont réalisés au Nord et au Sud, en remblais de 7,50 m environ.
- Les bretelles de l'échangeur sont réalisées en remblais pour arriver au niveau des giratoires.
- Les bretelles se raccordent au giratoire selon une configuration en losange (deux bretelles à l'Est et deux bretelles à l'Ouest), sans former de boucle.
- Le chemin communal longeant l'A660 par le Sud est impacté et fait l'objet de deux rétablissements, sur l'allée Ferdinand de Lesseps et sur l'avenue de Césarée.

**COMPARAISONS FONCTIONNELLES**

En comparant les trois solutions d’aménagement proposées, il apparaît que :

- Les trois variantes permettent de fluidifier nettement le trafic au droit du carrefour de Césarée.
- En matière de longueur de files aux différentes intersections, la variante A est la plus efficace, suivie par la B puis par la C. Ce constat est valable quelle que soit la période.

La variante A semble la plus intéressante en termes de fonctionnalité et de fluidité du trafic. Elle est suivie par la variante B puis la variante C.

**LES SORTIES EN BOUCLE**

Une sortie en boucle permet une meilleure transition entre la section courante et l’échangeur : cette bretille plus longue permet une décelération plus douce, ce qui contribue à une amélioration de la sécurité des usagers. Elle permet aussi de disposer, si besoin, d’une plus grande capacité de stockage des véhicules sur la bretille, sans remontées de file sur l’A660.
### Analyse multicritères des trois variantes

Le tableau ci-dessous décrit les impacts positifs et négatifs des trois variantes proposées pour l’aménagement du carrefour de Césarée selon 13 critères.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Thématique</th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Dessin des routes</td>
<td>+ Respect des règles de conception</td>
<td>- Respect des règles de conception</td>
<td>++ Respect des règles de conception</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Sortie en boucle depuis l’A660 Ouest</td>
<td>Sortie en boucle depuis l’A660 Est</td>
<td>Pas de sortie en boucle, trait fluide</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Problèmes de visibilité possibles sur le passage supérieur en courte</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gestion des remblais</td>
<td>- Volume limité</td>
<td>- Volume limité</td>
<td>- Volume important</td>
</tr>
<tr>
<td>Eaux souterraines</td>
<td>- Pas d’emprise sur les captages d’eau potable et les périmètres de protection associés.</td>
<td>- Pas d’emprise sur les captages d’eau potable et les périmètres de protection associés.</td>
<td>- Pas d’emprise sur les captages d’eau potable et les périmètres de protection associés.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Risque fort de remontée de nappe</td>
<td>Risque fort de remontée de nappe</td>
<td>Risque fort de remontée de nappe</td>
</tr>
<tr>
<td>Eaux superficielles</td>
<td>- Aucune zone potentiellement inondable</td>
<td>- Aucune zone potentiellement inondable</td>
<td>- Aucune zone potentiellement inondable</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Couverture de 45 ml pour le ruisseau du bourg et de 55 ml pour la crainte de Baneyre</td>
<td>Couverture de 80 ml pour le ruisseau du bourg et de 75 ml pour la crainte de Baneyre</td>
<td>Couverture de 60 ml pour le ruisseau du bourg et de 90 ml pour la crainte de Baneyre</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Une quarantaine de mètres dénaturées entre les trois franchissements de la crainte de Baneyre</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Milieu naturel</td>
<td>- Pas de coupure de continuité écologique, aucun repollage des écoulements</td>
<td>- Nouvelle artificialisation de 155 ml de cours d’eau</td>
<td>- Nouvelle artificialisation de 150 ml de cours d’eau</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Emprise modérée (environ 4 390 m²) sur les espaces boisés de franges, Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes</td>
<td>Emprise modérée (environ 4 390 m²) sur les espaces boisés de franges, Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes</td>
<td>Emprise modérée (environ 5 640 m²) sur les espaces boisés de franges, Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes</td>
</tr>
<tr>
<td>Habitat (bruit)</td>
<td>= Aucune habitation à proximité immédiate</td>
<td>= Aucune habitation à proximité immédiate</td>
<td>= Aucune habitation à proximité immédiate</td>
</tr>
<tr>
<td>Cheminements cyclistes et piétons</td>
<td>++ Cheminements en passage inférieur</td>
<td>+ Cheminements en passage inférieur</td>
<td>++ Cheminements en passage inférieur</td>
</tr>
<tr>
<td>Réseaux (eaux, gaz, électricité)</td>
<td>- Pas de déviation des réseaux structurants</td>
<td>- Pas de déviation des réseaux structurants</td>
<td>- Pas de déviation des réseaux structurants</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Protection à prévoir</td>
<td>Protection à prévoir</td>
<td>Protection importante à prévoir en raison des remblais</td>
</tr>
<tr>
<td>Occupation du sol / Planification urbaine</td>
<td>- Pas de remise en cause du rôle de l’infrastructure par rapport à l’urbanisation</td>
<td>- Pas de remise en cause du rôle de l’infrastructure par rapport à l’urbanisation</td>
<td>- Pas de remise en cause du rôle de l’infrastructure par rapport à l’urbanisation</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Impact faible sur les espaces boisés classés (environ 150 m²), Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes</td>
<td>Impact faible sur les espaces boisés classés (environ 430 m²), Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes</td>
<td>Impact faible sur les espaces boisés classés (environ 760 m²), Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes</td>
</tr>
<tr>
<td>Acquisitions foncières</td>
<td>++ Aucune acquisition nécessaire</td>
<td>++ Aucune acquisition nécessaire</td>
<td>++ Aucune acquisition nécessaire</td>
</tr>
<tr>
<td>Insertion paysagère</td>
<td>+ Maintien de l’avenue de Césarée dans son axe historique</td>
<td>- Déviation de l’avenue de Césarée</td>
<td>- Déviation de l’avenue de Césarée</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Liabilité de l’entrée de ville</td>
<td>Perte de liabilité de l’entrée de ville</td>
<td>Perte de liabilité de l’entrée de ville</td>
</tr>
<tr>
<td>Fonctionnalité et trafic</td>
<td>++ Fluidité du trafic</td>
<td>+ Fluidité du trafic</td>
<td>+ Fluidité du trafic</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Résorption de la congestion</td>
<td>Résorption de la congestion</td>
<td>Résorption de la congestion</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Amélioration des temps de parcours</td>
<td>Amélioration des temps de parcours</td>
<td>Amélioration des temps de parcours</td>
</tr>
<tr>
<td>Coût TTC</td>
<td>15,5 M€</td>
<td>15,5 M€</td>
<td>17,1 M€</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Au regard des critères étudiés, le maître d’ouvrage a identifié la variante A comme étant la plus favorable à ce stade.
Carrefour giratoire de La Hume
La configuration actuelle

CARACTÉRISTIQUES

Le carrefour de La Hume marque la fin de l’autoroute A660. En amont du carrefour à l’Est, un rabattement sur une voie est opéré avant un nouvel élargissement à deux voies juste avant le giratoire. À l’Ouest les véhicules arrivent de La Teste-de-Buch sur la RN250 dont la chaussée est à 2 x 1 voie. Le giratoire comporte deux voies circulables sur l’anneau.

La proximité des carrefours secondaires au Nord et au Sud du carrefour principal sur A660-RN250 induit des phénomènes perturbateurs qui altèrent le fonctionnement du carrefour principal en période de fort trafic :


- Le carrefour giratoire au Sud, où se raccorde une des principales voies de desserte depuis la RD652 du pôle hospitalier et du parc d’activités du Pays de Buch, et qui capte un flux significatif de déplacements.

DIFFICULTÉS RENCONTREES

Le déplacement Est-Ouest sur l’A660 est le principal flux constaté. Les échanges sont assez bien répartis entre le Nord et le Sud et augmentent fortement en été, ce qui génère d’importants problèmes, surtout en soirée.
CARREFOUR GIRATOIRE DE LA HUME

Les quatre variantes présentées à la concertation

L'aménagement présenté consiste à remplacer le giratoire existant par un échange dénivelé avec passage supérieur au dessus de l’A660.

- L'A660 est maintenue au niveau du terrain actuel.
- Le passage supérieur suit l'axe de la « route des Lacs » existante.
- Un giratoire neuf est réalisé au Nord, en légers remblais ; le giratoire existant est utilisé au Sud, et remanié pour intégrer une cinquième branche (rétablissement de la desserte de la future zone d'activités).
- Les bretelles de l'échangeur sont au niveau du terrain naturel. La brentelle de sortie de l'A660 depuis l'Ouest (vers le Sud) présente une boucle.
- Au Nord, la brentelle de sortie est raccordée à l'Est du giratoire ; la brentelle d'accès est raccordée à l'Ouest. Au Sud, les deux brentelles sont raccordées au giratoire par l'Est.
- Cette variante n’impacte pas la voirie locale en dehors de la mise en place de ces giratories.

- L'A660 est maintenue au niveau du terrain actuel.
- Le passage supérieur suit l'axe de la « route des Lacs » existante.
- Un giratoire neuf est réalisé au Nord, au niveau du terrain naturel ; le giratoire existant est utilisé au Sud, et remanié pour intégrer une cinquième branche (rétablissement de la desserte de la future zone d'activités).
- Les brentelles de l'échangeur sont au niveau du terrain naturel. Les deux brentelles de sortie de l'A660 présentent une boucle.
- Au Nord, les deux brentelles sont raccordées au giratoire par l'Ouest. Au Sud, les deux brentelles sont raccordées au giratoire par l'Est.
- Cette variante n’impacte pas la voirie locale en dehors de la mise en place de ces giratories.
L'A660 est maintenue au niveau du terrain actuel.
Le passage supérieur est situé à l'Ouest de l'axe de la « route des Lacs » existante et présente une légère courbe.
Un giratoire neuf est réalisé au Nord, en légers remblais ; le giratoire existant est utilisé au Sud, et remanié pour intégrer une cinquième branche (rétablissement de la desserte de la future zone d'activités).
Les bretelles de l'échangeur sont au niveau du terrain naturel. La bretelle de sortie de l'A660 depuis (vers le Sud) est en boucle.
Les quatre bretelles sont raccordées aux giratoires par l'Est.
Cette variante impacte la voie de desserte de la zone commerciale au Sud-Ouest de l'A660. Elle fait l'objet d'un rétablissement.

COMPARAISONS FONCTIONNELLES
En comparant les quatre solutions d'aménagement proposées, il apparaît que :

- les quatre variantes permettent des trafics plus fluides au droit du carrefour de la Hume ;
- les quatre variantes permettent de créer une piste cyclable sur le passage supérieur au droit de La Hume ;
- en matière de longueur de files aux différentes intersections, la variante A est la moins efficace. Il apparaît en outre pour cette variante qu'il se crée une remontée de file importante sur la bretelle de sortie Nord-Est à l'heure de pointe du matin de juillet, pouvant impacter l'A660. Les variantes C et D présentent un risque similaire bien que moins prononcé. La variante B est clairement la meilleure solution pour éviter les remontées de file sur la bretelle de sortie Nord-Est en été.

La variante B apparaît la plus intéressante en termes de fonctionnalité et d'écoulement du trafic.
Elle est suivie par les variantes C et D, puis la variante A.
## Analyse multicritères des quatre variantes

Le tableau ci-après présente l’analyse multicritères des variantes, sur la base de leurs impacts les plus prégnants.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Thématique</th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
<th>D</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Dessin des routes</td>
<td>-</td>
<td>+</td>
<td>+</td>
<td>+/-</td>
</tr>
<tr>
<td>Gestion des remblais</td>
<td>+</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Eaux souterraines</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Eaux superficielles</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Milieu naturel</td>
<td>+</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Habitat (bruit)</td>
<td>+</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Cheminements cyclistes et piétons</td>
<td>+</td>
<td>+</td>
<td>++</td>
<td>++</td>
</tr>
<tr>
<td>Réseaux (eaux, gaz, électricité)</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Occupation du sol/Planification urbaine</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Acquisitions foncières</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Insertion paysagère</td>
<td>+</td>
<td>+</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Fonctionnalité et trafic</td>
<td>++</td>
<td>+</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Coût TTC</td>
<td>23,3 M€</td>
<td>25,1 M€</td>
<td>26,3 M€</td>
<td>25,9 M€</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Au regard des critères étudiés, le maître d’ouvrage a identifié la variante B comme étant la plus favorable à ce stade.

Amélioration de la desserte du Bassin d’Arcachon par l’axe A660/RN250

Dossier de concertation - Janvier 2017
Parti d’aménagement jusqu’à Bisserié

La configuration actuelle

CARACTÉRISTIQUES

Le côté Ouest du carrefour de La Hume comporte un rétrécissement de la chaussée - de 2 x 2 voies à 2 x 1 voie - opéré sur quelques dizaines de mètres. Par la suite, l’ensemble de la section jusqu’au giratoire de Bisserié est une chaussée à 2 x 1 voie. Le dépassement est autorisé sur la partie médiane de la section. Le giratoire de Bisserié comporte quatre branches.

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

La section La Hume - Bisserié et le carrefour de Bisserié constituent les points de congestion importants et récurrents de l’axe.

La configuration de La Hume-Bisserié à 2x1 voie est insuffisante en terme de capacité par rapport au trafic supporté. Le trafic sur cette section peut en outre être perturbé par des remontées de file de La Hume (sens Ouest-Est) ou de Bisserié voire de Cazaux en été (sens Est-Ouest).

La multiplicité des mouvements de diffusion (trafic Nord-Sud important, fréquence des « tourner à gauche ») est un facteur aggravant de la faible capacité du giratoire de Bisserié et de sa configuration atypique (3 branches orientées vers l’Ouest). Les difficultés d’insertion sur le giratoire occasionnent des remontées de file importantes. En été, cette situation est aggravée par la saturation du giratoire de La Hume en soirée et de Cazaux impacté par les remontées de file de l’échangeur du Pilat.
Le parti d’aménagement proposé

ANALYSE FONCTIONNELLE

Par rapport à la situation projetée en 2025 sans aménagement de l’axe (page 15), le parti d’aménagement proposé permet une fluidification des trafics et des échanges au niveau des carrefours de Césarée et de La Hume quelle que soit la période de l’année. Cette fluidification sur Césarée et La Hume permet de résoudre les blocages qu’ils généraient sur les carrefours de Bisserié puis de Cazaux. Les trafics Est-Ouest et Ouest-Est redeviennent fluides et le fonctionnement de la branche Sud de Bisserié est amélioré.


DESCRIPTION

Le parti d’aménagement présenté à la concertation prévoit :
- un échange dénivelé à Césarée ;
- un échange dénivelé à La Hume ;
- la mise à 2x2 voies de la RN250 entre La Hume et Bisserié ;
- l’adaptation du giratoire de Bisserié : 2 voies de circulation sur l’anneau et en sortie Ouest, ainsi qu’un shunt du Sud vers l’Est.

La fin de l’autoroute reste au niveau du carrefour de La Hume et la section La Hume-Bisserié est traitée selon un profil appelé « boulevard urbain » sur lequel la vitesse de circulation est limitée à 70 km/h.

A l’Ouest du carrefour, le rabattement à 2x1 voie s’effectue à 100 m de la sortie du giratoire et à 60 m de l’entrée.
ANALYSE DES EFFETS DU PARTI D’AMÉNAGEMENT SUR L’ENVIRONNEMENT

En complément des analyses multicritères des échangeurs proposés pour les carrefours de Césarée (page 30) et La Hume (page 34), les effets du parti d’aménagement sur l’environnement sont les suivants :

- **Eaux superficielles** : la zone au Sud de Bisserié est potentiellement inondable. Le parti d’aménagement induit la couverture du canal des Landes et du canal des Usines sur une dizaine de mètres environ et celle de la crête de Nézer sur cinq mètres. L’aménagement prévoit la récupération des eaux superficielles de la RN250 car la route actuelle ne dispose d’aucun dispositif d’assainissement.

- **Milieu naturel** : ce parti d’aménagement nécessite l’artificialisation de 55 mètres linéaires de cours d’eau.

- **Chemins piétons et cyclistes** : la traversée actuelle de Bisserié est légèrement rallongée pour franchir une 2 x 2 voies au lieu de la 2 x 1 voie actuelle. Il existe également une possibilité de franchissement au niveau du passage inférieur à proximité.

- **Occupation du sol et planification urbaine** : l’aménagement proposé ne remet pas en cause le rôle de l’infrastructure par rapport à l’urbanisation.

- **Insertion paysagère** : l’aménagement proposé de type « boulevard urbain » est cohérent avec le développement de la commune alentour. Il ne modifie pas les possibilités d’accessibilité existantes au niveau de Bisserié. Le coût estimé de l’aménagement global (y compris échangeurs de Césarée et La Hume) est de 48 millions d’euros TTC.

**ET LE REPORT MODAL ?**

La voiture représente 71 % de part modale pour les déplacements dans l’aire d’étude (page 10), soit plus que la moyenne nationale qui est de 61 %. Les effets des aménagements ont été évalués avec une part de la voiture à 71 %, comme aujourd’hui, mais aussi avec une part conforme à la moyenne nationale.

Cette analyse montre les effets positifs de l’aménagement dans les deux situations. Elle met aussi en évidence que la diminution du flux de circulation résultant d’un report modal optimisé permet de diminuer nettement (sur la branche Nord de Bisserié par exemple) le nombre de déplacements et de résorber (impact de Cazaux sur Bisserié l’été par exemple) les difficultés résiduelles sur les routes de circulation.

Ce report modal se produira qu’à deux conditions : la poursuite du développement de l’offre de modes alternatifs à la voiture (réseaux de bus, pistes cyclables, co-voiturage, etc.) et leur appropriation par les usagers.

Dans un secteur géographique particulièrement attractif et en croissance, le report modal jouera un rôle essentiel pour assurer l’efficacité pérenne des investissements réalisés sur l’infrastructure.

---

**Amélioration de la desserte du Bassin d’Arcachon par l’axe A660/RN250**

**HORS SAISON**

En 2025, si on ne fait aucun aménagement

Les difficultés actuelles hors saison sont accentuées et le réseau est saturé.

En particulier sur l’axe A660/RN250 :

Le matin, on constate des difficultés dans le sens Est>Ouest d’abord, puis dans les deux sens.

Le soir, le fort ralentissement à l’Ouest de La Hume impacte au moins Bisserié.

En particulier aux carrefours :

Des difficultés majeures sont constatées sur tous les giratoires, pouvant conduire au blocage complet de Bisserié.

---

**EN SAISON**

En 2025, avec le parti d’aménagement à 2 x 2 voies jusque Bisserié

Les difficultés actuelles en saison sont accentuées et le réseau est saturé.

En particulier aux carrefours :

Des difficultés majeures sont constatées sur tous les giratoires, pouvant conduire au blocage complet de Bisserié et Cazaux.

La majorité des blocages disparaissent mais des difficultés peuvent persister sur les branches Nord de Bisserié et de Cazaux.

ces difficultés sont quasiment résorbées avec un report modal optimisé (voir encadré ci-contre).

---

**Dossier de concertation - Janvier 2017**

37
La concertation


Cette concertation ouverte à tous est le prolongement logique du travail mené par le Comité de Pilotage pour l’amélioration de la desserte du Bassin d’Arcachon Sud par l’A660 et la RN250. Le Comité de pilotage s’est assuré de la cohérence des propositions d’aménagement avec les attentes et les enjeux du territoire.

Il revient désormais aux habitants des communes concernées de s’exprimer sur ces variantes avant qu’une nouvelle phase d’études permette l’approfondissement du choix du maître d’ouvrage.
La concertation sur l’aménagement de l’axe A660/RN250

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

**INFORMER**
le plus largement possible
 tous ceux qui peuvent être
 concernés par le projet :
 usagers, riverains, élus,
 associations, acteurs
 économiques...
 Cette information se veut
 précise et accessible.

**ÉCOUTER**
le public pour mieux prendre
 en considération les enjeux
 techniques, économiques,
 sociaux et environnementaux,
 en faisant émerger les
 attentes de la population.

**COMMUNIQUER**
au public les principales
 caractéristiques et
 orientations du projet.

**DIALOGUER**
 pour recueillir les
 observations et propositions
 du public pour enrichir
 le projet.

COMMENT S’INFORMER ? COMMENT PARTICIPER ?

La concertation publique se déroule sur quatre semaines, du lundi 9 janvier au vendredi 3 février 2017 et porte sur les variantes d’aménagement des giratoires de Césarée et La Hume, ainsi que sur le doublement de la section courante entre les giratoires de La Hume et Bisserié. Le territoire concerné par ces aménagements couvre donc les communes de Gujan-Mestras et de la Teste-de-Buch. Le public est informé du déroulement de la concertation par des annonces dans la presse locale, une campagne d’affichage et la mise à disposition d’un dépliant d’invitation dans les mairies.

Des réunions publiques sont organisées dans chacune des communes :

**LA TESTE-DE-BUCH**
12 janvier 2017
à 18 heures
Théâtre Cravey
Rue Gilbert Sore

**GUJAN-MESTRAS**
20 janvier 2017
à 18 heures
Maison des associations
Route des Bénévoles

Des panneaux d’informations, les registres de concertation et le présent dossier sont disponibles dans les mairies de Gujan-Mestras et de la Teste-de-Buch et au siège de la COBAS.

**Sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine**
(www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr), une page dédiée au projet est mise en ligne. Elle permet notamment de télécharger le dossier de concertation et de proposer des remarques à travers un registre dématérialisé.

**Le public peut donc s’exprimer par trois voies :**

- au cours des réunions publiques
- en laissant un avis sur les registres mis à disposition sur place
- à distance en utilisant le registre dématérialisé ou en envoyant une contribution par e-mail

concertation-a660-rn250.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

Un bilan de la concertation sera établi et rendu public après approbation par le Préfet. Il sera l’occasion pour le maître d’ouvrage d’apporter les réponses aux questions soulevées et d’indiquer comment les contributions ont alimenté sa réflexion.

Amélioration de la desserte du Bassin d’Arcachon par l’axe A660/RN250
LES ÉTAPES À VENIR

Les études vont se poursuivre en trois temps :

- Jusqu’à l’enquête publique, des études préalables permettront de constituer le dossier présenté au public. Dans ce dossier figurent notamment le plan général des travaux, l’étude d’impact, l’évaluation économique et sociale et les caractéristiques des ouvrages.

- Une enquête publique unique qui portera à la fois sur l’utilité publique et les procédures d’autorisations réglementaires préalables au démarrage des travaux.

- Des études plus détaillées qui permettront de préciser techniquement les aménagements en vue du lancement des appels d’offres pour les travaux.

UN AMBITIEUX CALENDRIER POUR LE PROJET

Choix définitif des variantes présentées à l’enquête publique

Mars

Fin de l’élaboration du dossier support à l’enquête publique

2017

Enquête publique

4e trim

Études projet

2018

Déclaration d’utilité publique

Travaux

2019

2020

2021

Mise en service des aménagements

Études plus détaillées qui permettront de préciser techniquement les aménagements en vue du lancement des appels d’offres pour les travaux.

UN MOMENT FORT DU PROJET : L’ENQUÊTE PUBLIQUE
