

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



←

CÉDEZ LE PASSAGE



L'axe A660/RN250, trait d'union entre territoires à forts enjeux

L'axe A660/RN250 participe au lien entre les deux principaux bassins de vie de Gironde : l'agglomération bordelaise et le Sud du Bassin d'Arcachon. Il constitue également l'épine dorsale des échanges entre les communes du littoral du Sud du Bassin d'Arcachon.

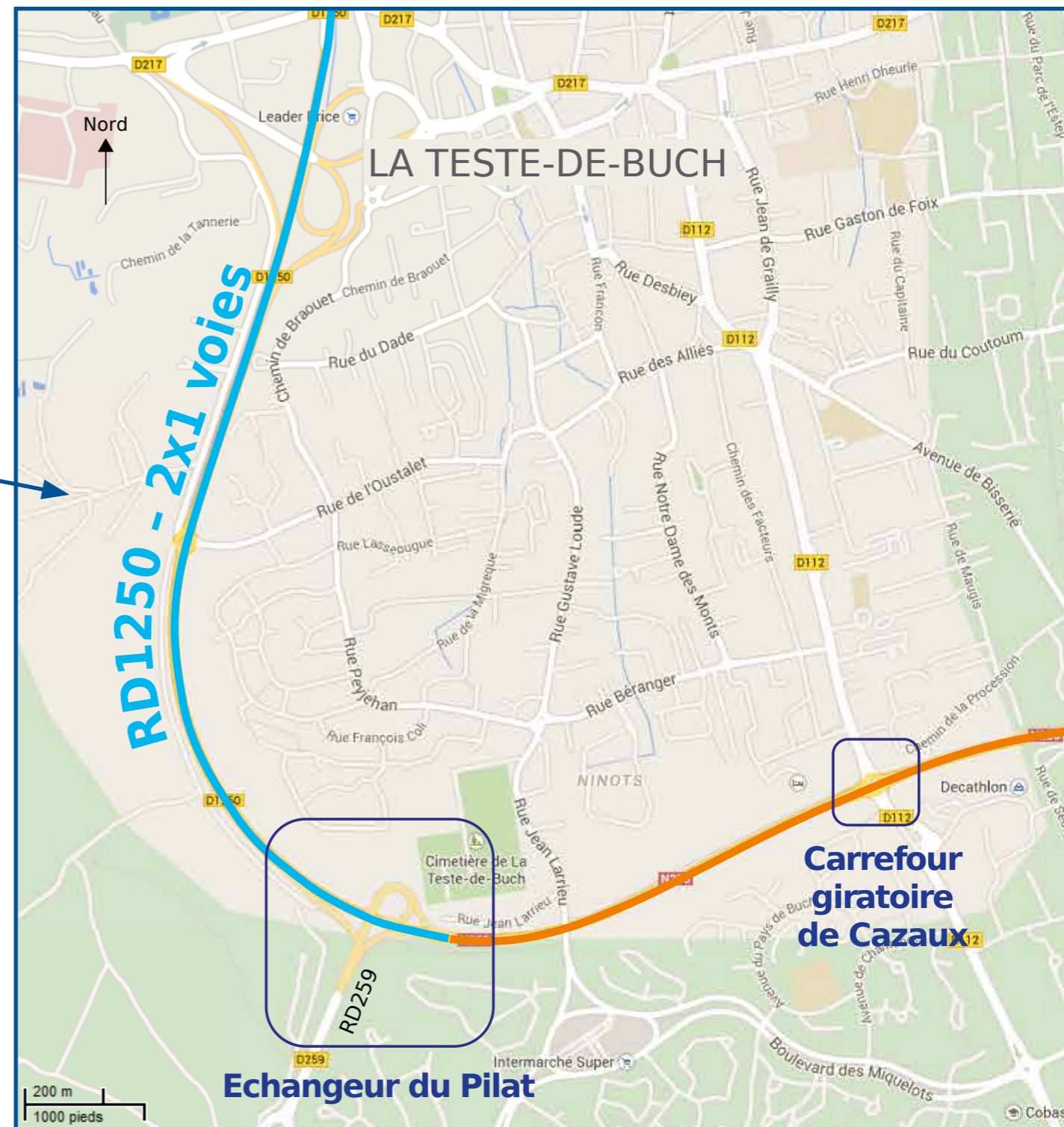
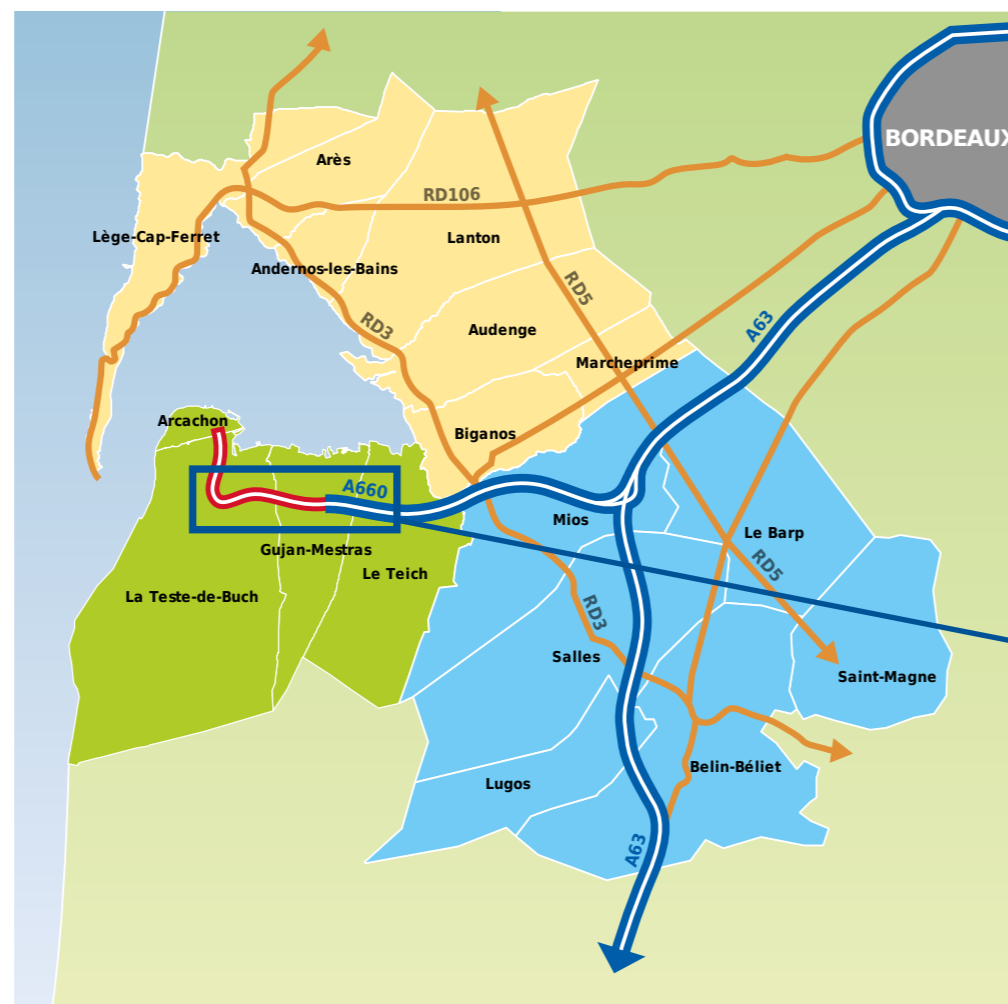
Aujourd'hui, confronté à des enjeux de développement démographique, économique et touristique, cet axe est saturé : avec plus de 30 000 véhicules par jour - et parfois davantage en période estivale - des points de congestion pénalisants sont identifiés. Aménager cet axe apparaît désormais indispensable 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 national, il s'agit de l'axe principal d'accès au Sud du Bassin d'Arcachon, destination touristique majeure. L'entrée Est de l'A660 se situe à environ 25 km de la rocade bordelaise.
- ▶ 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.

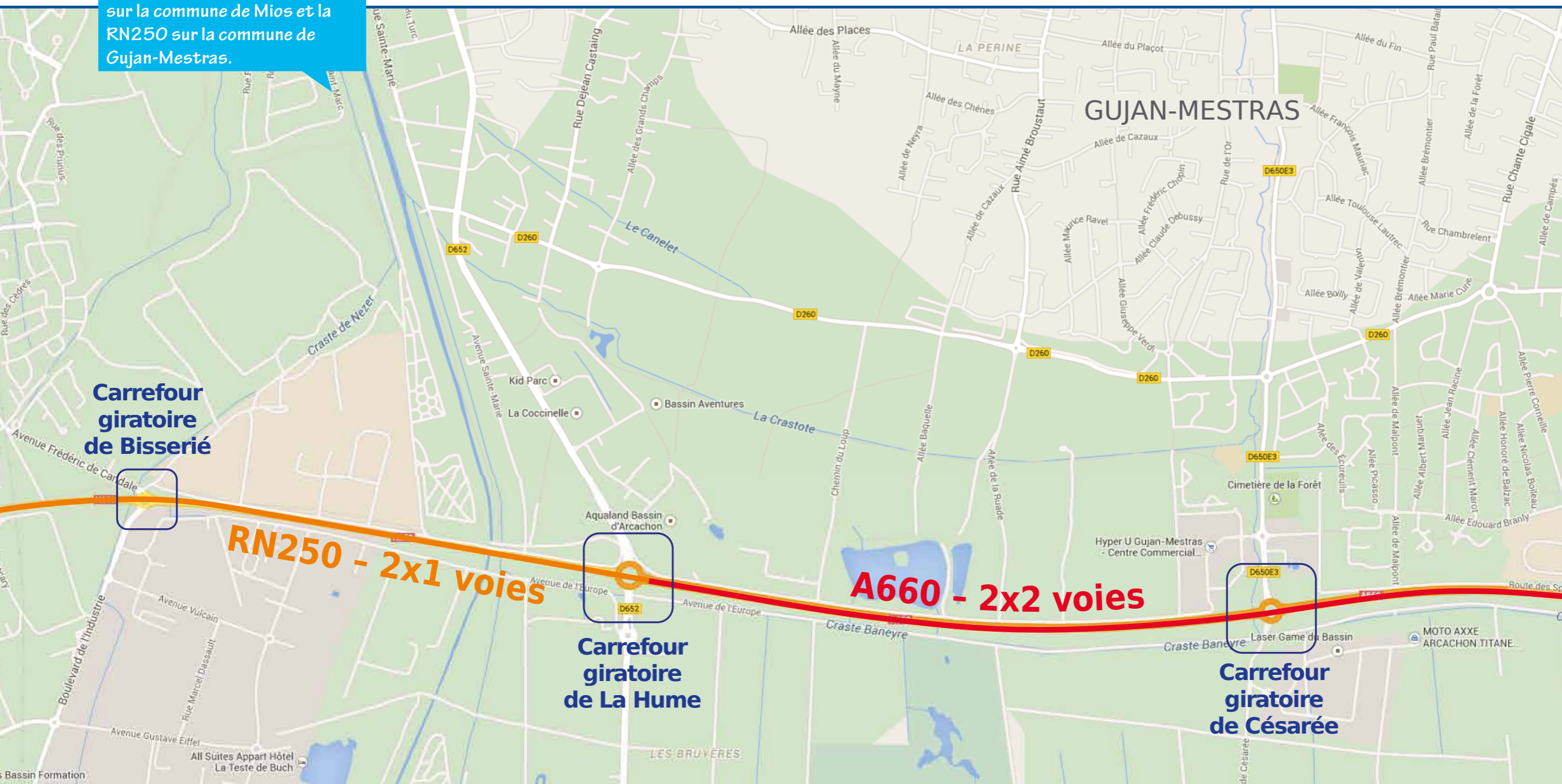


CHIFFRES CLÉS DES QUATRE COMMUNES DE LA COBAS (INSEE)

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).

Nom	Superficie (km ²)	Population (2012)	Densité (hab./km ²)
Le Teich	87,08	6 891	79
Gujan-Mestras	53,99	20 136	373
La Teste-de-Buch	180,20	24 952	138
Arcachon	7,56	11 307	1 496
COBAS	249,83	63 286	253

L'A660 s'étend sur 21 km entre l'échangeur 22 de l'A63 sur la commune de Mios et la RN250 sur la commune de Gujan-Mestras.

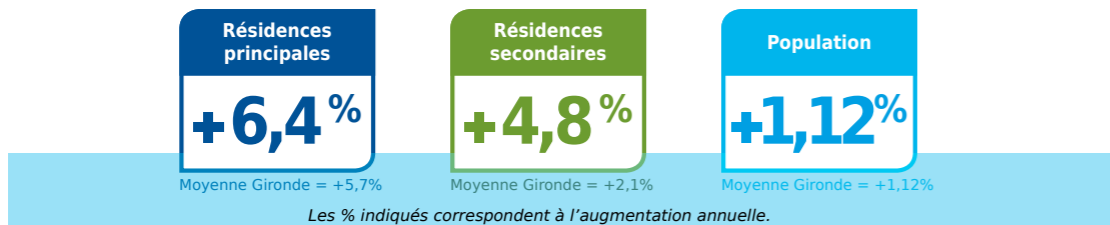


La DREAL Nouvelle Aquitaine a étudié une section d'un peu moins de 8 km comprise entre le carrefour giratoire de Césarée (commune de Gujan-Mestras) et l'échangeur du Pilat (commune de La Teste-de-Buch). Cette section voit l'axe évoluer d'Est en Ouest de l'A660 (3 km) à la RN250 (4 km).

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



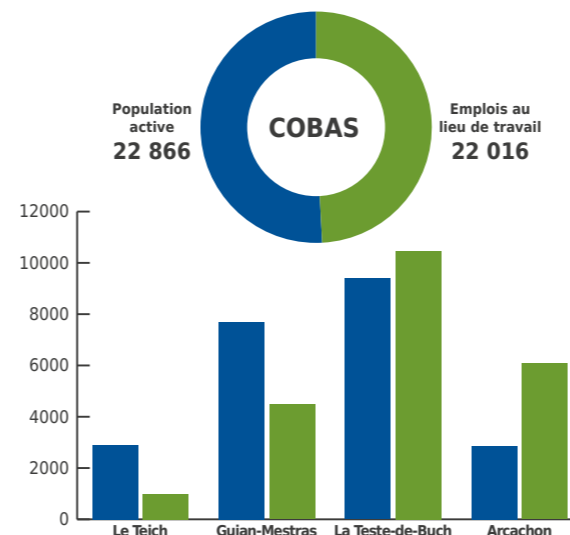
L'attractivité démographique de la COBAS tient à plusieurs facteurs : cadre de vie et qualité paysagère du littoral, présence de commerces et de services. La population se concentre au plus près de ces facteurs d'attractivité, c'est-à-dire au Nord de l'axe A660/RN250. Ainsi, au Nord de la zone d'étude, 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 constituerait, 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 inégale 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.

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.



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.

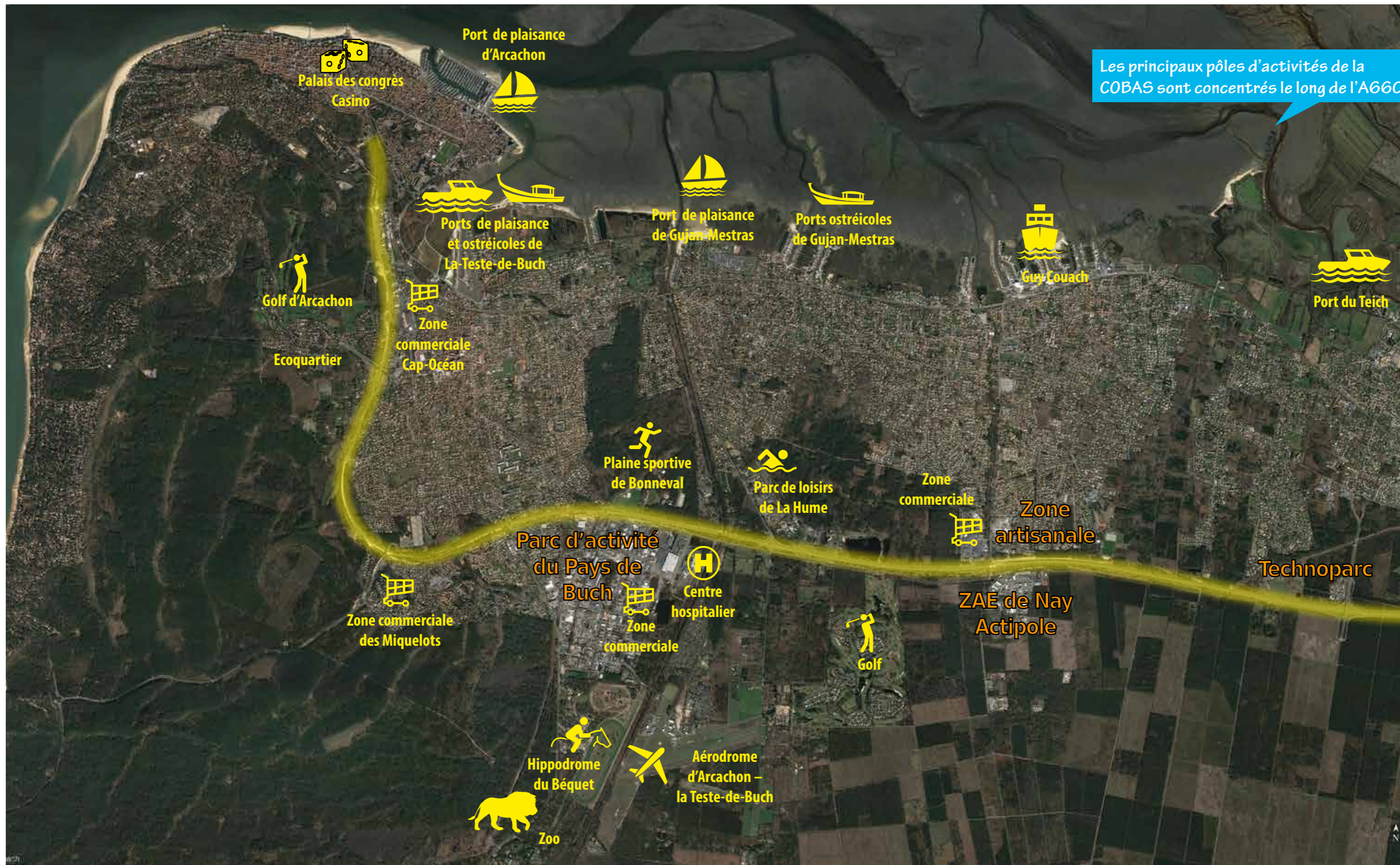
De plus, la COBAS veut atteindre une part de 20% de logements sociaux dans le parc résidentiel principal et a pris deux engagements en ce sens :

- 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.

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.



La mobilité et le système de transports



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>



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.

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.

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. Électrifiée 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.



La gare d'Arcachon devient un pôle multimodal.

La COBAS a lancé en 2014 une étude en vue de l'évolution de la gare. À terme, le pôle d'échange multimodal offrira aux usagers un plus grand confort, des conditions d'accessibilité et de sécurité améliorées. Elle favorisera aussi les déplacements des piétons et des cyclistes, sans recours systématique à la voiture, le tout dans un souci d'intégration au paysage urbain d'Arcachon. Prochainement, la gare de Gujan-Mestras connaîtra la même évolution.



Les autobus du réseau Baïa desservent les centres urbains comme les zones de loisirs

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).



Une piste cyclable dans la commune d'Arcachon.

Le réseau de pistes cyclables

Le relief peu accidenté du Sud du Bassin d'Arcachon et le caractère touristique du territoire en font un terrain propice au développement des pistes cyclables. Le réseau de pistes cyclables peut constituer une alternative à la voiture, notamment dans la partie du territoire située au Nord de l'axe A660/RN250, qui bénéficie d'un maillage dense. En tout, le réseau cyclable de la COBAS s'étend sur 100 km. Certaines de ces pistes sont équipées de pompes à vélo pour faciliter et encourager la pratique aussi bien utilitaire que touristique. Une attention particulière est portée au jalonnement, avec par exemple la réalisation d'un itinéraire côtier.



Au Sud de l'axe, les zones commerciales se sont développées ; au Nord, un couvert végétal protège les habitations

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.

La population résidant au Nord va donc traverser l'axe A660/RN250 pour accéder aux zones d'emplois et aux grands centres commerciaux. Malgré la desserte de ces zones par les lignes de bus du réseau Baïa, l'usage de l'automobile reste prépondérant pour y accéder ; ces déplacements s'ajoutent donc à la fréquentation des giratoires de Césarée, La Hume et Bisserié.

Une majorité de déplacements entre les communes de la COBAS

Les chiffres concernant la population active et l'emploi présentés en page 8 et 9 expliquent en grande partie les phénomènes de congestion que connaît l'axe A660/RN250. **Le phénomène conjoint de concentration des emplois à Arcachon et La Teste-De-Buch et de croissance démographique à Gujan-Mestras et au Teich crée un mécanisme de déplacements pendulaires.** Les habitants de la partie Est de la COBAS empruntent l'A660/RN250 vers l'Est le matin et regagnent leur domicile en soirée.

La COBAS mène actuellement une politique de création d'emplois dans les communes de Gujan-Mestras et du Teich. Néanmoins, face au pouvoir d'attraction touristique et à la pression foncière des villes de l'Ouest, ce processus ne pourra qu'être progressif et limité.

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. Lorsqu'un trafic Est-Ouest quasiment 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

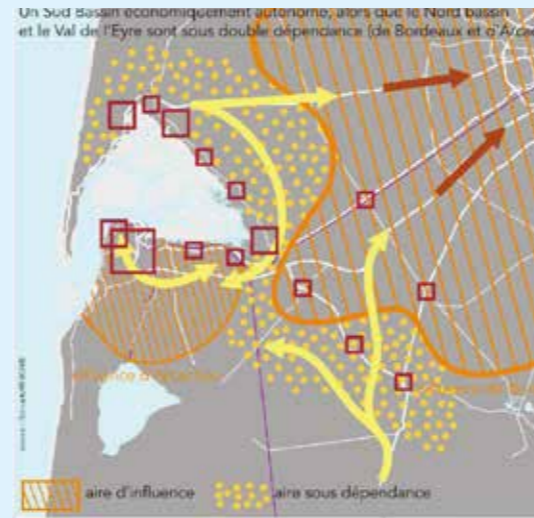
L'analyse des usages peut s'appréhender de deux manières complémentaires : on se déplace en vue d'une activité (travailler, étudier, consommer, pratiquer un loisir), c'est l'approche fonctionnelle ; et on se déplace pour aller d'un lieu à un autre, c'est l'approche géographique.

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-autonomie 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 comptaient la COBAS en 2010, seuls 9 941 travaillaient sur leur commune de résidence. Dans un grand nombre de cas, l'axe A660/RN250 constitue le lien entre domicile et travail.

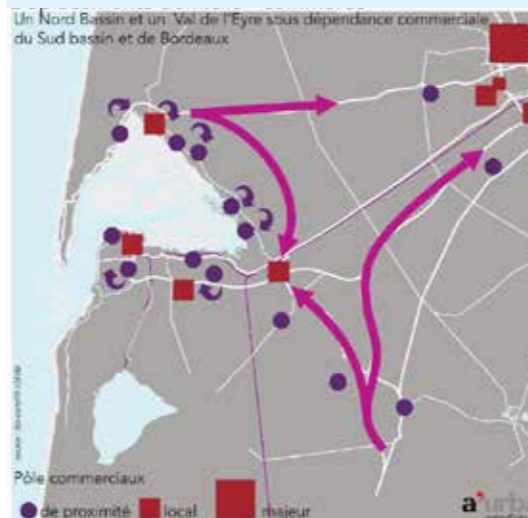
À ces déplacements internes à la COBAS, il faut ajouter près de 1 500 actifs des autres territoires du Bassin d'Arcachon qui viennent quotidiennement travailler dans sa partie Sud.



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.



COMMENT A-T-ON DÉTERMINÉ LES USAGES DE L'INFRASTRUCTURE ACTUELLE ?

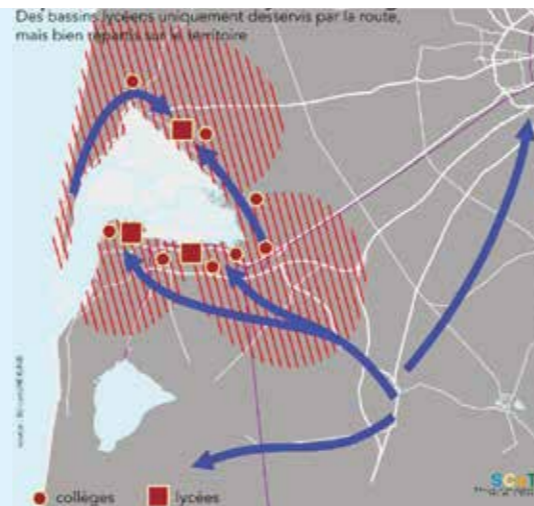
La compréhension des usages de l'axe A660/RN250 repose sur deux analyses complémentaires.

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 déplacements domicile-établissements scolaires : la dépendance à la route

Le quart Sud-Ouest de la Gironde bénéficie d'un haut niveau d'équipements en collèges, récemment renforcé par l'inauguration (2016) du collège de Mios. La situation des lycées est plus complexe : l'offre se résume à trois lycées généraux et technologiques localisés à Andernos-Les-Bains, Gujan-Mestras et Arcachon et à un lycée professionnel, également situé à Arcachon. Cette organisation entraîne des déplacements -essentiellement par la route- importants à l'intérieur de la COBAS et depuis le Val de l'Eyre.



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

Important toute l'année, le trafic domicile-loisirs prend un caractère massif en période estivale. Sa superposition avec les flux locaux devient alors problématique. Quelques chiffres permettent de mieux comprendre l'influence de l'activité touristique sur l'usage de l'axe A660/RN250. En été, la population des quatre communes de la COBAS atteint 210 000 habitants. 84 % des clients des séjours sont français. Mais seulement 22 % viennent de l'ancienne région Aquitaine. 80 % des touristes arrivent par la route, principalement par l'itinéraire A63 - A660 - RN250 - RD1250.

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.

(Source toutes cartes = A'Urba)

ANALYSE GÉOGRAPHIQUE : QUELS TRAJETS ?

Une majorité de trafic d'échange

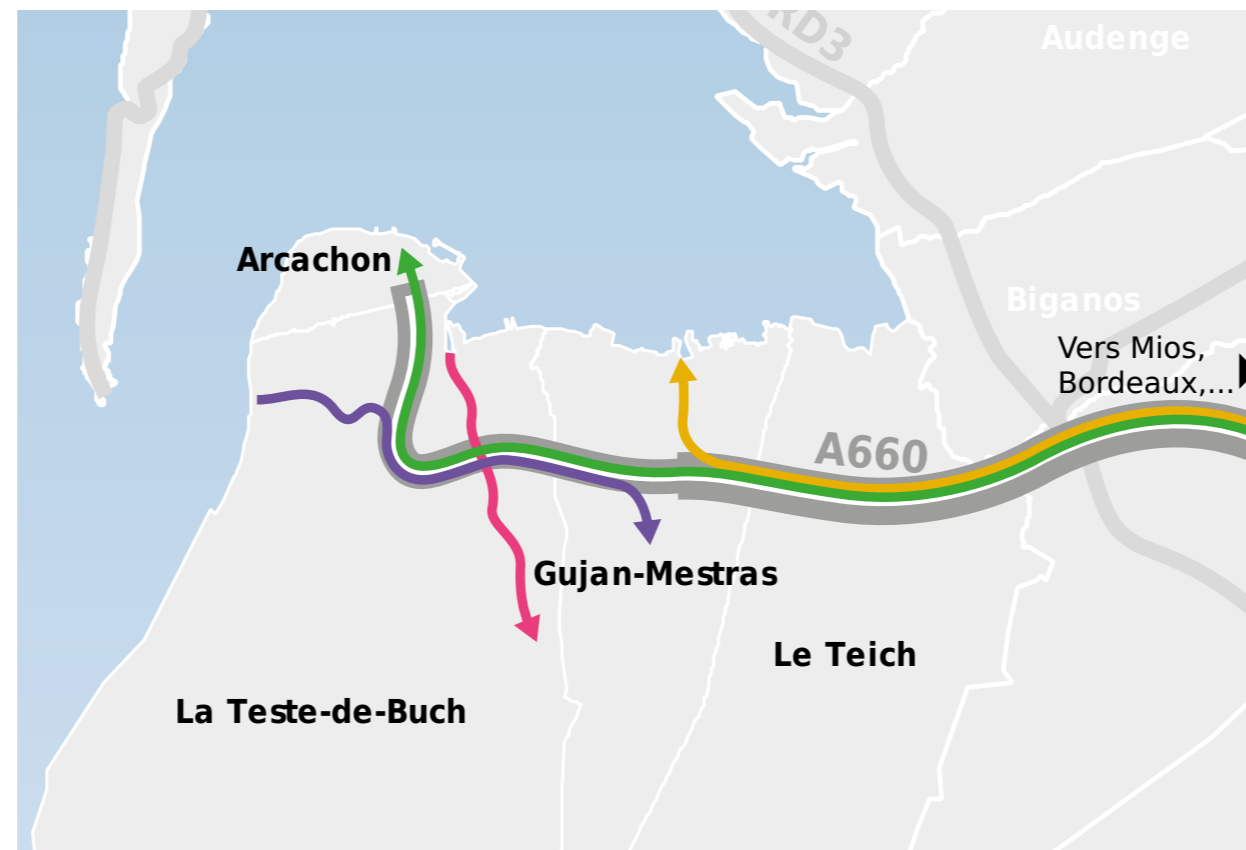
De 50 à 55 % des déplacements sur l'aire d'étude sont des trafics d'échange. Ils consistent en un déplacement entre un axe perpendiculaire et l'A660 Est ou la RD1250 Ouest. Il est représenté en jaune dans le schéma ci-contre.

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

Le trafic Nord-Sud et Sud-Nord constitue environ 33 % des trajets. Il correspond à un déplacement entrant et sortant sur un axe perpendiculaire à l'axe A660-RN250-RD1250. La majorité de ces trajets sont des simples traversées de l'axe au niveau d'un des giratoires, les plus usités étant ceux de Cazaux, La Hume et Bisserié. Dans une moindre mesure, les usagers entrent sur l'axe, en empruntent au moins une section puis ressortent. Il apparaît en rose dans le schéma ci-contre.

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

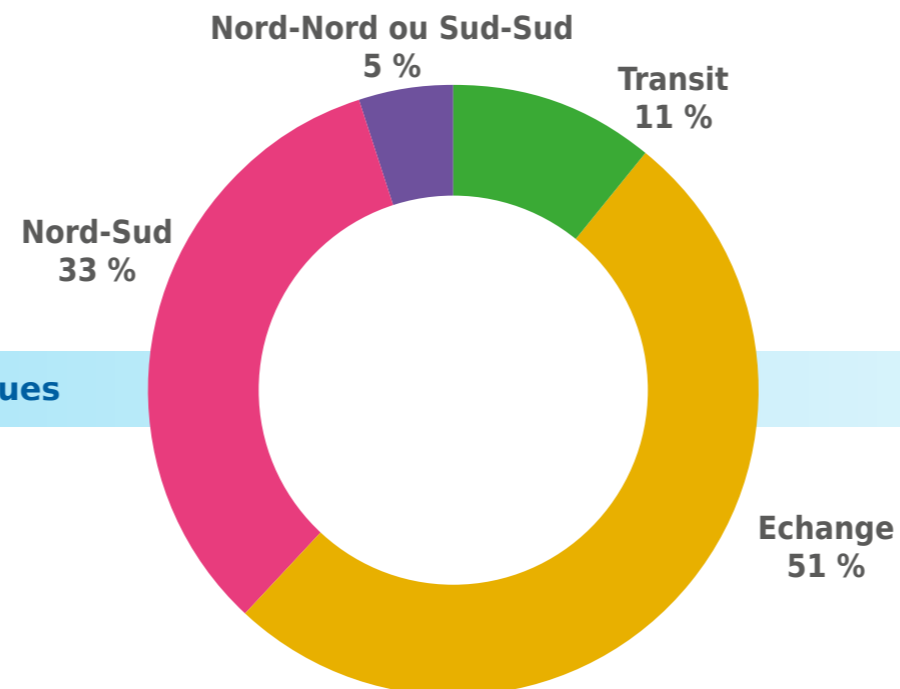
Le trafic de transit constitue 8 à 11 % des déplacements. Le trafic de transit est celui des usagers qui utilisent la totalité de l'axe, de l'A660 à la RD1250. La relative faiblesse de ce trafic est une particularité : en règle générale, les sections d'autoroute connaissent un important trafic de transit ; 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

Ces trajets représentent seulement 5 à 7 % des déplacements. Ils correspondent à un usage de l'axe lors duquel l'entrée et la sortie se situent du même côté de la chaussée. Ces usages sont fortement dépendants de l'état du trafic. Aux périodes de pointe, les usagers ont en effet tendance à utiliser les voiries secondaires.

Exemple 4 : Je vais de Pyla-sur-Mer au centre hospitalier en empruntant en partie la RN250 puis l'A660.

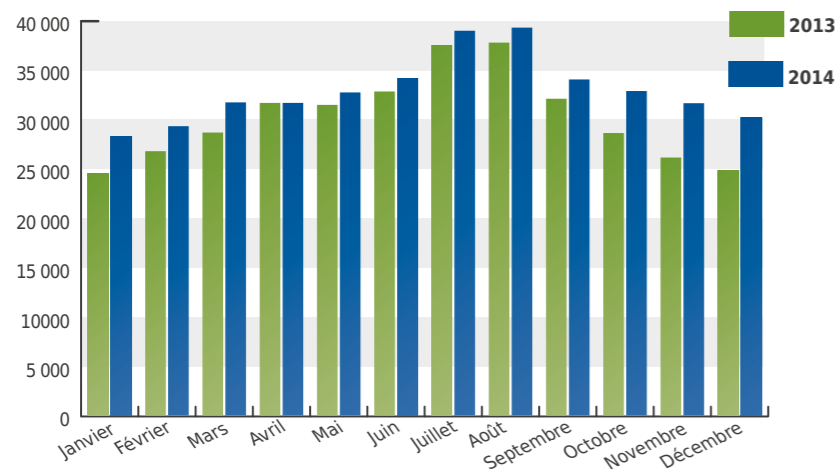


Les caractéristiques du trafic sur l'axe A660/RN250

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 connaît pas de diminution marquée lors des week-ends.

LES VARIATIONS SAISONNIERES

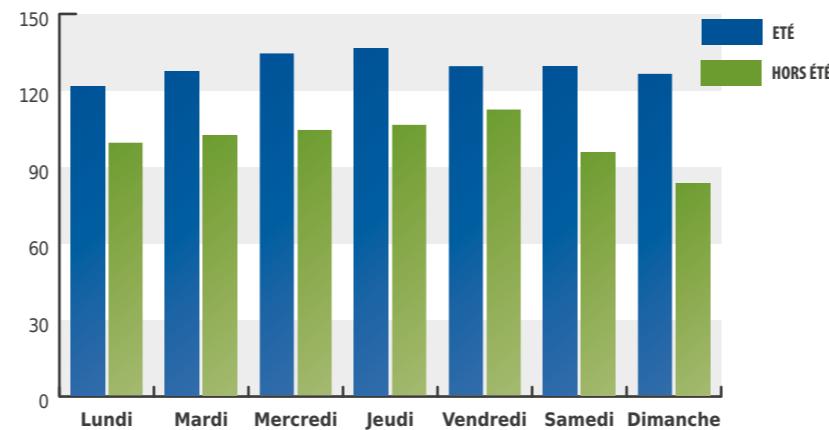
Le pic de circulation estival



Le diagramme ci-dessus présente 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 HEBDOMADAIRES

Des week-ends très chargés en été

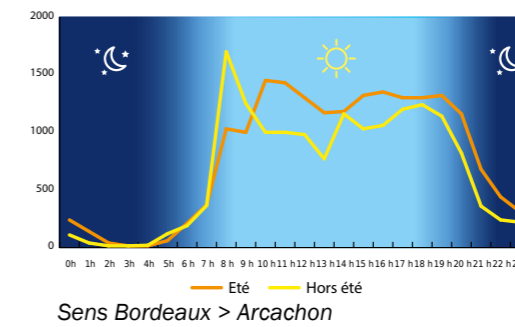


Les valeurs indiquées sont des fractions (%) du trafic moyen journalier annuel. Autrement dit, une valeur de 100 correspond à un trafic dans la moyenne pour ce secteur et cette période.

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 HORAIRES

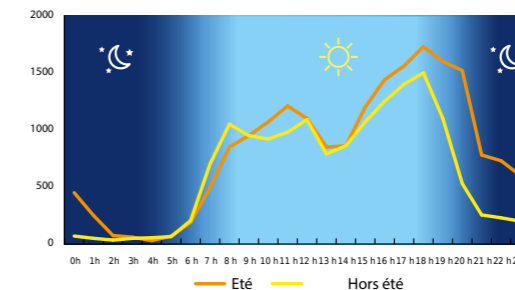
Des variations horaires très marquées



Sens Bordeaux > Arcachon

En dehors de la période estivale (courbe jaune), les déplacements pendulaires 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.



Sens Arcachon > Bordeaux

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 plutôt 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.





HORS SAISON



EN SAISON

<p>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.</p>	<p>Le trafic sur la branche Nord est important (18 000 véhicules/jours). Il est confronté aux heures de pointe à des difficultés d'insertion en raison du trafic Est-Ouest nettement supérieur (plus de 30 00 véhicules/jour). Le flux Césarée Sud dessert des zones de moindre densité et l'insertion ne présente pas de difficulté particulière (seulement 3 500 véhicules/jour).</p>	<p>Les caractéristiques estivales varient très peu, malgré une augmentation du trafic au Sud de plusieurs centaines de véhicules. Les difficultés d'insertion s'aggravent au Nord et les traversées Sud-Nord sont difficiles, ce qui génère des temps d'attente importants pour les usagers.</p>
<p>Section Césarée - La Hume</p>	<p>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 8h et 9h dans le sens de Bordeaux vers Arcachon.</p>	<p>L'augmentation de trafic se limite à 5 % en été, ce qui constitue la plus faible évolution sur l'ensemble de l'axe. Le trafic y est néanmoins très dense, mais sans ralentissement marqué.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>Section La Hume - Bissérié</p>	<p>Avec 31 500 véhicules/jour environ, le trafic y est important, mais plus faible que sur la section plus à l'Est. En revanche, sa configuration à 2 x 1 voie est incompatible avec ces niveaux de trafic, ce qui explique que cette section soit la principale difficulté de l'axe. Cette section est régulièrement confrontée à des ralentissements qui peuvent parfois se caractériser par des remontées de files aux heures de pointe sur les giratoires de Bissérié et La Hume.</p>	<p>Cette section à 2 x 1 voie passe en été de 31 500 à plus de 35 000 véhicules/jour, soit une augmentation de 12 %, supérieure à celle de la section Césarée - La Hume. Les phénomènes de remontées de file sont alors aggravés et renforcent les problèmes de congestion.</p>
<p>Giratoire de Bissérié 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).</p>	<p>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.</p>	<p>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 Bissérié, notamment la branche Nord.</p>
<p>Section de Bissérié à la RD1250</p>	<p>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 Bissérié, partiellement induites par le fonctionnement dégradé de La Hume.</p>	<p>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 Bissérié (branche Nord).</p>
<p>... ET EN 2025 ? Quelle situation peut-on redouter à l'horizon 2025 si l'on ne fait aucun aménagement ?</p>	<p>On observe une forte saturation du réseau et une aggravation des difficultés actuelles. Le matin et le soir, des difficultés sur les branches Nord et Sud de Césarée et sur les branches Nord et Ouest de La Hume conduisent par remontée de file à un blocage complet des giratoires de Cazaux et Bissérié et à des ralentissements du trafic de l'axe dans les deux sens.</p>	<p>Le soir, Césarée est congestionné sur toutes les branches car La Hume provoque des difficultés sur l'ensemble du réseau. Bissérié et Cazaux sont complètement bloqués et aucune insertion ou traversée n'est possible. Le trafic vers Bordeaux (retour des plages) est très ralenti.</p>





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 connaît 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'Etat 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 littoral devenue « la route départementale RD650 ». Celle-ci traverse en effet les centres-villes de Biganos, Le Teich, Gujan-Mestras, La-Teste-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.

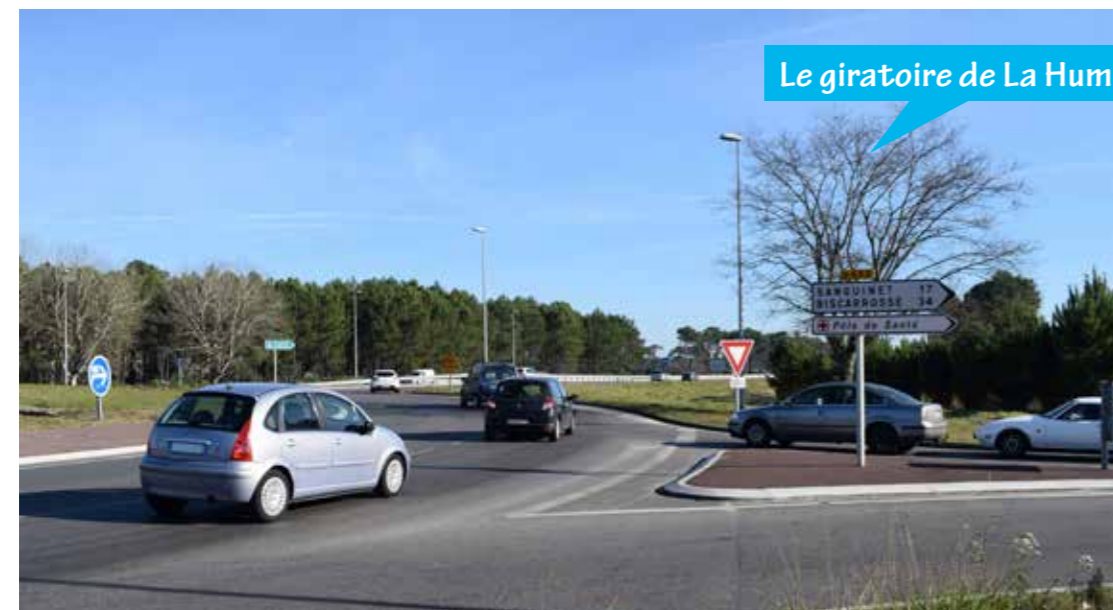
Les trajets de moyenne distance constituent donc un élément central du fonctionnement de l'axe A660/RN250. La part importante des trajets domicile-travail en est une illustration. Le flux de touristes en été doit quant à lui être acheminé vers les zones d'hébergement sans occasionner de traversées de bourgs trop importantes. L'aménagement de l'A660 doit donc être pensé en fonction de ces trois objectifs : fluidité, capacité à absorber les pics de circulation et dessertes rapprochées.

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 traverser 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 autoroute 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.

l'agence économique BA2E est un symbole du dynamisme économique du Sud Bassin d'Arcachon.



Le giratoire de La Hume

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.

Ceux-ci se sont aggravés ces dernières années du fait du très fort développement urbain de ce secteur. Il ne s'agit plus seulement de difficultés de circulation lors des migrations estivales, mais de difficultés quotidiennes qui pénalisent l'activité économique. Les giratoires concentrent les conflits d'usage : alors que 35 000 véhicules/jour transitent entre l'Est et l'Ouest, le trafic traversant Nord-Sud dépasse souvent les 15 000 véhicules/jour. La qualité des infrastructures de transport est donc devenue au fil des années un sujet local de préoccupation.

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'aménagement de cet axe à 2x2 voies avec dénivellement des échanges de Césarée et La Hume.

LA RÉALISATION PROGRESSIVE DE L'A660

L'A660 est réalisée en plusieurs phases selon une logique d'aménagement progressif vers l'ouest :

● **Juillet 2001** : Mise en service de l'A660 entre Mios et Le Teich (échangeurs 1 à 3)

● **Juin 2006** : Mise en service de l'A660 entre Le Teich et Césarée (avec carrefour giratoire à Césarée)

● **Décembre 2008** : Mise en service de l'A660 entre Césarée et La Hume (avec carrefour giratoire à La Hume qui constitue la fin de l'A660 et la transition avec la RN250).

AMÉNAGER L'AXE : UNE FORTE PRÉOCCUPATION DES COLLECTIVITÉS LOCALES

L'aménagement de l'axe A660/RN250 fait depuis longtemps partie des attentes des élus de la COBAS. Dès 1993, l'association pour le doublement de la voie directe voit le jour. Il s'agit pour les élus de faire inscrire le projet dans la programmation de l'Etat, la voirie étant nationale. Plusieurs formes d'aménagement sont évoquées au cours des années, du doublement des voies sur l'ensemble de l'infrastructure au remplacement des giratoires par des échangeurs.

LA GOUVERNANCE COMMUNE DE L'AMÉNAGEMENT

L'Etat et la COBAS unis pour une solution rapide

Le président de la Communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon sud (COBAS) a ainsi saisi le secrétaire d'Etat chargé des transports par courrier du 19 juin 2014, pour lui proposer de prendre en charge l'intégralité du coût financier des études préalables à la déclaration d'utilité publique pour l'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud par l'axe A660/RN250. Par courrier du **4 août 2014**, le secrétaire d'Etat a donné son accord pour le lancement des études d'opportunité.

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'Etat (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'Etat

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 d'une route 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 extérieures 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.

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.



Un ralentissement à la hauteur du giratoire de Bissérié

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.

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



LE PROJET DANS LE CONTRAT DE PLAN ETAT-RÉGION

Le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) liste les investissements prévus par l'Etat 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 2015-2020 décrit l'axe comme « l'accès principal au sud du bassin d'Arcachon et un axe majeur de distribution de la circulation interne à l'agglomération ». Il reconnaît l'influence de la configuration de l'infrastructure sur les phénomènes de congestion quotidiens, aggravés en période estivale.

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'Etat et à 50 % par la COBAS.

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 de l'aménagement de l'axe A660/RN250, présidé par le sous-préfet d'Arcachon, représentant l'Etat (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'Etat 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

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 Bissérié) 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 dunaires 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 dunaires. 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

Sur la partie étudiée, l'axe A660/RN250 traverse essentiellement des parcelles plantées de pins et appartenant au massif forestier landais. Ces pins constituent un élément fort de l'identité locale. Ils marquent des séparations entre l'infrastructure, les zones résidentielles et les zones de loisirs ou d'activités.

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.



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 mouillères, Damier de la succise, Fadet des laïches) et des coléoptères (Grand capricorne, Lucane cerf-volant).



NI AUGMENTATION DE VITESSE, NI AUGMENTATION DE TRAFIC

L'aménagement de l'A660/RN250 a un objectif de fluidification du trafic. La réduction des temps de trajet que doit permettre cette opération n'est pas liée à un relèvement de la vitesse maximale autorisée mais à une réduction des temps d'insertion sur les giratoires.

L'évolution démographique et économique du territoire explique l'augmentation du trafic, qui devrait se confirmer dans les années à venir. Toutefois, cette augmentation est indépendante des aménagements éventuels de l'A660/RN250. Les aménagements envisagés sont avant tout la conséquence de l'augmentation constatée du trafic et n'ont pas vocation à induire de nouveaux trafics.

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.

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.



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 DÉNIVELLATION 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 plaident 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 « dénivellées », **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 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 dénivellé correspond dans son principe à l'échangeur 3 déjà en service (« Le Teich »).

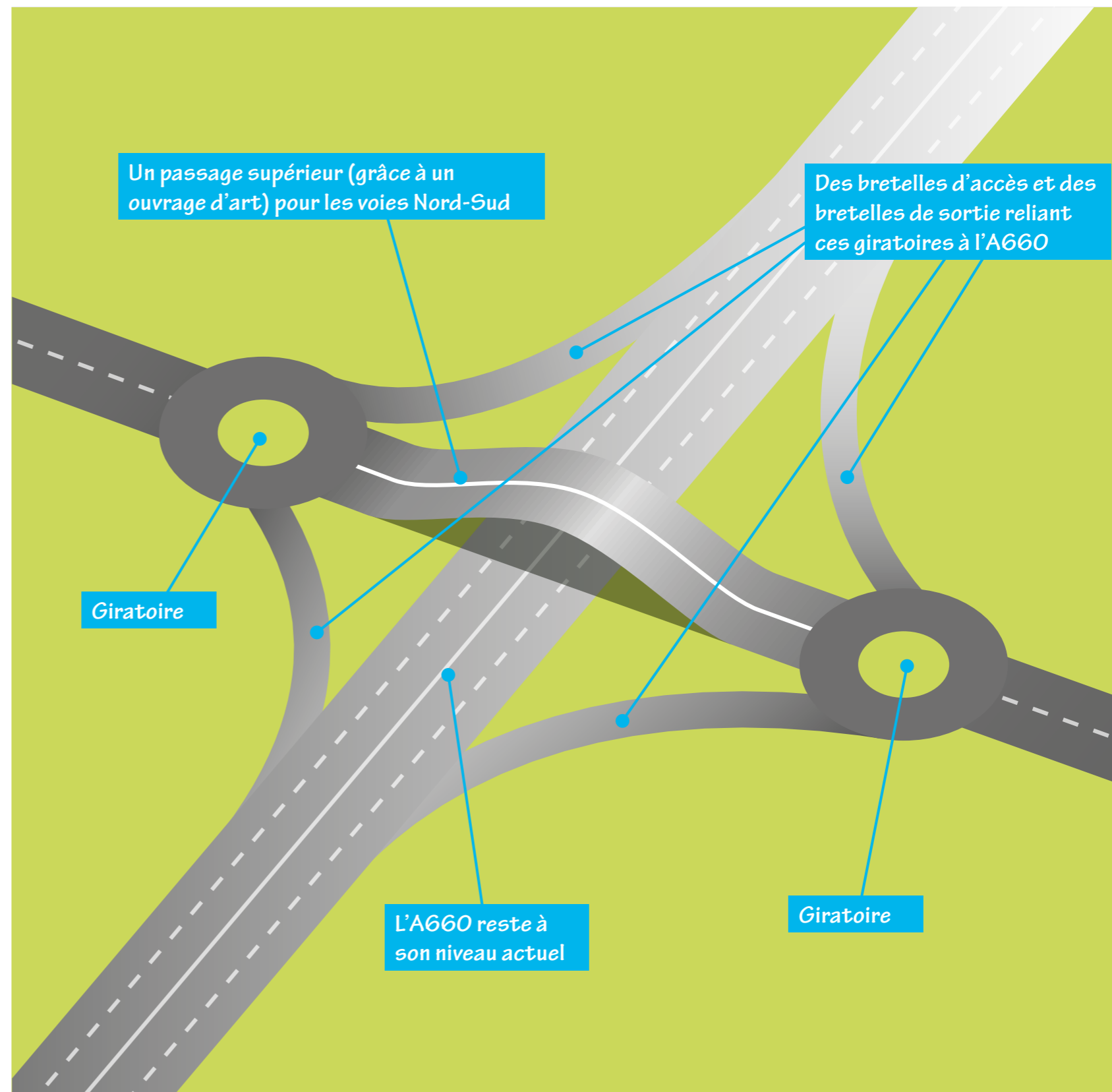
Les variantes proposées à la concertation dans la troisième partie de ce document répondent toutes à ce principe d'organisation. Les différences concernent principalement l'implantation des giratoires et des bretelles.

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.



A L'OUEST DE LA HUME : PARTI D'AMÉNAGEMENT DE L'AXE JUSQU'À BISSERIÉ



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 permettait pas de tirer suffisamment parti de l'aménagement des échangeurs, compte-tenu de la persistance du point de congestion au niveau de Bissérié.

La mise à 2x2 voies jusqu'à Bissérié et le réaménagement du giratoire de Bissérié 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 Bissérié, 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 ?

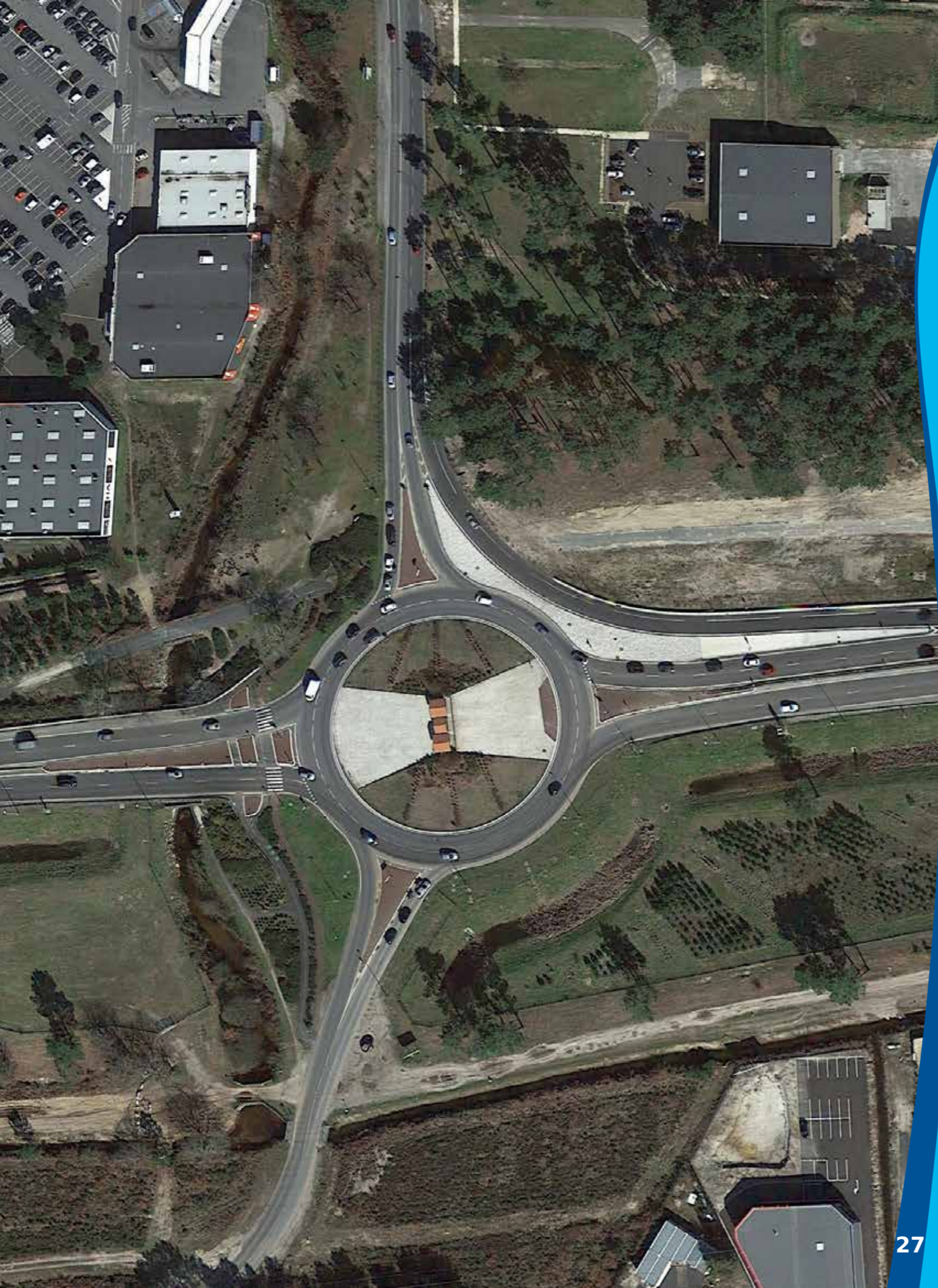
Au-delà du giratoire de Bissérié, le doublement de la RN250 a pour l'instant été écarté. D'une part, le parti d'aménagement proposé entre Césarée et Bissérié permet de résoudre les principaux problèmes de congestion. D'autre part, la RN250 constitue une transition vers la RD1250, qui assure une fonction 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 Bissérié. 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.

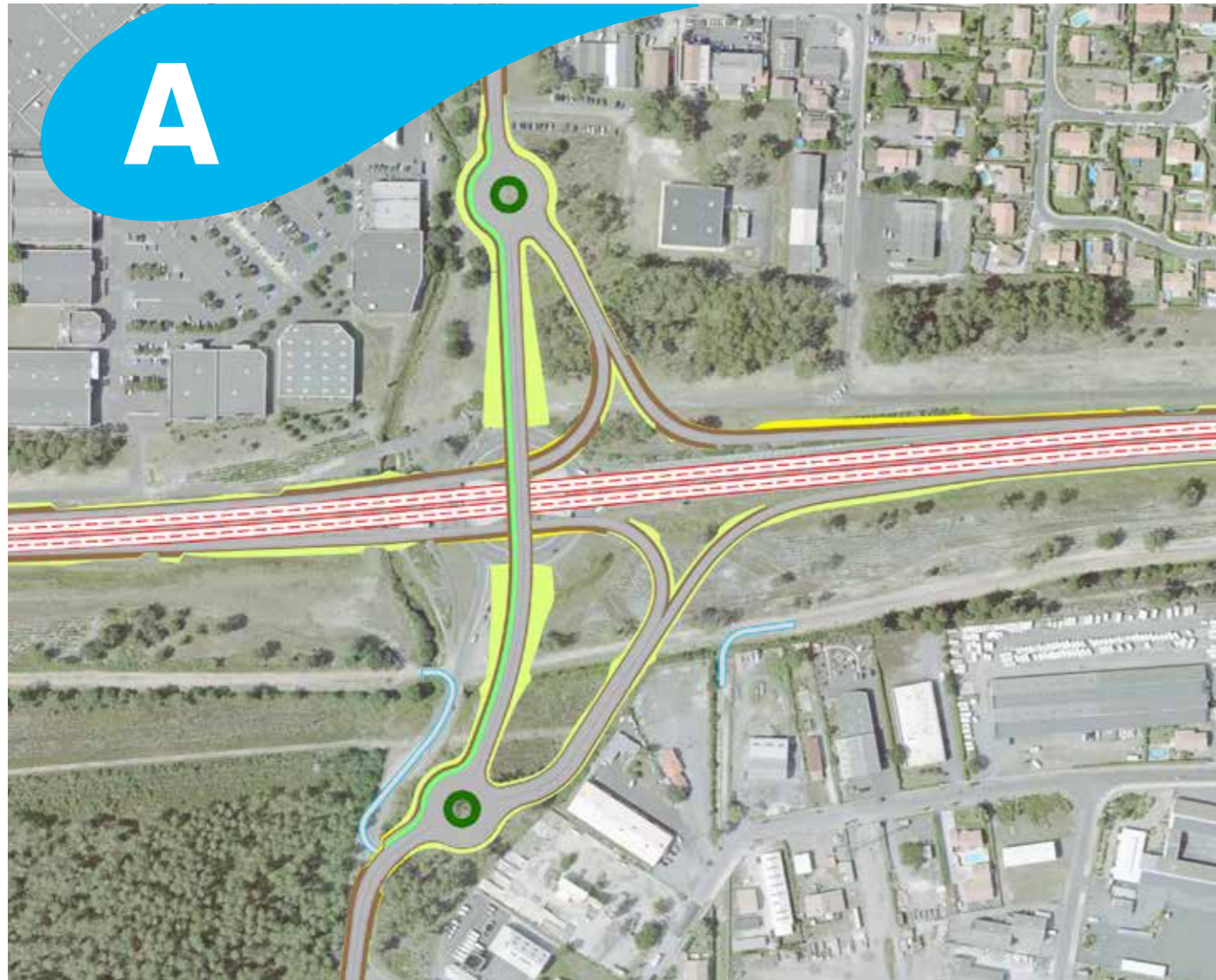
DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Le déplacement Est-Ouest sur l'A660 est le principal flux affectant le giratoire de Césarée. Les échanges concernent essentiellement le Nord du carrefour. De ce fait, on observe des points de congestion sur la branche d'entrée Nord, en raison du conflit avec le flux principal Est-Ouest aux périodes de pointes du soir et du matin. Ces phénomènes s'aggravent en été et les temps d'attente sur la branche Nord de Césarée deviennent importants.

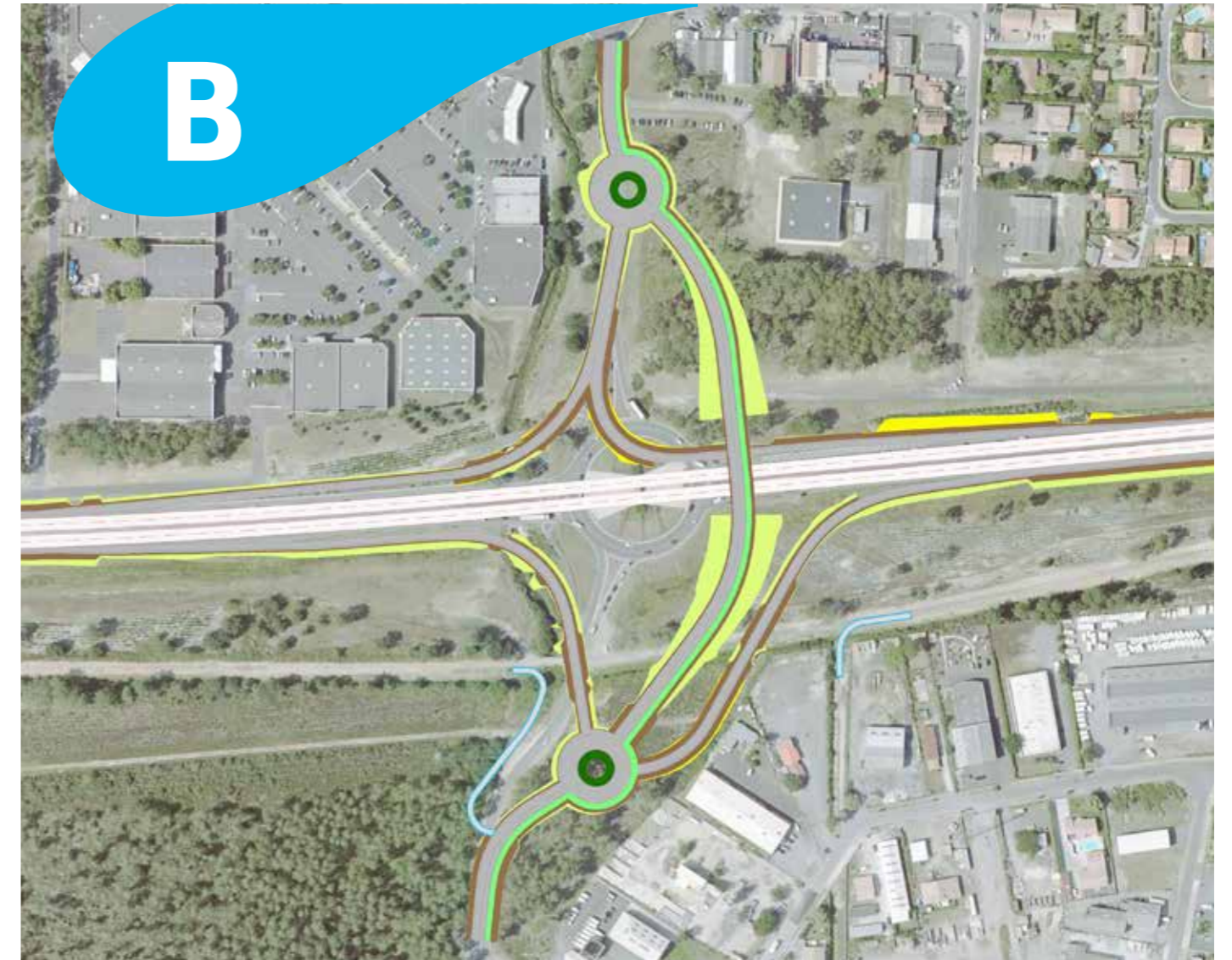
CARREFOUR GIRATOIRE DE CÉSARÉE

Les trois variantes présentées à la concertation

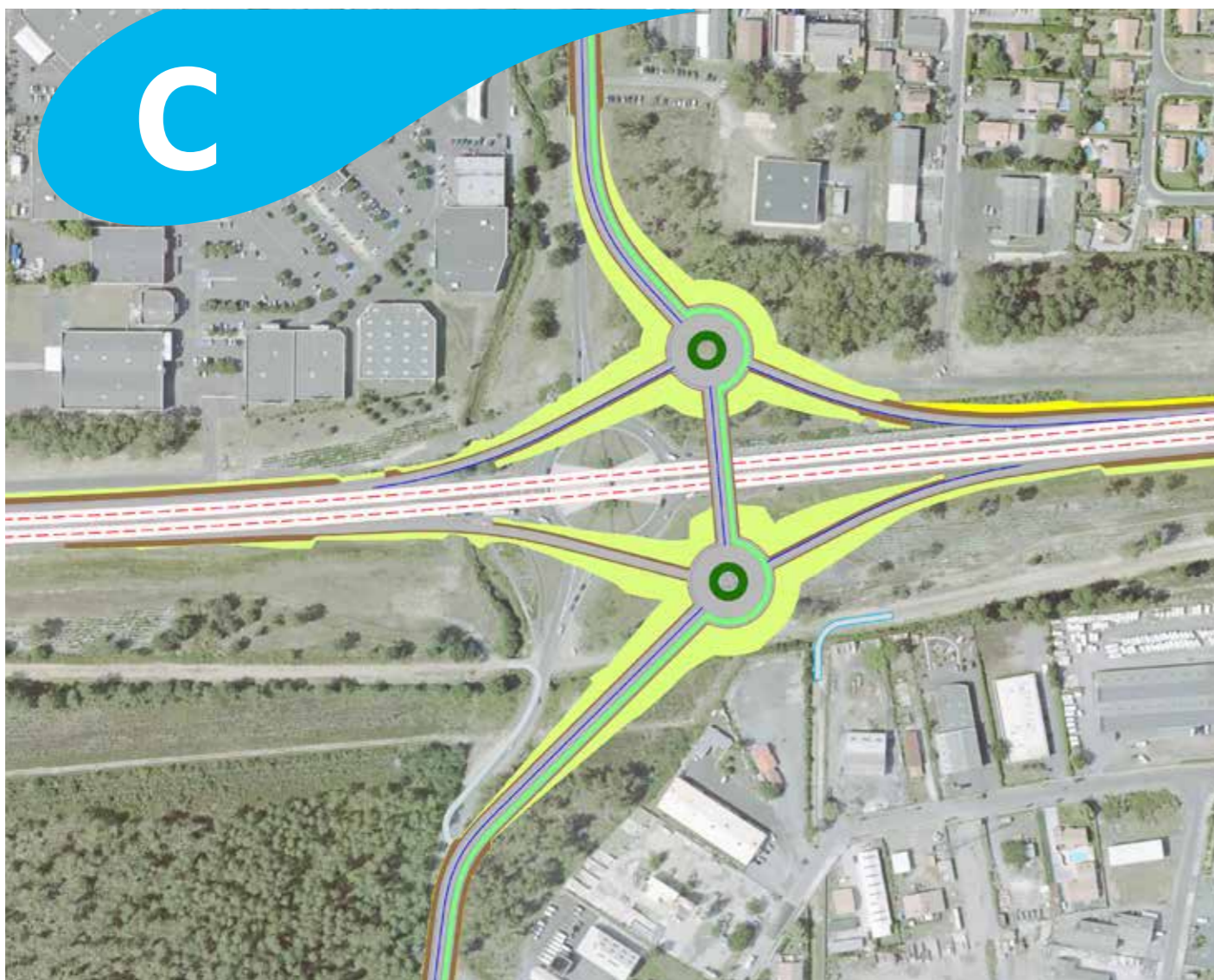
L'aménagement présenté consiste à remplacer le giratoire existant par un échange dénivelé avec passage supérieur au dessus de l'A660.



- 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.
- Les quatre bretelles sont raccordées au giratoire à l'Est du passage supérieur.
- 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.
- ▶ **Les trois variantes prévoient l'adaptation et l'amélioration de l'itinéraire cyclable** traversant l'A660 par le passage inférieur longeant le ruisseau du bourg.
- ▶ **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

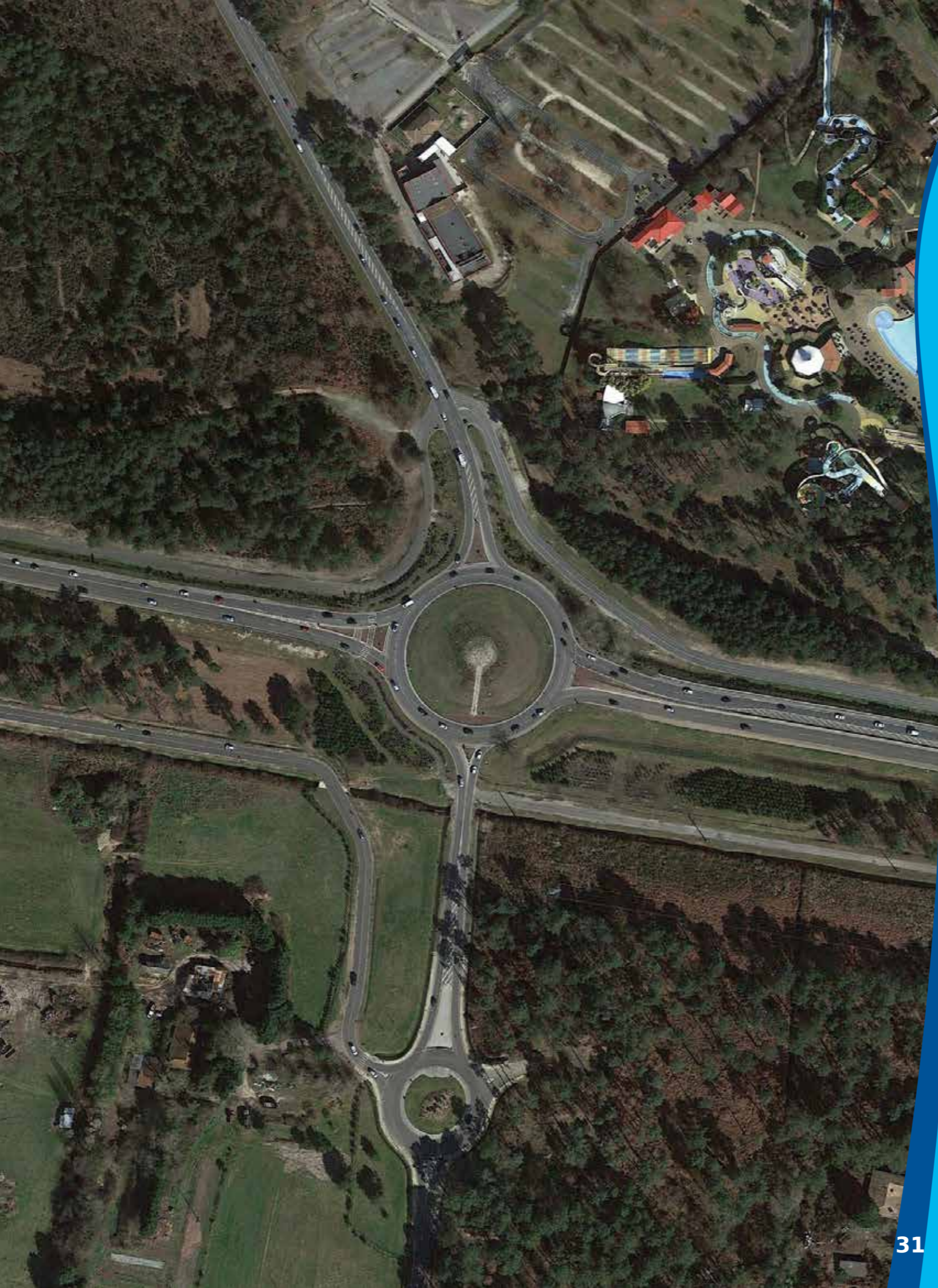
Une sortie en boucle permet une meilleure transition entre la section courante et l'échangeur : cette bretelle plus longue permet une décélération plus douce, ce qui contribue à une amélioration de la sécurité des usagers. Elle permet aussi de disposer, si besoin, d'une plus grande capacité de stockage des véhicules sur la bretelle, 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.

Thématique	A	B	C
Dessin des routes	+ Respect des règles de conception Sortie en boucle depuis l'A660 Ouest	- Respect des règles de conception Sortie en boucle depuis l'A660 Est Problèmes de visibilité possibles sur le passage supérieur en courbe	++ Respect des règles de conception Pas de sortie en boucle, tracé fluide
Gestion des remblais	- Volume limité	- Volume limité	-- Volume important
Eaux souterraines	- Pas d'emprise sur les captages d'eau potable et les périmètres de protection associés. Risque fort de remontée de nappe	- Pas d'emprise sur les captages d'eau potable et les périmètres de protection associés. Risque fort de remontée de nappe	- Pas d'emprise sur les captages d'eau potable et les périmètres de protection associés. Risque fort de remontée de nappe
Eaux superficielles	- Aucune zone potentiellement inondable Couverture de 45 ml pour le ruisseau du bourg et de 55 ml pour la craste de Baneyre	-- Aucune zone potentiellement inondable Couverture de 80 ml pour le ruisseau du bourg et de 75 ml pour la craste de Baneyre Une quarantaine de mètres dénaturés entre les trois franchissements de la craste de Baneyre	-- Aucune zone potentiellement inondable Couverture de 60 ml pour le ruisseau du bourg et de 90 ml pour la craste de Baneyre
Milieu naturel	- Pas de coupure de continuité écologique, aucun reprofilage des écoulements Nouvelle artificialisation de 60 ml de cours d'eau Emprise modérée (environ 3 430 m ²) sur les espaces boisés de franges. Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes	-- Pas de coupure de continuité écologique, aucun reprofilage des écoulements Nouvelle artificialisation de 155 ml de cours d'eau Emprise modérée (environ 4 390 m ²) sur les espaces boisés de franges. Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes	-- Pas de coupure de continuité écologique, aucun reprofilage des écoulements Nouvelle artificialisation de 150 ml de cours d'eau Emprise modérée (environ 5 640 m ²) sur les espaces boisés de franges. Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes
Habitat (bruit)	= Aucune habitation à proximité immédiate	= Aucune habitation à proximité immédiate	= Aucune habitation à proximité immédiate
Chemins cyclistes et piétons	++ Chemins en passage inférieur	+ Chemins en passage inférieur Cheminement accolé à la bretelle de sortie venant de l'Ouest	++ Chemins en passage inférieur
Réseaux (eaux, gaz, électricité)	- Pas de déviation des réseaux structurants Protection à prévoir	- Pas de déviation des réseaux structurants Protection à prévoir	-- Pas de déviation des réseaux structurants Protection importante à prévoir en raison des remblais
Occupation du sol / Planification urbaine	- Pas de remise en cause du rôle de l'infrastructure par rapport à l'urbanisation Impact faible sur les espaces boisés classés (environ 150 m ²). Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes	- Pas de remise en cause du rôle de l'infrastructure par rapport à l'urbanisation Impact faible sur les espaces boisés classés (environ 430 m ²). Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes	-- Pas de remise en cause du rôle de l'infrastructure par rapport à l'urbanisation Impact modéré sur les espaces boisés classés (environ 760 m ²). Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes
Acquisitions foncières	++ Aucune acquisition nécessaire	++ Aucune acquisition nécessaire	++ Aucune acquisition nécessaire
Insertion paysagère	+ Maintien de l'avenue de Césarée dans son axe historique Lisibilité de l'entrée de ville	- Déviation de l'avenue de Césarée Perte de lisibilité de l'entrée de ville	- Déviation de l'avenue de Césarée Perte de lisibilité de l'entrée de ville
Fonctionnalité et trafic	++ Fluidité du trafic Résorption de la congestion Amélioration des temps de parcours	+ Fluidité du trafic Résorption de la congestion Amélioration des temps de parcours	+ Fluidité du trafic Résorption de la congestion Amélioration des temps de parcours
Coût TTC	15,5 M€	15,5 M€	17,1 M€

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. A 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 en croix au Nord, à proximité immédiate de l'îlot séparateur du giratoire sur A660-RN250. Le projet de réaménagement porté par le Conseil départemental de la Gironde et la commune de Gujan-Mestras prévoit toutefois sa suppression et le raccordement des voies parallèles à l'A660-RN250 plus au Nord sur la RD652 ;
- ▶ 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 RENCONTRÉES

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.

Les quatre variantes présentées à la concertation

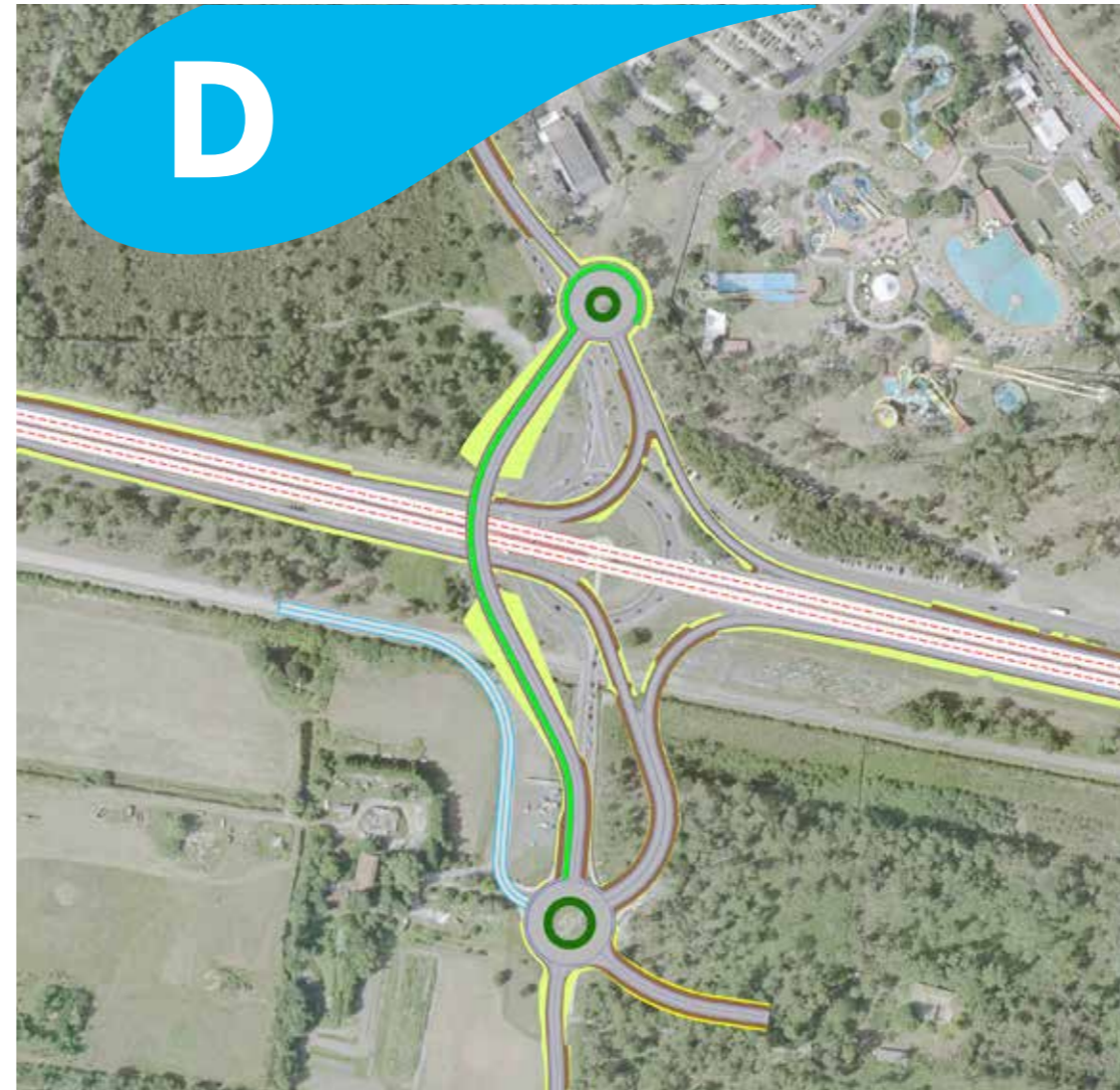
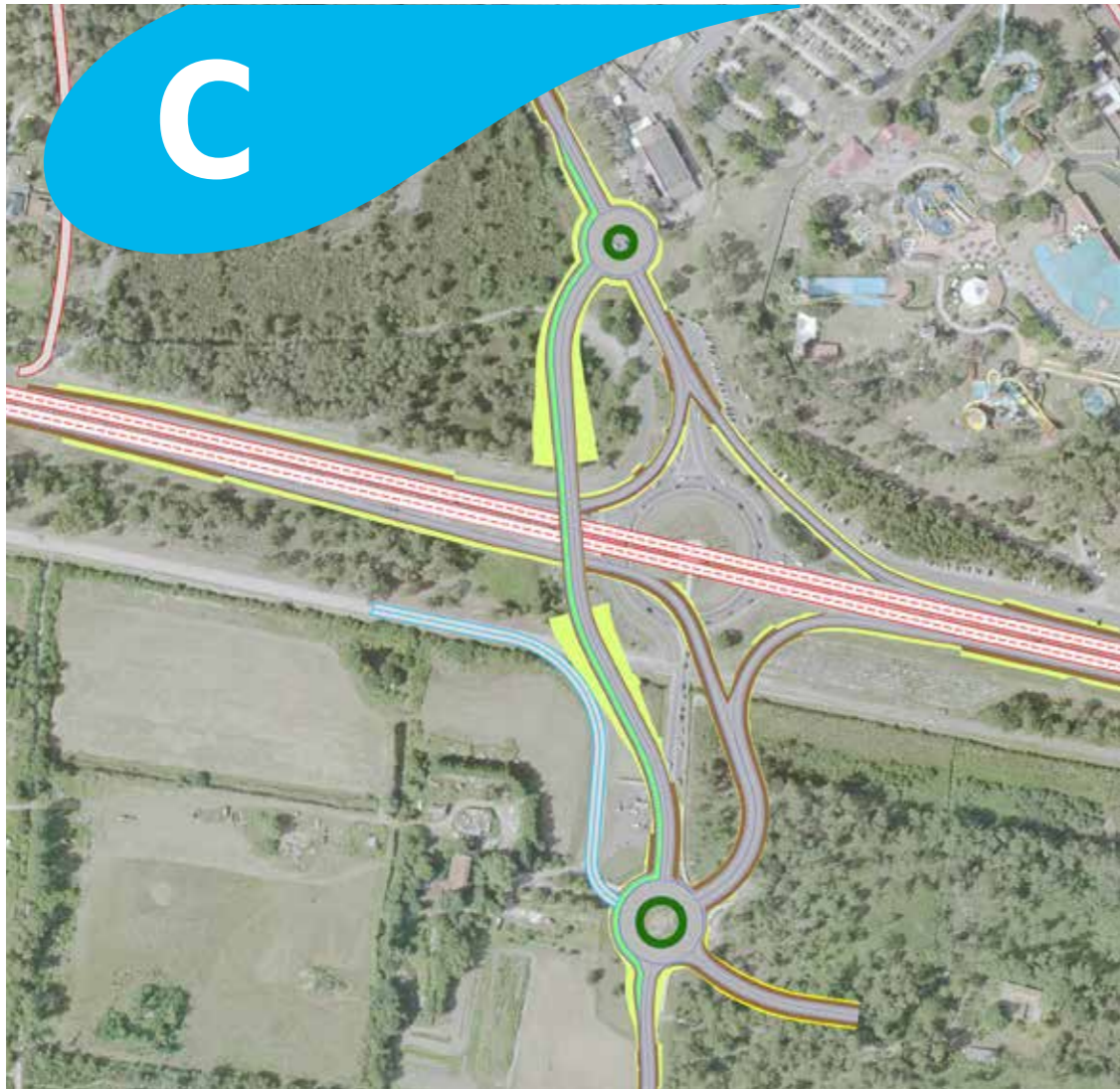
L'aménagement présenté consiste à remplacer le giratoire existant par un échange dénivelé avec passage supérieur au dessus de l'A660.



- 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 bretelle de sortie de l'A660 depuis l'Ouest (vers le Sud) présente une boucle.
- Au Nord, la bretelle de sortie est raccordée à l'Est du giratoire ; la bretelle d'accès est raccordée à l'Ouest. Au Sud, les deux bretelles sont raccordées au giratoire par l'Est.
- Cette variante n'impacte pas la voirie locale en dehors de la mise en place de ces giratoires.



- 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 bretelles de l'échangeur sont au niveau du terrain naturel. Les deux bretelles de sortie de l'A660 présentent une boucle.
- Au Nord, les deux bretelles sont raccordées au giratoire par l'Ouest. Au Sud, les deux bretelles sont raccordées au giratoire par l'Est.
- Cette variante n'impacte pas la voirie locale en dehors de la mise en place de ces giratoires.



- 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.

- 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. Il présente une courbe assez marquée, ce qui peut faire craindre des problèmes de visibilité.
- 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.

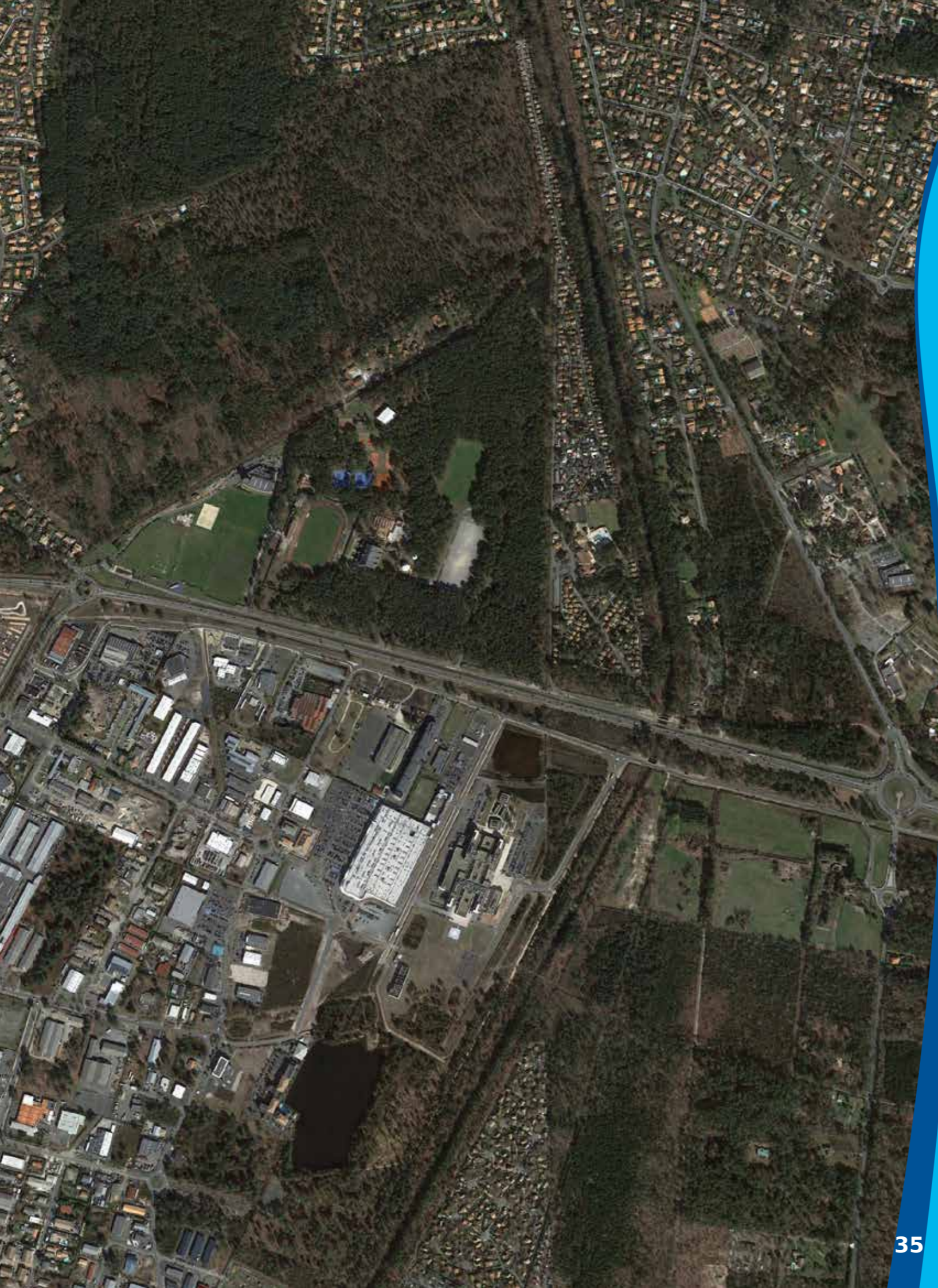
Elle est suivie par les variantes C et D, puis la variante A.

Analyse multicritères des quatre variantes

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

Thématique	A	B	C	D
Dessin des routes	- Respect des règles de conception Sortie en boucle depuis la RN250 (Ouest) Forte courbe des bretelles	+ Respect des règles de conception Sorties en boucle dans les 2 sens	+ Respect des règles de conception Sortie en boucle depuis la RN250 (Ouest)	-- Respect des règles de conception Sortie en boucle depuis la RN250 (Ouest) Problèmes de visibilité possibles sur le passage supérieur en courbe
Gestion des remblais	- Volume limité	- Volume limité	- Volume limité	- Volume limité
Eaux souterraines	- Pas d'emprise sur les captages d'eau potable et les périmètres de protection associés Risque fort de remontée de nappe	- Pas d'emprise sur les captages d'eau potable et les périmètres de protection associés Risque fort de remontée de nappe	- Pas d'emprise sur les captages d'eau potable et les périmètres de protection associés Risque fort de remontée de nappe	- Pas d'emprise sur les captages d'eau potable et les périmètres de protection associés Risque fort de remontée de nappe
Eaux superficielles	- Aucune zone potentiellement inondable Couverture de 50 ml pour le franchissement la craste de Baneyre et de 10,5 ml pour les canaux	- Aucune zone potentiellement inondable Couverture de 50 ml pour le franchissement la craste de Baneyre et de 10,5 ml pour les canaux	-- Aucune zone potentiellement inondable Couverture de 75 ml pour le franchissement la craste de Baneyre et de 10,5 ml pour les canaux	-- Aucune zone potentiellement inondable Couverture de 70ml pour le franchissement la craste de Baneyre et de 10,5 ml pour les canaux
Milieu naturel	- Pas de coupure de continuité écologique, aucun reprofilage des écoulements Nouvelle artificialisation de 30 ml de cours d'eau Emprise modérée (environ 2 490 m ²) sur les espaces boisés de franges. Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes	- Pas de coupure de continuité écologique, aucun reprofilage des écoulements Nouvelle artificialisation de 30 ml de cours d'eau Emprise modérée (environ 3 640 m ²) sur les espaces boisés de franges. Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes	-- Pas de coupure de continuité écologique, aucun reprofilage des écoulements Nouvelle artificialisation de 55 ml de cours d'eau Emprise modérée (environ 3 430 m ²) sur les espaces boisés de franges. Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes	-- Pas de coupure de continuité écologique, aucun reprofilage des écoulements Nouvelle artificialisation de 50 ml de cours d'eau Emprise modérée (environ 2 640 m ²) sur les espaces boisés de franges. Impact pouvant augmenter avec les aménagements annexes
Habitat (bruit)	- Aucune habitation à proximité immédiate au Nord Faible impact éventuel sur les habitations isolées au Sud	- Aucune habitation à proximité immédiate au Nord Faible impact éventuel sur les habitations isolées au Sud	- Aucune habitation à proximité immédiate au Nord Le remblai atténue en partie les nuisances sonores de l'infrastructure sur les habitations isolées au Sud tout en générant de nouvelles nuisances	- Aucune habitation à proximité immédiate au Nord Le remblai atténue en partie les nuisances sonores de l'infrastructure sur les habitations isolées au Sud tout en générant de nouvelles nuisances
Cheminements cyclistes et piétons	+ Cheminements sur le passage supérieur Franchissement d'une bretelle	- Cheminements sur le passage supérieur Franchissement de deux bretelles	++ Cheminements sur le passage supérieur Pas de franchissement de bretelle	++ Cheminements sur le passage supérieur Pas de franchissement de bretelle
Réseaux (eaux, gaz, électricité)	-- Déviation éventuelle des réseaux structurants au droit des canaux Protection à prévoir	-- Déviation éventuelle des réseaux structurants au droit des canaux Protection à prévoir	-- Déviation éventuelle des réseaux structurants au droit des canaux Protection à prévoir	-- Déviation éventuelle des réseaux structurants au droit des canaux Protection à prévoir
Occupation du sol / Planification urbaine	-- Pas de remise en cause du rôle de l'infrastructure par rapport à l'urbanisation Impact fort sur les espaces boisés classés (environ 1 690m ²)	-- Pas de remise en cause du rôle de l'infrastructure par rapport à l'urbanisation Impact fort sur les espaces boisés classés (environ 1 770m ²)	-- Pas de remise en cause du rôle de l'infrastructure par rapport à l'urbanisation Impact fort sur les espaces boisés classés (environ 1 860m ²)	-- Pas de remise en cause du rôle de l'infrastructure par rapport à l'urbanisation Impact fort sur les espaces boisés classés (environ 1 180m ²)
Acquisitions foncières	-- Acquisition nécessaire au Nord-Ouest du projet Acquisition partielle nécessaire au Sud-Est du projet	-- Acquisition nécessaire au Nord-Ouest du projet Acquisition partielle nécessaire au Sud-Est du projet	-- Acquisition nécessaire au Nord-Ouest du projet Acquisition partielle nécessaire au Sud-Est du projet	- Aucune acquisition nécessaire au Nord-Ouest du projet Acquisition partielle nécessaire au Sud-Est du projet
Insertion paysagère	+ Maintien de la route des Lacs dans son axe historique Lisibilité de l'entrée de ville	+ Maintien de la route des Lacs dans son axe historique Lisibilité de l'entrée de ville	- Déviation de la route des Lacs Perte de lisibilité de l'entrée de ville	- Déviation de la route des Lacs Perte de lisibilité de l'entrée de ville
Fonctionnalité et trafic	-- Fluidité du trafic en section courante Congestion importante sur une des bretelles en été	++ Fluidité du trafic Résorption de la congestion Amélioration des temps de parcours	- Fluidité du trafic en section courante, Congestion régulière sur une des bretelles en été	- Fluidité du trafic en section courante Congestion régulière sur une des bretelles en été
Coût TTC	23,3 M€	25,1 M€	26,3 M€	25,9 M€

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



Parti d'aménagement jusqu'à Bissérié

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 Bissérié est une chaussée à 2 x 1 voie. Le dépassement est autorisé sur la partie médiane de la section. Le giratoire de Bissérié comporte quatre branches.

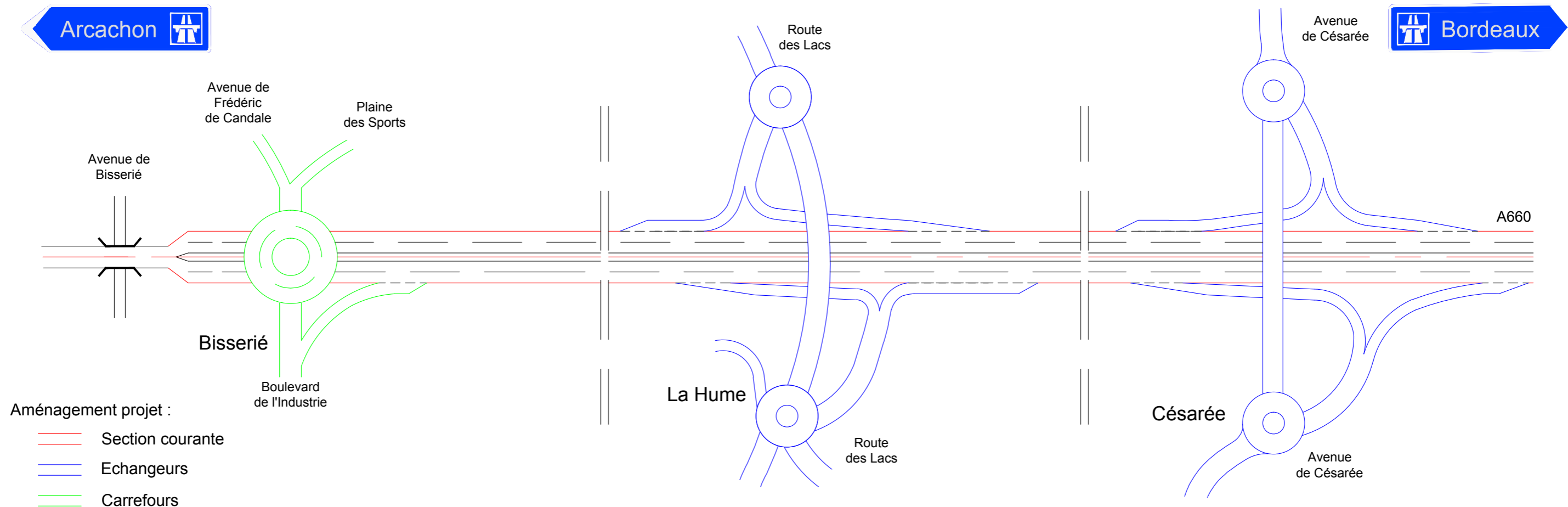
DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

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

La configuration de La Hume-Bissérié 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 Bissérié 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 Bissérié 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



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 Bissérié ;
- l'adaptation du giratoire de Bissérié : 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-Bissérié 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 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 génèrent sur les carrefours de Bissérié puis de Cazaux. Les trafics Est-Ouest et Ouest-Est redeviennent fluides et le fonctionnement de la branche Sud de Bissérié est amélioré.

Seules des perturbations sur les branches Nord de Bissérié et Cazaux peuvent demeurer. En saison estivale, des difficultés à l'Est de Cazaux peuvent toujours impacter Bissérié, notamment en raison des remontées de files depuis l'échangeur du Pilat (accès plages océanes et Dune du Pyla).



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 Bissérié 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 craste 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 Bissérié 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'accès existantes au niveau de Bissérié.

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 Bissérié par exemple) voire de résorber (impact de Cazaux sur Bissérié l'été par exemple) les difficultés résiduelles ressenties.

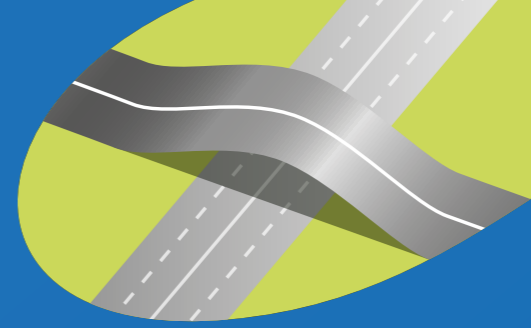
Ce report modal ne se produira qu'à deux conditions : la poursuite du développement de l'offre de modes alternatifs à la voiture (réseaux de bus, pistes cyclables, co-voiturage, etc.) et leur appropriation par les usagers.

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.



	HORS SAISON	EN SAISON
En 2025, si on ne fait aucun aménagement	<p>Les difficultés actuelles hors saison sont accentuées et le réseau est saturé.</p> <p>En particulier sur l'axe A660/RN250 :</p> <p>Le matin, on constate des difficultés dans le sens Est>Ouest d'abord, puis dans les deux sens.</p> <p>Le soir, le fort ralentissement à l'Ouest de La Hume impacte au moins Bissérié.</p>	<p>Les difficultés actuelles en saison sont accentuées et le réseau est saturé.</p> <p>Sur l'axe A660/RN250 :</p> <p>Très forts ralentissements :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à l'Ouest de La Hume, avec remontée de file jusqu'à Cazaux ; • à l'Est de La Hume le midi, avec remontée de file jusqu'à Césarée.
	<p>En particulier aux carrefours :</p> <p>Des difficultés majeures sont constatées sur tous les giratoires, pouvant conduire au blocage complet de Bissérié et Cazaux.</p>	<p>Aux carrefours :</p> <p>Le carrefour de La Hume provoque des difficultés sur l'ensemble du réseau. Césarée est congestionné et Bissérié et Cazaux sont bloqués, avec aucune insertion ou traversée possible.</p>
En 2025, avec le parti d'aménagement à 2 x 2 voies jusque Bissérié	<p>Par rapport à la situation hors saison présentée ci-dessus, on observe une fluidification générale du trafic de transit et de l'ensemble des trafics de Césarée jusqu'à Bissérié.</p>	<p>Par rapport à la situation en saison présentée ci-dessus, on observe une fluidification générale du trafic de transit et de l'ensemble des trafics de Césarée jusqu'à Bissérié.</p>
	<p>La majorité des blocages disparaissent mais des difficultés peuvent persister sur les branches Nord de Bissérié et de Cazaux.</p> <p>Ces difficultés sont quasiment résorbées avec un report modal optimisé (voir encadré ci-contre).</p>	<p>La majorité des blocages disparaissent mais des difficultés peuvent persister sur les branches Nord de Bissérié et de Cazaux, et les difficultés sur l'échangeur du Pilat peuvent impacter Cazaux puis Bissérié.</p> <p>Ces difficultés sont quasiment résorbées avec un report modal optimisé (voir encadré ci-contre).</p>





La concertation

La concertation publique sur le projet d'aménagement de l'axe A660/RN250 intervient après une première série d'études et s'inscrit dans un cadre légal : l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme. Ce projet ayant des effets sur l'environnement, le cadre de vie et l'activité économique d'un espace urbanisé, le public doit avoir la possibilité de s'informer des options proposées.

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.



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

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**

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.



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 MOMENT FORT DU PROJET : L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique est une étape obligatoire et essentielle de tout projet d'aménagement routier. Pendant son déroulement, sur une durée minimale d'un mois, le public aura accès à des documents détaillés, parmi lesquels l'étude d'impact. Il pourra à nouveau s'exprimer, soit par écrit, soit lors de permanences, auprès d'un commissaire-enquêteur indépendant. Celui-ci rédigera ensuite un rapport dont les conclusions seront une base de la décision de l'Etat sur l'utilité publique du projet.

UN AMBITIEUX CALENDRIER POUR LE PROJET

