Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

COBAS

Communauté d'Agglomération
Bassin d'Arcachon Sud

REVISION DU PLAN DE MOBILITES

Annexe environnementale

Version finale

UNION EUROPEENNE
Fonds Européen Agricole pour le Développement rural. L'Europe investit dans les zones rurales.

LEADER

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Sommaire

RESUME NON TECHNIQUE 8

1. PRESENTATION DU PLAN DE MOBILITE 8

2. SYNTHESE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 10

2.1. UN CONTEXTE GEOPHYSIQUE PEU CONTRAIGNANT ET UNE OCCUPATION DU SOL QUI S'ARTIFICIALISE 10
2.2. DES PAYSAGES ET DES ELEMENTS PATRIMONIAUX A INTEGRER AU NIVEAU DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT 10
2.3. DES MILIEUX NATURELS, DES ESPECES ET DES FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES A PRESERVER 11
2.4. UNE RESSOURCE EN EAU SENSIBLE A PROTEGER DES POLLUTIONS D'ORIGINE ROUTIERE 11
2.5. UNE RESSOURCE MINERALE A IMPORTER, GENERANT DES DEPLACEMENTS SOURCES D'IMPACTS 12
2.6. DES CONSOMMATIONS D'ENERGIE LIEES AUX TRANSPORTS ROUTIERS QUI RESTENT TROP IMPORTANTES MALGRE UNE DIMINUTION PAR HABITANT ENTRE 2010 ET 2017 12
2.7. DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE PRINCIPALEMENT LIEES AUX TRANSPORTS ROUTIERS 13
2.8. UNE QUALITE DE L'AIR QUI S'AMELIORE, MAIS DES EMISSIONS ET DES CONCENTRATIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES TOUJOURS TROP ELEVEES 13
2.9. PLUSIEURS TYPES DE NUISANCES IDENTIFIES SUR LE TERRITOIRE 14
2.10. UNE BONNE GESTION DES DECHETS MALGRE DES RESULTATS MITIGES 14
2.11. PLUSIEURS SITES ET SOLS POLLUES PRESENTS SUR LE TERRITOIRE 15
2.12. UN TERRITOIRE SOUMIS A DE NOMBREUX RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES SUR LESQUELS LE PDM PEUT AGIR 15

3. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX 16

4. ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS-CADRES 16

5. JUSTIFICATION DES CHOIX : SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES ET MOTIFS DES CHOIX 17

5.1. SOLUTION DE SUBSTITUTION RAISONNABLES 17
5.2. MOTIFS DES CHOIX 17

6. ANALYSE DES INCIDENCES DU PLAN D'ACTION 19

6.1. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PDM 19
6.2. LES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION (ERC) 21
6.3. ZOOM SUR LES EMISSIONS DE GES 21
6.4. ANALYSE DES SECTEURS SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTES 22
6.5. ANALYSE DES INCIDENCES AU TITRE DE NATURA 2000 24

7. INDICATEURS ET MODALITE DE SUIVI 26

8. METHODOLOGIE 27

ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 28

MILIEU PHYSIQUE ET OCCUPATION DU SOL 29

1. LE CLIMAT 29

1.1. TEMPERATURES 29
1.2. PRECIPITATIONS 30
1.3. ENSOLEILLEMENT 31
1.4. VENTS 31
1.5. CHANGEMENTS CLIMATIQUES 32

2. LA GEOLOGIE 33

3. LA TOPOGRAPHIE ET LE RELIEF 34

4. L'HYDROGRAPHIE 36

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

5. OCCUPATION DU SOL 37

5.1. L'OCCUPATION DU SOL EN 2018 37
5.2. L'OCCUPATION DU SOL EN 2012 38
5.3. ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DU SOL ENTRE 2012 ET 2018 40

6. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX 41

PAYSAGES ET PATRIMOINE 42

1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES 42

1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 42
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 42

2. POINTS CLES ANALYTIQUES 42

2.1. UNITES PAYSAGERES 42
2.2. LES SITES INSCRITS ET LES SITES CLASSES 50
2.3. LES MONUMENTS HISTORIQUES 50

3. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX 52

MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITE 53

1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES 53

1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU 53
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 53

2. LES PRINCIPAUX MILIEUX NATURELS ET ESPECES ASSOCIEES 54

2.1. LES MILIEUX MARINS ET LITTORAUX 54
2.2. LES MILIEUX HUMIDES 55
2.3. LES SURFACES EN EAU ET LES COURS D'EAU 55
2.4. LES MILIEUX FORESTIERS 56
2.5. LES PELOUSES SECHES ET LANDES 57
2.6. LES MILIEUX AGRICOLES 58
2.7. LES ABORDS DES VOIRIES 59
2.8. LES PRINCIPAUX FACTEURS D'EROSION DE LA BIODIVERSITE 59

3. LES PERIMETRES D'INVENTAIRES ET DE PROTECTION 60

3.1. LES ZONES NATURELLES D'INTERET ECOLOGIQUE FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE (ZNIEFF) 60
3.2. LES ZONES IMPORTANTES POUR LA CONSERVATION DES OISEAUX (ZICO) 61
3.3. LES ZONES D'INVENTAIRES DES ZONES HUMIDES 62

4. LES PERIMETRES DE PROTECTION 64

4.1. LES PROTECTIONS CONTRACTUELLES 64
4.2. LES PROTECTIONS REGLEMENTAIRES 66
4.3. LES FORETS RELEVANT DU REGIME FORESTIER 67
4.4. LES PROTECTIONS FONCIERES 68
4.5. TERRITOIRES LABELLISES AU NIVEAU INTERNATIONAL (CONVENTION) 71

5. FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES : VERS UNE TRAME VERTE ET BLEUE 72

5.1. DEFINITION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE 72
5.2. CONTEXTE REGLEMENTAIRE 72
5.3. INTEGRATION DES ELEMENTS DU SRCE AQUITAINE ET DU SCOT BASSIN D'ARCACHON VAL DE L'EYRE 73
5.4. POINT SUR LA DENOMINATION DES ELEMENTS CONSTITUANT LA TVB 77
5.5. ÉLEMENTS DE LA TRAME VERTE ET BLEUE A L'ECHELLE DU TERRITOIRE DE LA COBAS 78

6. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX 85

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

EAU 87

1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES 87

1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 87
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 87

2. POINTS CLES ANALYTIQUES 88

2.1. RESEAU HYDROGRAPHIQUE 88
2.2. ALIMENTATION EN EAU POTABLE 89
2.3. ASSAINISSEMENT 94
2.4. LES EAUX PLUVIALES 95

3. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX 96

RESSOURCES MINERALES 97

1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES 97

1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 97
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 97

2. POINTS CLES ANALYTIQUES 97

2.1. RESSOURCE GEOLOGIQUE 97
2.2. CHIFFRES CLES DE 2015 SUR LE DEPARTEMENT DE LA GIRONDE 98
2.3. CHIFFRES CLES DE 2015 SUR LE SCOT DU BASSIN D'ARCACHON ET DU VAL DE L'EYRE (SYBARVAL) 98
2.4. LES CARRIERES SUR LE TERRITOIRE 98

3. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX 99

ENERGIE ET GAZ A EFFET DE SERRE 100

1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES 100

1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 100
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 100
1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE 102

2. DEFINITIONS 103

2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE 103
2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 103
2.3. LES DIFFERENTS TYPES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 104

3. POINTS CLES ANALYTIQUES 105

3.1. CONSOMMATIONS ENERGETIQUES 105
3.2. PRODUCTION ENERGETIQUE 109
3.3. ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 114

4. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX 117

AIR 119

1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES 119

1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 119
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 119
1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE 120

2. DEFINITIONS 121

2.1. DEFINITIONS GENERALES 121
2.2. DESCRIPTION DES POLLUANTS A EFFET SANITAIRE 121

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3. POINTS CLES ANALYTIQUES 124

3.1. RESEAU DE SURVEILLANCE 124
3.2. CONCENTRATIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES EN GIRONDE 125
3.3. IMPACT DES DEPLACEMENTS 125
3.4. ZOOM SUR LES MESURES EN AIR AMBIANT 2017-2018 MENEES SUR LE BASSIN D'ARCACHON 127
3.5. ZOOM SUR L'ETUDE DE L'IMPACT DE LA RN250 SUR LA QUALITE DE L'AIR DANS LE SECTEUR DE LA TESTE-DE-BUCH 128
3.6. ÉMISSIONS DES POLLUANTS A EFFET SANITAIRE 129

4. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX 134

NUISANCES SONORES 137

1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES 137

1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 137
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 137

2. QUELQUES DEFINITIONS 137

3. ELEMENTS DE DIAGNOSTIC 141

3.1. LES ZONES CALMES 141
3.2. LE CLASSEMENT SONORE 141
3.3. LES PLANS DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) 142
3.4. CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES (CBS) 144
3.5. BRUIT AERIEN 147

4. ONDES ELECTROMAGNETIQUES 148

5. POLLUTION LUMINEUSE 148

6. NUISANCES OLFACTIVES 150

7. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX 151

DECHETS 153

1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES 153

1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 153
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 153

2. POINTS CLES ANALYTIQUES 154

2.1. GISEMENT DE DECHETS 154
2.2. COLLECTE 156
2.3. TRAITEMENT ET VALORISATION 156
2.4. TRANSPORT DES DECHETS 158
2.5. BILAN 159

3. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX 160

SITES ET SOLS POLLUES 161

1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES 161

1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 161
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 161

2. POINTS CLES ANALYTIQUES 161

2.1. LES DONNEES BASIAS (POLLUTION POTENTIELLE) 161
2.2. LES DONNEES BASOL (POLLUTION AVEREE) 162
2.3. LE REGISTRE FRANÇAIS DES EMISSIONS POLLUANTES (IREP) 163

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.4. LES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE) 163

3. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX 164

RISQUES 165

1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES 165

1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 165
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 165
1.3. DEFINITIONS 166

2. POINTS CLES ANALYTIQUES 167

2.1. LES RISQUES MAJEURS SUR LE TERRITOIRE 167
2.2. INFORMATIONS PREVENTIVES SUR LES RISQUES MAJEURS 167
2.3. LES ARRETES PORTANT RECONNAISSANCE DE L'ETAT DE CATASTROPHE NATURELLE 168
2.4. RISQUES D'INONDATION 169
2.5. RISQUES LIES AUX PHENOMENES METEOROLOGIQUES 175
2.6. RISQUE MOUVEMENT DE TERRAIN 176
2.7. RISQUE SISMIQUE 179
2.8. RISQUE LIE AU RADON 180
2.9. RISQUE FEU DE FORET 181
2.10. RISQUE INDUSTRIEL 183
2.11. RISQUE LIE AU TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES (RISQUE TMD) 184

3. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX 186

PRESENTATION DU PROJET 188

1. LA STRATEGIE TERRITORIALE DU PDM DE LA COBAS 188

2. LE PLAN D'ACTION 189

ARTICULATION 190

1. LE SENS JURIDIQUE DE L'ARTICULATION 190

2. PLANS ET PROGRAMMES AVEC LESQUELS LE PDM ENTRETIENT UN RAPPORT DE COMPATIBILITE OU DE PRISE EN COMPTE 190

2.1. LES PLANS ET PROGRAMME ETUDIES ET L'ANALYSE DES DOCUMENTS RELATIFS 191

JUSTIFICATION DU PROJET 200

1. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES ET MOTIFS DES CHOIX 200

1.1. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES 200

2. MOTIFS DES CHOIX 209

2.1. LA CONTINUITE D'UNE DEMARCHE VOLONTARISTE 209
2.2. DES CHOIX D'ARBITRAGE ECONOMIQUE 210
2.3. UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE INTEGREE AU PROJET 211
2.4. LES ELEMENTS ENVIRONNEMENTAUX AYANT STRUCTURE LES CHOIX DU PROJET 213

ANALYSE DES INCIDENCES 217

1. ANALYSE DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES 217

1.1. METHODE D'ANALYSE DES INCIDENCES DU PDM 217
1.2. ANALYSE GLOBALE DES INCIDENCES DES ACTIONS DU PDM 223
1.3. SECTEURS SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTES A LA MISE EN ŒUVRE DU PDM 231
1.4. ZOOM SUR LES SECTEURS LES PLUS SENSIBLES 237
1.5. ÉTUDE DES INCIDENCES AU TITRE DE NATURA 2000 241

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2. MESURES ERC 247

2.1. LES MESURES INCLUES DANS LE PLAN D'ACTION 247
2.2. MESURES ERC COMPLEMENTAIRES 248

3. METHODOLOGIE UTILISEE POUR LA REALISATION DE L'EVALUATION 249

3.1. GENERALITES SUR LA DEMARCHE D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PDM DE LA COBAS 249
3.2. LIMITES DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE 249

DISPOSITIF DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL 251

1. LES DIFFERENTS TYPES D'INDICATEURS DE SUIVI 251

2. PROPOSITIONS D'INDICATEURS 251

3. MODALITES DE SUIVI 253

ANNEXES 254

ANNEXE 1 : REGLEMENTATION CONCERNANT LA QUALITE DE L'AIR (SOURCE : ATMO GRAND EST) 255
ANNEXE 2 : CLASSEMENT SONORE DU RESEAU ROUTIER 258
ANNEXE 3 : CLASSEMENT SONORE DU RESEAU FERROVIAIRE 261
ANNEXE 4 : ZONES BRUYANTES SUR LES ROUTES DEPARTEMENTALES 262
ANNEXE 5 : LISTE DES SITES BASOL 264
ANNEXE 6 : LISTE DES SITES RECENSES PAR L'IREP EN 2017 265
ANNEXE 7 : LISTE DES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE) 265
ANNEXE 8 : LES ARRETES PORTANT RECONNAISSANCE DE L'ETAT DE CATASTROPHE NATURELLE 267
ANNEXE 9 : TABLEAU DE SYNTHESE DES ENJEUX DU TRI DU BASSIN D'ARCACHON 268
ANNEXE 10 : LES PRINCIPAUX OUVRAGES DE PROTECTION EXISTANTS 268
ANNEXE 11 : LES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE) 269
ANNEXE 12 : CARTOGRAPHIES RELATIVES AUX ENJEUX ECOLOGIQUES PROVISOIRES – ETUDE PROJET RN250/RD1250 271

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Résumé non technique

1. Présentation du Plan de mobilité

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

- 1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

Le présent chapitre présente ainsi les grandes généralités du PDM de la COBAS.

Le Plan de mobilité (PDM) est un document de planification des déplacements et de la mobilité obligatoire pour la majorité des agglomérations de plus de 100 000 habitants (liste fixée à l'arrêté du 28 juin 2016). Il programme les décisions des autorités publiques et les actions à mener en matière de déplacements et d'urbanisation et détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

Conformément au Code des Transports, le PDM définit au travers d'un plan d'action une stratégie globale de maîtrise du trafic automobile, de développement des transports en commun et des modes actifs, dans un projet de réduction des nuisances environnementales, d'amélioration de la santé et de la sécurité et de renforcement de la cohésion sociale et urbaine.

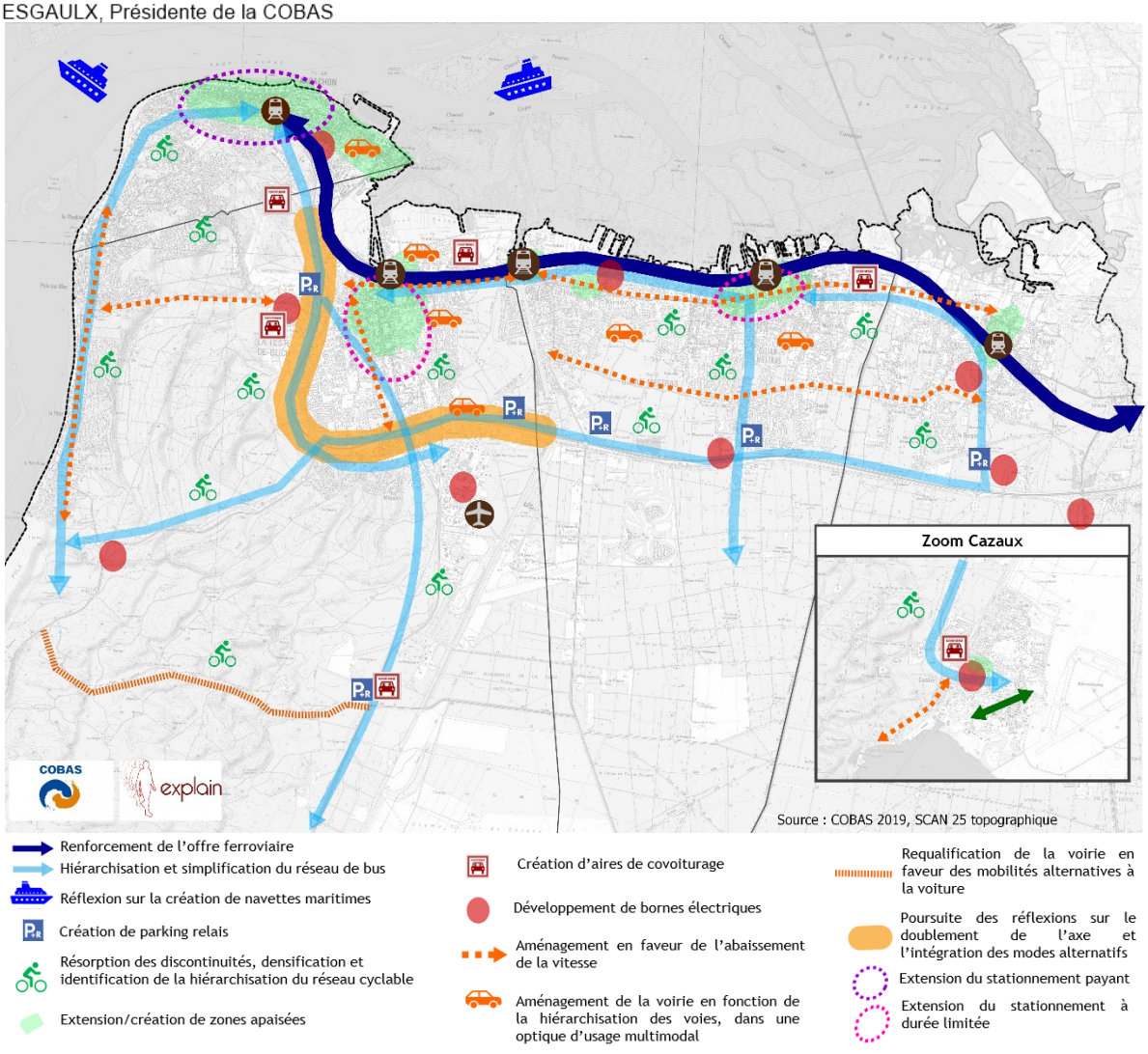
A partir du diagnostic multithématique, dix axes ont été définis pour répondre aux enjeux généraux de croissance démographique, économique, sociétale et environnemental du territoire :

- A : Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités
- B : Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité
- C : Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs
- D : Coordonner et faciliter la mise en accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite
- E : Maîtriser la circulation routière et favoriser la multimodalité
- F : Améliorer la sécurité routière
- G : Développer les pratiques d'écomobilité
- H : Inciter au transport de marchandises durable
- I : Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture
- Axe transversal : Préserver l'environnement et réduire les nuisances générées par les déplacements

Ils traduisent le choix politique d'organisation des mobilités du territoire, pour les 10 années à venir, à partir duquel s'est construite l'organisation des déplacements.

Les principales actions identifiées pour mettre en œuvre le scénario retenu sont représentées schématiquement sur l'illustration suivante.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Ce schéma a ensuite été décliné en un plan d'actions, illustré sous forme de fiches actions détaillées. Elles sont synthétisées dans le tableau suivant :

A – Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités	
1	Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable
2	Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement urbain
B - Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité	
3	Renforcer les connexions avec l'extérieur
4	Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus
5	Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes
6	Etudier plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus
7	Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité
C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos)	
8	Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable
9	Développer fortement le stationnement vélo
10	Mettre en place des services vélo
11	Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels
D - Coordonner et faciliter la mise en accessibilité	
12	Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques
13	Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

E - Maîtriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la multimodalité	
14	Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal
15	Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture
F - Développer les pratiques d'écomobilité	
16	Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants
17	Améliorer et développer les mobilités alternatives
18	Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur
G - Inciter au transport de marchandises durable	
19	Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés
20	Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif
21	Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques
H - Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture	
22	Harmoniser les réglementations
23	Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville
24	Agir contre le stationnement illicite
I - Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire	
25	Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité
26	Mener des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers

2. Synthèse de l'état initial de l'environnement

Le scénario d'évolution de l'environnement en l'absence de projet de PDM, dit scénario référence ou scénario au fil de l'eau, est un outil capital pour mener à bien le travail d'évaluation environnementale, mais également d'accompagnement stratégique de la démarche de PDM. En décrivant l'évolution du territoire en l'absence de PDM, le scénario au fil de l'eau permet de caractériser les évolutions tendancielles qui donnent le cadre de l'évaluation des incidences du projet.

2.1. Un contexte géophysique peu contraignant et une occupation du sol qui s'artificialise

Excepté au niveau des de la dune du Pilat, le territoire de la COBAS est doté d'un relief peu marqué (de 0 à 108 m d'altitude), ce qui constitue un avantage pour l'aménagement urbain et la praticité des modes doux. Le climat est de type océanique, caractérisé par des hivers doux et des étés tempérés et marqué par des vents d'ouest dominants. Plusieurs cours d'eau jalonnent le territoire de la COBAS, dont les principaux sont les canaux de Nezer et des Landes. La Leyre forme également la limite à l'est du territoire.

D'après les données sont issues de la station Météo France de Bordeaux Mérignac, les températures moyennes ont augmenté d'environ 1,2°C depuis le début du siècle. Selon l'étude, les principaux effets du changement climatique sur le territoire sont : l'aggravation des épisodes caniculaires, de sécheresse et de fortes pluies (tempêtes).

En 2018, la COBAS est dominée par des milieux naturels ou des forêts (70 % de sa surface). Les territoires artificialisés en occupent presque 20 %. Entre 2012 et 2018, un peu plus de 69 ha ont changé d'occupation des sols dont 26 ha de milieux naturels qui ont été artificialisés.

En l'absence de PDM, les facteurs relatifs au transport à l'origine des évolutions climatiques perdureraient. L'artificialisation des milieux naturels continuerait de décroitre par la mise en œuvre du SCoT du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre et des PLU qui encadrent l'artificialisation des milieux naturels.

2.2. Des paysages et des éléments patrimoniaux à intégrer au niveau des infrastructures de transport

Le territoire de la COBAS présente un patrimoine paysager riche mêlant plaines, dunes et boisements. Plusieurs unités paysagères peuvent être identifiées (les landes girondines, la bande littorale, la lagune du bassin

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

d'Arcachon, Arcachon et la dune du Pyla, le littoral ostréicole de la Teste-de-Buch au Teich et le littoral d'Andernos (couvrant une petite partie de Le Teich). De manière globale, le patrimoine naturel, bâti et historique est important et fait l'objet de nombreuses protections : 3 sites classés et 8 sites inscrits ainsi que 8 monuments historiques.

Cependant, des secteurs tels que les vallées habitées des landes girondines sont confrontés à une pression urbaine qui tend à dénaturer les paysages.

En l'absence de PDM, les infrastructures et les aménagements liés aux transports pourraient ne pas tenir compte suffisamment des éléments patrimoniaux et des paysages (centres villageois, entrées de villes notamment). D'autre part, le phénomène de noircissement des façades et monuments par les émissions polluantes se poursuivrait à l'identique.

2.3. Des milieux naturels, des espèces et des fonctionnalités écologiques à préserver

Le patrimoine de la COBAS et remarquable. Il est composé d'habitats naturels variés (milieux boisés, milieux prairiaux, landes, milieux ouverts thermophiles, milieux aquatiques et humides) et d'une grande diversité d'espèces, dont certaines d'intérêt communautaire. Le territoire compte en effet 12 ZNIEFF qui s'étendent sur un cinquième du territoire. Plusieurs secteurs à enjeux forts pour la biodiversité ont également été identifiés sur le territoire (notamment le Bassin d'Arcachon et delta de la Leyre, la réserve ornithologique de la Teich et la Dune du Pilat). Afin de préserver ce patrimoine, des protections ont été mises en place : 6 sites Natura 2000, 8 sites inscrits et 3 sites classés sont recensés.

Ces milieux naturels subissent toutefois une pression urbaine et une consommation d'espaces naturels et agricoles provoquant leur fragmentation et leur destruction. Actuellement, les obstacles majeurs au niveau des continuités sont constatés : l'autoroute A660, la nationale N250, la voie ferrée et les axes routiers départementaux. Les cours d'eau, principalement en zone urbaine ou à proximité de ces zones, perdent leur fonctionnalité (chenalisation, lit enterré, etc.).

Actuellement, le SRCE Aquitaine et la TVB du SCoT du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre sont les principaux outils permettant de préserver les continuités écologiques du territoire. En l'absence de PDM, les infrastructures et les aménagements liés aux transports pourraient ne pas prendre suffisamment en compte les continuités écologiques. Par exemple, des actions visant à améliorer la perméabilité vis-à-vis de la faune et de la flore n'existeraient pas.

2.4. Une ressource en eau sensible à protéger des pollutions d'origine routière

Le réseau hydrographique du territoire est marqué par vingt masses d'eau superficielles et souterraines. D'après l'état des lieux du SDAGE Adour Garonne, trois cours d'eau sont en bon état, et deux en état moyen du fait d'une forte altération de la morphologie (la Craste Douce) ou pour une raison inconnue dans le cas de la Leyre. L'étang de Cazaux-Sanguinet est en bon état écologique et chimique. Les masses d'eau côtières sont également en bon, voire très bon état dans le cas de la Côte Landaise. Les masses d'eaux souterraines sont, elles, toutes en bon état chimique et écologique.

La gestion de l'eau potable est échue à la COBAS, qui est chargée de la production, le transfert et la distribution. Elle délègue à une entreprise privée. La distribution d'eau potable est caractérisée par la présence de nombreux « gros consommateurs d'eau », souvent rattachés au secteur touristique : hôtels, campings, infrastructures de loisirs, etc. 12 ouvrages de prélèvements sont recensés en 2017, dont 11 forages profonds (66 % des eaux prélevées) et une prise d'eau dans le lac de Cazaux (34 % des prélèvements). Les captages présents sur le territoire font pour la plupart l'objet de périmètres de protection.

Pour ce qui est de l'assainissement, la compétence est du ressort du SIBA sur 10 communes. 1130 km de réseau séparatif et trois stations d'épuration desservent le territoire du SIBA, dont deux localisées sur la COBAS (STEP de La Teste-de-Buch et de Cazaux). Ces dernières sont globalement conformes en 2018. Aucun rejet, même traité, n'est réalisé dans le Bassin d'Arcachon ni aucun déversoir d'orage. Du fait d'une population touristique très importante, les quantités d'effluents à collecter et à traiter varient fortement. Depuis 2018, le SIBA est

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

compétent en matière de « gestion des eaux pluviales urbaines ». Des plans d'action pour la protection du Bassin d'Arcachon vis-à-vis des eaux pluviales et des actions et travaux ont été engagés et se poursuivent afin de limiter la saturation de certains secteurs et les inondations.

Concernant cette thématique, l'absence du PDM engendrerait peu d'effets, car il dispose de peu de leviers sur la préservation de la ressource en eau.

2.5. Une ressource minérale à importer, générant des déplacements sources d'impacts

Aucune carrière n'est en activité sur le territoire de la COBAS. Le territoire se trouve donc contraint d'importer la majorité des granulats avec des conséquences sur le trafic et le réseau routier (consommation d'énergie, usure des routes et émissions de polluants et de gaz à effet de serre).

L'absence de PDM aura peu d'effets négatifs significatifs sur les nuisances et pollutions générées par le transport de matériaux. En effet, le PDM a peu de leviers concernant le transit de matériaux (échelle départementale ou régionale). Il pourra cependant éventuellement identifier des actions dédiés au fret.

2.6. Des consommations d'énergie liées aux transports routiers qui restent trop importantes malgré une diminution par habitant entre 2010 et 2017

En 2017, 1 441 GWh d'énergie finale ont été consommés sur le territoire de la COBAS, soit 21,7 MWh/hab. Bien que la consommation énergétique ait augmenté depuis 2010, de 1 364 GWh à 1 441 GWh en 2017 (+6 %), elle diminue par habitant de 22,2 MWh/hab. à 21,7 MWh/hab. (-2 %). À titre de comparaison, les habitants de la COBAS consomment moins qu'à l'échelle régionale et départementale (respectivement 28,9 MWh/hab., 26,1 MWh/hab. en 2017). Cette même année, l'électricité (32 %) et les produits pétroliers (31 %) sont consommées à part égale.

En 2017, le secteur des transports est le deuxième secteur le plus énergivore du territoire avec 445 GWh consommés (6,7 MWh/hab.), soit près de 31 % des consommations d'énergie finale totale derrière le secteur résidentiel (46 % des consommations, soit 672 GWh). Entre 2010 et 2017, la consommation du secteur des transports a augmenté de 4 % alors que celle par habitant a diminué de 3 %. Toutefois, le ratio de consommation pour le secteur des transports reste plus faible que celui de la région et du département (respectivement 8,3 MWh/hab., 10,0 MWh/hab. en 2017). Les véhicules légers et 2 roues représentent 71 % des consommations du secteur, les déplacements des particuliers étant exacerbée en période estivale.

La part d'énergie renouvelable dans la production d'énergie primaire totale a augmenté de 14 % depuis 2010 atteignant 12 % de la consommation en 2017. Cependant, cette augmentation est insuffisante au regard des enjeux et des objectifs. La plus grande source d'énergie renouvelable est la biomasse (4 %), suivie par la géothermie (3 %), les pompes à chaleur (2 %) et les déchets (2 %). D'autres potentiels de productions d'énergies renouvelables existent sur le territoire (solaire, bois-énergie, éolien, énergie marine, etc.) et représentent 1% de la consommation.

En l'absence de PDM, le SCoT et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) peuvent agir sur les consommations énergétiques via l'organisation du logement résidentiel, des services et des activités (densification et réduction des besoins de déplacements, et formes urbaines adaptées). D'autre part, l'évolution des comportements et les évolutions technologiques entraîneront une diminution des consommations d'énergie.

Néanmoins, sans PDM, la part des consommations énergétiques du secteur des transports n'évoluera qu'à la marge. Le secteur des transports deviendrait le premier secteur consommateur d'énergie. L'utilisation des véhicules personnels resterait similaire. L'usage des transports collectifs et des modes doux n'augmenterait pas suffisamment (faibles évolutions des parts modales). Les objectifs de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et du SRADDET ne seraient pas atteints.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.7. Des émissions de gaz à effet de serre principalement liées aux transports routiers

Les émissions directes totales de GES sur le territoire s'élèvent en 2017 à 218 244 tonnes équivalent CO_2 (teqCO2), soit 3,3 teqCO_2/hab. Les émissions stagnent depuis 2010 malgré quelques fluctuations. A contrario, on constate une diminution progressive (-9 %) des émissions de GES par habitant. En comparaison, les habitants du territoire émettent moins de GES que ceux de la région et ceux de la Gironde (respectivement 10,4 teqCO_2/hab. et 4,6 teqCO2/hab.). En effet, on assiste, en effet à une forte utilisation de la voiture associée à un taux de motorisation[1] relativement important de 90% en 2020 versus 84% à l'échelle nationale. De plus aux déplacements quotidiens, s'ajoutent des flux routiers estivaux importants liés aux visiteurs (2 millions de visiteurs/an se rendent à la Dune du Pilat) et aux saisonniers (4 000 emplois saisonniers).

En 2017, le secteur d'activité le plus émetteur est celui des transports avec près de la moitié des émissions totales (49 %, soit 107 298 teqCO_2), suivi par l'habitat (33 %) et le tertiaire (10 %).

Plus de la moitié des émissions de GES proviennent de la combustion des produits pétroliers. Les émissions de GES du secteur des transports suivent l'augmentation des consommations énergétiques entre 2010 et 2017 (+5 %). À l'inverse, elles diminuent sur la période par habitant atteignant 1,6 teqCO_2/hab. en 2017 (-3 %).

En l'absence de PDM, la déclinaison des objectifs de neutralité carbone ne serait pas traduite en actions concrètes au niveau territorial et ne permettrait pas d'atteindre les objectifs des documents cadres (SRADDET, PCAET, etc.).

2.8. Une qualité de l'air qui s'améliore, mais des émissions et des concentrations de polluants atmosphériques toujours trop élevées

Les émissions de polluants sont localisées principalement sur la commune d'Arcachon suivi par la commune de Gujan-Mestras. Globalement, les émissions par habitant sont inférieures aux émissions par habitant à l'échelle du département de la Gironde et à l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine

Le secteur des transports routiers est une source importante d'émission de polluants, et émet principalement des oxydes d'azote (NOx) et des particules en suspension (PM10). Les oxydes d'azote représentent 81 % des émissions du territoire de la COBAS liées au trafic routier, tandis que les particules PM10 (PM2,5) représentent 24 % (28 %) des émissions. 18 % des émissions de SO_2 sont également imputables au secteur des transports sur la COBAS.

Les concentrations mesurées en NO_2 à Arcachon sont légèrement supérieures à celles de la station rurale du Temple et inférieures à celles de la station de fond urbaine de Talence. Une légère augmentation des concentrations est observée le matin et le soir typique de l'influence du trafic routier (trajets domicile-travail). Les concentrations moyennes en PM10 sont globalement du même ordre que celles observées sur les stations de Bordeaux. Par ailleurs, aucun dépassement des seuils d'information/recommandations et d'alerte et des valeurs de référence annuelle pour le NO_2, l'ozone et les PM10 n'a été relevé.

L'impact du trafic routier sur la RN250 est visible sur les concentrations en NO_2 et PM10 (trajets domicile-travail). Cependant, aucun dépassement des seuils d'information/recommandations et d'alerte pour le NO_2, l'ozone et les PM10 n'a été constaté.

En l'absence de PDM, la COBAS, en collaboration avec Atmo Nouvelle-Aquitaine, mènerait des actions dans l'optique d'améliorer globalement la qualité de l'air. Les données récoltées (stations de mesures et campagnes) et les simulations réalisées permettraient également de mettre en place des scénarios visant à prédire et réduire les impacts sur la qualité de l'air.

Toutefois, sans PDM, les émissions de polluants d'origine routière (oxydes d'azote et particules PM10) ne diminueraient pas assez, en raison d'un plus faible niveau d'ambition porté sur le secteur des transports.

[1] part des ménages disposant d'au moins une voiture

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Contrairement aux consommations d'énergie et aux émissions de GES, certains objectifs pourraient tout de même être atteints, mais d'autres persisteraient ou seraient plus difficilement atteignables.

2.9. Plusieurs types de nuisances identifiés sur le territoire

L'autoroute A660, la nationale N250 et la voie ferrée sont à l'origine de la majorité des nuisances sonores du territoire. Les PBBE identifient une Zone Affectée par le Bruit (ZBC) et deux Points Noirs du Bruit (PNB) au niveau de la RN250 sur la commune de la Teste-de-Buch et quatre zones bruyantes sur la D218 et la D650. On note aussi une forte augmentation du trafic en été engendrant des encombrements et une augmentation des nuisances sonores.

De plus, les deux aérodromes présents sur le territoire (Arcachon-La Teste et Cazaux) font l'objet de Plans d'Exposition au Bruit (PEB).

Des zones calmes sont toutefois présentes et sont localisées majoritairement au sud du territoire en dehors des espaces urbanisés et des infrastructures de transport. Par ailleurs, la présence de projets, de plans et de programmes participant à la diminution des nuisances sonores sont développés (SCoT, PCAET, PDM, etc.).

Concernant la pollution électromagnétique, 59 installations radioélectriques ont été recensées par l'AFNR (Agence Nationale des Fréquences). Plusieurs installations à proximité du territoire peuvent impacter les habitants.

Enfin, le territoire du SYBARVAL comprend environ 40 000 points lumineux. La pollution lumineuse se concentre majoritairement autour du Bassin, le sud plus rural reste relativement préservé. Des efforts sont déjà entrepris pour moderniser l'éclairage public et ainsi diminuer sa pollution. En ce sens, sur le territoire du PNR devant être élargi à l'ensemble du SYBARVAL, une Réserve internationale de ciel étoilé (Rice) doit voir le jour.

En l'absence de PDM, le nombre de véhicules individuels ne diminuerait pas ou peu et les conditions de circulation n'évolueraient pas (persistance des situations de congestions/embouteillages). Les véhicules motorisés auraient toujours accès à certaines zones sensibles vis-à-vis du bruit. Les modes de transports moins bruyants (modes actifs tels que le vélo et la marche) ne seraient pas assez encouragés. Globalement, les nuisances sonores persisteraient sur le territoire, malgré la possibilité de constitutions de zones calmes menées de manière concomitante par les PPBE (État, département de la Gironde), le SCoT et les PLU. Peu d'évolution sur la pollution lumineuse sont attendus de la mise en œuvre du PDM, hormis des ajustements sur l'éclairage des voiries.

2.10. Une bonne gestion des déchets malgré des résultats mitigés

La COBAS dispose de la compétence globale de collecte et de traitement des déchets ménagers et assimilés de l'agglomération.

La production d'ordures ménagères résiduelles (OMR) a légèrement augmenté entre 2017 et 2018 (+ 0,5 %). Cette hausse s'explique notamment par la croissance démographique positive du territoire et sa forte attractivité touristique. Entre 2009 et 2015, la production de déchets ménagers et assimilés (DMA) a augmenté de 6 %. Ramené à l'habitant, la COBAS produit plus de DMA que les habitants de la Gironde, de la région et la France. Entre 2017 et 2018, une diminution a toutefois été constatée. La performance de collecte des déchets recyclables est supérieure à la moyenne nationale et le taux de valorisation des déchets gérés par la COBAS est de 57 % avec la recherche de nouvelles filières de valorisation (déchets inertes notamment) et la mise en œuvre d'un Programme Local de Prévention de Déchets Ménagers et Assimilés (PLPDMA).

Le PDM comporte très peu d'interactions avec la thématique. Il pourrait néanmoins, de manière anecdotique, privilégier une optimisation des circuits de collecte et de transfert vers les installations de traitement et de revalorisation des déchets.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.11. Plusieurs sites et sols pollués présents sur le territoire

Le territoire présente des sites pollués principalement concentrés sur la commune de La Teste-de-Buch et Arcachon : 223 sites BASIAS (sources de pollutions potentielles), 15 sites BASOL (sources de pollutions avérées, dont une grande partie est traitée ou libre de toute restriction). Par ailleurs, 8 sites sont répertoriés dans le registre des émissions polluantes (iREP) et le territoire compte 28 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) potentiellement sources de pollution.

L'absence de PDM n'aura que très peu d'effet sur la problématique des sites et sols pollués.

2.12. Un territoire soumis à de nombreux risques naturels et technologiques sur lesquels le PDM peut agir

Le territoire de la COBAS est soumis à de nombreux risques tant naturels que technologiques qui ne sauraient être ignorés au niveau des infrastructures de transport.

Le territoire est touché de manière importante par les risques inondation : marée haute de vive eau (submersion marine), pluie intense (ruissellements), crue des cours d'eau, hausse du niveau de la nappe. De nombreux documents relatifs à la connaissance et à la gestion du risque sont présents sur le territoire : l'Atlas des Zones Inondables (AZI) du bassin de la Leyre, le Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI) Adour-Garonne, le Territoire à Risque important d'Inondation (TRI) du Bassin d'Arcachon et le Programme d'Action et de Prévention des Inondations (PAPI) du Bassin d'Arcachon. Par ailleurs, les communes de la COBAS font l'objet de Plans de prévention des risques de submersion marine (PPRSM). À noter toutefois que la disposition B.5.1 du SAGE « Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés » demande la réalisation d'un PPRI, en complément du PPRSM.

Le territoire est également soumis aux risques liés aux phénomènes météorologiques, notamment les tempêtes d'autant qu'il présente une façade maritime exposée aux perturbations venant de l'Atlantique.

Les mouvements de terrain sont également très présents au sein du territoire (érosion du trait de côte et avancée dunaire principalement, mais également des coulées de boues et des retraits et gonflement des argiles). Afin de prévenir ces risques, deux stratégies locales de gestion de la bande côtière ont été élaborées sur les communes de Lège-Cap-Ferret et de La Teste-de-Buch pour laquelle un volet Plan Plage existe. Les communes d'Arcachon et de La Teste-de-Buch font également l'objet de plans de prévention des risques pour les risques « avancée dunaire » et « recul du trait de côte ».

Toutes les communes de la COBAS sont concernées par le risque feu de forêt. En effet, 71 % du territoire de la communauté d'agglomération est couvert par des forêts et des bois et sont dotées d'un Plan de prévention des risques Feu de forêt.

Le territoire fait aussi face à un risque industriel avec le site Seveso Seuil Haut VERMILION REP S.A.S. (La Teste-de-Buch) et des 28 ICPE situés dans la même commune. De plus, un risque important lié au transport de matières dangereuses (TMD) a été identifié sur le territoire du fait des axes routiers et ferrés : A660, RN250, départementales, voie ferrée Bordeaux-run et des canalisations de gaz naturel et d'hydrocarbures.

Le PDM est particulièrement concerné par les risques d'inondation du fait de l'imperméabilisation des sols par les infrastructures de transports qui provoque localement des écoulements plus ou moins importants au niveau des voies, le risque lié aux transports de matières dangereuses (TMD), le risque industriel et le risque de mouvement de terrain.

En l'absence de PDM, les infrastructures de transport ne prendraient pas bien en compte les différents types d'inondations et pourraient donc participer potentiellement à leur aggravation (imperméabilisation des sols, augmentation des débits, non-évacuation des eaux par la mise en place de dispositifs adaptés).

Concernant les mouvements de terrain, l'absence du PDM impliquerait une mauvaise prise en compte de la nature des sols lors de l'aménagement d'infrastructures de transports (ex : zones soumises à l'aléa glissement de terrain, argiles, etc.).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

En l'absence de PDM, la gestion de l'ensemble des risques technologiques resterait assurée par les réglementations propres à chaque installation (arrêtés d'autorisation, études d'impacts). Concernant les risques relatifs au transport de matières dangereuses, le PDM permet, via la hiérarchisation et la sécurisation des voies, d'anticiper les risques d'accident ou de pollution. Il peut également anticiper l'évacuation de certaines zones du territoire (notamment à proximité des installations à risques).

3. Les enjeux environnementaux

L'état initial de l'environnement a identifié treize enjeux environnementaux. Ceux-ci représentent les axes d'évaluation des incidences prévisibles du document évalué. Ils représentent également les enjeux des tendances évolutives du territoire présentées dans le scénario au fil de l'eau de l'environnement. Ils servent finalement de base à l'identification des critères d'évaluation. L'objectif est d'analyser comment le plan y répond ou les prend en compte.

Santé : pollution de l'air et nuisances sonores	Réduire les émissions de polluants atmosphériques
	Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique
	Réduire les nuisances sonores d'origine routière
	Réduire la population exposée aux nuisances sonores
Energie et émissions de GES	Réduire les émissions de gaz à effet de serre
	Réduire les consommations d'énergie fossile liées au transport
Milieux naturels et biodiversité	Préserver les milieux naturels, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques
Consommation d'espace	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles
Risques majeurs	Réduire ou ne pas aggraver les risques actuels et les accidents
Paysages et patrimoine	Préserver les paysages et le patrimoine
Eau	Limiter les risques de pollution de l'eau et par voie de conséquence des sols
Ressources minérales	Favoriser les ressources locales et optimiser les transports de matériaux
Déchets	Mieux gérer les déchets issus du BTP

4. Articulation avec les documents-cadres

Le PDM s'articule avec les documents-cadres suivants :

- Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Nouvelle aquitaine approuvé en mars 2020 ;
- Le Plan climat air énergie territorial du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre (SYBARVAL) approuvé en décembre 2018.

Le SCoT du SYBARVAL a été annulé et est en cours d'élaboration.

Globalement, le PDM respecte les règles du SRADDET concernant les transports et la mobilité : renforcement et amélioration de l'intermobilité et de la multimodalité, amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques, développement de l'écomobilité et favorisation des modes de déplacements doux, rééquilibrage du partage de la voirie, mise en accessibilité des pôles d'échanges multimodaux, etc. Il contribuera dans sa sphère d'influence à plusieurs règles répondant aux objectifs de cohésion et solidarités sociales et territoriales, climat, air, énergie et biodiversité).

Les actions du PDM coïncident fortement avec celles du PCAET concernant le transport et la mobilité. Elles s'accordent aussi sur le volet économique (favorisation d'un tourisme éco-responsable) et sur le volet résilience face aux changements climatiques. En effet, par l'intermédiaire de plusieurs actions, le PDM à un rôle à jouer concernant la limitation du risque d'inondation grâce à la végétalisation de certains espaces et sur la limitation du risque de transport de matières dangereuses.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

5. Justification des choix : solutions de substitution raisonnables et motifs des choix

5.1. Solution de substitution raisonnables

Trois scénarios d'organisation des mobilités ont été élaborés et présentés aux élus de la COBAS :

- Scénario 0, le tendanciel » intégrant les « coups partis » et la poursuite des évolutions actuelles, c'est-à-dire un scénario prenant en compte les projets actés par les maîtres d'ouvrage correspondants. Ce scénario est le socle de la comparaison des scénarios 1 et 2.
- Scénario 1 « optimisation et amélioration », résolvant les principales difficultés des réseaux de transports et amélioration du système global de déplacements.
- Scénario 2 « proximité et intermodalité », proposant des réseaux de transport davantage maillé et développant les lieux d'intermodalité.

Ces scénarios suivent un degré de volontarisme croissant. Une estimation des coûts financiers a montré l'importance des investissements pour mettre en œuvre le scénario 2 par rapport scénario tendanciel et au scénario 1. Le scénario 2 apporte la meilleure réponse aux enjeux du PDM, à l'évolution des parts modales et présente le meilleur bilan environnemental, mais son bilan financier est moins bon que le scénario 1. Le scénario 2 apporte la meilleure plus-value environnementale sur l'ensemble des enjeux avec des incidences négatives légèrement plus importantes sur les milieux naturels et la consommation foncière que le scénario 1 du fait des infrastructures à construire.

La solution finalement retenue, permettant de répondre au mieux aux enjeux environnementaux et financiers, a pris la forme d'un scénario constitué par un panachage des actions des scénarii 1 et 2.

5.2. Motifs des choix

La COBAS a poursuivi une démarche volontariste depuis de nombreuses années. En effet, un précédent Plan de Déplacements Urbains (PDU) avait été mis en place en 2006. Le PDU devait répondre à quatre objectifs :

- Assurer au plus grand nombre, et ce, tout au long de l'année, une accessibilité réelle à l'ensemble de l'aire de l'agglomération, aussi bien pour des raisons professionnelles que privées
- Maîtriser les flux automobiles notamment en période estivale au sein du périmètre de la COBAS
- Promouvoir les modes de déplacements alternatifs nécessaires à un développement durable du territoire en s'appuyant sur les acquis de l'agglomération et en développant les modes alternatifs existants (train) ou à venir (transport intercommunal)
- Améliorer la qualité des espaces publics et des liaisons internes à l'agglomération

Le tableau sur la page suivante, synthétise le bilan des actions menées sur la base du diagnostic.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Bilan des actions du PDU 2006

Complétement réalisé
Réalisé en grande partie
Faiblement réalisé
Non réalisé

Objectifs	Action	Bilan
Développer les transports collectifs sur l'ensemble du territoire dela COBAS et les rendre attractifs	1. Créer un véritable réseau de transports collectifs urbain d'agglomération	
	2. Procéder à l'intégration tarifaire de la ligne SNCF au réseau TCU	
	3. Aménager des pôles d'échange	
	4. Réaliser des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus	
	5. Intégration de la liaison maritime Arcachon - Lège Cap Ferret au réseau TCU	
Maîtriser les flux automobiles pour un meilleur fonctionnement de l'agglomération	1. Mettre en œuvre les principes d'aménagement définis pour la voirie principale d'agglomération	
	2. Réglementer les livraisons de marchandises et définir des itinéraires poids lourds	
	3. Organiser et réglementer le stationnement dans une logique d'agglomération multimodale	
	4. Faire évoluer les plans de circulation des centres-villes	
Développer l'usage des modes doux, aussi bien pour la promenade que comme mode utilitaire	1. Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération actualisé	
	2. Développer l'offre en stationnement pour les vélos et les deux roues en général	
	3. Faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser	
	4. Aménager des zones 30 dans les lieux de centralié traversé par le réseau principal d'agglomération	
	5. Permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer confortablement et sûrement	
	6. Définir une charte d'aménagement des espaces publics	
Assurer un caractère durable au PDU	1. Inciter à la mise en œuvre de plans de mobilité durables des salariés	
	2. Campagnes de sensibilisation des acteurs et de promotions des transports collectifs	
	3. Associer la problématique des déplacements et celle du développement urbain	

Le cap et les ambitions fixés par le nouveau PDM ont été largement partagés et réinterrogés au regard du diagnostic du PDU de 2006. En effet, l'élaboration du PDM est le fruit d'un travail collaboratif mené tout au long de son élaboration (entretiens, ateliers de concertation), accompagné de relevés de terrain et de l'évaluation environnementale pour informer les comités techniques et de pilotage des conséquences environnementales des choix.

A ce titre, la réalisation de l'état initial de l'environnement a été initié très tôt permettant de partager un pré-cadrage environnemental et d'identifier une stratégie-cadre environnementale. Des éléments d'analyse concret ont été portés à la connaissance des comités pour faciliter les décisions (trajectoire des émissions de GES des différents scénarii par rapport aux trajectoires réglementaires, bilan environnemental des scénarii).

La COBAS a défini sa stratégie de mobilité à partir des enjeux identifiés pour les dix années à venir. Elle a placé au cœur de ceux-ci quatorze enjeux qui traduisent des préoccupations environnementales et de santé publique au regard de la qualité de l'air et de l'exposition des personnes aux nuisances liées au trafic. Le PDM apportera ainsi une **plus-value sociale et environnementale**.

Les objectifs et l'ambition du PDM sont fixés à l'horizon 2035. les actions retenues couvrent un large spectre d'intervention (changements de comportement, structuration de l'action publique, mise en conformité du réseau de transport, travaux publics) pour agir à différents niveaux sur la place de la voiture individuelle thermique et de modes plus « propres ».

Le PDM de la COBAS prend fortement en compte les objectifs et règles du SRADDET Nouvelle-Aquitaine concernant la mobilité ainsi que les actions du PCAET.

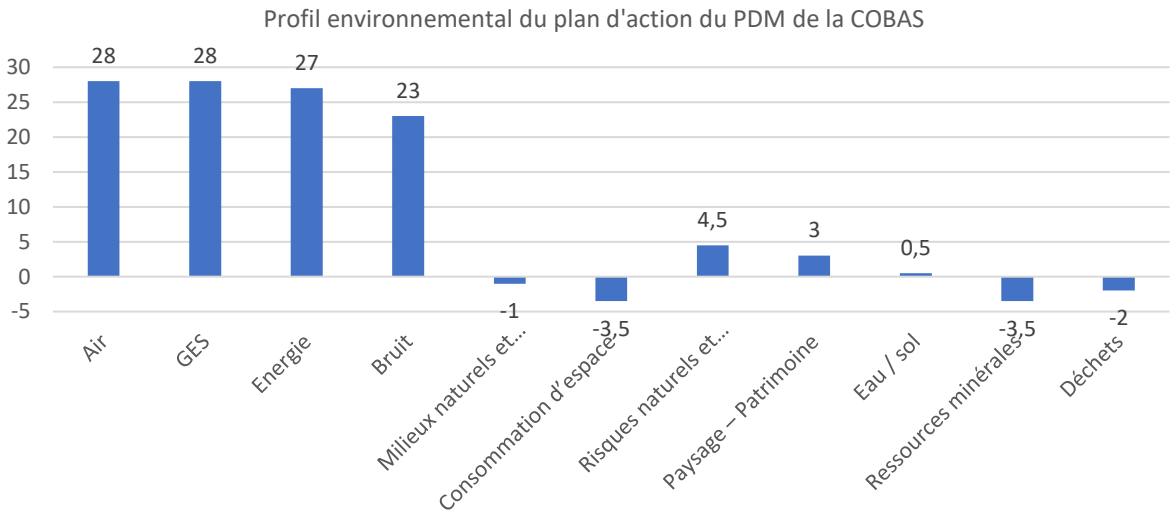
La plus-value environnementale majeure de sa mise en œuvre (diminution des émissions sonores, diminution des émissions de polluants atmosphériques et de GES, diminution de la consommation énergétique liée aux transports…) découlera principalement d'un changement significatif du comportement de mobilité chez les usagers, avec notamment un report des parts modales vers les modes actifs et collectifs. L'horizon 2035 permettra à ces changements d'habitude de se mettre en place.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

6. Analyse des incidences du plan d'action

6.1. Les incidences environnementales du PDM

Le plan d'action prend globalement bien en compte l'ensemble des enjeux identifiés par l'état initial de l'environnement, et apporte une plus-value significative concernant les pratiques de mobilité favorisant les transports collectifs tous modes et les modes actifs (piétons et cycles).

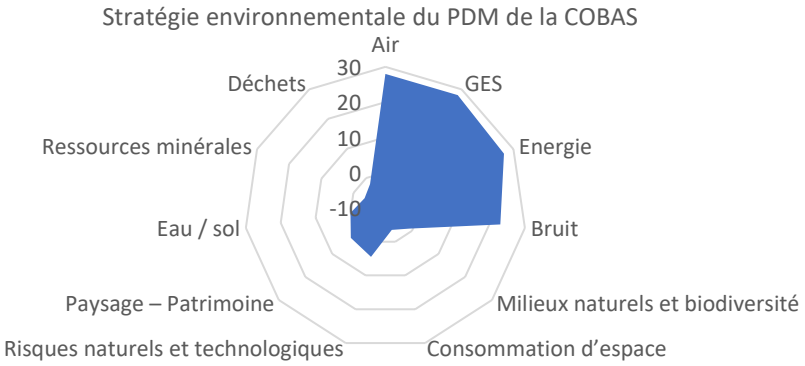


Les principaux effets attendus sur l'environnement sont :

- Une incidence globale positive du fait de l'optimisation de l'usage de la voiture, des reports de l'autosolisme vers les transports publics et les modes actifs ;
- Une nécessaire vigilance sur l'artificialisation et l'imperméabilisation d'espaces par les nouveaux aménagements (P+R, adaptation des voiries, parking de covoiturage), sur l'utilisation de ressources minérales et la gestion des déchets des travaux publics.

Sa stratégie environnementale est cohérente avec les attendus d'un PDM qui se doit de bien répondre aux quatre thématiques environnementales associées aux impacts des mobilités sur l'environnement :

- GES
- Énergie
- Santé — Pollutions atmosphériques — Qualité de l'air
- Nuisances sonores

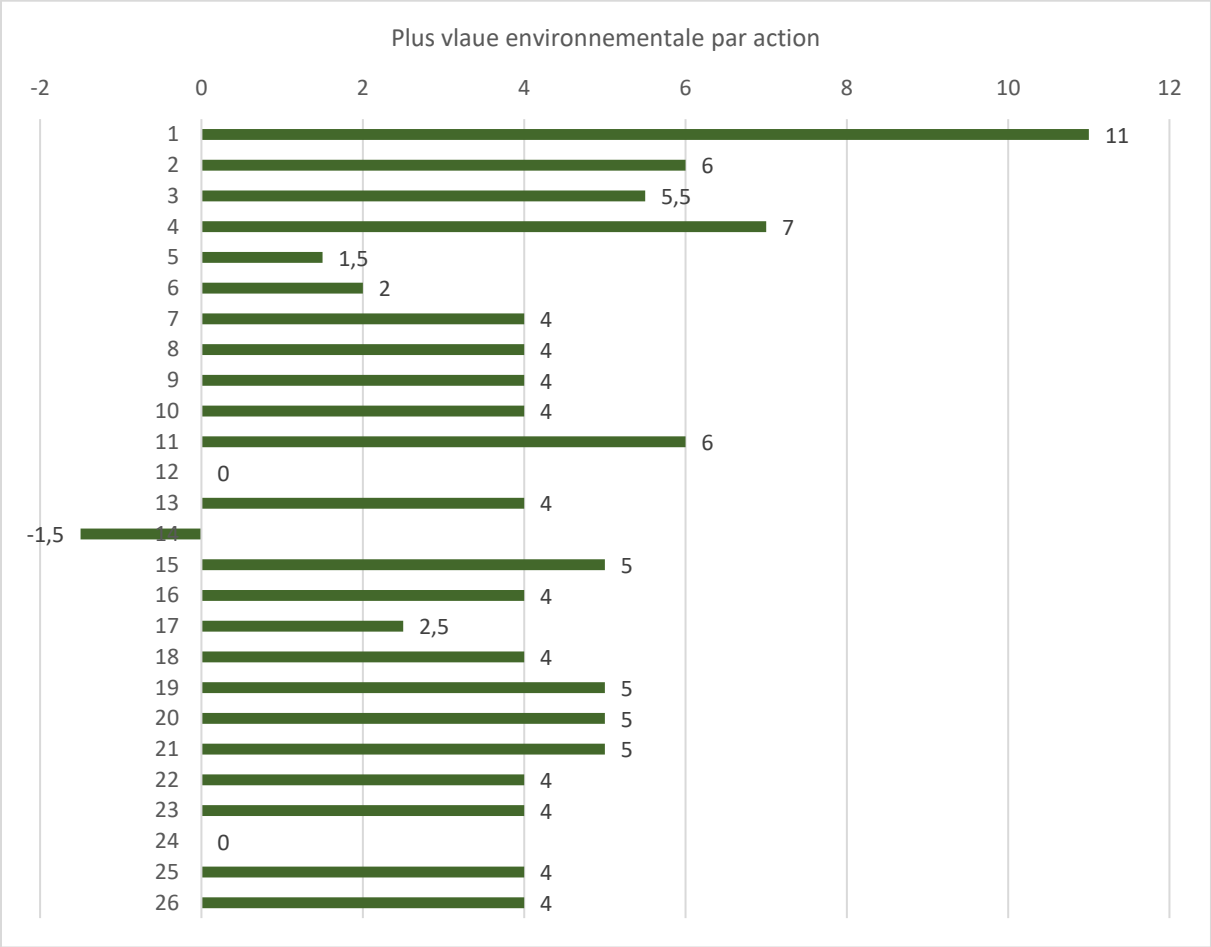


Le PDM s'inscrit dans la transition énergétique portée au niveau national. Les principaux effets attendus sur les pratiques de mobilité sont :

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- Une évolution des comportements par une meilleure information et la sensibilisation des habitants du territoire.
- Un renforcement de l'usage des transports publics par une meilleure couverture du territoire, une meilleure adéquation avec les besoins des usagers et une amélioration des temps de parcours
- Une amélioration de la fluidité du trafic par certains aménagements,
- Le développement d'espaces et d'aménagement pour favoriser les usages piétons et cyclistes,
- Une diminution et une rationalisation du trafic automobile en centre-ville,
- Un développement d'offres et de services alternatifs à la voiture plus compétitifs,

Le graphique suivant présente les résultats de l'analyse des incidences cumulées pour chaque action. Les codes couleurs correspondent aux thématiques du plan d'action.



Les actions qui contribuent véritablement à la plus-value environnementale du PDM (par ordre décroissant) sont les suivantes :

- 1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable
- 4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus
- 15 : Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels

Deux actions présentent une plus-value environnementale nulle car elles d'actions stratégiques sans incidences directes qualifiables :

- 12 : Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques
- 24 : Agir contre le stationnement illicite

Seule une action ne contribue pas à la plus-value environnementale du PDM : « Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal » malgré la recherche d'un usage multimodal. En effet, il a été estimé que la requalification de la piste 214 forestière pouvait entraîner une augmentation du risque

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

d'incendie, une augmentation de la fragmentation du milieu dans la zone protégée traversée ainsi que des nuisances (à la suite des incendies, l'élargissement de la piste n'est plus retenue).

Ces actions sont nécessaires à une organisation des mobilités plus favorable à l'intermodalité et aux modes alternatifs à la voiture individuelle.

6.2. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)

Des mesures ERC ont été définies concernant six enjeux (consommation d'espace, milieux naturels et biodiversité, risques majeurs, ressource en eau, ressources minérales et déchets. Ces mesures seront à définir en amont des projets lors de l'établissement des cahiers des charges et lors de la réalisation des études d'impact associées aux projets. Elles devront être mises en œuvre dès l'ouverture des chantiers.

6.3. Zoom sur les émissions de GES

L'analyse a vérifié si les objectifs de part modale proposés par le PDU sont conformes à la poursuite d'objectifs de référence en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre anthropiques et de pollution atmosphérique, notamment les objectifs Facteur 4.

Les actions entreprises par le PDM se traduisent en amélioration des taux de remplissage des véhicules particuliers (actions favorisant le covoiturage) et des bus (en relation avec l'augmentation de leurs parts modales). Ainsi, une approche simplifiée par facteurs d'émissions agrégés de CO_2 par type de transport (VP ou TC) permet d'évaluer les émissions des scénarios suivants :

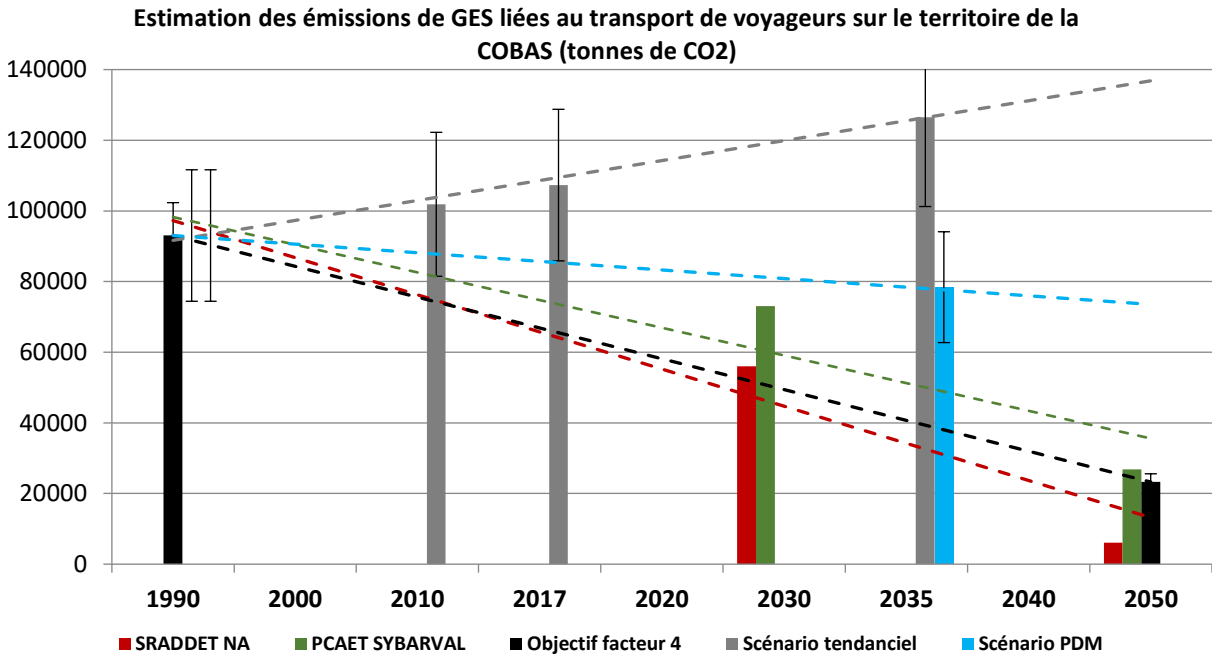
	État initial	Scénario Fil de l'eau 2035	Scénario PDM 2035
Part modale VP (%)	82,0	82	69
Part modale TC (%)	8,0	8	11
Taux de remplissage VP	1,3	1,1	1,5
Taux de remplissage TC (Bus)	10,8	10,8	23
Population	66 420 (2017)	84 294	84 294

La mise en œuvre du scénario du PDM devrait apporter une véritable plus-value en termes de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de GES par rapport au scénario au fil de l'eau, notamment pour le CO_2.

Émissions liées aux transports routiers de voyageurs	2035 Fil de l'eau	2035 PDM
CO2 (tonnes)	126 545	78 407

Le graphique suivant représente les tendances des émissions de CO_2 sur le territoire selon le scénario au fil de l'eau et celui du PDM par rapport aux trajectoires pour atteindre les objectifs du PCAET de SYBARVAL, du SRADDET Nouvelle-Aquitaine et du Facteur 4. Le scénario du PDM induit une nette amélioration quant aux émissions de CO_2 du secteur des transports de voyageurs vis-à-vis du scénario au fil de l'eau. On estime une baisse d'environ 38 % des émissions de CO_2 en 2035 à travers la mise en œuvre du PDM par rapport au fil de l'eau (marge d'erreur de +/-20%).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Cette baisse va dans le sens du Facteur 4 et des objectifs réglementaires et devra être renforcée par la suite pour les atteindre en 2050. Eu égard aux marges d'erreur, des marges de progrès seront à rechercher lors des futures révisions du PDM.

6.4. Analyse des secteurs susceptibles d'être impactés

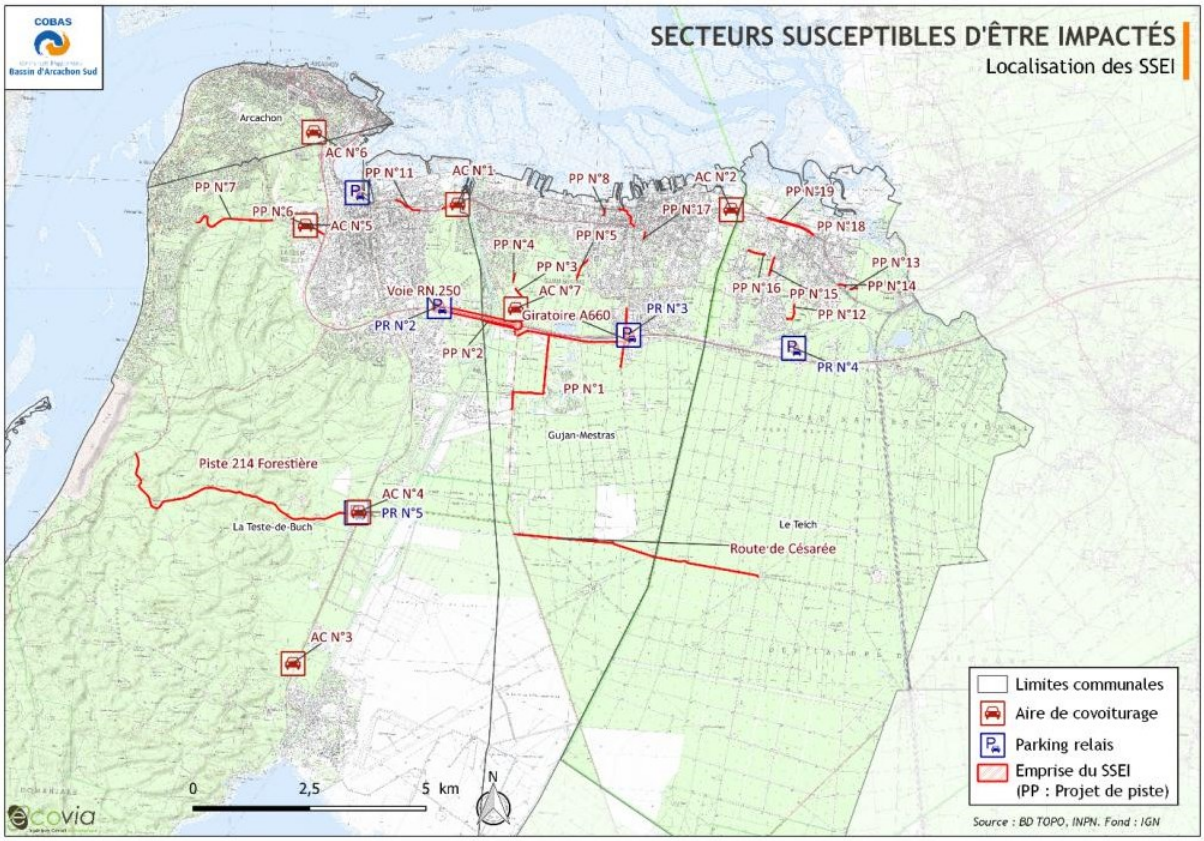
Au-delà de ses actions et dispositions variées, le plan d'action porte et spatialise via ses cartes un certain nombre de projets structurants dont la localisation peut être connue :

- 21 tronçons de pistes cyclables
- 7 aires de covoiturage
- 5 parcs relais
- 3 projets portant sur des aménagements d'infrastructures routières : Giratoire A660, Route de Césarée, et RN 250

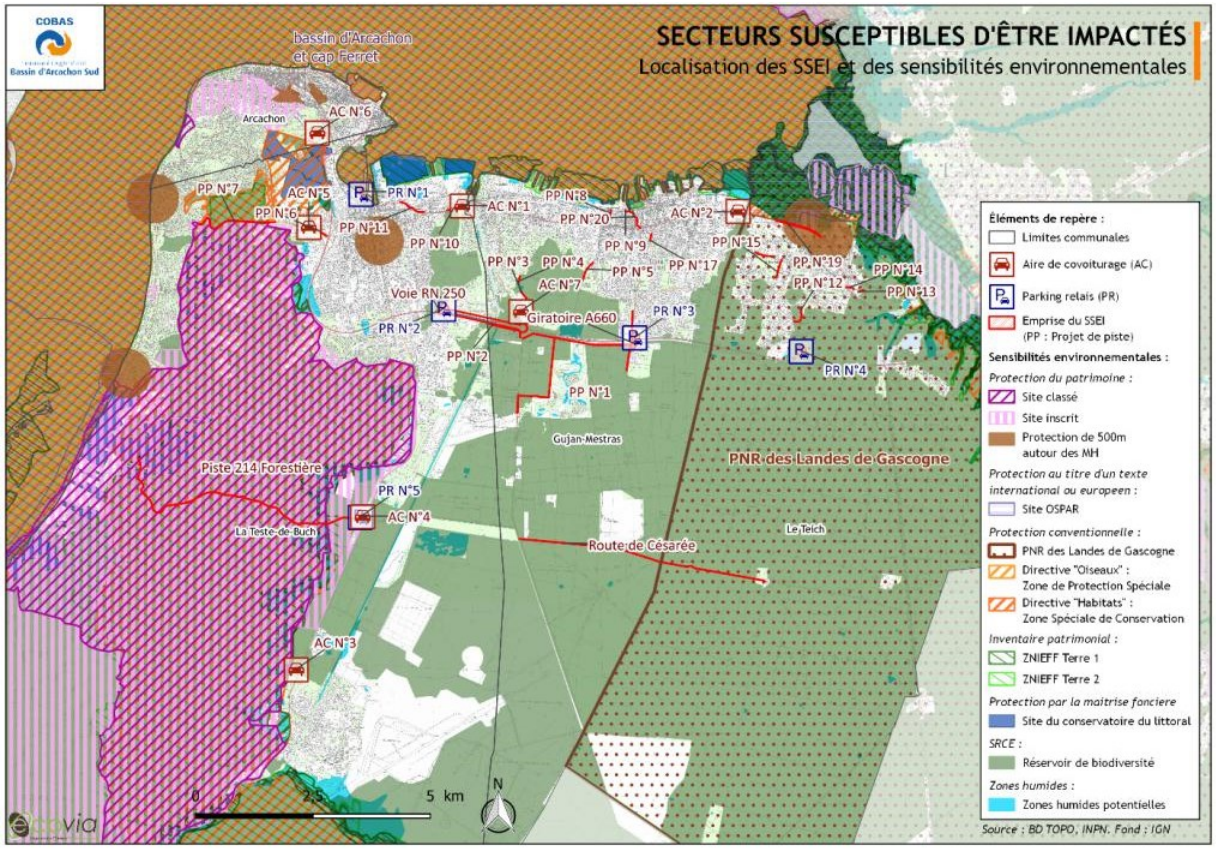
Ces projets sont donc potentiellement source d'incidences notables à une échelle plus « locale ».

La carte page suivante localise l'ensemble des SSEI sur le territoire.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Un recoupement entre la localisation de ces projets et les sensibilités environnementales permet de caractériser les incidences sur les secteurs à enjeux environnementaux.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Parmi ces 37 secteurs, 5 secteurs sont susceptibles de présenter des impacts :

- Aires de covoiturage N°3 et N°4, notamment au titre du site classé
- Parc relais N°1, notamment au titre des sites Natura 2000
- Pistes cyclables N°7 et N°19, également au titre des sites Natura 2000

L'analyse menée pour chacun montre qu'au regard de leur localisation par rapport à des infrastructures existantes, de leur nature et des mesures prises par le PDM pour réduire leurs incidences, celles-ci resteront localisées et devront être identifiés par les études de définition. Des mesures ERC ont été définies pour certains secteurs en complément des mesures déjà définies ou intégrées dans le PDM.

6.5. Analyse des incidences au titre de Natura 2000

La loi impose la réalisation d'une analyse des incidences sur les sites Natura 2000 pour les PDM qui sont soumis à évaluation environnementale. Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Le territoire de la COBAS est concerné par **5 zones spéciales de conservation (ZSC) et 1 zone de protection spéciale (ZPS).** Celles-ci couvrent 9 133 ha, soit **environ 28,4 %** de la superficie du territoire.

La carte et le tableau suivants précisent le réseau Natura 2000 sur le territoire.

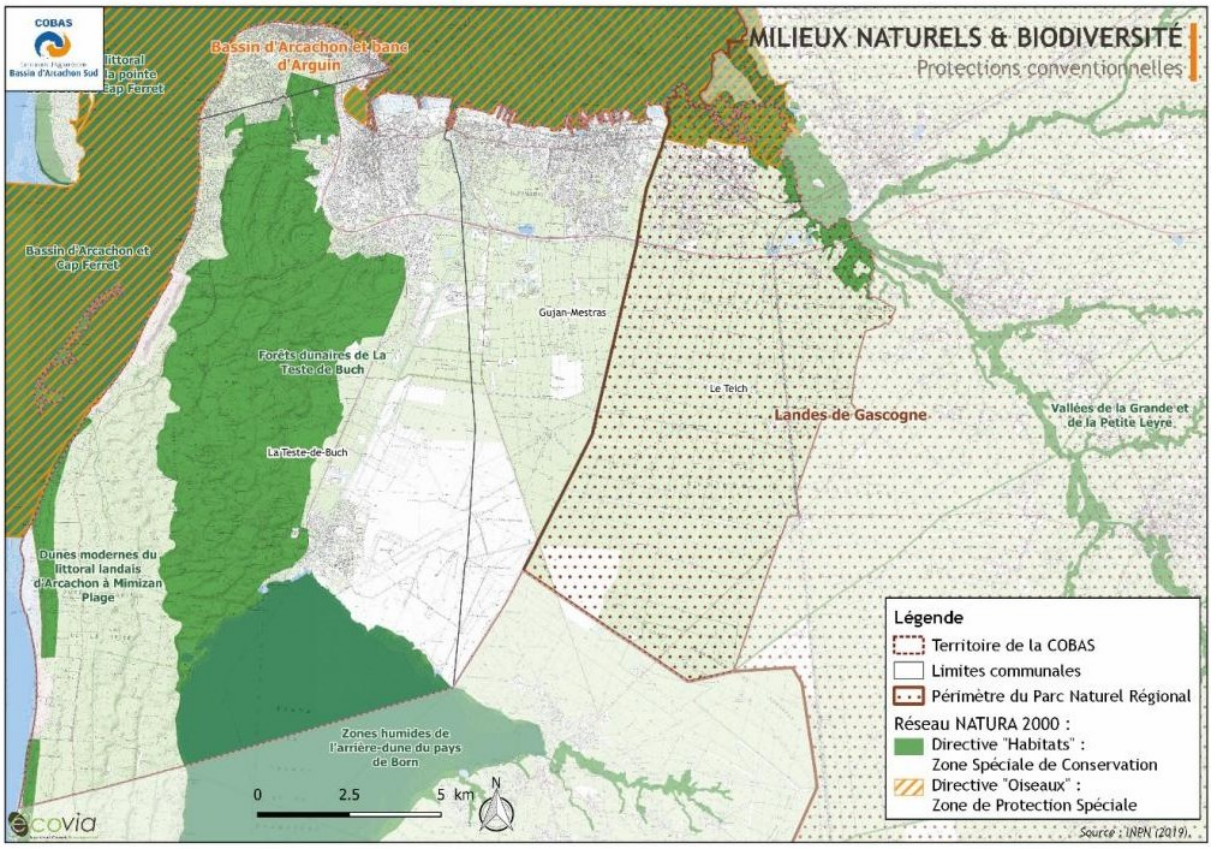


Tableau 1 : Sites Natura 2000 présents sur le territoire de la COBAS

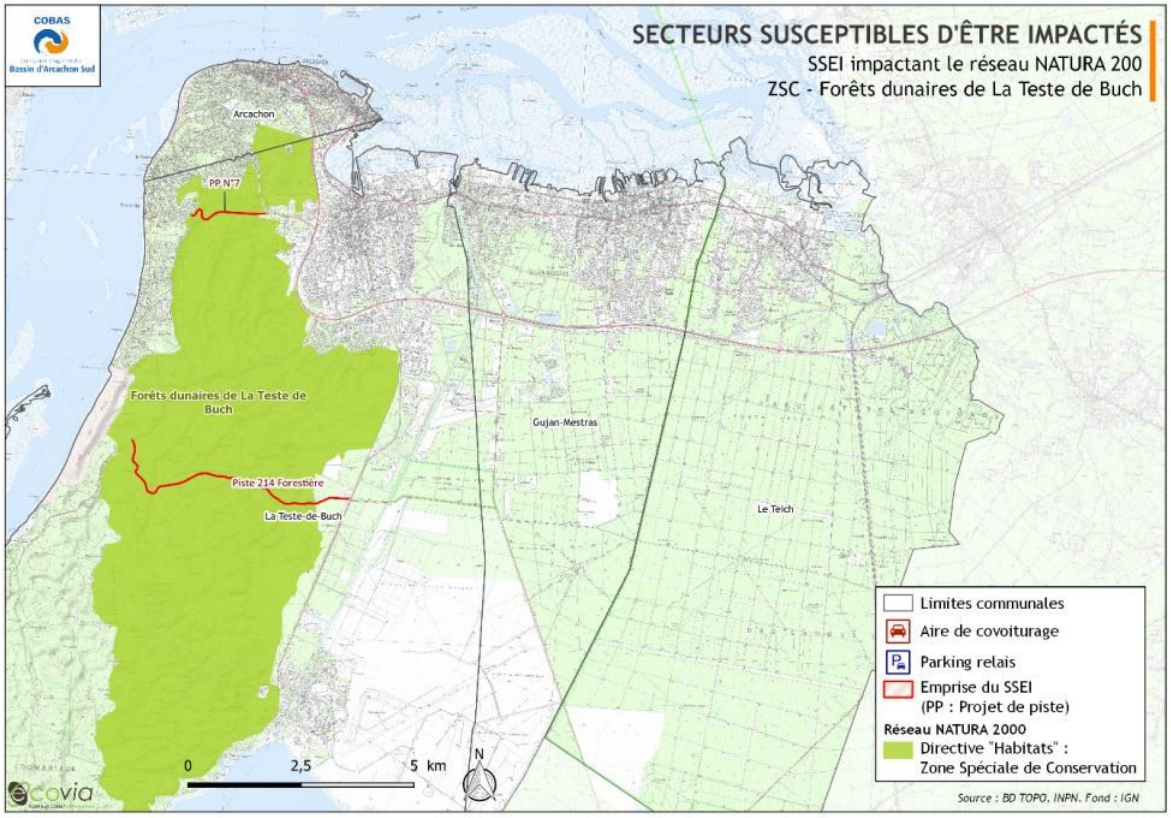
Natura 2000	Code	Surface totale du site (ha)	Surface N2000 PDM (ha)	Part comprise dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée (%)
Zone Spéciale de Conservation (Directive Habitats)					
Bassin d'Arcachon et Cap Ferret	FR7200679	22 638,75	520,49	2,30	1,62

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Dunes modernes du littoral landais d'Arcachon à Mimizan Plage	FR7200710	738,00	287,89	39,01	0,90
Forêts dunaires de La Teste-de-Buch	FR7200702	5333,78	5333,78	100	16,59
Vallées de la Grande et de la Petite Leyre	FR7200721	5597,23	209,81	3,75	065
Zones humides de l'arrière-dune du pays de Born	FR7200714	12 915,22	2260,19	17,50	7,03
Zone de Protection Spéciale (Directive Oiseaux)					
Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin	FR7212018	22 639,14	520,49	2,30	1,62

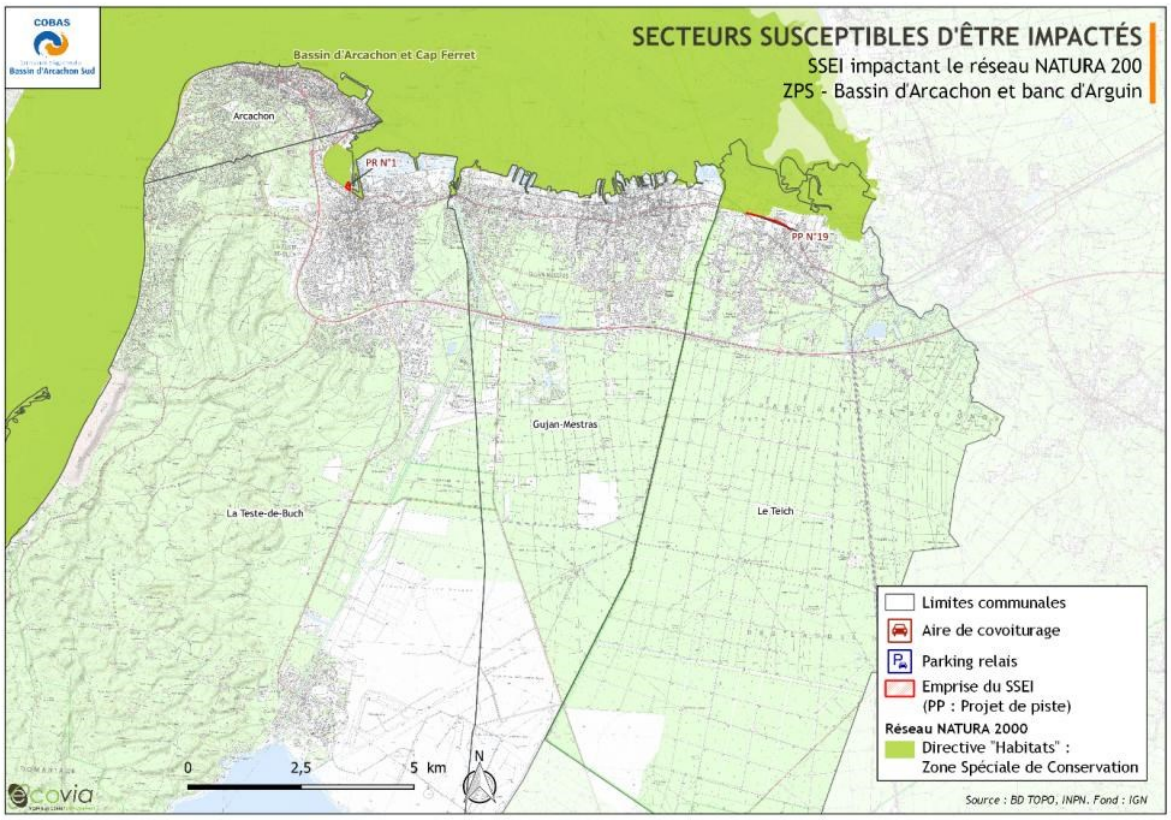
Sur l'ensemble de ces périmètres NATURA 2000, des secteurs de projet sont prévus :

- La ZSC FR7200702 « Forêts dunaires de La Teste-de-Buch » située sur le territoire, 16,6% de la superficie de la COBAS est impactée par le projet de piste cyclable (piste N°7) et concerné par la piste forestière 214 (fermeture à la circulation motorisée).



- La ZPS « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin », qui se superpose sur le domaine maritime avec la ZSC « Bassin d'Arcachon et cap Ferret », est concernée par le parc relais N°1 et le projet de piste N°19.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Trois secteurs de projets se situent dans deux sites du réseau Natura 2000 sur le territoire : « Forêts dunaires de La Teste-de-Buch » « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin ». Deux projets correspondent à la réalisation de pistes cyclables le long de voies routières existantes (piste n°7, piste n°9). Ces pistes cyclables ont pour objectif d'apaiser le trafic automobile, d'où une réduction potentielle du risque de mortalité par choc. Le PDM précise que « les aménagements cyclables réalisés limiteront autant que possible l'artificialisation des sols, en particulier dans le cas de la traversée d'espaces naturels et sensibles ». Au regard de l'emprise des pistes cyclables et de leur localisation, leurs incidences ne sont pas estimées de nature à remettre en cause l'état de conservation des habitats et espèces à l'origine de la désignation des deux sites.

Le parc relais n°1 est prévu en bordure sud-ouest du site « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin » sur un espace déjà dégradé, localisé en bordure de voirie, à l'opposé des espaces à enjeux de conservation des espèces d'intérêt communautaire du site. Au regard de ces informations, de la qualité des aménagements recherchés et en l'absence de localisation précise, la présente évaluation estime que les incidences sur le fonctionnement du site ne seront pas significatives.

Pour autant, des mesures ERC ont été définies. Les études de définition devront s'assurer à l'échelle de chacun de ces projets de retenir la meilleure solution et d'établir précisément les mesures ERC s'appliquant. La COBAS devra s'assurer de leur mise en œuvre effective à travers le suivi du PDM prévu en action 25.

Les sites Natura 2000 en limite du territoire ont également été analysés. Aucun projet n'est susceptible de les impacter.

7. Indicateurs et modalité de suivi

Le PDM intègre dans les fiches actions des indicateurs et des modalités de suivi qui permettront l'analyse des résultats de l'application du schéma. Ce dispositif a été complété d'indicateurs pour suivre ses effets sur l'environnement afin d'identifier éventuellement, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées.

Le PDM est obligatoirement suivi et évalué au bout de 5 ans.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

8. Méthodologie

L'évaluation environnementale du PDM est une démarche accompagnant l'élaboration du document de planification afin de réduire l'incidence du projet au regard de l'environnement.

Elle s'est déroulée de façon à placer l'environnement au cœur du processus de décision. Elle a été conduite en parallèle de l'élaboration du PDM, avec des phases d'échanges avec la collectivité (services techniques urbanisme, environnement, les élus en charge du dossier, etc.), les communes, le bureau d'étude en charge de la rédaction du projet de PDM et les services d'État.

Elle s'est appuyée sur plusieurs analyses des incidences environnementales (analyse multicritère des enjeux environnementaux pris en compte, analyse des secteurs susceptibles d'être impactés, analyse au titre de Natura 2000, analyse des émissions de GES).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Etat initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud aborde 11 thématiques, présentées ci-après

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

MILIEU PHYSIQUE ET OCCUPATION DU SOL

1. Le climat

Sources : climate-data.org, Etat initial de l'Environnement SCoT SYBARVAL (14/10/2019), Météo France

Le climat du territoire est de type océanique, caractérisé par des hivers doux et des étés tempérés et marqué par des vents d'ouest dominants. L'influence océanique se traduit notamment par une faible amplitude thermique et par une pluviométrie généralement plus élevée en hiver et en automne. La carte climatique de Köppen-Geiger[2] y classe le climat comme étant « Cfb » c'est-à-dire tempéré, humide avec des précipitations toute l'année et un été tempéré (dont la température moyenne du mois le plus chaud est inférieure à 22 °C, et les températures moyennes des 4 mois les plus chauds sont supérieures à 10 °C).

1.1. Températures

En moyenne, la température à Arcachon est de 13,0°C. 19,9°C font du mois d'aout le plus chaud de l'année. Janvier est le mois le plus froid de l'année. La température moyenne est de 6,4 °C à cette période.

La température de l'eau varie entre 11,6 et 21,5 °C de moyenne, et atteint son maximum en juillet-aout (21,6 °C) et son minimum en février mars (11,3).

Le nombre de jours de gel sur la période 1996-2008 est faible et se situe en moyenne à 26,6 jours par an, enregistrés notamment de décembre à février.

[2] La classification de Koppen classe les climats en fonction des précipitations et des températures. La première lettre indique le type de climat (tropical, tempéré, continental, etc.), la deuxième la pluviométrie (sec en été, ou en hiver, humide, mousson, etc.) et la troisième lettre indique les variations de température (été chaud dont les températures du mois le plus chaud excèdent 22 °C, été tempéré, hiver très froid, etc.).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

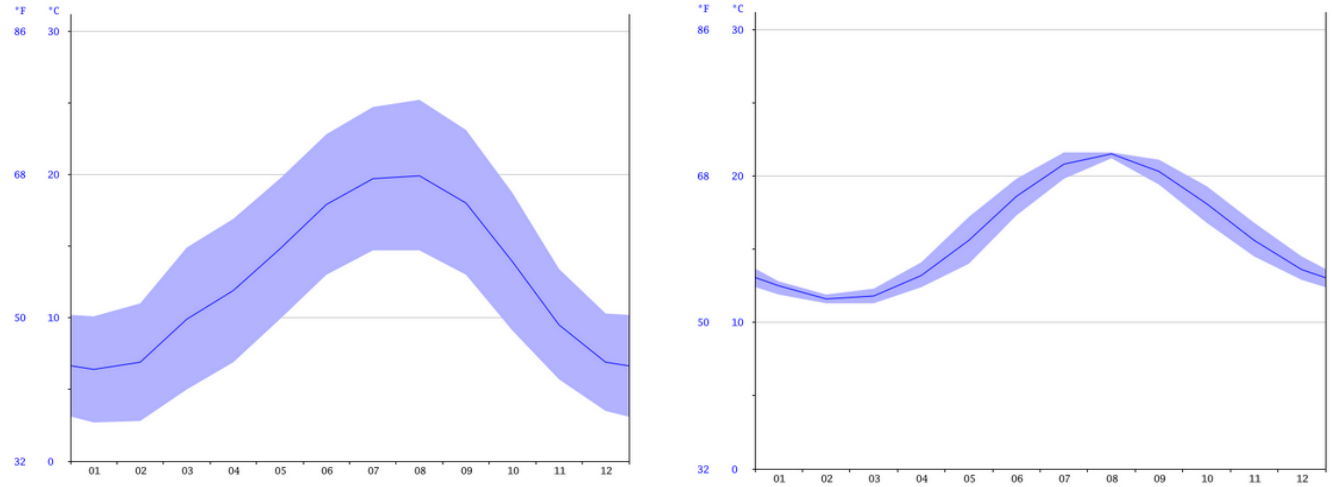


Figure 1 : Figure 1 : Courbe d'évolution des températures atmosphériques (à gauche) et de l'eau (à droite)

Des épisodes caniculaires touchent régulièrement le territoire, dont la canicule française de l'été 2003, celles de 2006, et 2018.

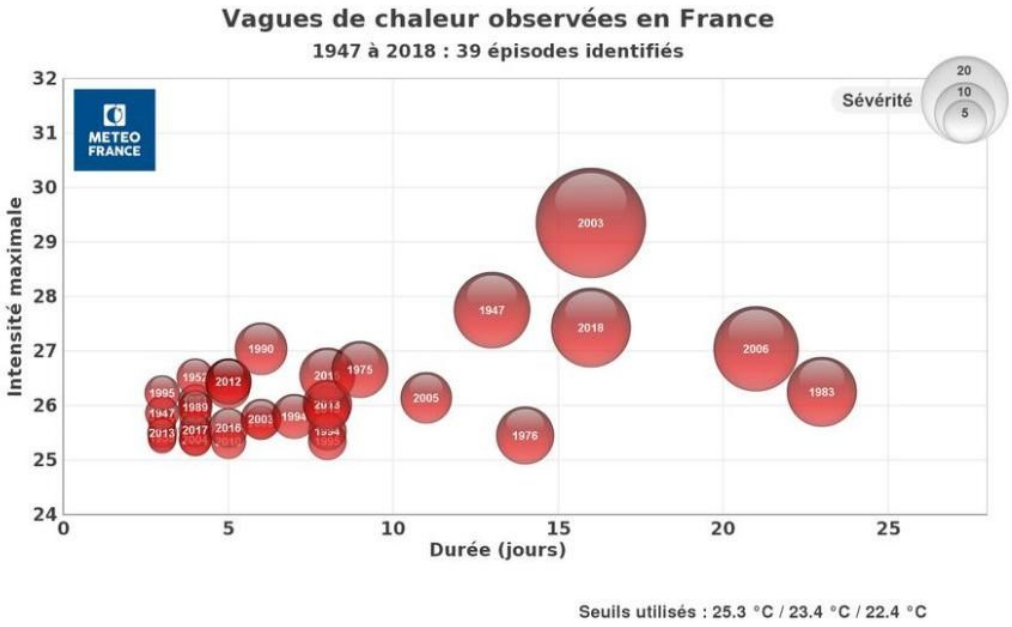


Figure 2 : Episodes caniculaires en France. Source : Météo France

1.2. Précipitations

Source : Etat initial de l'Environnement SCoT SYBARVAL

La hauteur moyenne annuelle des précipitations enregistrées à la station météorologique de La Teste-de-Buch est de l'ordre de 926 mm. La pluviométrie est plutôt élevée et relativement régulière tout au long de l'année. L'automne et l'hiver sont cependant plus arrosés, avec en moyenne plus de 80 mm par mois d'octobre à février. La pluviométrie mensuelle sur la période estivale se situe en deçà de la barre des 50 mm, le mois d'aout apparaissant comme le mois le plus sec. Les pluies d'été prennent souvent la forme d'orages localisés. Les précipitations annuelles sont plus importantes au fur et à mesure que l'on s'éloigne du Littoral ; elles atteignent 1 000 mm à l'extrémité est du territoire, alors qu'elles ne sont que de 800 mm environ sur la bande littorale. Ces données ne tiennent pas compte de l'effet des modifications climatiques.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

En effet, d'après le rapport AcclimaTerra (2018), il apparaît qu'une légère baisse de la pluviométrie annuelle est observée entre les périodes 1959-1983 et 1990-2014. De plus, les scénarios d'évolution du climat régional prévoient une modification du régime pluviométrique avec une augmentation des pluies hivernales et une fréquence accrue des événements extrêmes (fortes pluies).

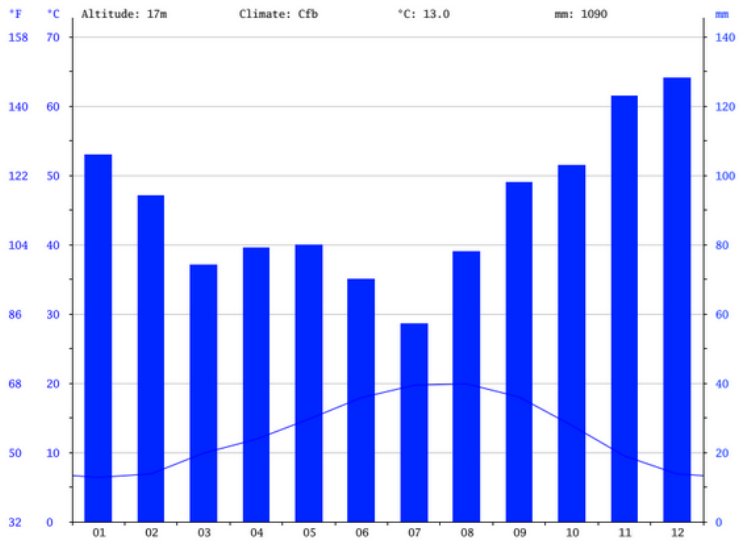


Figure 3 : Diagramme climatique

1.3. Ensoleillement

La station Météo France la plus proche est celle de Bordeaux. La durée d'ensoleillement y est de 2035,4 h par an en moyenne, pour un nombre de jours avec bon ensoleillement de 80,35 j.

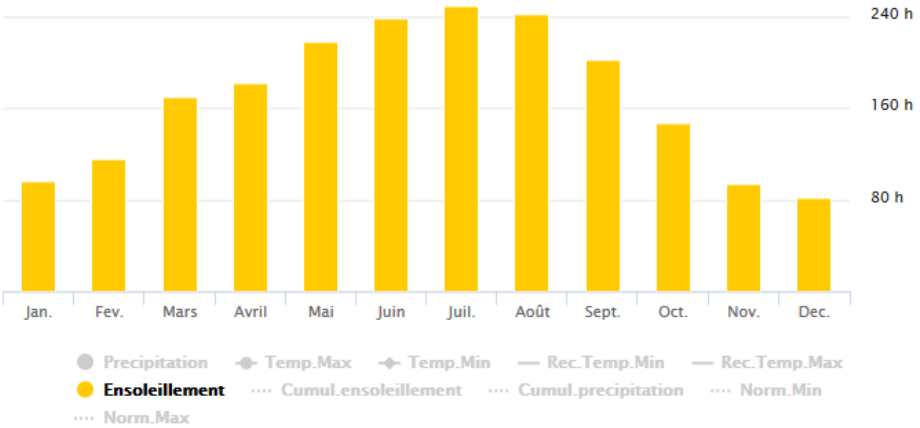


Figure 4 : Courbe d'évolution de la durée d'ensoleillement

1.4. Vents

Les vents dominants sont d'orientation ouest et peuvent parfois être violents. Sur les dix dernières années, le nombre de jours avec vent fort (supérieurs à 37 km/h) s'établit en moyenne à 68 par an et le nombre de jours avec vent violent (supérieurs à 57,6 km/h) à 6,1 par an.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Selon l'observatoire de la Côte Nouvelle-Aquitaine[3], le bassin d'Arcachon a été impacté par plusieurs tempêtes majeures provoquant érosion et submersion, notamment les tempêtes Xynthia et Klaus en 2010, Fabien, Atiyah, Amélie et Sébastien en 2019, Xynthia, Ciara et Alex en 2020.

Figure 5 : impacts de tempêtes observées sur le territoire depuis 2010. Source : Observatoire de la côte NA.

1.5. Changements climatiques

Source : étude « Panorama des effets du changement climatique et de leurs conséquences en Gironde » (Artelia 2015),

Les données sont issues de la station Météo France de Bordeaux Mérignac, elles présentent les séries statistiques les plus longues (depuis 1946).

D'après ces données, les températures moyennes ont augmenté d'environ 1,2°C depuis le début du siècle.

Il s'agit d'une tendance moyenne, en dépit d'une forte variabilité interannuelle, d'une augmentation tendancielle forte de l'exposition aux canicules et d'une baisse tout aussi forte de l'exposition aux épisodes de froids.

L'évolution des cumuls de précipitations en moyenne annuelle révèle de son côté une certaine stabilité (920 mm par an). Aucune tendance à la baisse ou à la hausse significative ne se dessine.

Selon l'étude, les principaux effets du changement climatique sur le territoire sont :

- L'aggravation des épisodes caniculaires ;
- L'aggravation des épisodes de sécheresse ;
- L'aggravation des épisodes de fortes pluies (tempêtes).

[3] http://www.observatoire-cote-aquitaine.fr/-Historique-des-tempetes

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2. La géologie

Sources : Etat initial de l'Environnement SCoT SYBARVAL, BRGM

Trois types de roches affleurent sur ce territoire, dans l'ordre chronologique :

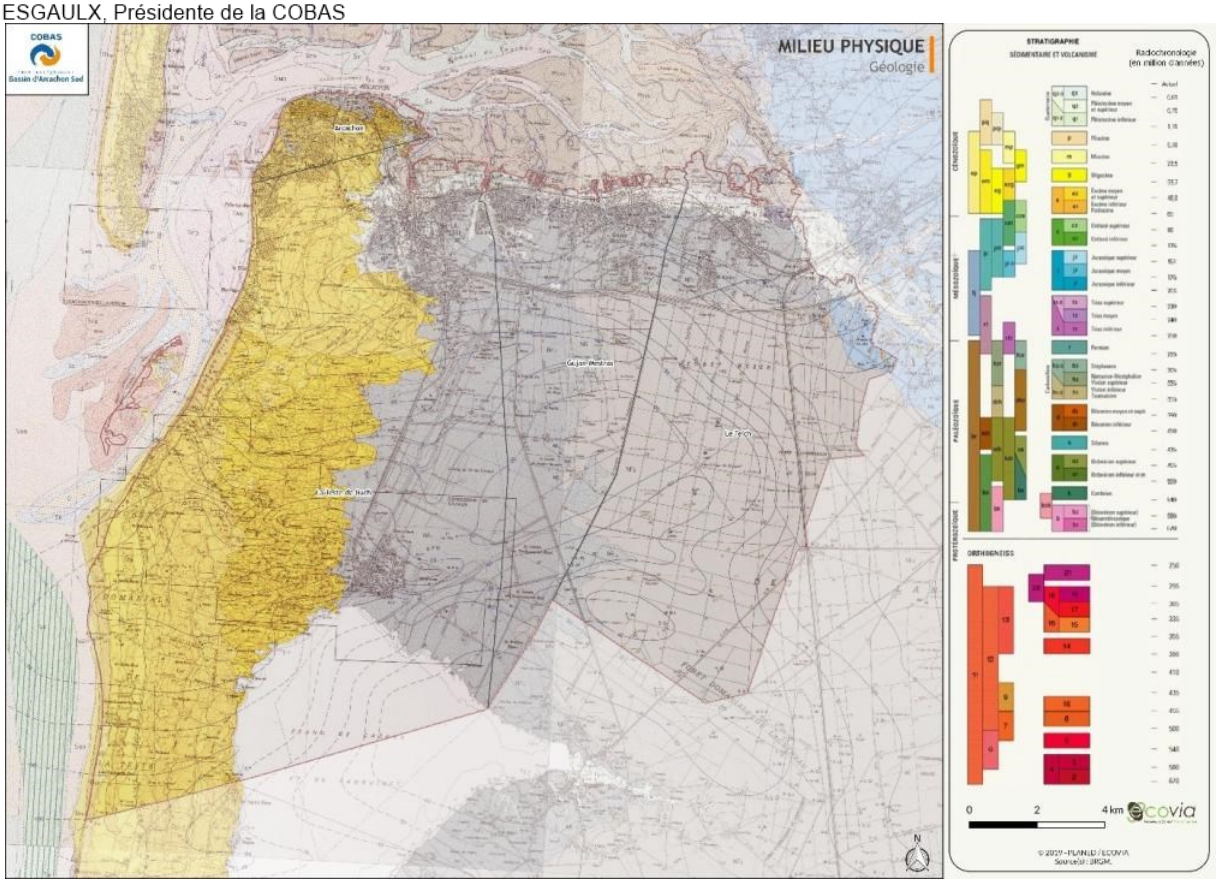
- Lors de la dernière glaciation, d'énormes quantités d'eau étaient figées et retenues au niveau des pôles. Sur le Littoral atlantique, le niveau des océans était cent vingt mètres au-dessous du niveau actuel, et le trait de côte se positionnait à une cinquantaine de kilomètres plus à l'ouest. Le plateau continental était recouvert d'une végétation basse et clairsemée n'offrant aucune barrière aux vents. Les vents dominants d'ouest ont alors balayé pendant des milliers d'années ces sables, en les poussant vers l'intérieur des terres sur des distances importantes. Le sable a progressivement recouvert une grande partie du plateau landais. C'est ainsi que se forma la plaine des Landes de Gascogne, essentiellement constituée du « sable des Landes ». C'est pourquoi la majorité du territoire du SCoT du Bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre est constituée de sables ;
- Des alluvions modernes datant de l'holocène se sont déposées en bordure du Bassin, allant d'Arcachon à Lanton. Les alluvions sont un dépôt de sédiments charriés par un cours d'eau (l'Eyre dans le cas présent) ;
- La façade océanique est constituée de sables fins de l'holocène (époque actuelle à -10 000 ans), jusqu'à 8 km dans les terres. Ces sables se sont déposés lors de la transgression flandrienne, durant laquelle le niveau de la mer est monté en raison du réchauffement du climat (fin de glaciation). L'océan va progresser puis redescendre à plusieurs reprises, laissant sur le Littoral de grandes quantités de sable sous forme de dunes.

Les roches affleurantes jouent un rôle important sur le contexte physique. La géologie est partiellement responsable de la topographie actuelle : le relief résultant notamment de la disposition des roches, elle-même due à l'évolution des couches internes et externes de la Terre.

De plus, les roches entrent en compte directement dans la formation des sols, de même que le climat et la végétation. Les sols résultant de la pédogenèse seront plus ou moins fertiles en fonction de critères physiques, chimiques et organiques (pH, profondeur, matière organique, capacité de rétention de l'eau...). Seuls des végétaux adaptés à ces sols pourront s'y implanter et se développer. On voit ainsi la forte influence des roches sur les phytocénoses d'un milieu naturel. La fertilité des sols joue aussi un rôle important dans l'implantation des zones agricoles et sylvicoles.

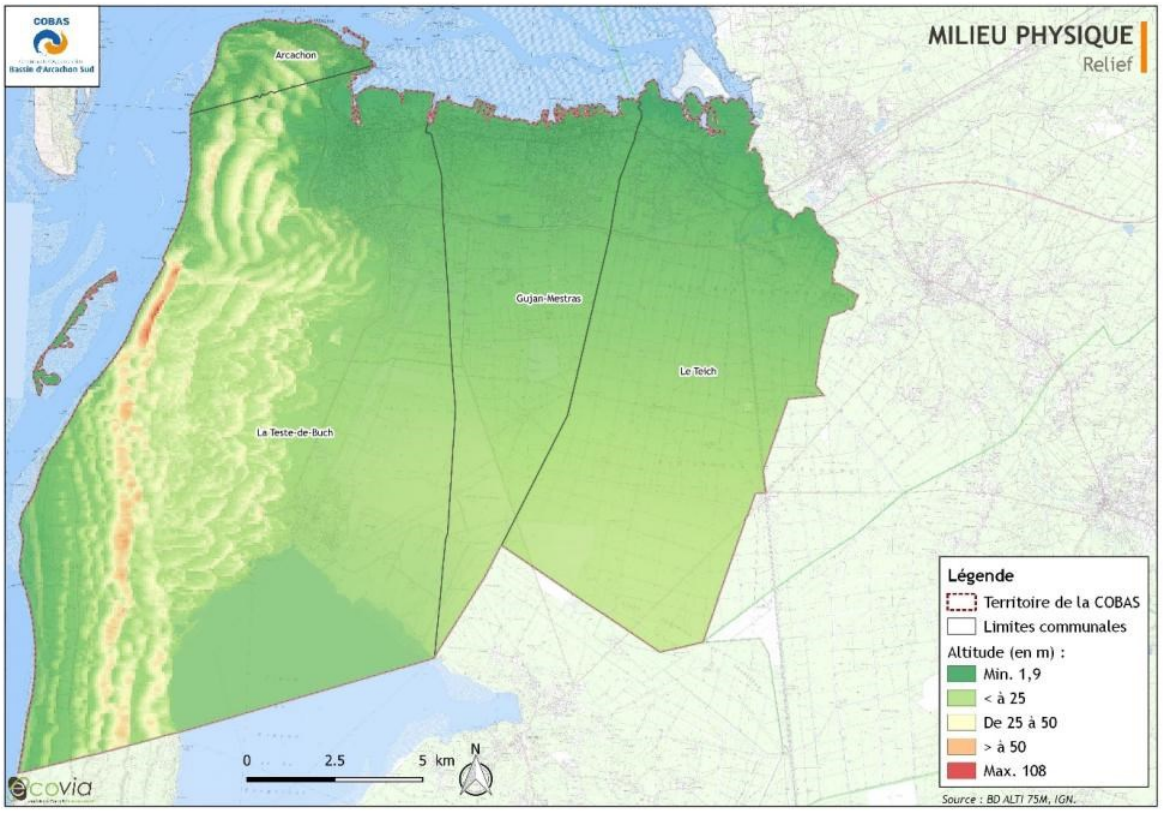
Les principales formations géologiques présentes sur le territoire sont représentées sur les cartes suivantes.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



3. La topographie et le relief

Source : Etat initial de l'Environnement SCoT SYBARVAL



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Le relief s'échelonne entre 0 et 108 m d'altitude. Les reliefs les plus importants sont observés à l'ouest au niveau de la dune du Pilat. L'ouest du territoire est constitué de dunes anciennes, couvertes par la forêt usagère de la Teste.

L'humidification du climat a permis le développement d'une végétation fixatrice du sable, induisant la formation des dunes « paraboliques », aussi appelées « anciennes » (-5000 ans) et l'immobilisation des cordons sableux. Par la suite, des dunes très mobiles appelées « barkhanes ou modernes » (-3000 ans) se sont mises en place. La forme de type barkhane est liée à une forte activité éolienne en climat aride, qui limite le développement des végétaux. Les dunes paraboliques se sont créées sous un climat plus tempéré, permettant l'installation de la végétation et freinant l'avancement du sable. Les dunes côtières sont donc formées par l'action conjointe du transport de sable par le vent et la fixation par la couverture végétale.

La dune du Pilat est un exemple unique de dune côtière. À la base de la falaise, du côté de la plage, se trouve le « sable des Landes », couronné par un sol podzolique épais à alios. Il est surmonté d'une dune « parabolique ou ancienne », elle-même coiffée d'un sol humifère. Au-dessus, le sable d'une dune « moderne » porte un sol humifère très mince. La partie haute de l'édifice est une dune d'accumulation récente, soumise à de constants remaniements.

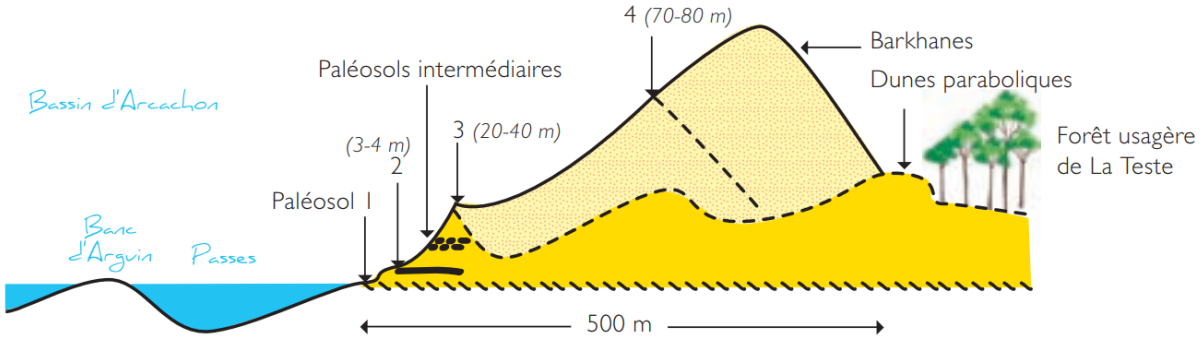


Figure 6 : Coupe transversale schématique de la dune du Pilat (source : SCOT, d'après le Syndicat mixte de la Grande Dune du Pilat)

Le sous-sol ne joue pas seulement un rôle sur les milieux naturels et sur le milieu physique. Il est aussi à l'origine de ressources qui sont exploitées par l'homme telles que les granulats et le pétrole, mais également au regard des activités agricoles et sylvicoles.

Le plateau landais ne présente aucun relief notable excepté les vallées des cours d'eau qui se jettent dans le Bassin. La plus marquée d'entre elles est indéniablement le val de l'Eyre, caractérisé par une altitude de 20 m au niveau du lit majeur et de 50 m sur le plateau à Belin-Beliet. Les petites vallées des affluents de l'Eyre définissent autant de dépressions dans le plateau, marquées à certains endroits par des pentes élevées.

Le pourtour du Bassin présente une nette dissymétrie est-ouest :

- À l'est d'une ligne Lège-Arcachon, le plateau landais s'enfonce sous le niveau de la mer sans relief notable. Les deltas de l'Eyre témoignent de ce relief plat où la mer affleure à marée haute.
- À l'ouest s'étendent de vastes formations dunaires dont le point culminant s'élève à 106,4 m au niveau de la dune du Pilat (relevé OCA).

Concernant le Bassin d'Arcachon, les relevés bathymétriques de 2004 et 2005 réalisés par la DDTM Gironde révèlent qu'il est constitué d'une vaste zone se découvrant à marée basse, dans laquelle circule un réseau filandreux de chenaux de taille et d'importance variables. Les suivis réalisés depuis les années 2000, mais également les données plus diffuses et anciennes confirment par ailleurs l'évolution constante des chenaux. La compréhension des tendances générales et phénomènes locaux est indispensable pour faire des choix d'aménagement raisonnés.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

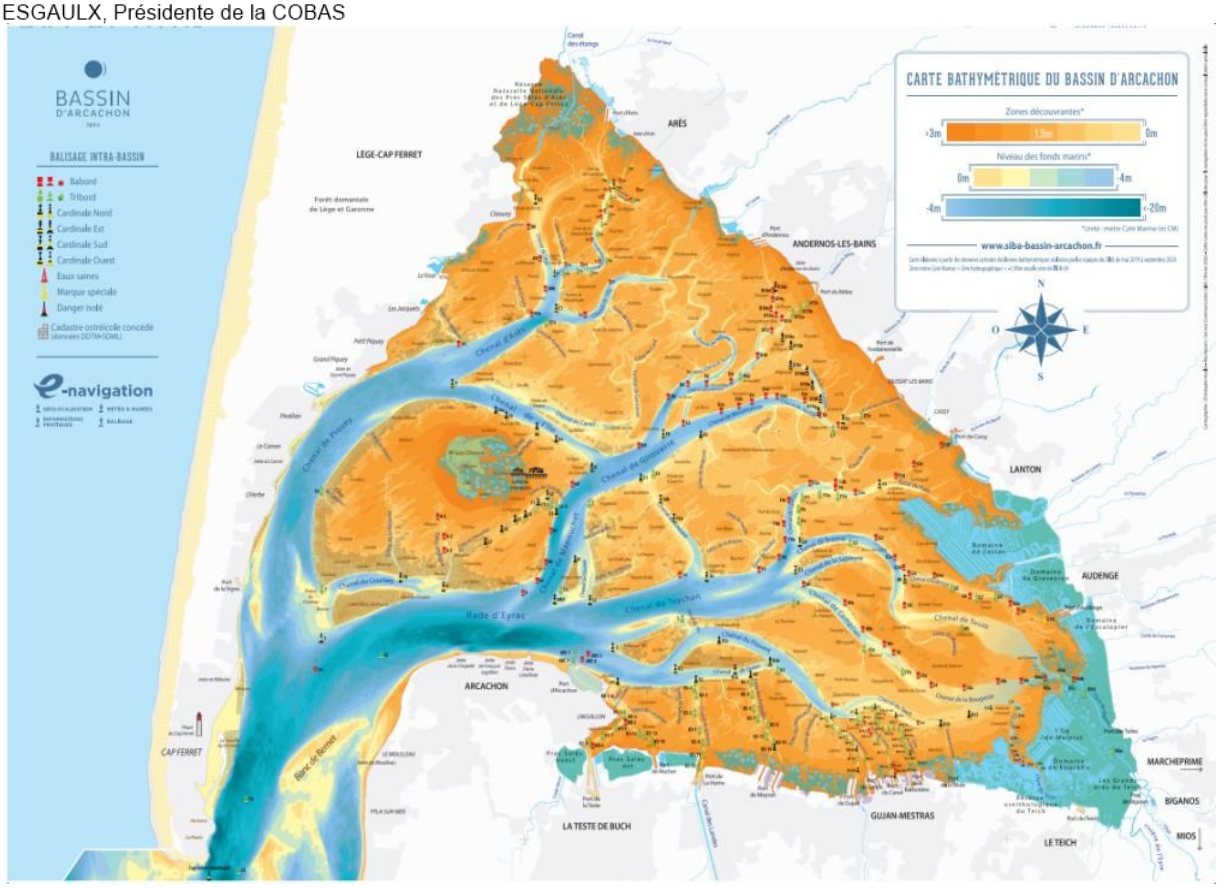


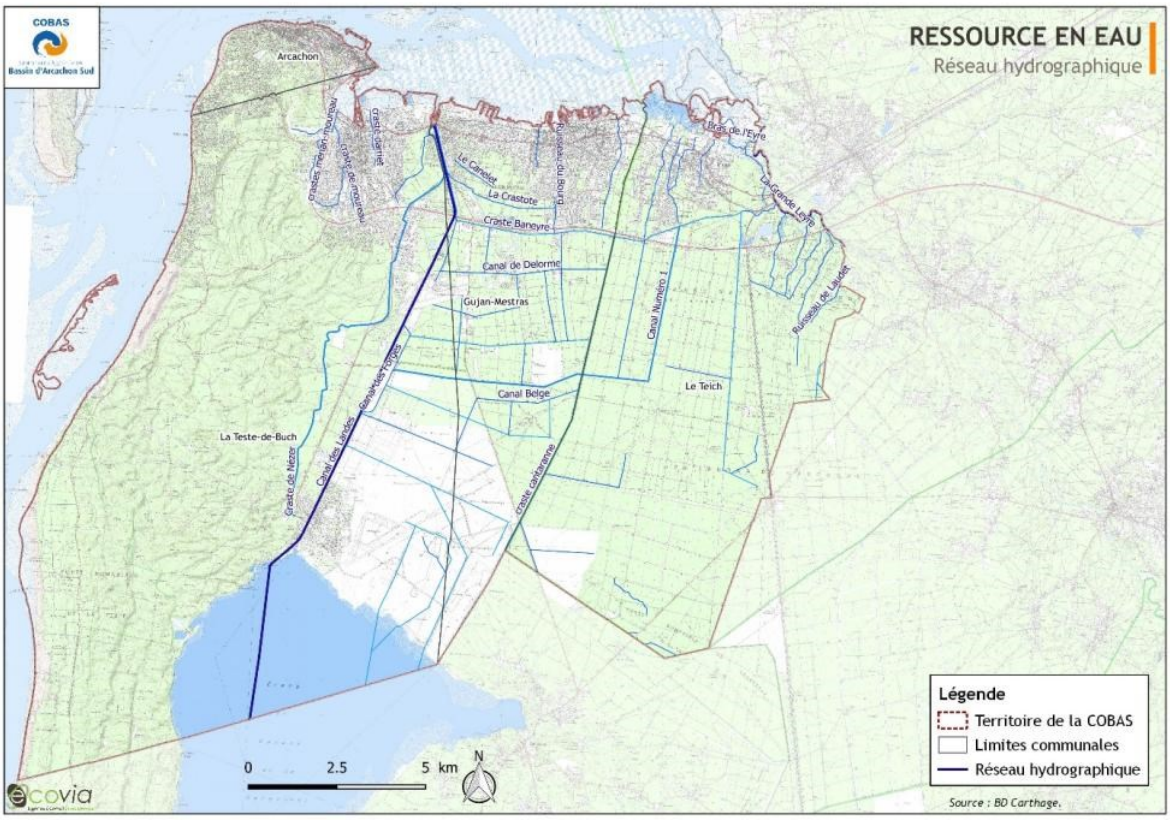
Figure 7 : Bathymétrie du Bassin d'Arcachon (source : Siba Bassin d'Arcachon)

4. L'hydrographie

Source : Agence de l'eau Adour-Garonne

Plusieurs cours d'eau jalonnent le territoire de la COBAS, dont les principaux sont les canaux de Nezer et des Landes. La Leyre forme également la limite à l'est du territoire.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



5. Occupation du sol

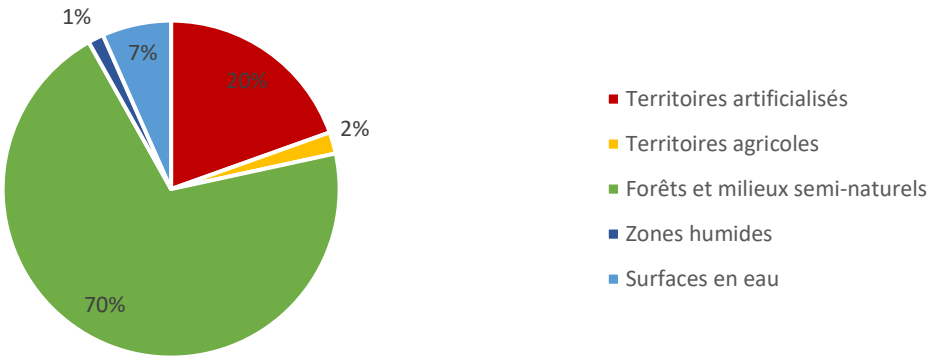
Les données présentées ci-dessous sont issues des données SIG de la base CORINE Land Cover pour les années 2012 et 2018.

5.1. L'occupation du sol en 2018

En 2018, la COBAS est dominée par des milieux naturels ou des forêts (70 % de sa surface). Les territoires artificialisés en occupent presque 20 %.

Occupation du sol en 2018	Code CORINE	COBAS	
		Surface (ha)	%
Territoires artificialisés	1	6274,46	19,54 %
Territoires agricoles	2	663,14	2,06 %
Forêts et milieux semi-naturels	3	22 564,17	70,26 %
Zones humides	4	481,23	1,50 %
Surfaces en eau	5	2130,49	6,63 %
TOTAL		**32 113,49**	**100 %**

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



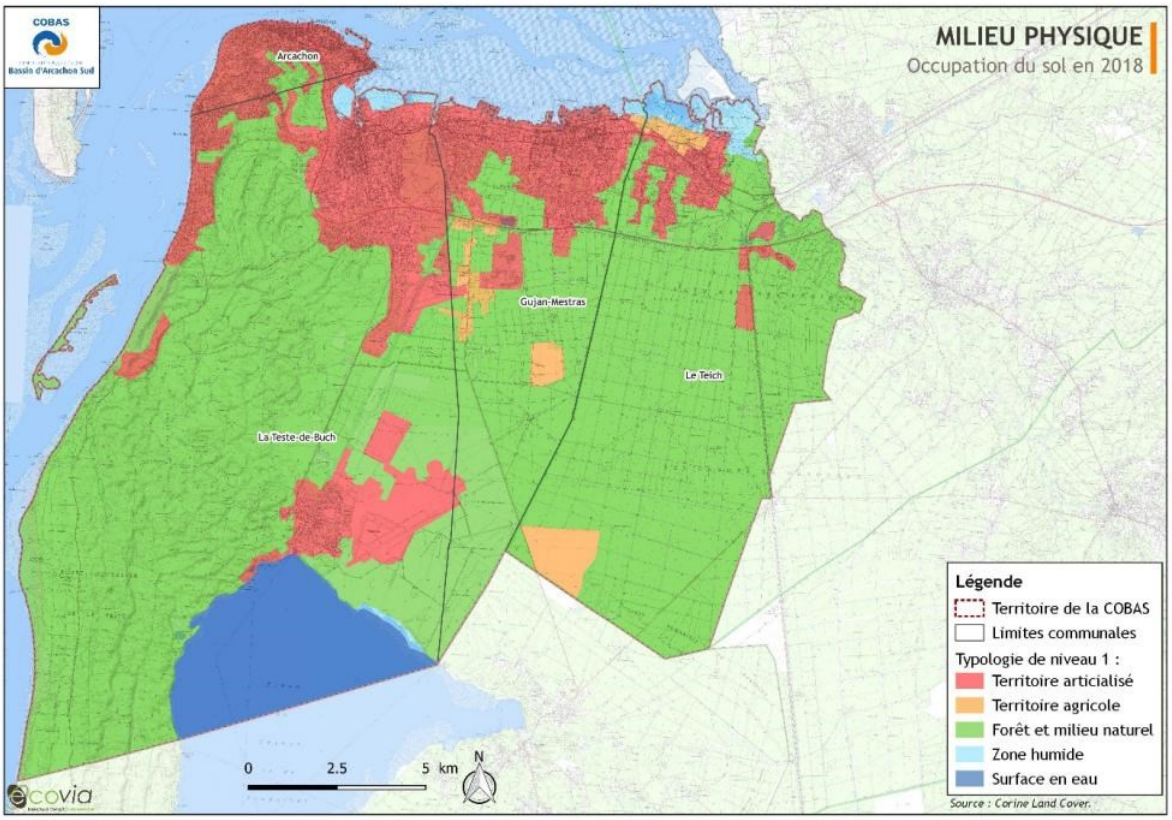
Répartition de l'occupation des sols en 2018 (Source : CORINE Land Cover – Niveau 1)

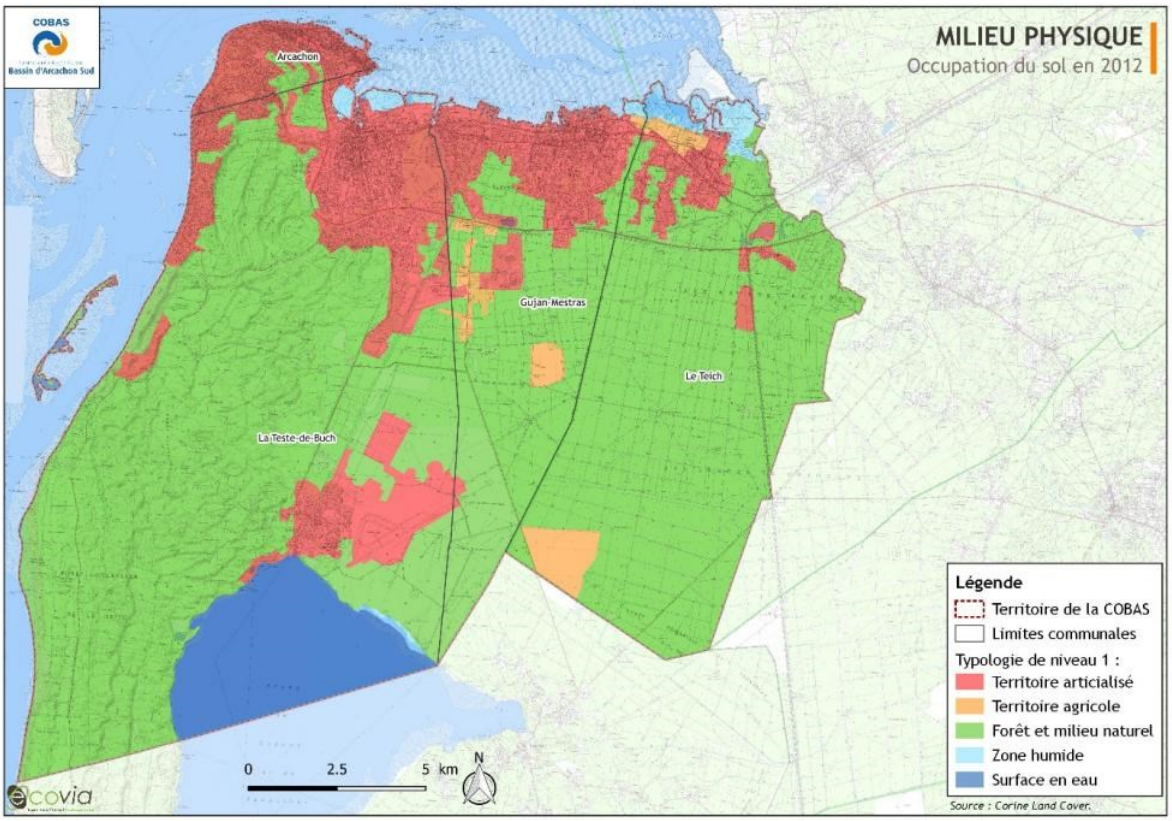
5.2. L'occupation du sol en 2012

En 2012, les proportions étaient similaires, les territoires artificialisés ont augmenté de 0,42 % (+26 ha), de même que les milieux naturels ont gagné près de 4 ha, tandis que les surfaces en eau ont été réduites de 1,4 % (-30 ha).

Occupation du sol en 2012	Code Corine	COBAS	
		Surface (ha)	%
Territoires artificialisés	1	6248,18	19,46 %
Territoires agricoles	2	663,14	2,06 %
Forêts et milieux semi-naturels	3	22 560,19	70,25 %
Zones humides	4	481,23	1,50 %
Surfaces en eau	5	2160,75	6,73 %
TOTAL		**32 113,49**	**100 %**

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

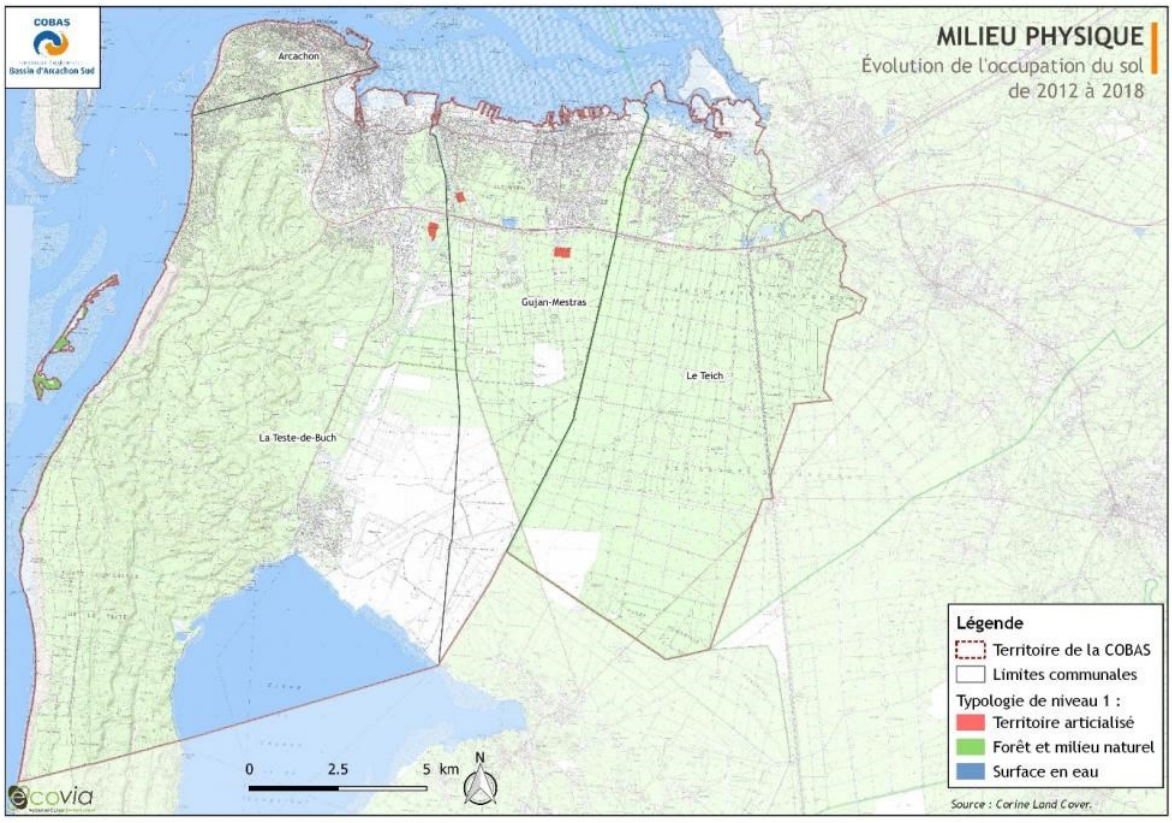
5.3. Évolution de l'occupation du sol entre 2012 et 2018

Ce sont un peu plus de 69 ha qui ont changé d'occupation des sols entre 2012 et 2018 :

- 26 ha de milieux naturels en 2012 ont été artificialisés ;
- 37 ha de surfaces en eau ont été reclassés en milieux naturels ;
- 6 ha de milieux naturels ont été requalifiés en surface en eau.

			2018			
			Territoires artificialisés (1)		Forêts et milieux semi-naturels (3)	Surfaces en eau (5)
			Tissu urbain discontinu (112)	Zones industrielles ou commerciales et installations publiques (121)	Plages, dunes et sable (331)	Mers et océans (523)
2012	Forêts et milieux semi-naturels (3)	Forêts de conifères (312)	5,07 ha			
		Forêt et végétation arbustive en mutation (324)		21,21 ha		
		Plages, dunes et sable (331)				6,45 ha
	Surfaces en eau (5)	Mers et océans (523)			36,71 ha	

La carte suivante montre les territoires qui ont été artificialisés entre 2012 et 2013 (en rouge), ceux qui ont retrouvé une vocation d'espaces naturels (vert) ou de plans d'eau (bleu marine).



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

6. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Un relief relativement peu marqué et une altitude basse constituant un avantage pour l'aménagement urbain et la praticité des modes doux
- ✓ Un territoire à dominante naturelle
- ✓ Un territoire à l'interface entre différents ensembles hydrographiques

Points faibles

- ✓ L'artificialisation présente une menace pour les milieux naturels du territoire.
- ✓ Le réchauffement climatique va se poursuivre et s'accélérer et aura de nombreux impacts sur l'environnement, et étant donné le relief très bas, il sera le premier impacté par la montée des eaux.

Questionnement

Comment prendre en compte l'aspect consommation d'espaces dans les différents projets d'aménagement du territoire ?

De cette analyse découle les enjeux suivants :

- ☐ Prendre en compte les effets **des changements climatiques** dans les décisions d'aménagement afin de s'y adapter
- ☐ **Prioriser les espaces disponibles dans les tâches urbaines** pour l'accueil de nouvelles infrastructures
- ☐ Anticiper la création de nouvelles zones urbaines afin de s'assurer leur desserte en transports en commun

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

Problématique	Réponse du PDU	
	Effets attendus du PDU	Moyens d'action du PDU
• **Consommation d'espaces naturels ou agricoles**	Potentiellement négatif	• Intégrer l'aspect consommation d'espaces dans chaque projet d'aménagement du territoire

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

PAYSAGES ET PATRIMOINE

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

Perceptible par tous et contribuant à la valeur patrimoniale et culturelle d'un territoire, le paysage est important à prendre en compte. Le PDU, en tant qu'outil de gestion et de planification des modalités de transport sur un territoire, doit veiller à réduire l'utilisation de la voiture et à intégrer les infrastructures dans le paysage.

1.2. Rappels règlementaires et documents de référence

N. B. L'articulation avec les documents-cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. À l'échelle nationale

- La loi du 10 juillet 1976 relative à la **protection de la nature** reconnaît dans son article 1 que la protection des paysages est une mission d'intérêt général.
- Loi du 29 décembre 1979 relative à la **publicité**, aux enseignes et aux pré-enseignes, modifiée par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. Elle définit le cadre réglementaire qui garantit à la fois la liberté d'expression et la protection de la qualité de vie.
- Loi du 9 janvier 1985 dite **loi Montagne** relative au développement et à la protection de la montagne.
- La loi du 3 janvier 1986 dite **loi Littoral** relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral concerne aussi les rivages lacustres.
- La loi sur la protection et la mise en valeur des paysages du 8 janvier 1993, dite **loi Paysage** (décret d'application no 94-283 datant du 11 avril 1994) vise à protéger et gérer les paysages naturels, urbains, ruraux, banals ou exceptionnels en matière d'aménagement et d'urbanisme.
- Loi no 2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de création, à l'architecture et au patrimoine (loi LCAP) a réformé l'essentiel des dispositifs relatifs aux secteurs sauvegardés, aux aires de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP), aux zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP) et aux abords des monuments historiques. Les sites patrimoniaux remarquables (SPR) remplacent les secteurs sauvegardés, les ZPPAUP et les AVAP.

1.2.2. Aux niveaux régional, départemental et local

- Atlas des paysages de Gironde (2011) ;
- Charte du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne 2014-2026 ;
- Schéma de cohérence territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre en cours d'élaboration suite à l'annulation du précédent SCoT par arrêt de la Cour administrative d'appel de 2017. En juillet 2018, il y a eu prescription de l'élaboration du SCOT fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation. Son arrêt est projeté en 2022 et son approbation en 2023.

2. Points clés analytiques

2.1. Unités paysagères

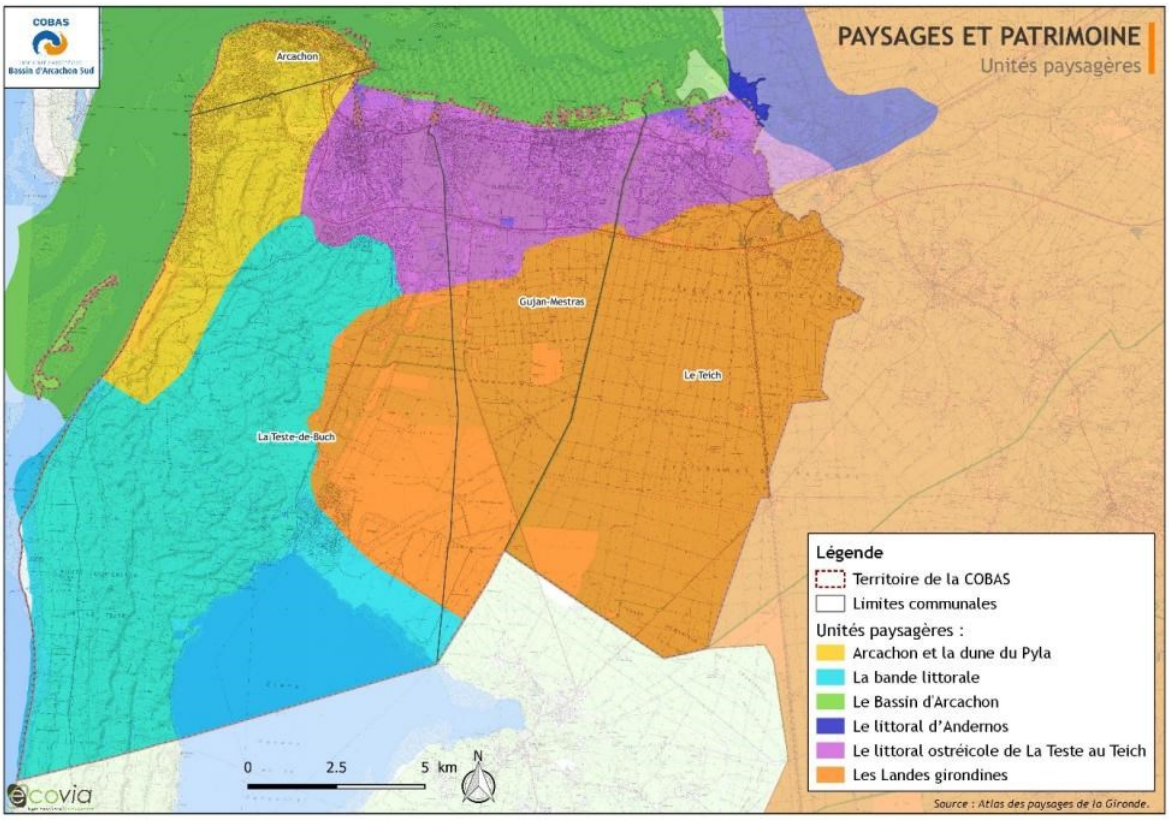
Source : Atlas des paysages de Gironde

La COBAS est concernée par cinq unités paysagères :

- Les landes girondines ;
- La bande littorale ;
- La lagune du bassin d'Arcachon ;
- Arcachon et la dune du Pyla ;
- Le littoral ostréicole de la Teste-de-Buch au Teich ;

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- Le littoral d'Andernos (couvrant une petite partie de Le Teich).



2.1.1. Les landes girondines

Les Landes girondines occupent le nord de l'immense triangle de la forêt des Landes, qui court de Soulac à Nérac et à Hossegor et forme le plus grand massif forestier d'Europe (plus d'un million d'hectares). Elles sont délimitées par la Pointe de Grave au nord, les lacs et les dunes du littoral à l'ouest, et par le Médoc, l'agglomération bordelaise, les Graves et le Bazadais à l'est, le long de l'axe Gironde-Garonne. S'étendant sur environ 140 km du nord au sud et 90 km d'est en ouest, c'est la plus vaste unité paysagère du département. Couvrant le cœur du massif forestier — plus de 300 000 ha répartis sur les départements de la Gironde et des Landes —, le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne a été créé en 1970, permettant de valoriser et de protéger ces milieux naturels et ces paysages, méconnus et fragiles. Au sein de ce territoire quasi uniforme, quatre sous-entités ont été distinguées, pour affiner l'analyse de ce territoire plus riche qu'il n'y paraît :

- Les vallées habitées : au sud de l'unité, les rivières (la Leyre, le Ciron, le Gât Mort, le Saucats) sont accompagnées d'une urbanisation plus marquée et de boisements feuillus ;
- Les landes rases : les milieux naturels originels des landes ont été préservés sur de rares sites ;
- Les clairières de cultures : de vastes champs — essentiellement du maïs — forment des clairières d'échelle monumentale au cœur de la forêt ;
- Les lisières du massif : la forêt des Landes ne s'achève pas par des limites nettes, mais dessine des paysages de lisières particuliers en se mêlant aux unités voisines.

La COBAS appartient à la sous-unité des vallées habitées.

➔ ***Sous-unité des vallées habitées***

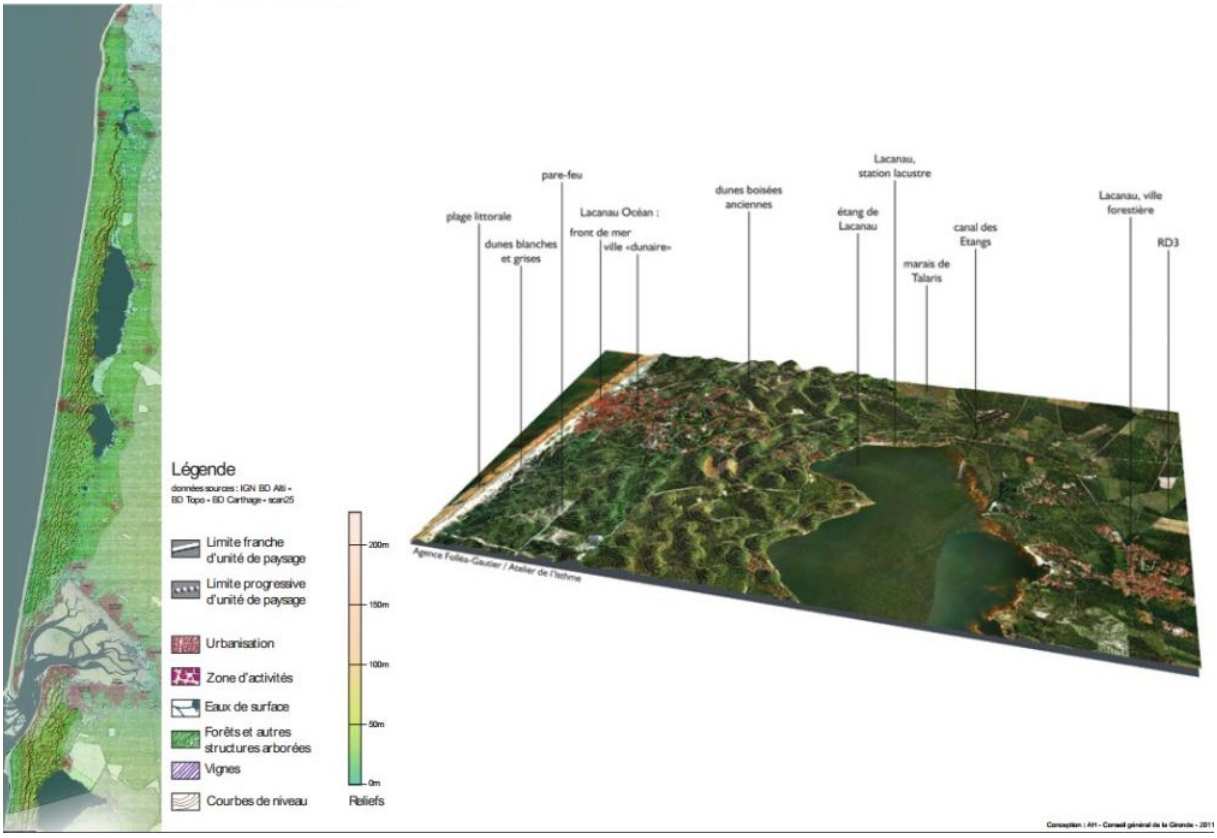
À proximité de la Leyre, du Ciron, du Gât Mort et du Saucats, le paysage se distingue du reste des Landes girondines, car la proximité de ces cours d'eau assure un drainage plus efficace des terres. Les sols plus secs accueillent des feuillus, qui forment autour des rivières de majestueuses forêts-galeries : chênes et aulnes dominent ces boisements qui peuvent atteindre plusieurs kilomètres de large. Au sein de la monoculture de pins maritimes, des milieux plus riches sont ainsi préservés, favorisant la biodiversité et le maintien d'espèces précieuses.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Ces conditions favorables expliquent également la présence d'unités urbaines en plus grand nombre dans ces vallées, implantés sur les terres saines à proximité des berges. Cette relative concentration urbaine s'est renforcée par une augmentation parfois très importante de la surface bâtie au cours des dernières années. Ainsi, la vallée de la Leyre voit aujourd'hui les villes de Belin-Béliet, Salles, Mios et Biganos s'étendre de façon marquée. Ces évolutions, encore largement consommatrices d'espace, font pression sur les paysages et milieux précieux offerts par ces vallées.

2.1.2. La bande littorale

La côte aquitaine s'étire en une immense plage de sable rectiligne sur plus de 200 km du nord au sud, de l'embouchure de la Gironde à celle de l'Adour. Sur le territoire départemental, ce sont environ 115 km qui font face aux vagues en rouleaux de l'océan Atlantique. En arrière du rivage, les dunes sableuses et boisées, les étangs et zones humides, puis le massif forestier se succèdent presque invariablement — le Bassin d'Arcachon constituant la seule et majestueuse exception. Ces séries se prolongent jusqu'à une douzaine de kilomètres environ à l'intérieur des terres, investies par les différentes stations bâties des cités balnéaires de Lacanau, Hourtin, ou encore Carcans. Très fréquentées par les touristes, notamment en période estivale, celles-ci sont desservies par de petites routes perpendiculaires à la côte, franchissant les dunes pour rejoindre une longue desserte nord-sud formée des RD3, RD101 et RD652.



2.1.3. La lagune du bassin d'Arcachon

Le Bassin d'Arcachon forme une perle unique, accrochée sur le linéaire des 230 km de côte sableuse girondine et landaise. La Leyre, seule rivière suffisamment puissante pour percer le cordon dunaire et atteindre l'océan, y a formé une lagune, sous la forme d'une baie presque close dans laquelle entre et sort l'océan deux fois par jour, à la faveur des passes. Riche de nombreux éléments identitaires, naturels ou humains, cette lagune constitue par elle-même la première des unités de paysage du Bassin autour desquelles gravitent les unités terriennes. Facilement accessible depuis Bordeaux, isolée, cette petite mer intérieure magnétise depuis 150 ans une foule toujours plus nombreuse, sur laquelle les usages de l'eau se sont multipliés, jusqu'à apparaître par endroits ou par moments contradictoires.

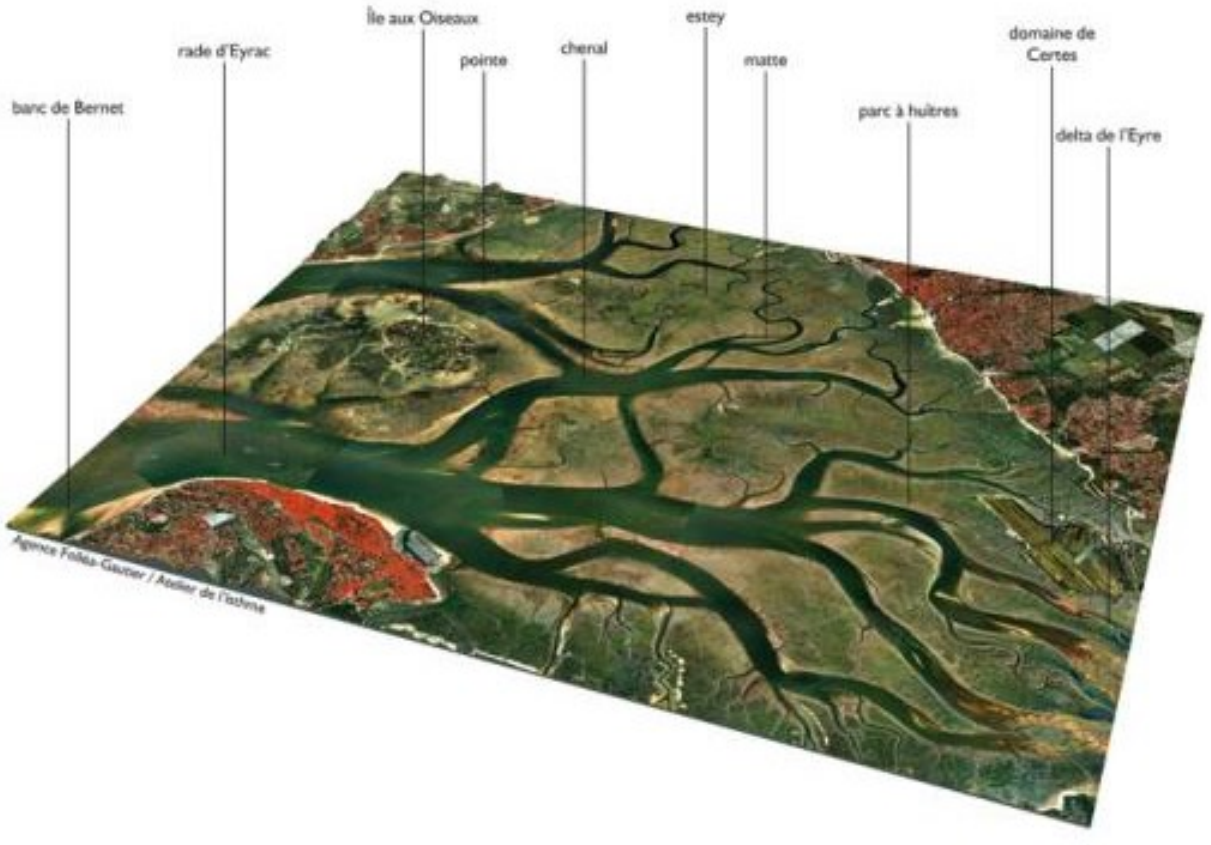
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Légende

données sources : IGN BD Alti - BD Topo - BD Carthage - scan25

- Limite franche d'unité de paysage
- Limite progressive d'unité de paysage
- Urbanisation
- Zone d'activités
- Eaux de surface
- Forêts et autres structures arborées
- Vignes
- Courbes de niveau

Reliefs: 200m, 150m, 100m, 50m, 0m

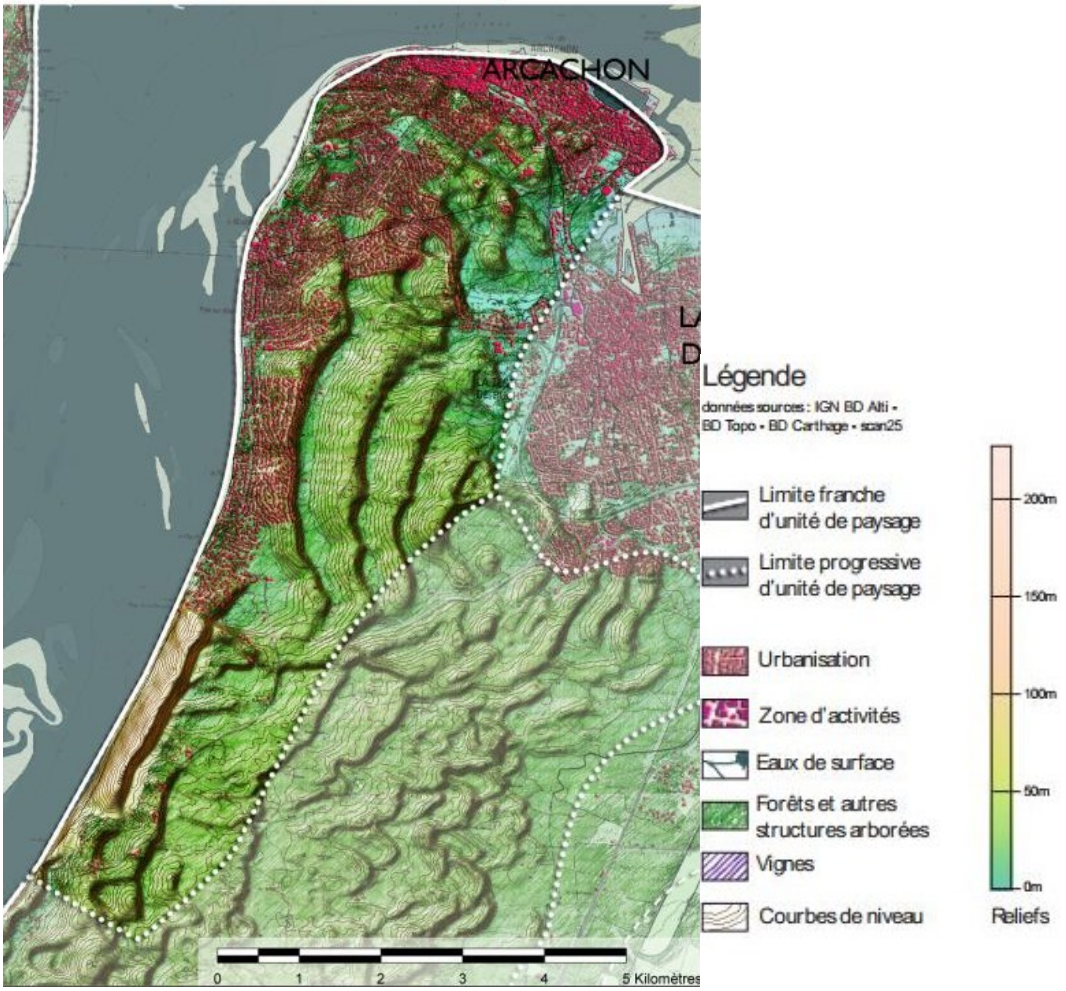


Conception : AH - Conseil général de la Gironde - 2011

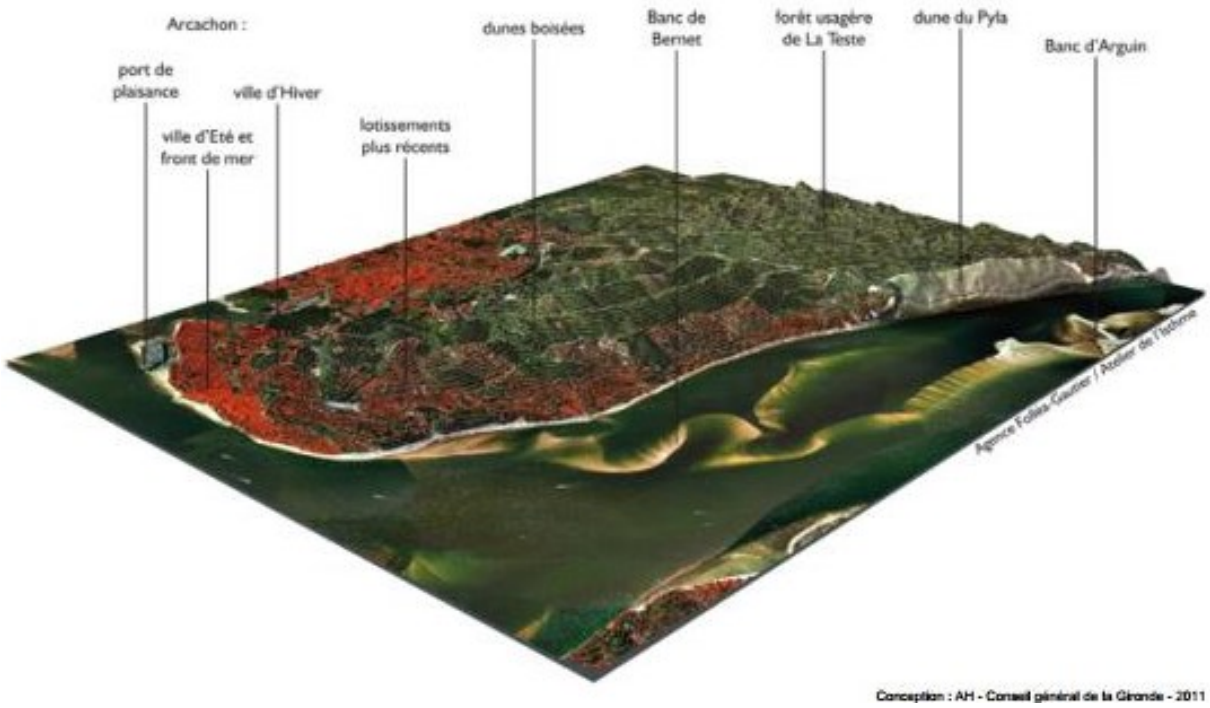
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.1.4. Arcachon et la dune du Pyla

Arcachon est née du train. C'est en 1841 que l'on inaugure la ligne de chemin de fer reliant Bordeaux à La Teste. Et c'est en 1852 que la ligne est prolongée jusqu'au quartier d'Arcachon par les frères Péreire, le quartier devenant commune par décret impérial en 1857. Désormais, le Bassin est à une heure de la préfecture, au lieu de seize heures. Le développement de l'urbanisation va être rapide, d'abord pour un tourisme sanitaire puis balnéaire. La ville s'est agrandie en quartiers successifs, établis, hors centre-ville (ou ville d'Été), sur le modèle de la ville d'Hiver, avec les villas qui se glissent sous les pins existants : quartiers de l'Aiguillon-Saint-Ferdinand (ville d'Automne), quartier des Abatilles/Péreire (ville de Printemps), quartier du Moulleau et, sur la commune de La Teste, quartier de Pyla-sur-mer. Bien desservie par l'A660 et par le TER, Arcachon fonctionne de plus en plus avec Bordeaux, par des migrations quotidiennes domicile-travail.

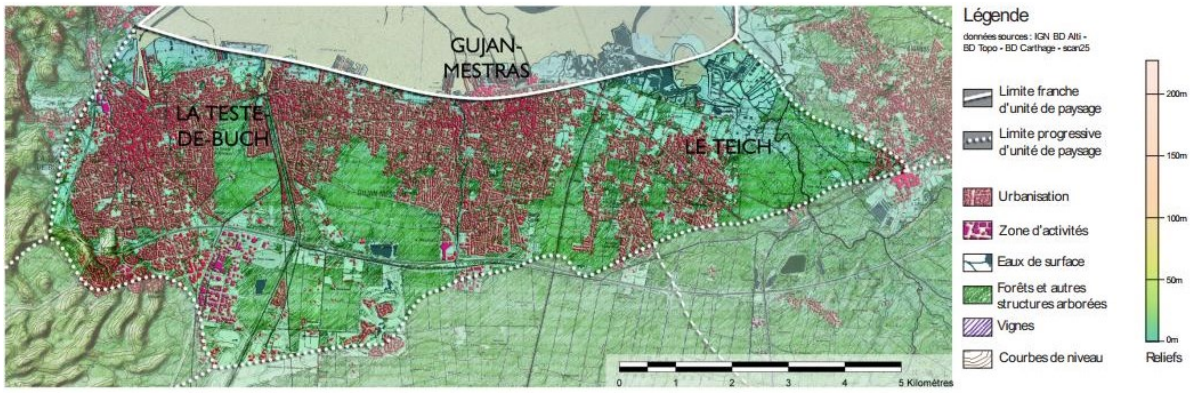


Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

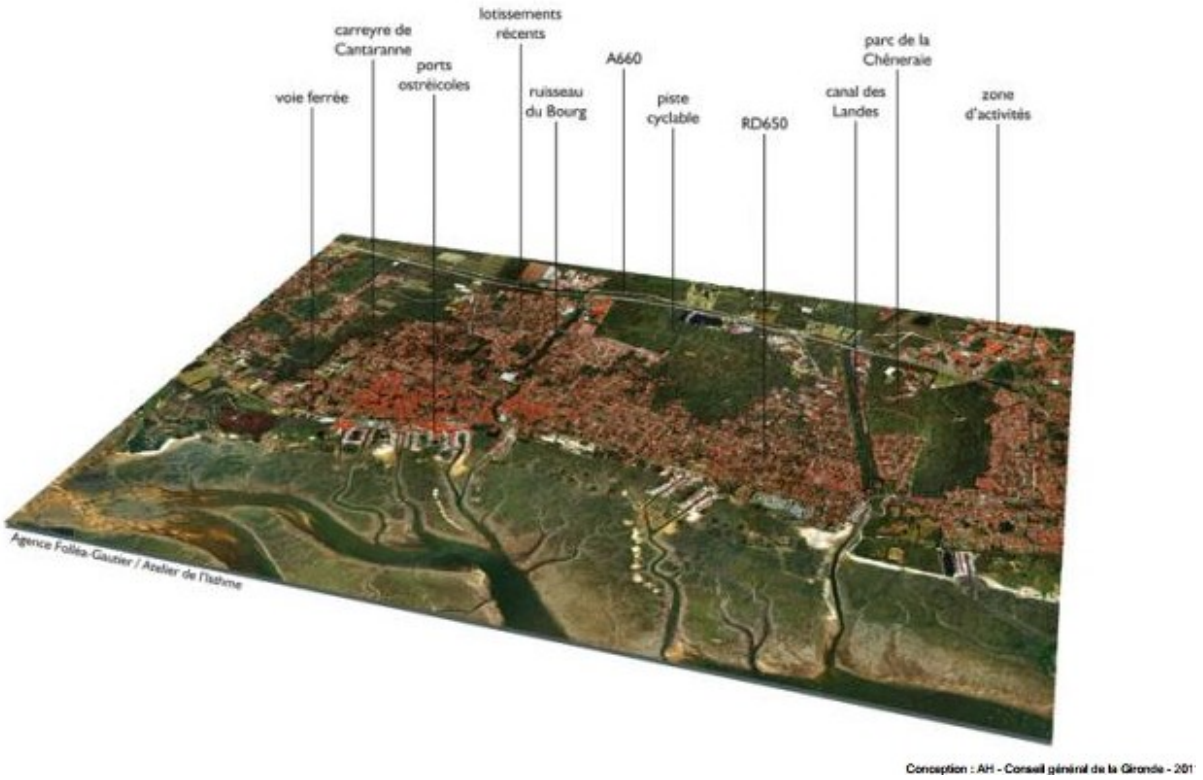


2.1.5. Le littoral ostréicole de la Teste au Teich

Entre le delta de la Leyre et Arcachon, la côte sud du bassin d'Arcachon s'allonge sur treize kilomètres. Elle concerne trois communes : le Teich, Gujan-Mestras et La Teste-de-Buch, raccordées entre elles par la RD 650, qui a cristallisé l'urbanisation historique. On y accède aujourd'hui par l'A660, la RD 1250 (Marcheprime) ou par le train, TER reliant Bordeaux au Bassin, dont la ligne passe sur les communes non loin du littoral.



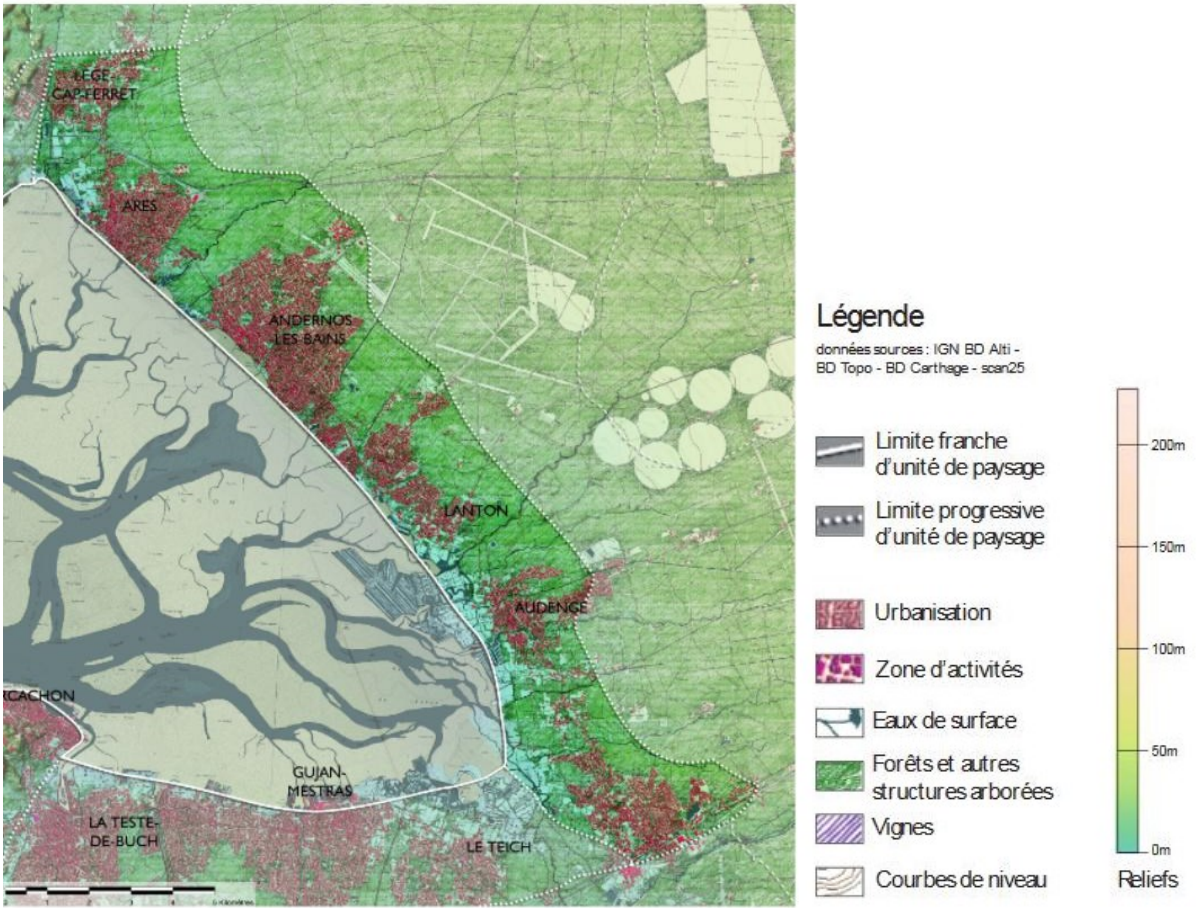
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

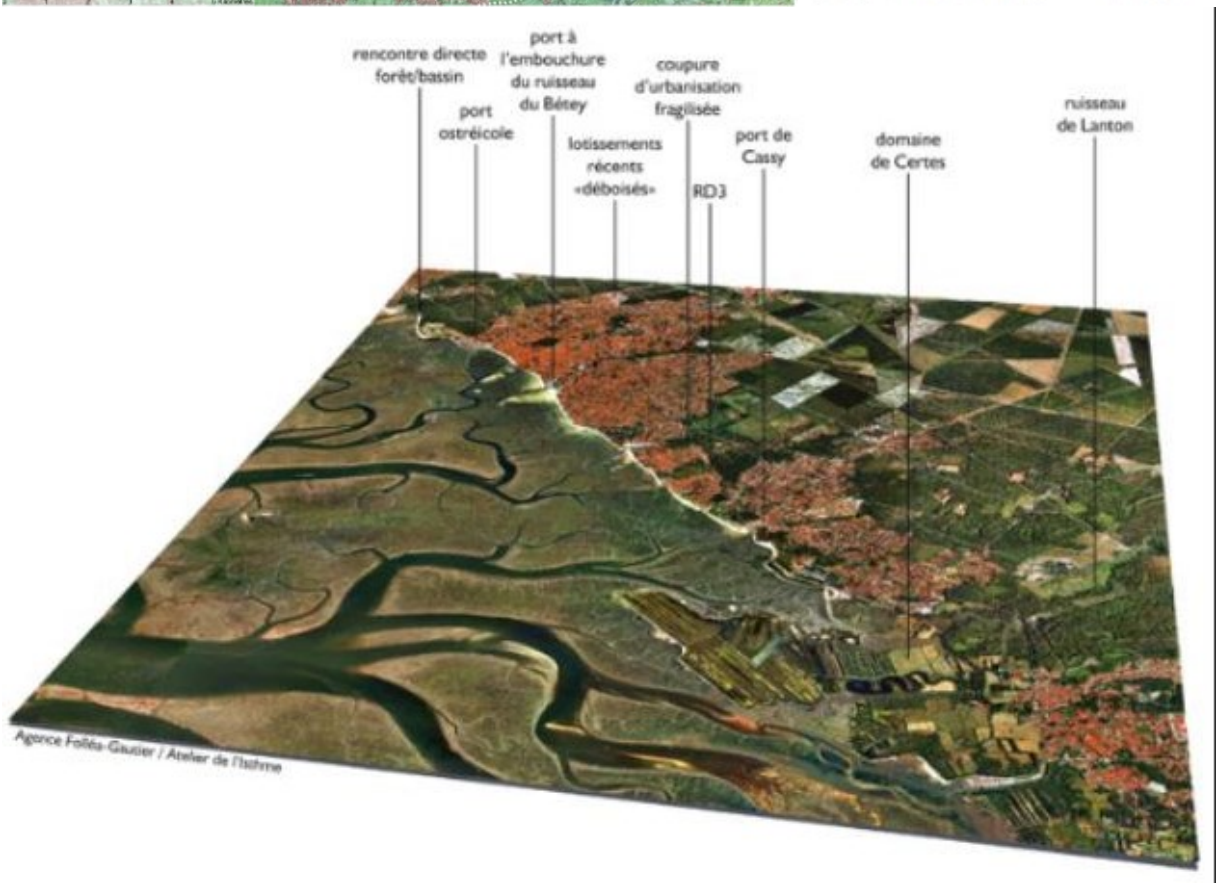


2.1.6. Le littoral d'Andernos

La côte qui se déroule de Biganos à Arès en passant par Audenge, Lanton et Andernos, s'allonge sur 20 kilomètres entre le delta de la Leyre et l'embouchure du canal des Étangs. Elle constitue le fond du Bassin d'Arcachon : les chenaux sont plus étroits et la slikke plus étendue, rendant plus difficile l'implantation des ports ostréicoles ou de plaisance rencontrés sur les autres côtes. La mer se retire loin à marée basse, déposant moins de sable, ce qui limite le linéaire des plages. Aussi l'ambiance y est-elle moins balnéaire qu'ailleurs, certains diront plus authentique. L'ambiance maritime est tempérée par une ambiance terrienne, que révèlent en particulier les chênes, mêlés ici aux pins. L'immense forêt du plateau landais vient toucher la mer, à la faveur des coupures d'urbanisation boisées qui ont été préservées. Desservi par une RD 3 saturée en période estivale, le littoral d'Andernos se raccorde vers l'intérieur des terres et l'agglomération bordelaise par la RD 106 (Lège-Cap-Ferret, Saint-Jean-d'Illac) et la RD 1250 (Biganos, Marcheprime…).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.2. Les sites inscrits et les sites classés

Sources : DREAL Nouvelle-Aquitaine, Atlas des patrimoines — ministère de la Culture

La COBAS compte **trois sites classés** et **huit sites inscrits** sur son territoire.

Un **site classé (SC)** est un « site ou monument naturel dont la conservation ou la préservation présente au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général ». Le classement est une protection forte qui correspond à la volonté de strict maintien en l'état du site, ce qui n'exclut ni la gestion ni la valorisation.

Sites classés	Communes concernées	Date	Surface du site (ha)	Surface du site dans la COBAS (ha)
Ile aux oiseaux	La Teste-de-Buch	2008	1643	12
Dune du Pyla et forêt usagère	La Teste-de-Buch	1943	6210	6145
Zone littorale du parc des Abatilles	Arcachon	1936	8	8

Un **site inscrit (SI)** est un espace naturel ou bâti de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, dont l'intérêt paysager ne justifie pas un classement, mais qui nécessite tout de même d'être conservé.

Sites inscrits	Communes concernées	Date	Surface du site (ha)	Surface du site dans la COBAS (ha)
Château de Ruat, parc et dépendances	Le Teich	1943	16	16
Partie nord de la ville d'Hiver	Arcachon	1943	9	9
Littoral et site de la forêt usagère	La Teste-de-Buch	1979	5711	5672
Villa Rothschild au Pyla-sur-Mer	La Teste-de-Buch	1943	4	4
Forêt usagère de La Teste	La Teste-de-Buch	1978	3868	3868
Val de l'Eyre	Le Teich	1973	6817	170
Ville d'Hiver	Arcachon	1985	112	112
Parc Pereire	Arcachon	1943	59	59

2.3. Les monuments historiques

Source : Atlas des patrimoines — ministère de la Culture

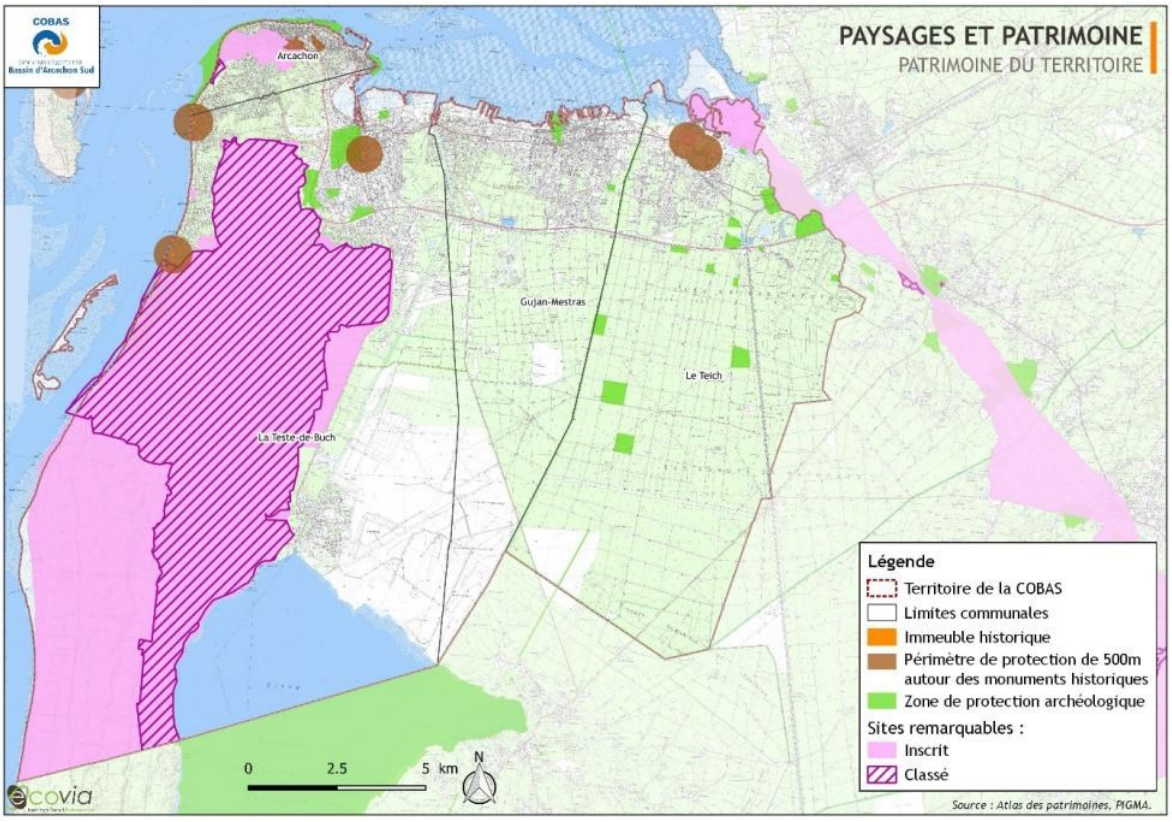
« Les immeubles dont la construction présente du point de vue de l'histoire ou de l'art un intérêt public » sont protégés (en partie ou en totalité) par la loi du 31 décembre 1913. Cette protection inclut un périmètre de **500 mètres** autour, qui peut être étendu au-delà à titre exceptionnel (loi du 21 juillet 1962). La protection au titre des monuments historiques, en application de la loi du 31 décembre 1913, recouvre deux mesures juridiques :

- Le classement parmi les Monuments historiques qui fait l'objet d'un arrêté ministériel après avis de la commission supérieure ;
- L'inscription sur l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques qui fait l'objet d'un arrêté préfectoral après avis de la commission régionale du patrimoine et des sites (CRPS). Dans ce second cas, l'édifice n'est pas jugé suffisamment intéressant pour justifier le classement ou peut être susceptible d'être classé ultérieurement.

D'après l'Atlas des Patrimoines du ministère de la Culture, le territoire compte **huit monuments historiques inscrits** sur les 876 monuments du département.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Immeuble	Protection	Année	Partie protégée	Commune
Villa Thétys	Inscrit	2001	Villa et son jardin	La Teste-De-Buch
Villa Thérésa	Inscrit	1980	façades et toiture, vestibule et escalier	Arcachon
Villa Geneste	Inscrit	2011	totalité	La Teste
Synagogue	Inscrit	2004	totalité	Arcachon
Monuments aux Morts	Inscrit	2015	totalité avec son jardin et sa grille	Arcachon
Monument aux Morts	Inscrit	2015	totalité	Le Teich
Hôtel dit de Baleste	Inscrit	2004	totalité	La Teste-De-Buch
Château de Ruat	Partiellement Inscrit	1970	façades, toitures à l'exclusion de celles de la tour à mâchicoulis	Le Teich



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Des paysages mêlant plaines, de dune et boisements
- ✓ Un patrimoine riche et protégé : 3 sites classés et 8 sites inscrits, 8 monuments historiques

Points faibles

- ✓ Forte pression urbaine qui dénature les paysages

Questionnement

Comment préserver les paysages et le patrimoine de la COBAS ?

De cette analyse découle les enjeux suivants :

- ☐ Considérer l'espace comme une ressource qu'il convient de protéger et de mettre en valeur :
- ✓ Réutiliser l'existant afin d'éviter de nouvelles consommations d'espace consécutives à la création de nouvelles voies
- ✓ Développer les voies vertes intégrant les modes actifs et la végétation (alignements d'arbres, haie, espaces verts, jardins, etc.) qui permet de qualifier et hiérarchiser les voies
- ✓ Réduire l'utilisation de la voiture particulière et par voie de conséquence de ses émissions polluantes, associées à la dégradation des monuments
- ☐ Favoriser une intégration paysagère des infrastructures et équipements de transport aux différentes échelles du paysage

L'action du PDU sur cette thématique reste limitée.

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

Problématique	Réponse du PDU	
	Effets attendus du PDU	**Moyens d'action du PDU**
• **Patrimoine bâti : Noircissement des bâtiments dû aux rejets de particules par le trafic au cœur des zones urbaines.** • **Mosaïque paysagère : Diversité des paysages et des ensembles/entités paysagères du territoire**	Neutre	• **Effets directs :** - traitement paysager des voiries, intégration paysagère, valorisation des entrées et centres-villes, modes de gestion des traitements paysagers, etc. - diminution de la consommation d'espace en mobilisant l'existant • **Effet indirect :** Réduction de l'utilisation de la voiture particulière et par voie de conséquence de ses émissions polluantes, associées à la dégradation des monuments. • **Action limitée du PDU :** Recommandations éventuelles pour une intégration de certains équipements et infrastructures.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITE

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU

En tant qu'outil de gestion et de planification des modalités de transport sur un territoire, le PDU est amené à impacter les flux sur les voies de circulation existantes, et à proposer le cas échéant de nouvelles voies de déplacement. Ce faisant, il crée des incidences directes (création de voies, donc consommation d'espace et fragmentations des espaces, obstacles au déplacement des espèces, destruction des continuités écologiques) ou indirectes (augmentation du risque de collisions, pollutions de l'eau, dérangement sonore, etc.) sur les milieux naturels et les espèces qui y vivent. Il doit donc éviter autant que possible le développement d'infrastructures et équipements de transport sur les milieux naturels et, sur les autres secteurs de son territoire, bien prendre en compte les continuités écologiques.

1.2. Rappels règlementaires et documents de référence

N. B. L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. Au niveau international et communautaire

- **Convention de l'UNESCO** du 16 novembre 1972 sur la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel ;
- **Convention de Washington (mai 1973)** : protection des espèces animales et végétales menacées dans le monde ;
- **Convention de Bonn** du 23 juin 1973 pour la protection des espèces migratrices ;
- **Convention de Berne** du 19 septembre 1979 relative à la conservation de la vie sauvage et des milieux naturels en Europe ;
- **Directive Habitats, faune et flore** du 21 mai 1992 et **Directive Oiseaux** du 30 novembre 2009 et leur transposition dans le Code de l'environnement.

1.2.2. À l'échelle nationale

- **Loi du 10 juillet 1976** sur la protection de la nature, prévoyant la conservation partielle ou totale d'espèces animales non domestiques, ou végétales non cultivées lorsqu'un intérêt particulier ou les nécessités de la préservation du patrimoine biologique national le justifient ;
- Le Programme national d'action pour la préservation de la faune et de la flore sauvages (1994) ;
- **Natura 2000** : transposition en droit français par ordonnance du 11 avril 2001 ;
- **Loi sur la chasse du 26 juillet 2000** (modifiée le 30 juillet 2003) prévoyant l'établissement d'orientations régionales de gestion de la faune sauvage et de la qualité de ses habitats ;
- La Stratégie nationale de la biodiversité (février 2004) ;
- **La Loi Grenelle 1**, loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement promulguée le 3 août 2009 ;
- **La Loi Grenelle 2** portant « engagement national pour l'environnement », promulguée le 12 juillet 2010, correspond à la mise en application d'une partie des engagements du Grenelle Environnement et notamment ceux concernant la restauration de la biodiversité à travers la mise en place d'une trame verte et bleue et de Schémas régionaux de cohérence écologique ;
- **Loi pour la reconquête de la biodiversité**, de la nature et des paysages du 8 août 2016.

1.2.3. Aux niveaux régional, départemental et local

- Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Aquitaine adopté en 2015. Ce SRCE sera intégré dans le SRADDET Nouvelle-Aquitaine (approbation en 2020) ;
- Le Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (approbation en 2022) ;
- La Charte du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne (renouvelée en 2014).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2. Les principaux milieux naturels et espèces associées

SOURCE : SCOT DU BASSIN D'ARCACHON ET DU VAL DE L'EYRE (VERSION 1 – OCTOBRE 2019), ATLAS DES PAYSAGES DE LA GIRONDE, PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA GIRONDE - MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITE — ATELIER BKM

2.1. Les milieux marins et littoraux

Du fait de sa façade atlantique, le territoire présente la particularité d'abriter des milieux d'interface entre écosystèmes continentaux et écosystèmes marins, particulièrement remarquables pour leur biodiversité comme le bassin d'Arcachon.

La qualité de la zone littorale (comprenant le milieu marin, le système dunaire [Dune du Pilat], le bassin d'Arcachon et les zones humides associées) constitue un enjeu écologique majeur d'intérêt international. L'endémisme végétal est un des plus élevés de la métropole.

Les milieux marins et littoraux regroupent de nombreux habitats d'intérêt écologique, présentant une riche diversité faunistique et floristique comme les dunes, les plages, les vasières, les prés salés, l'estran, les marais, etc.

Parmi ces habitats, on retrouve des sites identitaires du territoire :

- Le **bassin d'Arcachon** : Ce bassin est une vaste lagune semi-fermée, à salinité variable, couvrant de grandes surfaces de vasières. Il possède le plus grand herbier à zostères d'Europe et une mosaïque de différents types d'habitats dont une grande superficie de prés salés. Le schorre est ainsi le deuxième de France après celui de la baie du Mont-Saint-Michel du point de vue de la richesse floristique spécifique. En effet, ce bassin abrite des poissons migrateurs pour une grande partie de leur cycle biologique, ainsi que des poissons benthiques. De plus, la Tortue caouanne et la Tortue de Kemp ont été régulièrement observées à l'intérieur du bassin. Il accueille également une grande diversité ornithologique et correspond à un site d'importance internationale pour la migration et l'hivernage de nombreuses espèces. Le bassin abrite 63 % de l'effectif régional moyen des anatidés et foulques macroules hivernants ou 56 % de l'effectif national hivernant de Bernache cravant.
- Le **banc d'Arguin** : Cet habitat correspond à un système de bancs de sable émergés et mobiles situés à l'entrée du Bassin d'Arcachon. Il s'agit d'un des plus importants reposoirs de limicoles du Bassin à marée haute (jusqu'à 40 000 bécasseaux variables ou 1 500 courlis cendrés par exemple). Le banc d'Arguin revêt un grand intérêt, au niveau européen, en tant que point de passage des oiseaux en période de migration. Il accueille également de nombreuses espèces d'oiseaux pour leur reproduction comme l'huitrier-pie, le gravelot à collier interrompu. Ce site est classé en réserve naturelle en raison notamment de la présence de la plus grosse colonie de sternes caugek de France (3 500 à 4 500 couples en 1999, 3 208 couples en 2007) et une des plus grosses d'Europe.
- La **dune du Pilat** : située en face du banc d'Arguin, à l'entrée du bassin d'Arcachon, cette dune est la plus haute d'Europe. Sur la dune, le chiendent des sables abonde, mais laisse aussi la place au panicaut aux feuilles épineuses et bleutées, au robuste oyat, au liseron des sables, ou encore à l'immortelle des sables, espèces protégées. Concernant la faune, on retrouve certaines espèces d'invertébrés (Puce de mer…) et d'oiseaux (Tournepierre à collier…) fréquentant cet habitat.

Bassin d'Arcachon — source : Alain Vacheron

Dune du Pilat et banc d'Arguin — source : Christophe Cuénoud

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.2. Les milieux humides

Les zones humides arrière-dunaires se présentent comme un chapelet d'étangs et de marais qui jalonne le pied du massif dunaire. Le territoire est également concerné par plusieurs marais salants, boisements humides… Les marais du territoire correspondent à d'anciennes étendues d'eau aujourd'hui en partie comblées et peuplées d'une végétation caractéristique des zones humides : roselières, landes à Molinie, saulaies, aulnaies marécageuses…

La principale zone humide du territoire correspond à la **réserve ornithologique du Teich** (extrémité nord-est du territoire) qui est caractérisée par une présence d'eau recouvrant plus de 75 % du site. Cette réserve concerne 3 habitats humides, à savoir les lagunes, les marais et les boisements. Les lagunes sont peu profondes, très salées, et sont ponctuées d'une végétation rase et adaptée (salicornes). La majorité des marais correspond à des marais salants du fait de la proximité et de l'influence de l'océan. Quelques marais, mares ou plans d'eau douce ponctuent néanmoins le site et abritent une flore et une faune spécifiques. Concernant les boisements humides, ils sont dominés par le Chêne pédonculé et le Saule gris et évoluent naturellement favorisant ainsi la biodiversité. Cette mosaïque de milieux humides accueille une diversité floristique et faunistique très riche en lien avec les autres zones humides du territoire et des territoires voisins.

Réserve ornithologique du Teich — source : Image Google

Outre leur valeur patrimoniale, ces milieux humides remplissent des fonctions très importantes pour la préservation qualitative et quantitative de la ressource en eau du fait de leur fonction naturelle d'épuration et de leurs capacités de régulation des débits par stockage des eaux de crues et restitution en période d'étiage.

2.3. Les surfaces en eau et les cours d'eau

Le territoire est également représenté par des surfaces en eau et des cours d'eau. Leur intérêt écologique réside notamment dans l'accueil d'espèces protégées comme le vison d'Europe ou la loutre, ainsi que pour plusieurs espèces amphihalines comme les lamproies ou l'anguille. Parmi ces cours d'eau, la Leyre présente un intérêt élevé pour le territoire. Ce cours d'eau joue le rôle de frontière naturelle du territoire au nord-est. Débouchant en delta sur le Bassin (delta inscrit comme site RAMSAR), sa bonne qualité globale permet l'accueil de nombreuses espèces patrimoniales. Le canal des Landes traverse le territoire du nord au sud et est également d'importance majeure, notamment pour la migration des espèces amphihalines. Néanmoins, ses berges hautes et abruptes réduisent l'intérêt des milieux associés à ce cours d'eau.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Les autres cours d'eau du territoire constituent également des zones d'intérêt écologique et patrimonial élevé. Ils sont accompagnés d'un réseau dense de crastes (fossé d'écoulement des eaux), favorables à la connectivité des milieux aquatiques et humides.

La Leyre — Source : Gironde Tourisme

Le canal des Landes — source : Image Google

2.4. Les milieux forestiers

La forêt landaise constitue le plus grand massif forestier d'Europe occidentale (environ 1 million d'hectares boisés). La totalité du territoire est incluse dans le périmètre des massifs forestiers des landes de Gascogne.

Les milieux forestiers du territoire sont essentiellement concentrés en façade littorale (Forêt dunaire) et sont dominés par des forêts de pins maritimes de production constitués au 19e siècle sur de vastes landes humides peu pourvues en arbres. Ces boisements sont peu fonctionnels d'un point de vue écologique et présentent une biodiversité moyenne. La gestion sylvicole limite l'intérêt écologique par la réduction du sous-bois où se développerait spontanément une végétation de feuillus à base de chêne pédonculé, Chêne tauzin, châtaignier, mais également de chênes verts et lièges. Localement, cette pinède est ponctuée de lagunes, plans d'eau de petite taille de forme circulaire, et d'origine naturelle, qui sont un des milieux les plus originaux et les plus riches de la forêt de pin des Landes.

Concernant la faune, la pinède en sylviculture intensive est pauvre, notamment sur le plan ornithologique. La richesse des peuplements de passereaux est en effet largement dépendante de la diversité de la végétation et de la complexité des strates en sous-bois. Peu d'espèces sont liées strictement au pin, mais citons la mésange huppée notamment. La présence de feuillus augmente de manière importante la richesse des peuplements. Parmi les rapaces, le Circaète Jean-le-Blanc, essentiellement prédateur de reptiles, est bien représenté, tandis que le busard cendré est plus localisé.

On retrouve aussi des forêts-galeries qui longent les cours d'eau (ripisylve), notamment la Leyre qui s'élargit considérablement à l'approche de l'embouchure dans le Bassin d'Arcachon pour former un delta. Ces forêts-galeries et boisements rivulaires sont constitués d'une végétation dense à base de feuillus : Chêne pédonculé, Aulne, Saule roux (aussi le Hêtre le long du Ciron), avec en sous-bois diverses plantes herbacées hygrophiles comme l'Iris des marais et l'Osmonde royale… et accueillent une biodiversité très riche (mammifères, oiseaux forestiers [dont de nombreux rapaces], insectes). Les cours d'eau et leurs forêts-galeries constituent des habitats pour le Vison d'Europe et la Loutre. Ils permettent le déplacement de ces mammifères au sein de la pinède et entre les diverses zones humides (fonction de corridors biologiques).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Forêt des Landes — source : Image Google

2.5. Les pelouses sèches et landes

Autrefois caractérisé par ses étendues de landes marécageuses, le massif landais est né d'une volonté politique de reboisement au XIXe siècle. Cette politique a entraîné une forte réduction des pelouses et landes caractéristiques du territoire. Néanmoins, ces habitats sont encore bien représentés sur le territoire et de nombreux éléments des landes subsistent à tous les stades forestiers (après les coupes, pare-feux, bords de routes, marais…), mais sont moins bien représentés dans la pinède adulte.

L'habitat de landes est particulièrement intéressant, car il s'agit d'un habitat d'intérêt communautaire figurant en annexe 1 de la directive européenne « Habitats, faune, flore ». On peut considérer schématiquement que chaque lande correspond à un niveau de nappe et à un type de sol. Parfois sèches, parfois humides, ces landes hébergent une biodiversité remarquable :

- La lande humide, caractérisée par la Molinie bleue, des bruyères (*Erica ciliaris, Erica tetralix*), la pédiculaire des marais (*Pedicularis palustris*), la Gentiane pneumonanthe (*Gentiana pneumonanthe*) (code Natura 20 004 020) ;
- La lande mésophile, caractérisée par la Fougère aigle (*Pteridium aquilinum*) ;
- La lande sèche avec la bruyère cendrée (Erica cinerea), l'hélianthème (*Halimium alyssoides*) thermoatlantique (code Natura 2000, 4030-4).

Les pelouses sèches se composent d'une végétation spontanée herbeuse et rase, poussant sur des sols* perméables* et exposés à des conditions de sécheresse et de chaleur difficiles. Ces sols sont généralement peu épais et pauvres en éléments nutritifs pour les végétaux. Des conditions particulières qui permettent d'accueillir un cortège de petites plantes remarquables.

Les pelouses et les landes correspondent donc à des habitats ouverts à semi-ouverts. Elles participent aux continuités écologiques du territoire et accueillent une flore et une faune très diversifiées. Tous les espaces ouverts où peut apparaître une végétation de landes ou de pelouses sont des éléments écologiques très importants du plateau landais.

Ces milieux accueillent de nombreux insectes des milieux ouverts (papillons en particulier), des oiseaux des milieux landicoles, dont certains sont en régression en Europe (Engoulevent d'Europe, Alouette lulu, Pie-grièche écorcheur), etc. Ces milieux sont un support au cycle de vie de plusieurs espèces d'intérêt patrimonial, comme la Fauvette pitchou (liée aux stades arbustifs des milieux landicoles) et le Fadet des laîches (lié aux stades herbacés, en conditions hygrophiles). Les invertébrés les plus emblématiques se rencontrent dans les landes humides : Fadet des laîches, Damier de la Succise, et divers orthoptères dont le criquet migrateur (Locusta migratoria) à répartition limitée dans l'ouest de la France. Le Grand Capricorne (protégé au niveau national et européen) est également présent.

N. B. À noter que le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne concerne essentiellement la forêt des Landes qui recouvre l'ancienne lande dont la végétation subsiste en son sous-bois et sur les coupes rases.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Landes — Source : PNR Landes de Gascogne — FLICKR

2.6. Les milieux agricoles

Les milieux agricoles sont variés au sein du territoire et présentent des enjeux écologiques différents.

- Les **prairies** comportent une strate herbacée haute dominée par plusieurs espèces de graminées annuelles très souvent utilisées pour leur qualité de bonnes fourragères à savoir l'Avoine (*Avena sativa*), le Fromental élevé (*Arrhenatherum elatius*), le Pâturin des prés (*Poa pratensis*), le Dactyle aggloméré (*Dactylis glomerata*) pouvant former par endroits des touradons. D'autres graminées sont souvent en mosaïque avec les espèces précédentes et souvent sur les bordures des champs. Les espèces accompagnatrices peuvent être nombreuses, avec notamment le Plantain lancéolé (*Plantago lanceolata*), la Fléole des prés (*Phleum pratense*), plusieurs espèces de trèfles (le Trèfle des prés — *Trifolium pratense* — le Trèfle porte-fraises — *Trifolium fragiferum* —, etc.) parfois et pour certaines d'entre elles la Knautie des champs (*Knautia arvensis*), de la Luzerne cultivée (*Medicago sativa* ssp. *sativa*), le Salsifis des prés (*Tragopogon pratensis*), le Lotier corniculé (*Lotus corniculatus*), de la Carotte sauvage (*Daucus carota*), de la Grande Oseille (*Rumex acetosa*), de l'Achilée millefeuille (*Achillea millefolium*) pour les prairies moins nitrophiles ainsi que plusieurs espèces de gesses dont la Gesse à larges feuilles (*Lathyrus latifolius*) qui sont très souvent présentes au sein même des prairies de fauche. Certaines prairies du territoire présentent un caractère humide et sont donc concernées par des enjeux de conservation très forts.
- Des **délaissés agricoles**, notamment de prairies, sont également présents au sein du territoire et peuvent être regroupés sous l'appellation de friches. Les friches agricoles correspondent au premier stade de recolonisation végétale de substrats perturbés ou anciennement gérés dont la gestion s'est arrêtée. En effet, si les facteurs qui maintiennent le couvert végétal à ras (fauche, pâturage, etc.) disparaissent et qu'aucune gestion n'est effectuée dans les mois ou années qui suivent, certaines espèces de plantes « vivaces » vont commencer à coloniser le milieu et à se rajouter au cortège généralement composé d'annuelles pour finir par les remplacer. Dans la grande majorité des cas, les friches correspondent à d'anciennes parcelles de prairies temporaires, très souvent des prairies de fauche à végétation dense de hautes graminées et plantes fourragères, ayant été délaissées et qui subissent le processus naturel de fermeture du milieu. Ces friches présentent donc un cortège floristique similaire à celui des prairies temporaires de fauche.
- Les **parcelles agricoles en jachère** présentent généralement un sol labouré et nu qui n'est favorable qu'à très peu d'espèces. Elles ne présentent que peu d'intérêt au regard de la biodiversité qu'elles abritent et leur artificialisation, si tant est qu'elle ait lieu, n'entraînera pas d'impacts significatifs au regard de l'environnement.
- Les **cultures maraîchères** correspondent à des parcelles agricoles cultivées de légumes. Le terrain occupé par ces cultures est généralement riche en azote et convient très bien aux légumes. Ces parcelles sont délimitées par des haies agricoles qui ont originellement une vocation de brise-vent et sont donc dominées par du Cyprès commun, mais présentent un intérêt écologique certain du fait de la diversité de strates (arborées, arbustives, herbacées) et d'espèces qu'elles abritent avec notamment du Frêne à feuilles étroites (*Fraxinus angustifolia*), du Peuplier blanc (*Populus alba*), Arbre de Judée (*Cercis siliquastrum*), de l'Aubépine, des espèces de ronces.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- Les **vergers** correspondent à des cultures d'arbres fruitiers, comme des poiriers, des pommiers… Ces cultures sont composées d'une strate herbacée généralement entretenue, fauchée. On retrouve néanmoins quelques adventices en strate herbacée. Ces parcelles sont généralement bordées de haies. Elles ne présentent que peu d'intérêt au regard de la biodiversité.
- On retrouve également plusieurs parcelles de **grandes cultures** qui représentent de vastes parcelles agricoles monospécifiques de céréales. Ces parcelles sont généralement gérées de manière intensive avec une forte utilisation d'engrais et de pesticide et avec une importante mécanisation. Ces parcelles sont généralement dépourvues de haies et ne présentent que peu d'intérêt au regard de la biodiversité qu'elles abritent et leur artificialisation n'entraînera pas d'impacts significatifs au regard de l'environnement.

Les milieux agricoles, s'ils ne sont pas gérés intensivement, peuvent présenter un certain intérêt pour la conservation de la biodiversité. Ils accueillent une diversité floristique et faunistique généralement riche.

Les espaces agricoles extensifs constituent aussi des terrains de chasse pour de nombreuses espèces animales (oiseaux, chauves-souris…), voire des zones de reproduction. En effet, l'agriculture extensive permet souvent le maintien d'espaces ouverts favorables à des espèces végétales et animales.

Figure 8 : Prairie humide subhalophile de domaine endigué inondée lors des marées de vives-eaux et des crues de la Leyre (Le Teich, Grands près du Teich) ; Source : Programme Delta Biodiversité végétale du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre ©CBNSA

Figure 9 : Dépression pâturée et piétinée par les équins de l'Alopecuro bulbosi – Juncetum gerardii dominée par le Vulpin bulbeux à l'aspect bleuté (Domaine du Fleury, Le Teich) ; Source : Programme Delta Biodiversité végétale du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre ©CBNSA

2.7. Les abords des voiries

De manière générique, la végétation en bord de route joue un rôle de filtration des polluants atmosphériques, d'écran paysager et de stabilisation des bordures par rapport à l'érosion. Du point de vue de la biodiversité, son rôle est limité du fait de sa localisation à proximité d'une infrastructure source de bruit, de mortalité par choc et de polluants.

Une gestion durable de ces espaces serait de s'assurer de maintenir leur rôle paysager et éco-filtrant sans pour autant en augmenter l'attractivité pour la faune locale. La COBAS mène déjà une politique d'action publique dans le cadre du suivi de ses aménagements.

2.8. Les principaux facteurs d'érosion de la biodiversité

La principale menace sur la biodiversité correspond à la fragmentation des habitats. Le développement de l'urbanisation et des transports implique une augmentation de l'imperméabilisation des sols et une rupture des continuités écologiques entre les différents milieux menaçant ainsi la survie de certaines espèces. **Le Plan de Déplacement urbain de la COBAS implique donc des enjeux forts pour réduire la fragmentation des milieux et préserver les continuités écologiques.**

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Ensuite, les invasions biologiques sont considérées aujourd'hui comme la deuxième menace sur la biodiversité. La population d'une espèce est qualifiée d'invasive, quand, introduite par l'homme dans un nouveau domaine géographique, elle se comporte comme un agent de perturbation du fonctionnement de son écosystème d'accueil et nuit à la diversité biologique autochtone (INRA, 2004).

D'après l'INPN, 31 espèces considérées comme invasives sont présentes en Gironde, dont :

- 14 espèces végétales ;
- 5 espèces d'invertébrés ;
- 10 espèces de poissons ;
- 1 espèce d'amphibien ;
- 1 espèce de mammifère.

D'autres facteurs participent également à l'érosion de la biodiversité, comme les pollutions (eau, air, sols…), l'exploitation des espèces à un rythme supérieur à la vitesse de renouvellement de leurs populations, les changements climatiques, la diminution de certaines activités humaines, notamment agricoles, qui conduit parfois à la banalisation des paysages et de la biodiversité, etc.

3. Les périmètres d'inventaires et de protection

SOURCE : INVENTAIRE NATIONAL DU PATRIMOINE NATUREL (HTTPS://INPN.MNHN.FR/)

3.1. Les zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)

L'inventaire des ZNIEFF, lancé en 1982, est un outil d'information et d'inventaire patrimonial à l'échelle nationale (France métropolitaine et DOM-TOM). Cet élément majeur de la politique de protection de la nature a ainsi pour but d'identifier et de décrire des secteurs en bon état de conservation dont le potentiel biologique s'avère important. Ils renvoient donc à des secteurs terrestre, fluvial et marin particulièrement intéressants sur le plan écologique, notamment en raison de l'équilibre ou de la richesse des écosystèmes. Cet inventaire permet ainsi une meilleure gestion et protection des espaces identifiés par sa prise en compte dans le cadre de projets d'aménagement du territoire (documents d'urbanisme, élaboration de schémas départementaux de carrières, etc.) sans pour autant se substituer aux études d'impacts. Il faut noter que ces inventaires n'ont, en effet, pas de valeur juridique directe. Une fois réalisé, cet inventaire scientifique des richesses écologiques, floristiques et faunistiques est validé aux niveaux régional et national.

Ces ZNIEFF sont réparties en deux types :

- Les **ZNIEFF de type I** correspondant à des secteurs d'intérêt biologique ou écologique remarquables,
- Les **ZNIEFF de type II**, globalement plus vaste, renvoyant à de grands ensembles naturels riches et peu modifiés aux potentialités biologiques importantes.

La COBAS compte **7 ZNIEFF de type 1 et 5 ZNIEFF de type 2**. Celles-ci couvrent 9530 ha, soit **environ 29,6 %** de la superficie du territoire.

Tableau 2 : ZNIEFF de type 1 présentes sur le territoire de la COBAS

Nom ZNIEFF	Code	Surface totale ZNIEFF (ha)	Surface ZNIEFF PDU (ha)	Part du site comprise dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée par le site (%)
Prés-salés de la côte sud du bassin d'Arcachon	720 000 926	128,26	3,40	2,65	0,01
L'Ile aux Oiseaux	720 000 927	1660,45	11,83	0,71	0,04
Rives marécageuses de l'étang de Cazaux-Sanguinet	720 000 939	978,54	283,30	28,95	0,88

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Nom ZNIEFF	Code	Surface totale ZNIEFF (ha)	Surface ZNIEFF PDU (ha)	Part du site comprise dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée par le site (%)
Zone inondable de la basse vallée de l'Eyre	720 001 997	563,35	180,95	32,12	0,56
Domaines endigués du delta de la Leyre	720 002 370	621,55	275,86	44,38	0,86
Banc d'Arguin	720 008 239	373,17	27,17	7,28	0,08
Lette de la Craste de Nezer	720 014 148	228,88	228,88	100	0,71

Tableau 3 : ZNIEFF de type 2 présentes sur le territoire de la COBAS

Nom ZNIEFF	Code	Surface totale ZNIEFF (ha)	Surface ZNIEFF sur la COBAS (ha)	Part du site compris dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée par le site (%)
Bassin d'Arcachon	720 001 949	20 151,98	637,01	3,16	1,98
Zones humides d'arrière-dune du pays de Born	720 001 978	12 820,37	2319,83	18,09	7,22
Vallées de l'Eyre, de la grande et de la Petite Leyre	720 001 994	6529,06	298,65	4,57	0,93
La forêt usagère de la Teste-de-Buch	720 001 998	4761,74	4761,74	100	14,81
Dunes littorales du banc de pineau à l'Adour	720 002 372	5101,64	502,25	9,84	1,56

3.2. Les zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO)

Les **ZICO** sont les zones importantes pour la conservation des oiseaux. La directive européenne du 2 avril 1979 dite « **Directive Oiseaux** » visait à préserver, maintenir ou rétablir une diversité et une superficie d'habitat pour les espèces d'oiseaux vivant à l'état sauvage. En 1992, le ministère de l'Environnement a fait établir un inventaire des zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO), qui concernent des sites d'intérêt majeur utilisés par les oiseaux pour la reproduction, l'hivernage ou les haltes migratoires et hébergent des effectifs d'oiseaux sauvages jugés d'importance européenne. L'inventaire des ZICO a constitué la référence pour toute nouvelle désignation des zones de protection spéciale (ZPS). À noter que cette Directive Oiseaux a été abrogée en 2009 pour être remplacée par la directive 2009/147/CEE.

Sur le territoire de la COBAS, une ZICO est présente : **ZICO AN-01 : Bassin d'Arcachon et Réserve naturelle du banc d'Arguin.**

Cette ZICO concerne les communes de : Andernos-les-Bains, Arcachon, Arès, Audenge, Biganos, Gujan-Mestras, Lanton, Lège-Cap-Ferret, Mios, Le Teich, La Teste-de-Buch.

Ce site est constitué de baies, vasières, prés salés, lagunes et plans d'eau saumâtres, marais, prairies humides, boisements de feuillus, bancs océaniques de sable et sablo vaseux, dunes littorales. Il accueille une riche diversité faunistique et notamment ornithologique.

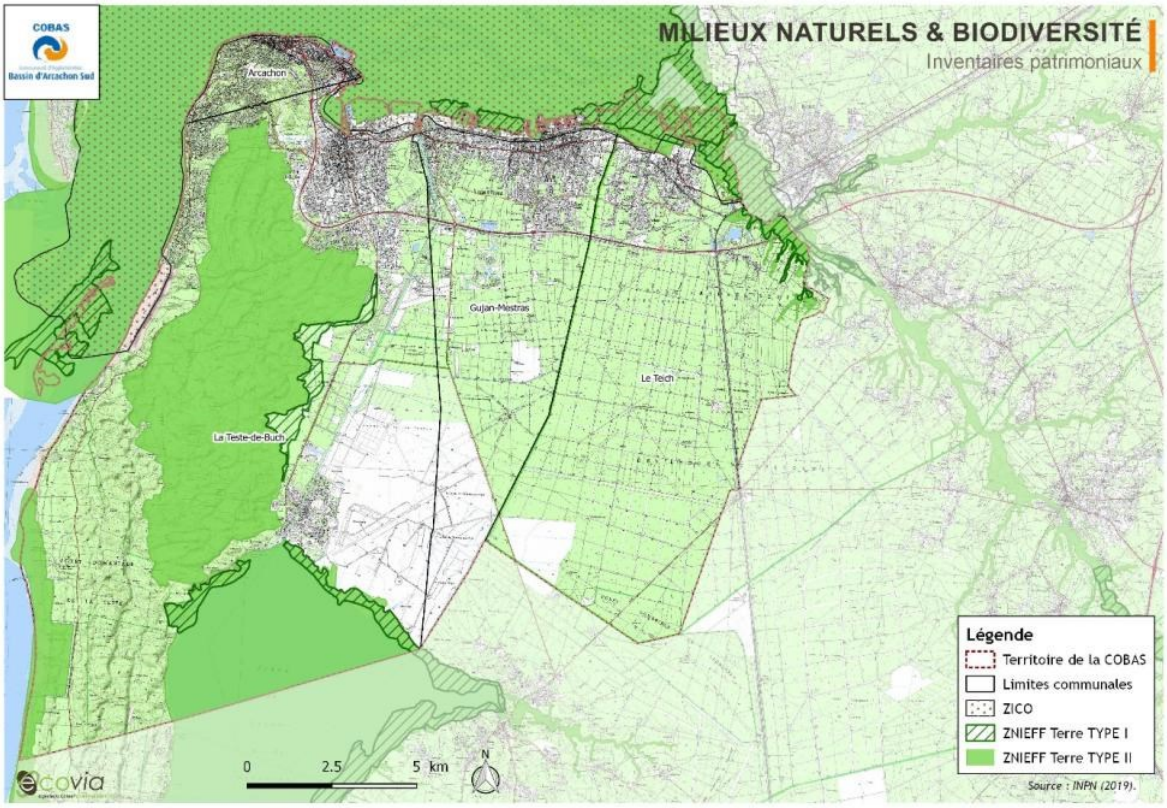
C'est un site majeur d'hivernage pour un grand nombre d'oiseaux d'eau. Parmi ces oiseaux d'eau, la ZICO revêt une importance toute particulière pour :

- L'hivernage de la Bernache cravant nominale (*Branta bernicla bernicla*), Canard pilet (*Anas acuta*), Bécasseau variable (*Calidris alpina*), Goéland à bec cerclé (*Larus delawarensis*) ;
- La nidification de la Sterne caugek (*Sterna sandvicensis*).

La ZPS Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin (FR7212018) est associée à cette ZICO.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

À noter que lors de la proposition de mise à jour des ZICO en 2004, un autre territoire à fort enjeu ornithologique a été identifié sur le territoire et correspond aux zones humides d'arrière-dune du Born situées sur la commune de La Teste-de-Buch. Le site héberge une population de diverses espèces d'ardéidés nicheurs, y compris le Blongios nain (*Ixobrychus minutus*) et le héron pourpré (*Ardea purpurea*).



3.3. Les zones d'inventaires des zones humides

SOURCE : AGENCE DE L'EAU ADOUR-GARONNE, EPIDOR, SMIDDEST

Les zones humides se caractérisent par la présence, permanente ou temporaire, en surface ou à faible profondeur dans le sol, d'eau douce, saumâtre ou salée. À l'interface entre terre et eau, elles se distinguent par des sols plus ou moins gorgés d'eau et par une végétation dominante adaptée aux milieux aquatiques ou humides au moins pendant une partie de l'année.

Maillons indispensables dans le cycle de l'eau, les zones humides sont des réservoirs de biodiversité et assurent aussi de nombreuses fonctions écologiques : véritables filtres pour les eaux (autoépuration), zones naturelles tampons en bordure de la lagune, zone d'expansion des crues (régulation des régimes hydrologiques), production de ressources naturelles, espaces de loisirs et paysages de qualité, etc. Pour ces raisons croisant intérêts écologique, fonctionnel et économique, ces zones sont à préserver absolument, voire à restaurer pour une grande partie de celles ayant été détruites, car longtemps considérées comme insalubres.

Durant les dernières décennies, le nombre et la superficie des zones humides ont connu une très forte régression, en liaison avec la pression exercée par les différentes activités humaines (extension des zones urbaines et des zones d'activité, exploitations agricoles, extractions de matériaux, infrastructures, lutte contre les crues et les inondations, assainissement). Outre la réduction de leurs surfaces, les zones humides ont également été affectées dans leur fonctionnement par les pollutions d'origine anthropique et par la transformation des dynamiques naturelles indispensables à leur maintien.

Eu égard à leurs fonctions naturelles de réservoir pour la biodiversité et d'infrastructure naturelle pour l'épanchement des crues, la réglementation souligne la nécessité de les prendre en compte, de les protéger et

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

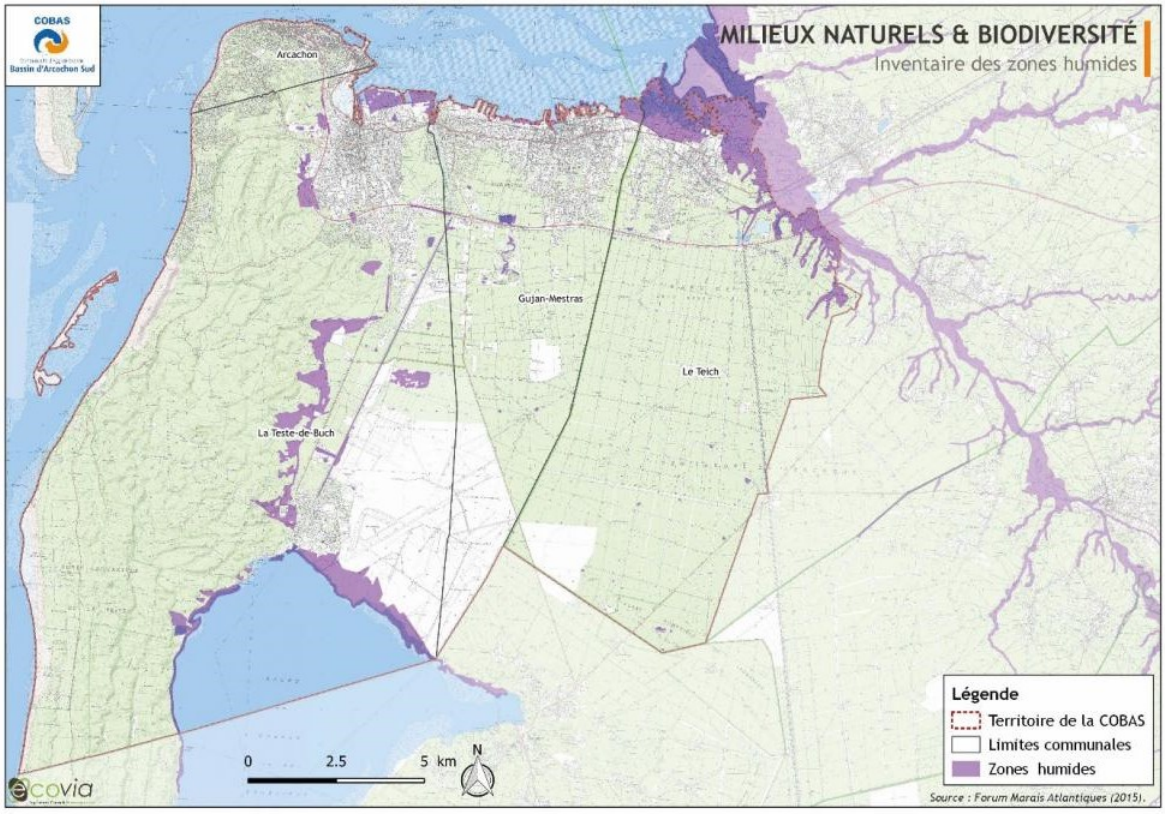
d'engager des mesures de restauration voire de reconstitution au même titre que pour les autres milieux aquatiques. Le SDAGE 2016-2021 du Bassin Adour-Garonne réaffirme ainsi la nécessité de préserver et de restaurer les milieux aquatiques et humides à travers 5 axes :

- Réduire l'impact des aménagements et des activités,
- Gérer, entretenir et restaurer les cours d'eau et le littoral,
- Préserver et permettre la libre circulation des espèces piscicoles et le transport naturel des sédiments,
- Préserver et restaurer les zones humides et la biodiversité liée à l'eau,
- Réduire la vulnérabilité et les aléas d'inondation.

Les documents d'urbanisme doivent définir des affectations des sols qui respectent l'objectif de non-dégradation des zones humides présentes sur leurs territoires.

Sur le territoire, les principales données à l'échelle locale concernent les zones humides identifiées par le Forum Marais Atlantiques (2015). Ces zones humides sont représentées sur la carte ci-dessous.

La principale zone humide du territoire correspond à la **réserve ornithologique du Teich** (extrémité nord-est du territoire). À noter que le bassin d'Arcachon – secteur du Delta de la Leyre correspond à un site Ramsar.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

4. Les périmètres de protection

4.1. Les protections contractuelles

4.1.1. Le réseau Natura 2000

SOURCE : DREAL, INPN

Le réseau **Natura 2000** renvoie à un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, ou de leurs habitats alors considérés d'intérêt communautaire.

Ce réseau correspond ainsi aux sites identifiés au titre de deux directives européennes, la Directive **Oiseaux** et la Directive **Habitats Faune Flore**, qui permettent leur protection et leur conservation de manière règlementaire. Pour plus d'efficacité, ce réseau concilie préservation de la nature et de sa biodiversité intrinsèque et préoccupations socio-économiques locales. Il se compose de deux catégories : les **zones de protection spéciale (ZPS)** et les **zones spéciales de conservation (ZSC)** :

- **les zones de protection spéciale (ZPS)** renvoient, pour la plupart d'entre elles, aux zones classées en zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO). Les ZPS ont ainsi pour but la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive « **Oiseaux** » ou de zones identifiées comme étant des aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou encore de zones relais pour les oiseaux migrateurs. Elles sont désignées par arrêté ministériel sans consultation de la Commission européenne.
- **les zones spéciales de conservation (ZSC)** visent la conservation du patrimoine naturel exceptionnel qu'elles abritent, que ce soit des types d'habitats ou des espèces animales et végétales d'intérêt communautaire figurant aux annexes I et II de la Directive « **Habitats** ». Pour désigner une zone en ZSC, chaque État membre fait part de ses propositions à la Commission européenne, sous la forme de pSIC (proposition de **site d'intérêt communautaire**). Après approbation par la Commission, la pSIC est inscrite comme **site d'intérêt communautaire (SIC)** et est intégrée au réseau Natura 2000. Un arrêté ministériel désigne ensuite le site comme **ZSC**.

Le **document d'objectifs** (DOCOB) définit les orientations de gestion et de conservation d'un site Natura 2000, ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats ou des espèces ayant justifié la désignation du site. Les plans et programmes (comme le PDU) ainsi que les projets qui sont susceptibles de porter atteinte de manière significative à un ou plusieurs sites Natura 2000 sont soumis à une évaluation d'incidences Natura 2000.

Le territoire de la COBAS est concerné par **5 zones spéciales de conservation (ZSC) et 1 zone de protection spéciale (ZPS).** Celles-ci couvrent 9133 ha, soit **environ 28,4 %** de la superficie du territoire.

Tableau 4 : Sites Natura 2000 présents sur le territoire de la COBAS

Nom Natura 2000	Code	Surface totale N2000 (ha)	Surface N2000 PDU (ha)	Part du site comprise dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée par le site (%)
Zone Spéciale de Conservation (Directive Habitats)					
Bassin d'Arcachon et Cap Ferret	FR7200679	22 638,75	520,49	2,30	1,62
Dunes modernes du littoral landais d'Arcachon à Mimizan Plage	FR7200710	738,00	287,89	39,01	0,90
Forêts dunaires de La Teste-de-Buch	FR7200702	5333,78	5333,78	100	16,59
Vallées de la Grande et de la Petite Leyre	FR7200721	5597,23	209,81	3,75	065
Zones humides de l'arrière-dune du pays de Born	FR7200714	12 915,22	2260,19	17,50	7,03
Zone de Protection Spéciale (Directive Oiseaux)					
Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin	FR7212018	**22 639,14**	**520,49**	**2,30**	1,62

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

4.1.2. Les Parcs Naturels Régionaux

SOURCES : INPN, CHARTE DU PNR

Un **Parc Naturel régional** (PNR) est un territoire rural habité, reconnu au niveau régional pour sa forte valeur patrimoniale et paysagère, mais également pour sa fragilité (menacé soit par la dévitalisation rurale, soit par une trop forte pression urbaine ou une surfréquentation touristique). Un Parc Naturel Régional s'organise autour d'un projet concerté de développement durable, fondé sur la protection et la valorisation de son patrimoine naturel et culturel et formalisé dans la charte en mettant en œuvre une politique innovante d'aménagement et de développement économique, social et culturel, respectueuse de l'environnement.

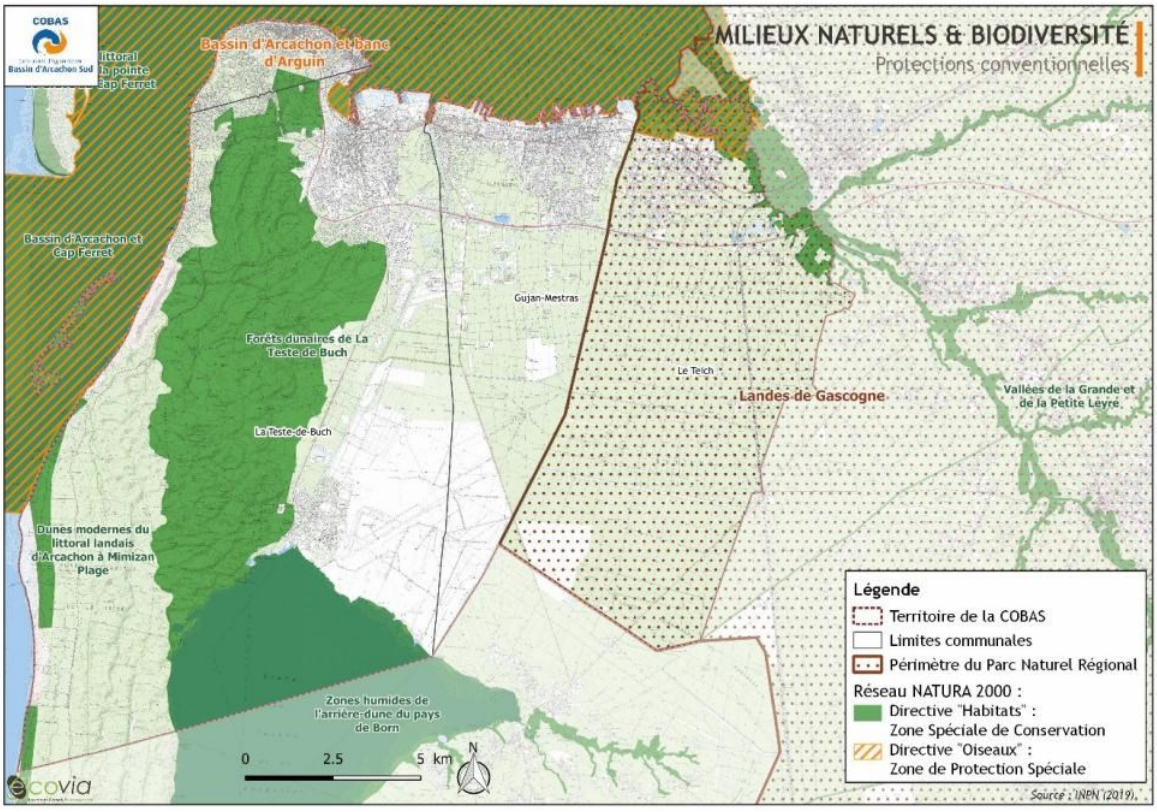
Le territoire d'un Parc Naturel Régional est classé par décret du Premier Ministre pris sur rapport du Ministre chargé de l'Environnement, pour une durée de douze ans, renouvelable. Il est géré par un syndicat mixte regroupant toutes les collectivités qui ont approuvé la Charte du Parc. La Loi du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages précise le rôle des Parcs Naturels Régionaux et l'importance de leur charte.

Seule la commune de Le Teich fait partie intégrante du **PNR des Landes de Gascogne**. Ce dernier, créé en 1970, s'étend sur environ 336 052 ha et compte actuellement 51 communes. Ce territoire est caractérisé par 3 types de paysages :

- La forêt des Landes,
- La vallée de la Leyre
- Les paysages maritimes du bassin d'Arcachon.

La charte du parc, renouvelée en 2014 et issue d'une large concertation, définit ses missions et objectifs. Elle est opposable aux documents d'urbanisme. Six priorités politiques y sont intégrées :

- 1/ Conserver le caractère forestier du territoire
- 2/ Gérer de façon durable et solidaire la ressource en eau
- 3/ Les espaces naturels : une intégrité patrimoniale à préserver et à renforcer
- 4/ Pour un urbanisme et un habitat dans le respect des paysages et de l'identité
- 5/ Accompagner l'activité humaine pour un développement équilibré
- 6/ Développer et partager une conscience de territoire



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

4.2. Les protections règlementaires

4.2.1. Les réserves naturelles nationales

SOURCE : WWW.RESERVES-NATURELLES.ORG

Une réserve naturelle nationale est un outil de protection à long terme d'espaces, d'espèces et d'objets géologiques rares ou caractéristiques ainsi que de milieux naturels fonctionnels et représentatifs de la diversité biologique en France.

Les sites sont gérés par un organisme local en concertation avec les acteurs du territoire. Ils sont soustraits à toute intervention artificielle susceptible de les dégrader, mais peuvent faire l'objet de mesures de réhabilitation écologique ou de gestion en fonction des objectifs de conservation.

Le territoire du PDU de la COBAS comporte une Réserve naturelle d'intérêt national sur son territoire : **la réserve naturelle nationale du banc d'Arguin.**

Créée en 1972, cette réserve se situe à l'entrée du bassin d'Arcachon, face à la dune du Pilat, et mesure environ 4360 ha. La végétation dunaire en fait un important lieu de nidification d'oiseaux protégés comme la sterne caugek, l'huitrier-pie ou le gravelot à collier interrompu. La réserve est également un site d'importance pour beaucoup d'espèces hivernantes et migratrices.

Figure 10 : RNN du banc d'Arguin — Source : réserves naturelles de France

4.2.2. Les Parcs Naturels marins (PNM)

Créé par la loi du 14 avril 2006, le parc naturel marin (PNM) est un outil récent de gestion du milieu marin. Adapté à de grandes étendues marines, il a pour objectif de contribuer à la protection et à la connaissance du patrimoine marin, ainsi que de promouvoir le développement durable des activités liées à la mer (pêche, tourisme, etc.). Il constitue l'un des 15 types d'aires marines protégées aujourd'hui reconnus par le Code de l'environnement. Sa gestion est co-assurée par l'Agence des aires marines protégées et les acteurs locaux.

- Le territoire est concerné par **le PNM du Bassin d'Arcachon**, couvrant 435 km^2 d'espace marin et 127 km de linéaires côtiers.

Le Parc naturel marin du Bassin d'Arcachon a été créé par décret le 5 juin 2014. Il présente un patrimoine naturel, paysager et culturel extraordinaire, support de nombreuses activités professionnelles ou de loisirs et facteur d'attractivité. Le parc assure la protection du Bassin tout en permettant le maintien ou le développement durable des activités économiques.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

4.2.3. Les sites inscrits et les sites classés

Les sites inscrits et les sites classés sont des protections fortes qui permettent également de protéger les formations naturelles remarquables (cf. Partie « Paysages et patrimoine »).

La COBAS compte **3 sites classés** et **8 sites inscrits** sur son territoire, occupant respectivement environ 19 % et 30 % du territoire.

Tableau 5 : Sites inscrits et classés de la COBAS

Sites	Communes PDU concernées	Surface totale (ha)	Surface dans PDU (ha)	Part du site compris dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée par le site (%)
Sites classés					
Ile aux oiseaux	La Teste-de-Buch	1643	12	0,72	0,04
Dune du Pyla et forêt usagère	La Teste-de-Buch	6210	6145	98,96	19,12
Zone littorale du parc des Abatilles	Arcachon	8	8	100	0,03
Sites inscrits					
Château de Ruat, parc et dépendances	Le Teich	16	16	100	0,05
Partie nord de la ville d'Hiver	Arcachon	9	9	100	0,03
Littoral et site de la forêt usagère	La Teste-de-Buch	5711	5672	99,32	17,64
Villa Rothschild au Pyla-sur-Mer	La Teste-de-Buch	4	4	100	0,01
Forêt usagère de La Teste	La Teste-de-Buch	3868	3868	100	12,03
Val de l'Eyre	Belin-Béliet, Biganos, Le Teich, Lugos, Mios, Salles	6817	170	2,49	0,53
Ville d'Hiver	Arcachon	112	112	100	0,35
Parc Pereire	Arcachon	59	59	100	0,18

4.3. Les forêts relevant du régime forestier

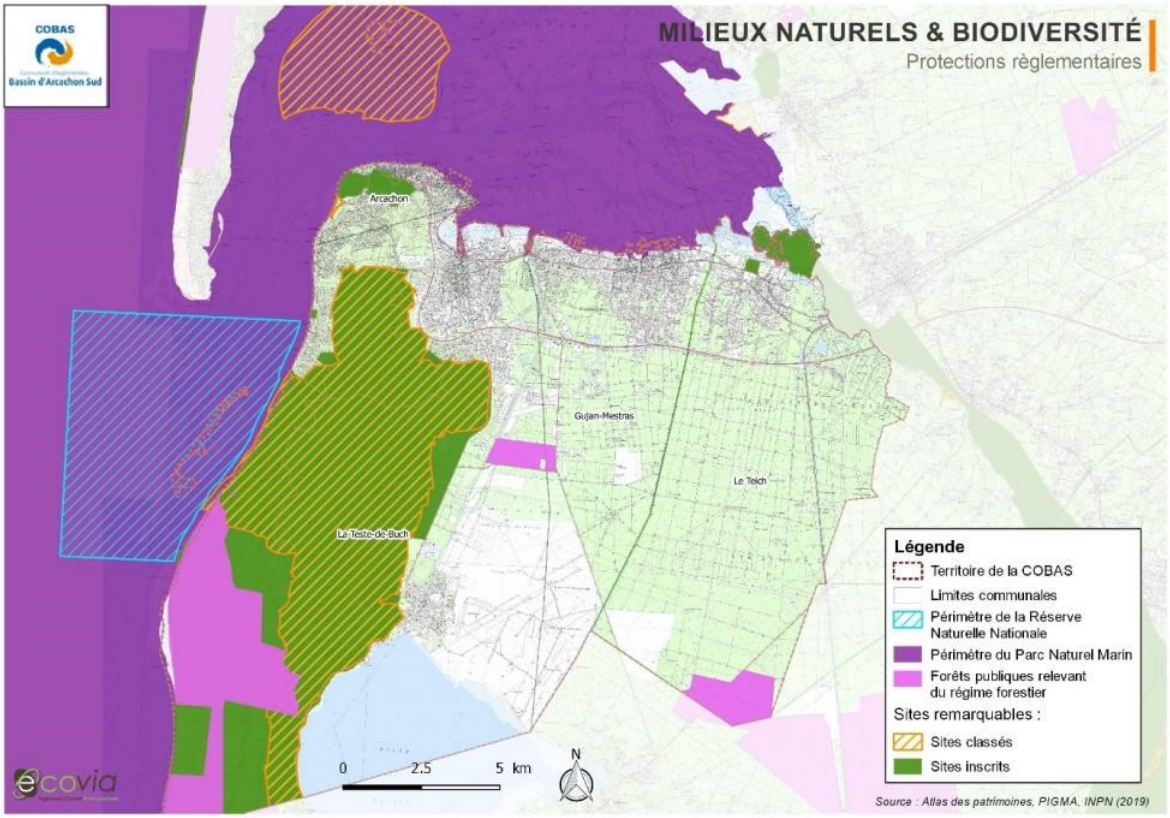
Le régime forestier est un ensemble de règles s'appliquant aux forêts qui appartiennent à l'État, aux collectivités territoriales ou à des établissements publics et d'utilité publique. L'Office national des forêts (ONF), établissement public industriel et commercial (EPIC), créé par la loi du 23 décembre 1964 est le seul gestionnaire autorisé à mettre en œuvre le régime forestier, en partenariat avec le propriétaire public.

Au sein du territoire, on dénombre seulement 3 forêts domaniales qui occupent environ 2 477 ha soit environ 7,7 % du territoire.

Tableau 6 : Forêts relevant du régime forestier

Nom	Surface totale	Surface dans SCoT
Forêt domaniale de Lagnereau	1563,75 ha	496,67 ha (31,76 %)
Forêt domaniale de Biscarosse	6381,97 ha	1,21 ha (0,02 %)
Forêt domaniale de La Teste-de-Buch	2001,25 ha	1979,90 ha (98,93 %)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



4.4. Les protections foncières

4.4.1. Les espaces naturels sensibles du département

SOURCE : CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA GIRONDE

Les **espaces naturels sensibles** (ENS) constituent un outil de protection des espaces naturels soit par acquisition foncière soit à travers la signature de conventions avec les propriétaires privés ou publics. Cet outil a donc pour objectif de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs d'expansion des crues tout en assurant la sauvegarde des habitats naturels. Il permet également l'aménagement des espaces ainsi identifiés afin de permettre leur ouverture au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel. Ils sont le résultat de la politique départementale de protection de gestion et d'ouverture au public d'espaces naturels.

Sur le territoire, **8 ENS** ont été acquis par le département. Ils occupent environ 152,68 ha soit 0,47 % du territoire.

Tableau 7 : ENS présents sur le territoire de la COBAS

Nom ENS	Communes concernées	Surface du site sur le territoire (ha)
Canal des Landes	La Teste-de-Buch	30,12
Coulée verte de Cantaranne	Le Teich et Gujan-Mestras	11,77
Delta de la Leyre	Le Teich	31,18
Dune du Pilat	La Teste-de-Buch	33,89
L'Eden	La Teste-de-Buch	40,2
Prés-salés de Gujan	Gujan-Mestras	1,07
Relais nature du Pont de Lamothe	Le Teich	4,45
TOTAL	-	152,68

Le territoire est également concerné par des zones de préemption correspondant à une surface d'environ 1 120 hectares répartis à travers les sites suivants :

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- Basse vallée de la Leyre
- Boucolle
- Canal des Landes
- Casino Sud
- Château de Ruat
- Coulée verte de Cantaranne
- Domaine de Bayonne
- Dune Camicas
- Dune du Pilat
- Fleury — Les Quatre Paysans — Les Grands Près du Teich
- Gaillouneys — La Roquette
- Ile aux Oiseaux Ile de Malprat
- L'Eden Petit Nice
- Petit Nice Sud
- Prés-salés de Gujan
- Pujeaulet — Les Plassots — Lamothe (rive gauche)

4.4.2. Les sites des Conservatoires

En Nouvelle-Aquitaine, deux types de structures conservatoires interviennent pour préserver le patrimoine naturel et paysager : les conservatoires d'espaces naturels (CEN) et le Conservatoire du Littoral et des Rivages lacustres (CdL).

4.4.3. Les Sites du Conservatoire de l'Espace littoral et des Rivages lacustres

CONSERVATOIRE DE L'ESPACE LITTORAL ET DES RIVAGES LACUSTRES

Le **Conservatoire de l'Espace littoral et des Rivages lacustres** ou **Conservatoire du Littoral** (CdL) est un établissement public national à caractère administratif créé en 1975. Il a été créé pour mener une politique foncière qui vise à protéger de manière définitive des espaces naturels et des paysages présents sur les rivages maritimes et lacustres français. L'objectif principal du CdL est d'acquérir un tiers du littoral français afin qu'il ne soit pas artificialisé (« tiers naturel »), et ce à l'horizon 2050. Le Conservatoire a ainsi pour mission, au terme de l'article L. 143-1 du Code rural de « mener après avis des conseils municipaux intéressés, une politique foncière de sauvegarde de littoral, de respect des sites naturels et des équilibres écologiques. ». Il acquiert ainsi des terrains fragiles ou menacés à l'amiable, par préemption, ou exceptionnellement à la suite d'opérations d'expropriation. Des biens peuvent également lui être donnés ou légués. Les terrains ainsi acquis deviennent inaliénables. Après avoir fait les travaux de remise en état nécessaires, au titre de sa responsabilité de propriétaire, il confie la gestion des terrains aux communes, à d'autres collectivités locales, à des associations ou des établissements publics (ONF, ONCFS, AAMP, etc.) pour qu'ils en assurent la gestion dans le respect des orientations arrêtées en partenariat. Avec l'aide de spécialistes, il détermine la manière dont doivent être aménagés et gérés les sites qu'il a acquis pour en assurer le bon état écologique et la préservation des paysages et définit les utilisations, notamment agricoles et de loisir compatible avec les orientations de gestion.

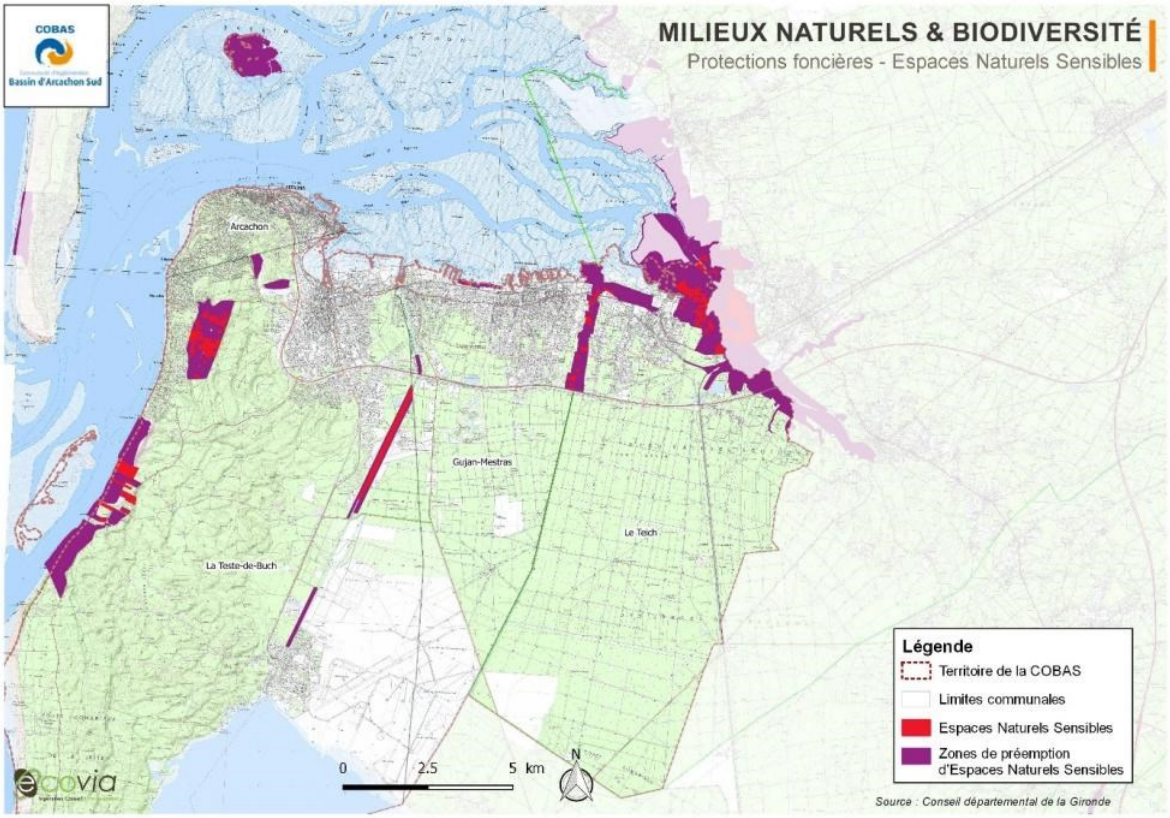
L'objectif principal reste l'ouverture au public de ces espaces avec un libre accès à la mer (une fois les garanties de protection pour éviter les atteintes d'une surfréquentation en place), le maintien des activités agricoles, la réhabilitation et la protection rigoureuse des milieux naturels.

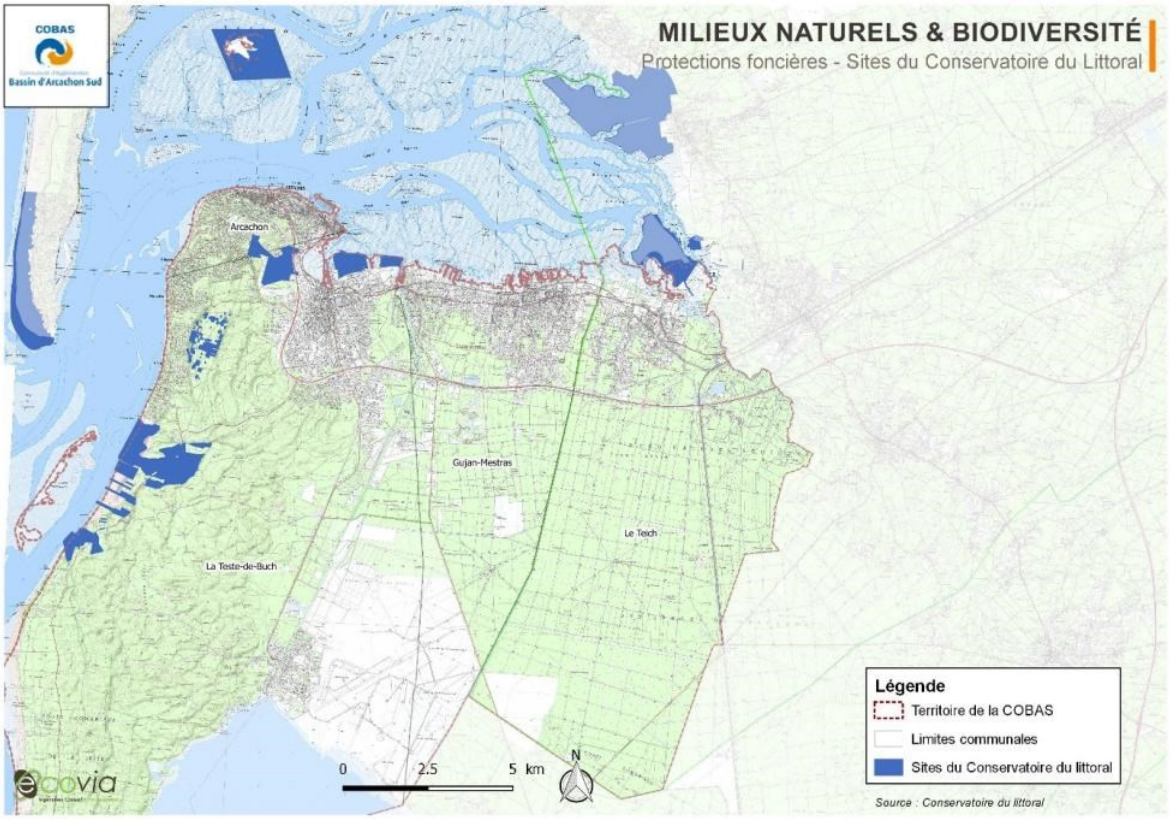
Le CdL a acquis pas moins de **5 sites** sur le territoire pour une superficie d'environ **531 hectares** (soit un peu plus de 1,65 % du territoire de la COBAS).

Tableau 8 : Liste des sites du CdL présents sur le territoire de la COBAS

Site du CDL	Communes	Surface (ha)	Protégé depuis
Dune du Pilat	La Teste-de-Buch	284,53	1998
Ile aux oiseaux	La Teste-de-Buch	218,62	2004
Camicas	La Teste-de-Buch	100,4	2009
Prés-salés Est de La Teste-de-Buch	La Teste-de-Buch	73,14	2013
Fleury — Delta de l'Eyre	Le Teich	39,64	1992

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

4.5. Territoires labellisés au niveau international (Convention)

4.5.1. Les zones RAMSAR

La Convention de Ramsar, relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement en tant qu'habitats d'oiseaux d'eau, est un traité intergouvernemental ayant pour objectif général la conservation des zones humides.

En Nouvelle-Aquitaine, 3 zones humides labellisées Ramsar recouvrent près de 4 450 ha. Actuellement, trente-deux sites de France métropolitaine relèvent de cette convention.

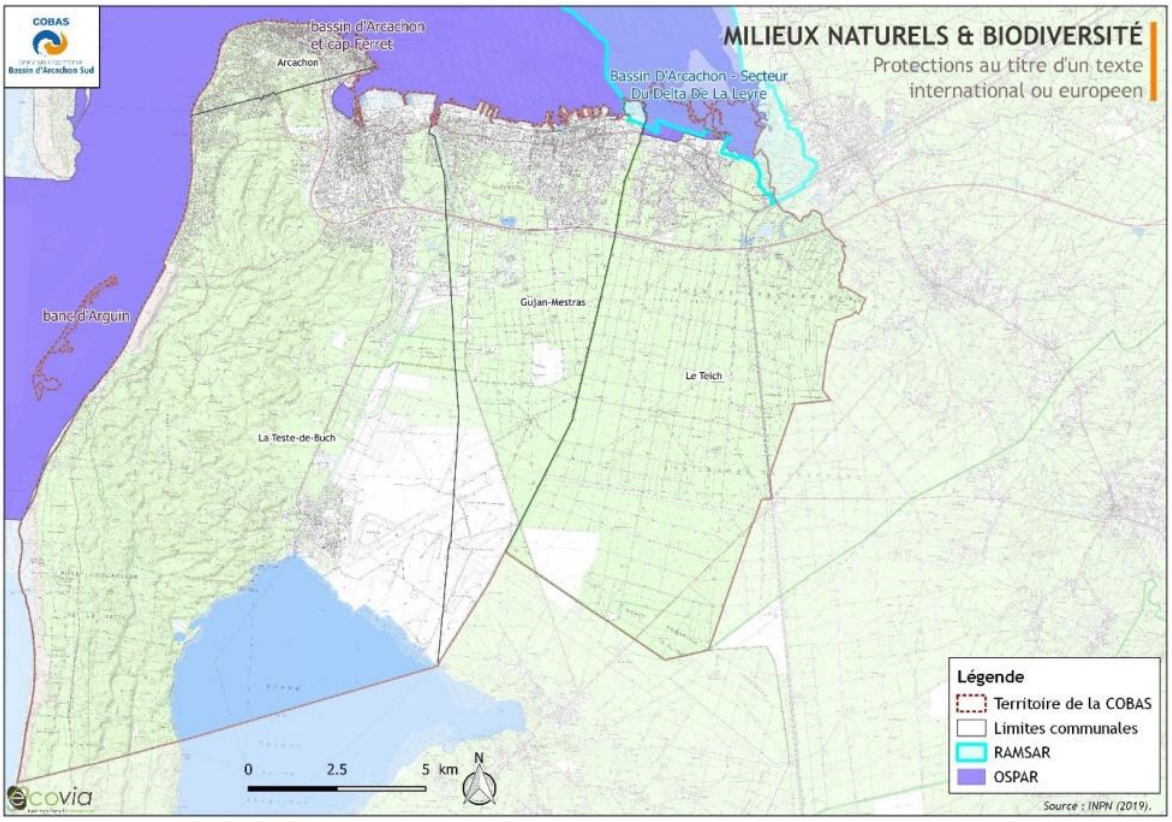
Sur le territoire, on retrouve le site Ramsar du **Bassin d'Arcachon — Secteur du delta de la Leyre**. Protégée depuis 2011 par la convention Ramsar, cette zone humide occupe une surface d'environ 5 259 ha.

4.5.2. Les zones OSPAR

La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est ou Convention OSPAR (OSPAR pour « Oslo-Paris ») définit les modalités de la coopération internationale pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du nord-est. Elle est entrée en vigueur le 25 mars 1998, et remplace les Conventions d'Oslo et de Paris.

Dans le cadre de la Convention OSPAR, quinze gouvernements et l'Union européenne coopèrent pour protéger l'environnement marin en Atlantique nord-est, y compris en haute mer (au-delà des juridictions nationales). En se basant sur une approche écosystémique du milieu marin, les Parties contractantes à OSPAR adoptent des mesures relatives à la protection de la biodiversité et des écosystèmes marins, parmi lesquelles figure la création d'Aires marines protégées (AMP) en haute mer.

Sur le territoire, on retrouve le site **Bassin d'Arcachon et cap Ferret.** Protégé depuis 2006 par la convention OSPAR, ce milieu marin occupe une surface d'environ 226 610 ha.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

5. Fonctionnalités écologiques : vers une trame verte et bleue

5.1. Définition de la trame verte et bleue

Les continuités écologiques — ou réseau écologique — désignent un ensemble de milieux aquatiques ou terrestres qui relient entre eux différents habitats vitaux pour une espèce ou un groupe d'espèces. Ils sont constitués des **réservoirs de biodiversité** (espaces de biodiversité remarquable, dans lesquels les espèces trouvent les conditions favorables pour réaliser tout ou partie de leur cycle de vie) et des **corridors écologiques** (axes de communication biologiques entre les réservoirs de biodiversité).

Le respect de ces continuités permet de garantir les fonctions écologiques d'échange et de dispersion entre espèces animales et végétales, en s'assurant que les éléments dégradés des systèmes clés soient restaurés et protégés contre les dégradations potentielles.

Ainsi, la Trame verte et bleue est une mesure phare du Grenelle Environnement qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques. Cet outil d'aménagement du territoire vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, qui permette aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer... En d'autres termes, d'assurer leur survie, et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services.

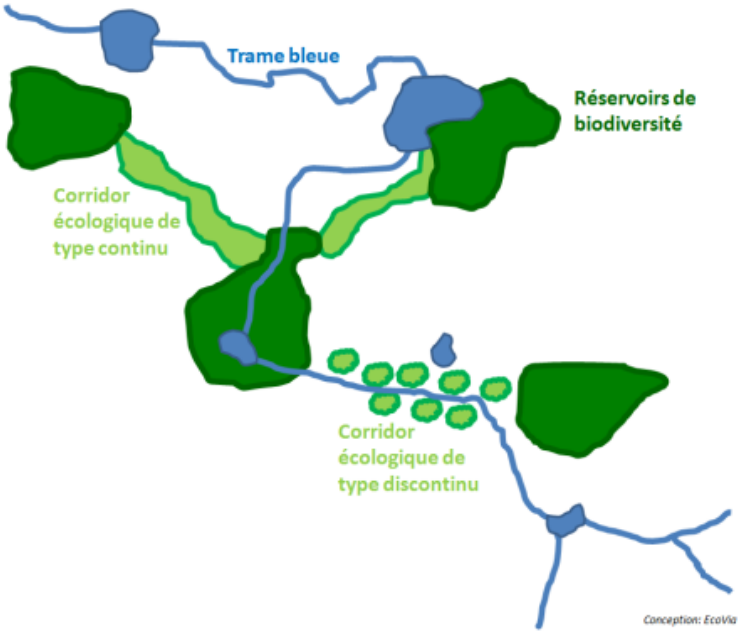


Figure 11 : exemple d'éléments de la trame verte et bleue : réservoirs de biodiversité et types de corridors terrestres (source : Écovia ; 2013)

5.2. Contexte règlementaire

La fragmentation des milieux naturels, sous toutes ses formes (artificialisation des espaces et pollutions diffuses, obstacles aux déplacements), représente actuellement la principale cause d'érosion de la biodiversité à l'échelle nationale.

Cette fragmentation nuit au déplacement des espèces qui est essentiel à l'accomplissement de leur cycle de vie et participe au maintien des populations par des échanges génétiques entre individus. Ces interactions sont également nécessaires à la viabilité des écosystèmes. Bien qu'il existe des réglementations actuelles qui préservent et gèrent les espaces à forte valeur écologique, il convient d'aller plus loin en préservant ou restaurant leur interconnectivité.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Une des mesures phares du Grenelle de l'environnement a été de reconstituer un réseau écologique sur l'ensemble du territoire français, afin d'identifier par une approche multi-scalaire des espaces de continuités entre milieux naturels.

L'article 121 de la loi portant engagement national pour l'environnement (ou Grenelle 2) complète le livre III du Code de l'environnement, par un titre VII « trame verte et trame bleue ».

La trame verte et bleue (TVB) régie par les articles L.371-1 suivants du Code de l'environnement constitue un nouvel outil au service de l'aménagement durable des territoires. La TVB vise à identifier ou à restaurer un réseau écologique, cohérent et fonctionnel sur le territoire, permettant aux espèces animales et végétales de communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire et se reposer, afin que leur survie soit garantie : des « réservoirs de biodiversité » seront reliés par des « corridors écologiques » intégrant des milieux terrestres (trame verte) et des milieux aquatiques (trame bleue). Sa cartographie est intégrée dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) élaboré conjointement par l'État et la Région et doit être prise en compte par le SCoT en application de l'article L371-3 du Code de l'environnement.

5.3. Intégration des éléments du SRCE Aquitaine et du SCoT Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre

5.3.1. Schéma régional de cohérence écologique de l'ancienne région d'Aquitaine

Le Schéma régional de cohérence écologique d'Aquitaine (SRCE) a été annulé par le Tribunal administratif de Bordeaux (jugement du 13 juin 2017) pour manque d'autonomie fonctionnelle entre l'autorité chargée de l'évaluation environnementale du schéma et l'autorité qui l'a adopté.

Un état des lieux des continuités écologiques de l'ancienne région Aquitaine a néanmoins été élaboré en se basant sur les données du SRCE d'Aquitaine.

Contrairement au SRCE annulé, cet état des lieux n'a aucune portée juridique. Il comporte seulement des éléments de connaissance sur les continuités écologiques à l'échelle de l'Aquitaine, qui sont transmis, à titre informatif, aux porteurs de projets. En effet, l'État et la Région considèrent que les informations contenues dans ce document à l'échelle de l'Aquitaine sont de nature à faciliter l'identification des enjeux relatifs à la biodiversité sur un territoire. Sachant qu'il convient de rappeler que ces informations ne peuvent en aucun cas être opposables.

L'état des lieux des continuités écologiques régionales identifie 6 grandes unités paysagères fonctionnelles d'un point de vue environnemental :

- Le littoral, les vallées fluviales majeures, les étangs et les marais littoraux et estuariens (3 100 km²) ;
- Les massifs forestiers des landes de Gascogne, de la Double et du Landais (13 450 km²) ;
- Le Périgord blanc, le Nontronnais et le Sarladais (7 000 km²) ;
- Les coteaux et plateaux agricoles à dominante calcaire au nord de la Garonne (83 00 km²) ;
- Les collines et plateaux agricoles des Pays de l'Adour (7 300 km²) ;
- Le massif pyrénéen (2 600 km²).

À partir de ces différentes entités paysagères, l'état des lieux a identifié 8 sous-trames correspondant aux grands milieux naturels présents en Aquitaine :

- Boisements de conifères et milieux associés ;
- Boisements de feuillus et forêts mixtes ;
- Milieux ouverts et semi-ouverts ;
- Milieux côtiers ;
- Milieux rocheux d'altitude ;
- Milieux humides ;
- Milieux bocagers ;
- Cours d'eau.

Ce travail a mené également à l'identification d'enjeux régionaux et infra-régionaux dont certains concernent le territoire de la COBAS :

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- Préserver ou remettre en bon état le cas échéant, les zones humides et les continuités latérales des cours d'eau (micro-zones humides, ripisylves, bras mort sont des habitats de vie et corridors de déplacement préférentiels des espèces). Ces espaces sont essentiels pour la biodiversité, mais pas seulement : elles remplissent d'autres fonctions (hydrauliques, épuratoires…) ;
- Les continuités longitudinales des cours d'eau à préserver, il s'agit là de permettre la libre circulation des espèces notamment piscicoles d'amont en aval pour leur déplacement quotidien ou cyclique ;
- Améliorer la perméabilité des infrastructures de transport, en liaison avec l'urbanisation ;
- Maintenir un maillage de milieux ouverts, nécessaire au fonctionnement des espèces et leurs déplacements. Ces milieux de prairies, pelouses sèches, ou encore de landes ouvertes et coteaux calcaires sont « écologiquement » très intéressants, mais tendent vers une réduction à l'échelle régionale ;
- Maintenir les formations boisées existantes ;
- Maintenir les éléments structurants du paysage (haies, arbres isolés…) encore en place ;
- Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles, etc.

5.3.2. SCoT du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre

N. B. Le SCoT du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre est en cours d'élaboration. Une première version de l'état initial de l'environnement incluant la trame verte et bleue est publiée en octobre 2019. Les éléments suivants sont issus de cette version.

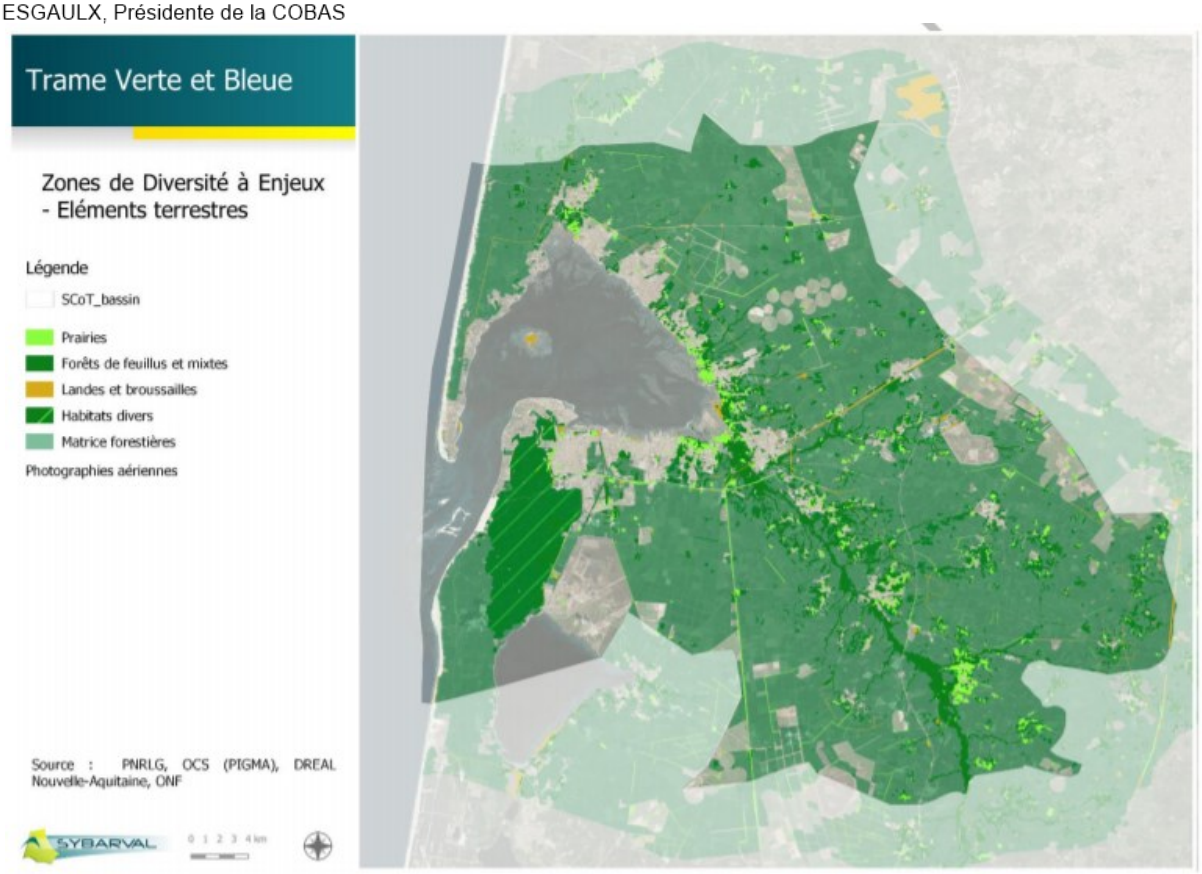
Le SCoT considère les continuités à la fois comme habitats permettant aux espèces d'effectuer tout ou partie de leur cycle biologique ainsi que comme zones de dispersions et d'échanges. Par ailleurs, la méthode utilisée ne se concentre pas sur des espèces cibles, mais utilise une approche habitat-centrée. Elle permet de prendre en compte un nombre d'espèces important en utilisant la notion de fonction de support au cycle de vie des espèces des habitats naturels.

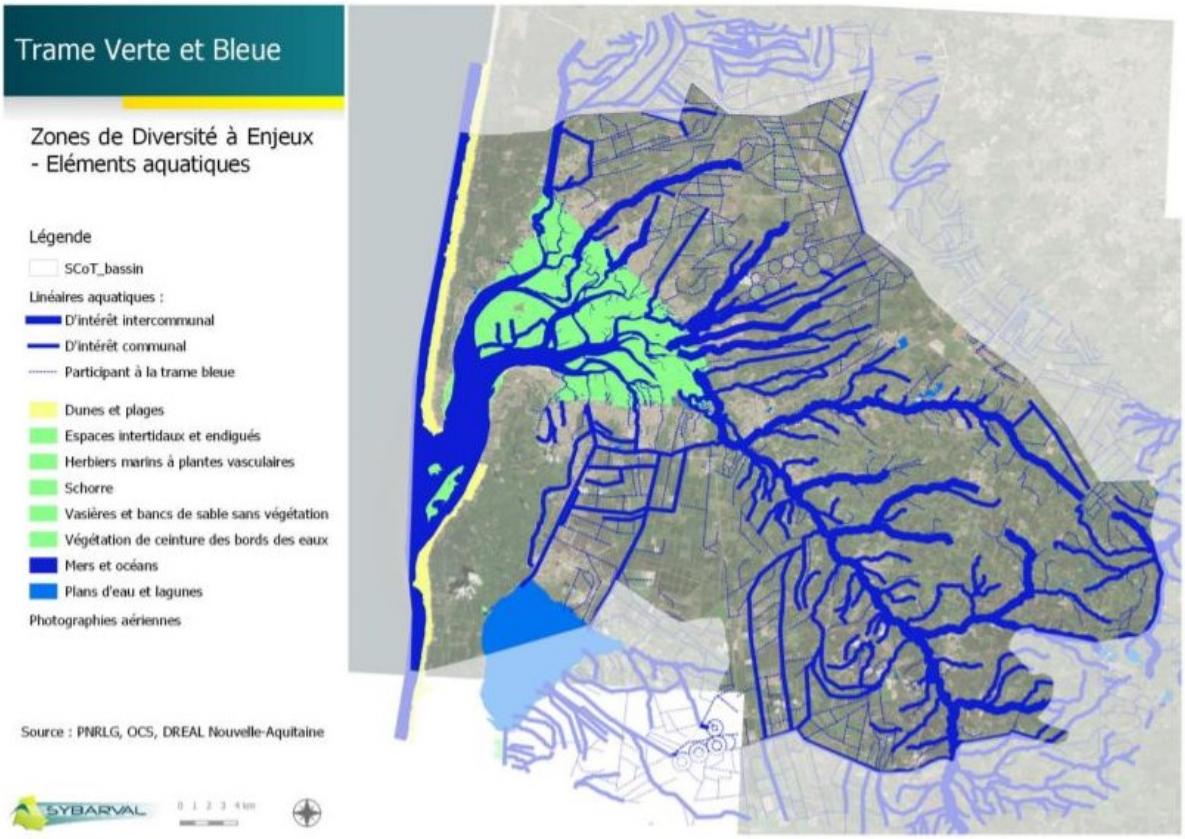
Le SCoT identifie les différents éléments fragmentants et les zones à enjeux du territoire. Ces zones de diversité à enjeux correspondent aux :

- Forêts de feuillus et mixtes ;
- Matrice forestière ;
- Prairies ;
- Landes et broussailles ;
- Milieux aquatiques et humides.

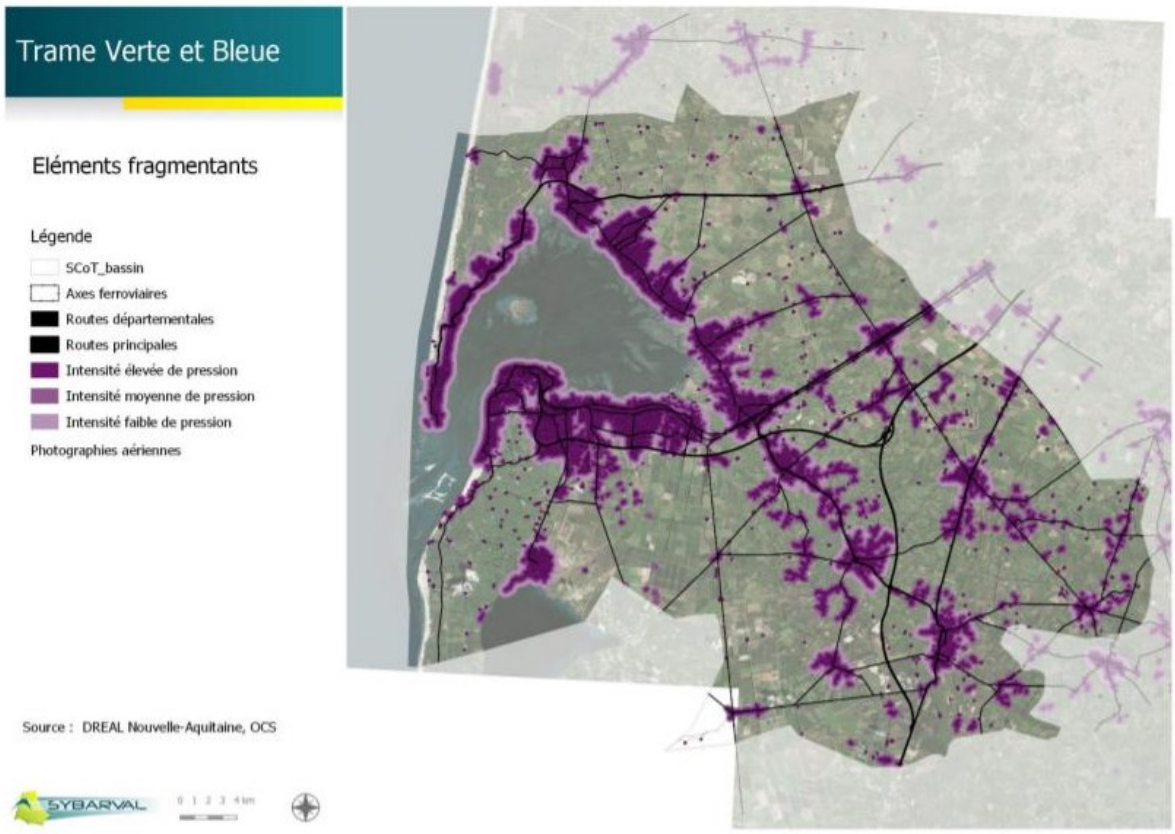
Les cartes suivantes sont extraites de la première version de l'état initial de l'environnement publiée en octobre 2019 du SCoT :

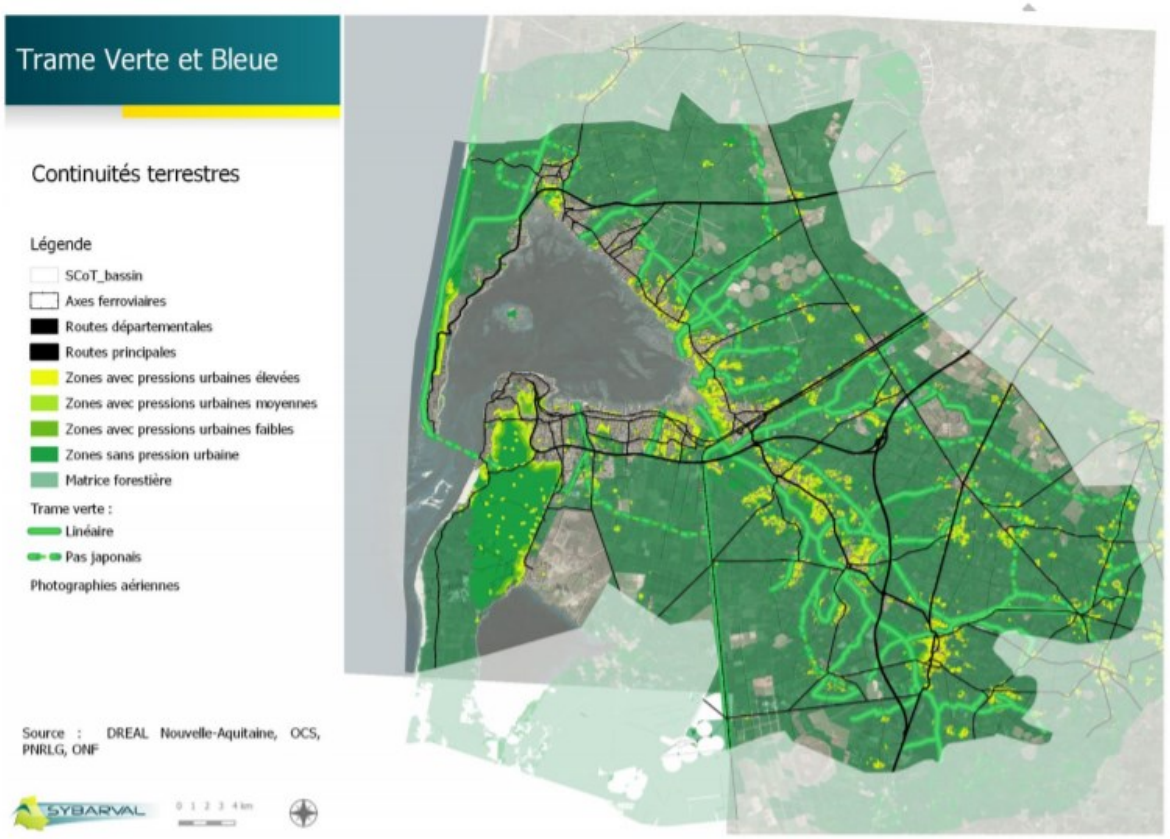
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



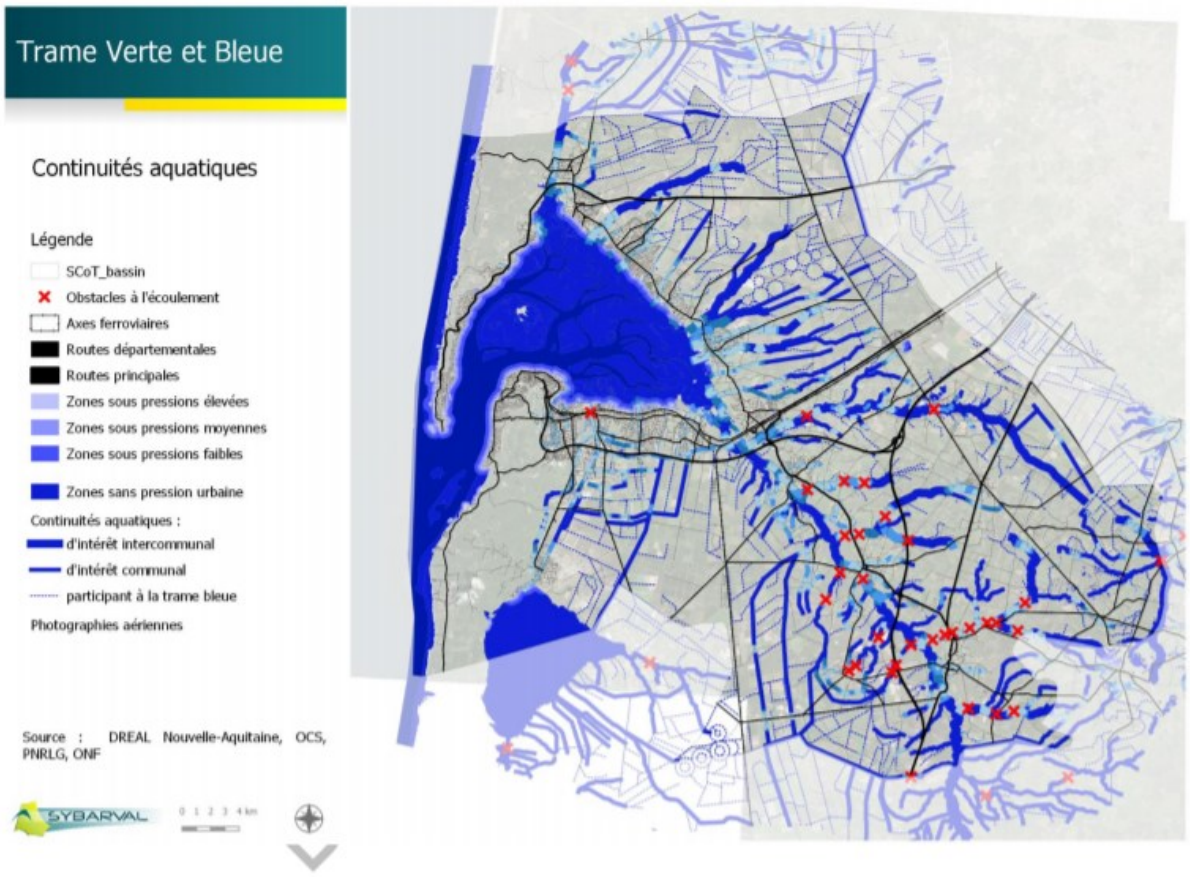


Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



5.4. Point sur la dénomination des éléments constituant la TVB

La définition des composantes se base sur la définition écologique des « réservoirs de biodiversité » et des « corridors écologiques ». Ces derniers sont basés sur les documents référence à échelle nationale et sur les SRADDET qui permettent de mettre en exergue les composantes d'enjeux régionaux que le SCoT doit traduire localement.

Tableau 9 : Définitions des termes règlementaires

Terme règlementaire	Définition règlementaire
Réservoir de biodiversité	Les réservoirs de biodiversité comprennent tout ou partie des espaces protégés et les espaces naturels importants pour la préservation de la biodiversité (article L. 371-1 II et R. 371-19 II du Code de l'environnement).
Corridor écologique	Les corridors écologiques comprennent les espaces naturels ou semi-naturels ainsi que les formations végétales linéaires ou ponctuelles permettant de relier les réservoirs de biodiversité, et les couvertures végétales permanentes le long des cours d'eau mentionnés au I de l'article L. 211-14 du Code de l'environnement (article L. 371-1 II et R. 371-19 III du Code de l'environnement).

Au stade du diagnostic, la trame verte et bleue ne revêt aucun aspect règlementaire. Pour cette raison, nous parlerons de cœur de biodiversité et d'axe de déplacement. Leur délimitation se base sur la définition écologique de ces éléments alors que les termes de « réservoirs de biodiversité » et de « corridors écologiques » font référence à des périmètres de protection règlementaires au même titre que les réserves naturelles nationales et les cœurs de Parc Naturel Régional.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Tableau 10 : Définition des termes employés dans le diagnostic

Terme	Définition
Cœur de biodiversité	Espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement en ayant notamment une taille suffisante, qui abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces.
Axe de déplacement	Axes de liaison qui assurent des connexions entre des cœurs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

5.5. Éléments de la trame verte et bleue à l'échelle du territoire de la COBAS

N.B. Le travail sur la trame verte et bleue (travail cartographique notamment) sera complété à la suite de vérités terrains qui seront réalisées ultérieurement.

En ce qui concerne la démarche utilisée pour réaliser la trame verte et bleue du PDU de la COBAS et afin de retranscrire à l'échelle du PDU les continuités écologiques régionales définies par l'état des lieux des continuités écologiques ainsi que par le SCoT, un travail de cartographie des continuités écologiques du territoire a été réalisé suivant les étapes suivantes :

- À partir d'une couche SIG d'occupation des sols concaténant l'ensemble des données existantes sur le territoire (BD TOPO, Registre parcellaire graphique, CORINE land cover 2018, cinq sous-trames identifiées et décrites par le SRCE sur le territoire du PDU) ont été cartographiées :
  - Sous-trame des milieux bocagers ;
  - Sous-trame des milieux ouverts et semi-ouverts ;
  - Sous-trame des milieux forestiers ;
  - Sous-trame des zones humides ;
  - Sous-trame des milieux aquatiques ;
  - Sous-trame littorale.
- Travail spécifique autour des enjeux bocagers par analyse cartographique ayant permis de faire ressortir les différents niveaux de densité de haies, de prairies permanentes et de zones humides, indicatrices de la fonctionnalité du bocage ;
- Identification des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques en concertation avec les élus et les techniciens afin de confronter le projet de trame verte et bleue aux projets d'aménagement afin d'aboutir à une cartographie finale de trame verte et bleue.

5.5.1. Sous-trame humide

La sous-trame humide désigne les différentes typologies de milieux humides. Elle intègre de vastes étendues d'eau ainsi que des surfaces en eau plus réduites, de type zones humides (marais, ceinture des plans d'eau, mares temporaires, landes humides, tourbières, etc.) généralement associées à d'autres sous-trames (ouverte — mares temporaires —, boisée — ripisylves et forêts alluviales —, etc.). L'existence de ces milieux est étroitement liée à la proximité du réseau hydrographique, à l'humidité des sols, aux remontées de nappes phréatiques (affleurantes), aux bassins versants (le territoire est concerné en majorité par le bassin versant de la Dordogne et par le bassin des fleuves côtiers et iles sur son extrémité nord).

Les zones humides sont reconnues pour constituer des milieux à forte concentration de biodiversité, notamment en abritant une faune et une flore spécialisée. Ces milieux constituent des territoires de chasse, d'alimentation, de repos, de reproduction, de nidification pour de nombreuses espèces d'oiseaux, notamment les canards (Canard colvert, Fuligule milouin, Sarcelle d'hiver, etc.), les limicoles (Butor étoilé, Héron cendré, Lusciniole à moustaches, etc.), certains rapaces (Faucon hobereau, Busard des roseaux, etc.), des invertébrés (Damier de la Succise, Azuré des mouillères, Argyronète aquatique, etc.), les poissons comme le brochet, qui recherche des prairies inondables pour frayer. De façon générale, près de 50 % des oiseaux seraient dépendants des zones

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

humides en France. De nombreuses espèces animales de grande valeur patrimoniale exploitent les zones humides au cours de leur cycle biologique comme le Campagnol amphibie ou encore le Phragmite aquatique.

Concernant la flore, les zones humides concentrent également une grande diversité. Un tiers des espèces végétales indigènes sont liées aux zones humides comme des espèces de joncs (Juncus), de carex, de lotiers (Lotus), de renoncules (Ranunculus), de sphaignes (Sphagnum), etc.

Il faut savoir qu'à peu près 70 % des zones humides en France auraient disparu du territoire. Considérées autrefois comme des lieux insalubres, elles ont subi de nombreuses pressions, différentes selon leur localisation et les contextes dans lesquels elles s'inscrivent (extensions urbaines ou agricoles, etc.). Elles ont ainsi été largement comblées, asséchées, drainées, mises en culture ou encore polluées (rejets industriels, agricoles, urbains, etc.) entraînant ainsi leur importante raréfaction à l'échelle de la France.

Cependant, malgré une prise de conscience de leur importance vis-à-vis des nombreux services écosystémiques qu'elles procurent (alimentation en eau potable, épuration des eaux, libre circulation des organismes et sédiments, régulation du risque d'inondations, limitation des risques d'érosion, capacité de stockage, abri/refuge/zone d'alimentation/de nidification pour une faune et une flore très spécialisées, chasse, loisirs, caractère paysager, support pour le transport de marchandises —cours d'eau —, etc.), les pressions observées ces dernières décennies sont toujours à l'œuvre. Et ce malgré des actions de préservation et de restauration de plus en plus nombreuses (contre la menace des espèces exotiques envahissantes par exemple). D'une importante diversité (mares temporaires — sur sol acide ou calcaire —, prairies humides, bras morts, ripisylves, forêts alluviales, roselières, etc.), et abritant un grand nombre d'espèces faunistiques et floristiques, les zones humides forment des habitats incontournables et structurants pour la fonctionnalité écologique dans son ensemble.

Les zones humides représentent par ailleurs un enjeu primordial pour la gestion de l'eau et la préservation du patrimoine naturel et paysager. Leur intérêt réside donc à la fois dans les ressources qu'elles fournissent, les usages qu'il est possible d'en faire et les valeurs qui leur sont affectées.

Du fait de leur importance sur ces multiples plans, l'intégration des zones humides dans les documents de planification et au sein de la trame verte et bleue de façon à les préserver de l'urbanisation constitue une obligation règlementaire.

Concernant le territoire de la COBAS, le SAGE Dordogne Atlantique a identifié différents types de zones humides sur le territoire, à savoir :

- Des plans d'eau ;
- Des lagunes (exemple : Lagune de Grand Clément, du Jonc) ;
- Des landes humides (exemple : Landes humides du terrain militaire de Cazaux) ;
- Des prés-salés (exemple : Prés-salés Est de La Teste-de-Buch) ;
- Des vasières (exemple : Vasières et prés-salés au nord de Gujan-Mestras) ;
- Des zones humides littorales associées au bassin d'Arcachon ;
- Des boisements artificiels-plantations ;
- Des prairies humides ;
- Des landes humides ;
- Des zones artificialisées ;
- Des mosaïques de milieux de moins de 1 ha.

Parmi les zones humides caractéristiques du territoire jouant le rôle de réservoir de biodiversité, on retrouve notamment le Delta de la Leyre du Bassin d'Arcachon (site Ramsar) associé à la réserve ornithologique du Teich.

5.5.2. Sous-trame aquatique

Les milieux aquatiques sont généralement riches en biodiversité et favorables à de nombreux taxons. Ils constituent des territoires de chasse, d'alimentation, de repos, de nidification (etc.) pour de nombreuses espèces de poissons (Ablette, Chevaine, Gardon, Rotengle, Sandre, Tanche, Vairon, Truite fario, etc.), d'oiseaux (le Petit Gravelot, le Martin pêcheur…), etc. Ils abritent également des espèces remarquables à intérêt patrimonial comme le Flûteau nageant (*Luronium natans*), l'Écrevisse à patte blanche, l'Agrion de mercure, le Brochet, etc.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Les milieux aquatiques (cours d'eau et plan d'eau) sont des milieux fragiles et fortement menacés. Parmi les différentes menaces, certaines concernent la dégradation physique des lits et la perturbation des écoulements (modification des débits/des vitesses d'écoulement…). Certains travaux hydrauliques sont entrepris, impactant fortement le lit du cours d'eau ainsi que la berge (destruction de végétation, d'habitat), comme le nettoyage des berges, le fauchage, la chenalisation, etc. La suppression des talus et des haies ou encore la mise en cultures des versants jusqu'aux cours d'eau se traduisent par une augmentation de la charge en sédiments participant alors au colmatage des habitats, et sont préjudiciables pour la biodiversité, notamment la reproduction piscicole.

Certains aménagements menacent directement le bon fonctionnement hydraulique du cours d'eau comme des pompages réguliers, des dérivations destinées à alimenter des canaux, des déconnexions de bras secondaires par sédimentation ou défrichement, etc. Les principales causes de ces dégradations sont liées à la présence d'ouvrages pour la navigation, la régulation des débits, la gestion du niveau d'eau et la disparition des pratiques d'entretien des fonds de vallée. De plus, la mise en place d'ouvrages et d'obstacles à la circulation comme les barrages, les digues, etc. menace les continuités écologiques des cours d'eau et impacte le déplacement des espèces (notamment les espèces migratrices).

La pollution, généralement industrielle, urbaine ou agricole (matières organiques et pesticides) impacte également la qualité des eaux. Le cycle biologique de nombreuses espèces en est affecté.

Pour finir, l'expansion des espèces invasives comme les écrevisses américaines menace le développement de certaines espèces locales. Ces espèces invasives sont généralement très compétitives et la taille des populations des espèces locales est en diminution par rapport aux populations des espèces invasives.

Un des enjeux majeurs de cette trame aquatique concerne la libre circulation des populations piscicoles et la préservation des milieux qui leur sont favorables. De ce fait, l'ensemble des cours d'eau permanents de l'aire d'étude constitue la sous-trame des milieux aquatiques stricts et participe au bon fonctionnement écologique du réseau hydrographique.

Le territoire est concerné par un réseau hydrographique dense de plusieurs petits cours d'eau (ru, ruisseau, rivière, bras, etc.), réparti sur l'ensemble du territoire. Ce réseau hydrographique présente en majorité un bon état écologique comme le canal des Landes, le canal de Nezer, le Ruisseau de Laudet, etc.

5.5.3. Sous-trame bocagère

Le bocage est un écosystème qui regroupe des ensembles de prairies (permanentes, temporaires et pouvant être humides) séparées par des linéaires de haies arborées ou arbustives, fossés ou talus formant ainsi un véritable réseau de tailles et de formes diverses. L'utilité première de ces haies reste la délimitation des parcelles cultivées qui présentent des formes et des tailles inégales.

Le bocage constitue une interface entre le milieu forestier, les zones humides et l'espace agricole, d'où son importance en tant que trame verte, de lien et de structure entre les autres milieux. Il n'existe pas de faune ni de flore typique du milieu bocager. Les haies constituent ainsi à la fois des habitats de vie et des corridors écologiques permettant le maintien de connexions écologiques qui, selon leurs caractéristiques, peuvent favoriser le déplacement d'espèces forestières (Chevreuils, Hérisson d'Europe, etc.), d'espèces inféodées aux milieux humides (quelques espèces de tritons ou de salamandres) ou même ouverts (certaines espèces de chauves-souris par exemple). Elles constituent ainsi le principal élément structurant de cette sous-trame.

Ce milieu, par sa complexité, permet d'abriter une faune importante dont la richesse varie en fonction de la diversité des strates (herbacés, arbustives, arborées), des milieux et micro-habitats (prairies, bosquets, mares, talus, bandes enherbées, chemins agricoles, etc.) qui le composent ainsi que du stade de conservation. Ordinaire ou remarquable, cette faune regroupe l'ensemble des taxons, que ce soit les mammifères (Lapin de Garenne, Genette, Chauves-souris, etc.), l'avifaune (Perdrix, Chevêche d'Athéna, Effraie des clochers, etc.), les reptiles et amphibiens (Couleuvre verte et jaune ou à collier, Tritons, etc.) ou encore les insectes (Grand Capricorne, Lucane Cerf-Volant, odonates et libellules, etc.). Les haies servent ainsi d'abri (contre les conditions climatiques et les prédateurs) — potentiellement pour la reproduction —, de lieu de repos, d'alimentation voire d'hibernation

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

selon les différentes espèces, et ce à tous les niveaux (sol, litière de feuilles, humus, feuillage, tige, tronc, branches hautes).

La flore n'en est pas moins importante avec comme espèces les plus courantes les chênes pédonculés et sessiles, le Troène commun, quelques Châtaigniers, le Cornouiller, le Hêtre, l'Orme, l'Aubépine, le Prunellier et l'Ajonc d'Europe (dans le cas de haies arbustives), etc.

La prairie type « bocagère » correspond, elle, aux prairies permanentes ou toujours en herbe ainsi qu'aux prairies temporaires. Ces prairies, selon leur proximité vis-à-vis du réseau hydrographique peuvent s'avérer humides et ainsi présenter un cortège floristique plus atypique (peuplements de joncs, voire de carex [laîches], et même, notamment aux abords des marais, des fossés à phragmites) et une faune qui y est inféodée (odonates, oiseaux d'eau, amphibiens, etc.).

En plus de l'intérêt purement écologique, le milieu bocager offre d'autres services écosystémiques tels que la régulation hydraulique (les racines des espèces arbustives et arborées réduisant le phénomène de ruissellement par exemple), la conservation des sols (aération par le réseau racinaire), la participation à la qualité sanitaire des cultures grâce à l'attraction des haies vis-à-vis des auxiliaires des cultures, à la pollinisation, etc.

Ce milieu bocager appartient à un ensemble paysager caractéristique et identitaire en France. Néanmoins, ce type de milieu tend à régresser à l'échelle nationale aujourd'hui du fait de plusieurs phénomènes dont le principal reste les remembrements du secteur agricole avec destruction des haies couplés à la modernisation des pratiques agricoles (mécanisation, intensification, simplification des cultures — monocultures —, utilisation massive d'intrants et de produits phytosanitaires, etc.).

D'autres facteurs participent également à la régression de ce milieu entièrement créé par l'homme : l'artificialisation des secteurs agricoles périurbains, mais aussi l'abandon de certains secteurs (déprise agricole) pour lesquels l'exploitation agricole devient difficile et non rentable économiquement générant une fermeture des milieux par abandon d'entretien.

À l'échelle du territoire, on retrouve quelques milieux structurants et attractifs pour la sous-trame bocagère répartis de manière éparse sur le territoire.

Néanmoins, la grande majorité du territoire correspond à des milieux peu fréquentés par les espèces de cette sous-trame. Les connexions entre les milieux bocagers du territoire sont faibles et les réservoirs de biodiversité sont dans l'ensemble petits à l'échelle du territoire. Les enjeux de préservation et de restauration de cette sous-trame sont donc très forts.

5.5.4. Sous-trame des milieux forestiers

Le réservoir de biodiversité principal du territoire correspond aux massifs forestiers des landes de Gascogne. Les milieux forestiers du territoire sont essentiellement concentrés en façade littorale et sont dominés par des forêts de pins maritimes de production. Ces boisements sont peu fonctionnels d'un point de vue écologique et présentent une biodiversité moyenne.

On retrouve aussi quelques forêts de feuillus ou mixtes qui abritent de nombreuses espèces comme certains coléoptères saproxyliques (Lucane Cerf-volant, Grand Capricorne), mammifères (Cerf, Chevreuil, etc.), reptiles (Couleuvre à collier, Orvet, etc.) et des oiseaux remarquables comme le Pic noir par exemple. Concernant les oiseaux, la forêt accueille à la fois des espèces strictement forestières et, au niveau des petits bosquets, des lisières ou des clairières, des espèces de milieux plus ouverts également rencontrées dans le bocage.

Les boisements de feuillus et mixtes s'avèrent particulièrement favorables à la présence de cavités arboricoles, notamment au sein des boisements matures. Ces cavités offrent des gîtes à plusieurs espèces de chauves-souris forestières comme la Noctule, le Murin de Bechstein, etc. Ces boisements de feuillus sont également favorables aux rapaces diurnes (Autour des palombes, Circaète-Jean-le-Blanc, Bondrée apivore, etc.).

On retrouve aussi des boisements alluviaux et des forêts-galeries qui longent les cours d'eau (ripisylve), notamment la Leyre qui s'élargit considérablement à l'approche de l'embouchure dans le Bassin d'Arcachon pour

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

former un delta. Ces boisements abritent des espèces arborées comme les frênes, les aulnes, les peupliers ou encore les ormes champêtres qui sont les principales essences des forêts alluviales.

Malgré leur importance, ces forêts alluviales sont celles qui subissent le plus de pressions. Elles présentent parfois un mauvais état de conservation soit du fait de la présence d'espèces exotiques envahissantes, soit du fait de leur mauvaise gestion : populiculture (peupliers), gestion trop intensive avec retrait des arbres morts ou vieillissants… Qu'il s'agisse des ripisylves ou des forêts alluviales, la diversité de strates, d'espèces, d'âges de la végétation qui s'y retrouve, la proximité du réseau hydrographique offre ainsi des possibilités à bon nombre d'espèces qu'elles soient inféodées au milieu forestier ou par exemple au milieu humide d'y accomplir leur cycle de vie ou tout du moins une partie (reproduction, alimentation, repos).

Ces habitats peuvent servir aussi bien de réservoirs de biodiversité que de corridors écologiques. En mosaïque avec des paysages agricoles et des zones humides, les forêts alluviales sont également favorables à de nombreuses espèces de chiroptères comme le Grand et Petit Rhinolophe, le Rhinolophe euryale, la Barbastelle, le Minioptère de Schreibers, ou encore le Grand murin.

Cette sous-trame forestière est donc constituée par l'ensemble des massifs forestiers (feuillus, mixtes, conifères), mais pas seulement. Les ripisylves, bosquets ou landes en cours de boisements (et donc de fermeture) intègrent également cette sous-trame en offrant des possibilités à bon nombre d'espèces inféodées d'y accomplir leur cycle de vie ou tout du moins une partie (reproduction, alimentation, repos).

Enfin, les éléments bocagers (haies, alignements d'arbres ou encore prairies permanentes) peuvent y être intégrés en tant qu'éléments favorisant le déplacement. De ce fait, la mise en réseau de ces boisements avec les territoires bocagers apparaît comme déterminante pour permettre la bonne circulation et la dispersion des espèces.

5.5.5. Sous-trame des milieux ouverts et semi-ouverts

N. B. Il semble important de préciser que cette sous-trame se base sur une occupation du sol similaire à la sous-trame bocagère à savoir sur la présence de prairies, de préférence, permanentes et à la gestion extensive. La différence entre ces deux sous-trames tient au fait que la sous-trame bocagère est concernée par des haies ou des boisements denses participant à la fonctionnalité écologique des milieux. La sous-trame ouverte et semi-ouverte est concernée par une strate herbacée et arbustive.

Cette sous-trame concerne une mosaïque de milieux ouverts et semi-ouverts : les landes, les pelouses, etc. On classe également dans cette catégorie certains espaces agricoles comme les prairies et des surfaces de cultures interrompues par des espaces naturels importants et dont la gestion est relativement extensive. Les milieux ouverts et semi-ouverts dominants que l'on retrouve sur le territoire du PDU sont majoritairement des landes.

Les landes correspondent à des habitats naturels buissonnants sur lesquels la strate arbustive (arbrisseaux et sous-arbrisseaux essentiellement) se développe généralement sur des sols pauvres, oligotrophes. Elles forment cependant fréquemment des habitats complexes, en mosaïque avec des formations d'affleurement rocheux, de mares, de zones tourbeuses, etc. Ces milieux ouverts sont caractérisés par des fourrés denses constitués de plantes ligneuses basses ne dépassant généralement pas deux mètres de haut. Parmi les espèces végétales caractéristiques des landes, on trouve généralement des espèces de l'ordre des Ericaceae comme la Bruyère (Erica) ou encore l'Ajonc (Ulex). La quasi-totalité des habitats de landes est reconnue d'intérêt communautaire dans le cadre de la directive européenne « habitats, faune, flore » (landes sèches, landes humides, landes tourbeuses, etc.).

Ces milieux ouverts et semi-ouverts abritent une biodiversité remarquable avec de nombreuses espèces inféodées aux milieux ouverts ou les utilisant comme domaine vital. Les espèces qui les fréquentent régulièrement sont notamment des rapaces qui utilisent ces milieux comme territoire de chasse (visibilité accrue du fait de l'ouverture du milieu). On y trouve notamment le Busard cendré, le busard Saint-Martin, le Faucon crécerelle, la Chouette effraie, etc. On note également la présence de passereaux qui peuvent utiliser ces milieux comme zones de reproduction tels que le Courlis cendré, la Mésange huppée, la Fauvette pitchou, la Pie-grièche à tête rousse, l'Hypolaïs polyglotte, etc. De plus, d'autres taxons sont également présents au sein de ces milieux

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

comme des mammifères (Mulot, Renard roux, etc.), des reptiles (Lézard vivipare, Couleuvre à collier, Coronelle lisse, etc.), des invertébrés (Criquet des ajoncs, Damier de la Succise, etc.) ou encore certains chiroptères pour qui il s'agit d'un terrain de chasse (Murin à moustache, Noctule commune, Pipistrelle commune, etc.).

Les éléments écopaysagers de type haies, alignements d'arbres, petits bosquets, lisières, ou bords de parcelles agricoles ainsi que les friches apparaissent comme secteurs préférentiels pour la liaison de ces cœurs de nature.

À l'échelle nationale, la surface occupée par ces milieux ouverts ne cesse de diminuer depuis quelques décennies en raison de deux phénomènes dont la synergie accroît la vitesse de disparition de ces habitats naturels. Le premier facteur de disparition correspond à la pression périurbaine croissante entraînant l'artificialisation des secteurs naturels à proximité des villes et villages (même si statistiquement l'artificialisation des milieux agricoles est plus importante). La seconde cause de régression de prairies permanentes est la déprise agricole, c'est-à-dire l'abandon de certains secteurs pour lesquels l'exploitation pastorale ou agricole devient difficile et non rentable économiquement. Ces parcelles ainsi abandonnées vont suivre le cycle naturel de fermeture du milieu avec enfrichement des parcelles, puis installations de ligneux qui, en absence de gestion (entretien, défrichement, déboisement, etc.), formeront en quelques années un bosquet puis une forêt. Cette déprise agricole, en contribuant à créer une dynamique d'embroussaillement et donc de disparition des milieux ouverts, impacte la faune, et particulièrement l'avifaune qui s'en sert comme territoire d'alimentation ou de chasse, en entraînant la diminution des différentes populations d'invertébrés et des ressources alimentaires de certains des prédateurs.

À l'échelle du territoire, on retrouve plusieurs milieux structurants et attractifs pour la sous-trame ouverte et semi-ouverte, notamment au niveau du parc des Landes de Gascogne qui abrite de nombreuses landes en mosaïque avec des habitats agricoles et boisés.

5.5.6. Sous-trame littorale

La COBAS présente une frange littorale à l'ouest de son territoire. Deux entités différentes peuvent y être distinguées : la partie urbaine et touristique localisée au niveau du bassin d'Arcachon et la partie littorale qui est la plus préservée et la mieux valorisée (au niveau des massifs des landes de Gascogne et de la dune du Pilat).

Durant les dernières décennies et notamment durant les années 1960 (mission Racine), le littoral a été, quelles que soient les régions en France, fortement urbanisé du fait de son attractivité. Il correspond ainsi au milieu naturel où l'impact anthropique a été l'un des plus forts et des plus visibles. C'est le cas du bassin d'Arcachon qui, au cours du temps, a lui aussi subi de nombreuses transformations avec une urbanisation de plus en plus importante résultant de l'intérêt balnéaire. Cet attrait touristique, paysager et économique explique que le littoral a subi, et subit encore de nos jours, une pression tant en matière d'aménagement que d'usages.

Pour rappel, c'est la Loi Littoral qui détermine les conditions d'utilisation et de mise en valeur des espaces terrestres, maritimes et lacustres des communes riveraines d'océans, mers, étangs salés et plans d'eau naturels ou artificiels de plus de 1000 hectares. Cette loi permet ainsi d'encadrer l'aménagement de la côte pour éviter son urbanisation continue et ainsi favoriser le libre accès du public à l'ensemble des espaces côtiers littoraux.

Différents dispositifs de la loi participent à la protection du patrimoine naturel et paysager :

- Maîtrise de l'urbanisme :
  - Extension en continuité des bourgs ou en hameau nouveau intégrée à l'environnement, mais limitée dans les espaces proches du rivage et interdite dans la bande littorale des 100 mètres (calculée à compter de la limite haute du rivage) ;
  - Maintien de coupures d'urbanisation perpendiculaires à la côte.
- Protection stricte des espaces et des milieux sensibles les plus caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral ;
- Protection des paysages emblématiques et des boisements significatifs.

Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, établissement public de l'État créé en 1975, participe à la sauvegarde de l'espace littoral grâce à sa politique d'acquisition foncière.

Cette sous-trame littorale concerne de nombreux habitats comme :

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- La plage ;
- Les laisses de mer ;
- Les dunes (mobiles, fixées, boisées…) ;
- Les boisements dunaires ;
- Les bancs de sable émergés et mobiles ;
- Les lagunes, etc.

Parmi ces nombreux habitats (que l'on retrouve sur le territoire), certains sont d'intérêt communautaire ou protégés au titre de leur intérêt écologique (Natura 2000, ENS, Sites du conservatoire du littoral…).

L'ensemble de ces habitats révèle une forte patrimonialité que ce soit en matière d'habitats naturels ou d'espèces qu'ils hébergent. Ces habitats littoraux correspondent donc à des réservoirs de biodiversité identifiés pour la trame verte et bleue. Ces habitats sont fortement menacés, notamment par l'aménagement ou par l'urbanisation/artificialisation du littoral, ainsi que par la surfréquentation et le piétinement. La protection de ces habitats correspond donc à de forts enjeux de conservation et la prise en compte de ces milieux dans la trame verte et bleue est indispensable.

5.5.7. Les obstacles

Les éléments fragmentants contrarient le déplacement naturel des espèces au sein de leur aire normale de répartition ainsi que le brassage génétique des populations (dépression de consanguinité), au point de provoquer potentiellement leur régression voire leur disparition localement.

Plusieurs types d'obstacles sont présents sur le territoire :

- Les **infrastructures de transport terrestre :** autoroute, routes, etc. ;
- **Les espaces urbanisés :** ces espaces peu perméables sont des obstacles pour de nombreuses espèces et provoquent des ruptures pour la grande majorité des milieux. Cette fragmentation est particulièrement marquée. Par ailleurs, les pollutions lumineuses, très présentes dans ces espaces, sont également des obstacles pour les espèces nocturnes.
- **Les cours d'eau naturels et artificiels :** les cours d'eau naturels peuvent constituer des éléments de rupture pour certaines espèces, les cours d'eau dont la morphologie et la continuité ont été impactées ainsi que les canaux sont aussi source d'obstacles (berges abruptes, courants excessivement rapides).
- **Les obstacles à l'écoulement des eaux :** les obstacles présents dans les cours d'eau contraignent les déplacements des espèces aquatiques. Seuils, écluses, digues, et autres ouvrages hydrauliques sont ainsi autant d'éléments fragmentants.
- **Les lignes électriques :** les lignes électriques représentent des risques pour l'avifaune et les chiroptères (augmentation de la mortalité).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

6. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Des secteurs à enjeux forts pour la biodiversité : Bassin d'Arcachon et delta de la Leyre, réserve ornithologique de la Teich, Dune du Pilat…
- ✓ Des périmètres d'inventaires et de protection : 12 ZNIEFF (19 % de la surface du territoire), 6 sites Natura 2000, 8 sites inscrits et 3 sites classés…
- ✓ Des habitats naturels variés (milieux boisés, milieux prairiaux, landes, milieux ouverts thermophiles, milieux aquatiques et humides) et une grande diversité d'espèces, dont certaines d'intérêt communautaire.

Points faibles

- Pressions urbaines et consommation d'espaces naturels et agricoles, provoquant la destruction et la fragmentation des habitats naturels.
- Des obstacles majeurs rompant les continuités écologiques : Autoroute A660, nationale N250, voie ferrée et axes routiers départementaux.
- Perte/manque de connectivité des cours d'eau en zone urbaine (chenalisation, lit enterré…)
- Urbanisation à proximité des cours d'eau.

Questionnements

- ✓ Comment préserver les milieux naturels et la biodiversité à travers les actions du PDU ?
- ✓ Comment minimiser l'impact des éventuelles infrastructures nouvelles programmées au titre du PDU ?

De cette analyse découle les enjeux suivants :

- ☐ **Préserver les milieux naturels et préserver la faune et la flore sauvages, limiter la consommation d'espace :**
  - Attirer l'attention des maîtres d'ouvrage sur les zones à enjeux patrimoniaux lors d'éventuels travaux de voiries pour ne pas détruire ce patrimoine
  - Prévoir des espaces tampons entre les zones humides ou aquatiques et les infrastructures
  - Préserver également la biodiversité ordinaire sur le territoire, qui participe aux fonctionnalités écologiques globales
- ☐ **Prendre en compte et préserver les continuités écologiques lors des projets d'infrastructures :**
  - Prendre en compte et préserver les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques identifiés dans la TVB du territoire
  - Sur les autres secteurs, activer les leviers d'action se situant au niveau des diagnostics préalables, des études d'impact, de la conception et de la gestion des abords des nouvelles infrastructures de transport

Les actions à mettre en œuvre pour préserver les milieux naturels et la biodiversité sont assez limitées à l'échelle du PDU. Des mesures d'accompagnement seront cependant à prévoir en fonction des zones potentiellement impactées.

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Problématique	Réponse du PDU	
	Effets attendus du PDU	**Moyens d'action du PDU**
• **Patrimoine naturel : riche, mais fragile, une pression anthropique s'exerce sur ces milieux.** • **Consommation d'espaces naturels ou agricoles**	Potentiellement négatif	**Action limitée à l'échelle du PDU ; mesures d'accompagnement à prévoir** • Attirer l'attention des maîtres d'ouvrage sur les zones à enjeux patrimoniaux lors d'éventuels travaux de voiries ; • Prévoir des espaces tampons entre les zones humides ou aquatiques et les infrastructures ; • Optimiser les projets afin de réduire la consommation d'espace et préserver ainsi la nature « ordinaire » et les continuités écologiques ; • Intégrer les continuités écologiques identifiées et avérées ; • Identifier des mesures d'accompagnement en fonction des zones concernées potentiellement par des actions du PDU (prévoir notamment des mesures d'évitement/réduction pour les projets susceptibles d'impacter les corridors écologiques identifiés — mise en œuvre de la séquence « éviter/réduire/compenser » —, prévoir une gestion écologique durable des accotements ou abords des infrastructures de transport).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

EAU

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

En tant qu'outil de gestion et de planification des modalités de transport sur un territoire, le PDU a peu de leviers d'actions sur les ressources en eau, l'alimentation en eau potable et l'assainissement. Il doit toutefois s'articuler avec les demandes du SDAGE et des SAGE qui concernent ses bassins versants, et proposer un plan d'actions qui minimise les impacts des transports sur les ressources en eau. Il s'agit de notamment de limiter l'imperméabilisation et le ruissellement des eaux pluviales pouvant causer des pollutions par les hydrocarbures ou accidentelles et d'optimiser les conditions de franchissement des cours d'eau.

1.2. Rappels règlementaires et documents de référence

NB : L'articulation avec les documents-cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. À l'échelle internationale et communautaire

➔ ***La Directive cadre sur l'eau (DCE)***

La Directive cadre sur l'eau (DCE) a été publiée au journal des communautés européennes le 22 décembre 2000. Elle est transposée en droit français par la loi du 21 avril 2004 et renforce les principes de gestion de l'eau en France définis par les lois de 1964 et de 1992. La gestion par bassin versant (unité hydrographique naturelle), la mise en place d'un document de planification (le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux – SDAGE), le principe de gestion équilibrée pour satisfaire tous les usages, la prise en compte des milieux aquatiques, la participation des acteurs de l'eau à la gestion sont autant de principes développés par la Directive.

1.2.2. À l'échelle nationale

➔ ***La Loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA)***

La Loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) du 30 décembre 2006 permet :

- De se donner les outils en vue d'atteindre en 2015 l'objectif de « bon état » des eaux fixé par la DCE ;
- D'améliorer le service public de l'eau et de l'assainissement : accès à l'eau pour tous avec une gestion plus transparente ;
- De moderniser l'organisation de la pêche en eau douce.

Enfin, la LEMA tente de prendre en compte l'adaptation au changement climatique dans la gestion des ressources en eau.

1.2.3. Au niveau régional, départemental et local

➔ ***Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour Garonne***

Les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), documents de planification pour l'eau et les milieux aquatiques à l'échelle de grand bassin hydrographique comme le bassin Adour-Garonne concernant directement le territoire.

Ces documents fixent pour une période de 6 ans les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et intègrent les obligations définies par la directive européenne sur l'eau, ainsi que les orientations du Grenelle de l'environnement pour un bon état des eaux en 2021.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Les orientations fondamentales du SDAGE et leurs dispositions sont opposables aux décisions administratives dans le domaine de l'eau (règlementation locale, programme d'aides financières, etc.), aux SAGE et à certains documents tels que les plans locaux d'urbanisme (PLU), les schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou les plans de déplacements urbains (PDU), les schémas départementaux de carrière, etc.

Le **SDAGE Adour-Garonne 2016-2021** a été approuvé le 01/12/2015.

➔ ***Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)***

Le SAGE est d'un document de planification élaboré de manière collective, pour un périmètre hydrographique cohérent. Il fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau.

Il doit être compatible avec le SDAGE. Le SAGE est établi par une commission locale de l'eau représentant les divers acteurs du territoire, soumis à enquête publique et est approuvé par le préfet. Il est doté d'une portée juridique : le règlement et ses documents cartographiques sont opposables aux tiers et les décisions dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau. Les documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme et carte communale) doivent être compatibles avec les objectifs de protection définis par le SAGE.

La COBAS est concernée par trois SAGE :

- Le **SAGE Étangs littoraux Born et Buch** approuvé le 28/06/2016 ;
- Le **SAGE Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés** approuvé après la première révision le 13/02/2013 ;
- Le **SAGE Nappes profondes de Gironde** approuvé après la première révision le 13/06/2013 ;

2. Points clés analytiques

2.1. Réseau hydrographique

2.1.1. État des masses d'eau superficielles

Neuf masses d'eau sont évaluées par l'Agence de l'eau. Trois cours d'eau sont en bon état, et deux en état moyen du fait d'une forte altération de la morphologie (la Craste Douce) ou pour une raison inconnue dans le cas de la Leyre.

L'étang de Cazaux-Sanguinet est en bon état écologique et chimique. Les masses d'eau côtières sont également en bon, voire très bon état dans le cas de la Côte Landaise.

Type de masse d'eau	Code	Nom	État écologique	Objectif	État chimique	Objectif
Cours d'eau	FRFR286	La Leyre du confluent de la petite Leyre au confluent du Lacanau (océan)	Moyen	Bon état 2021	Bon	Bon état 2015
Cours d'eau	FRFR916	Canal des Landes	Bon	Bon potentiel 2015	Non Classé	Bon état 2015
Cours d'eau	FRFRC6_6	Canal de Nezer	Bon	Bon état 2015	Non Classé	Bon état 2015
Cours d'eau	FRFRC7_1	La Craste Douce	Moyen	Bon état 2021	Non Classé	Bon état 2015
Cours d'eau	FRFRR286_12	Ruisseau de Laudet	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
Plan d'eau	FRFL28	Étang de Cazaux-Sanguinet	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Côtière	FRFC06	Arcachon amont	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
Côtière	FRFC07	Arcachon aval	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
Côtière	FRFC08	Côte Landaise	Très bon	Bon état 2015	Très bon	Bon état 2015

2.1.2. État des masses d'eau souterraines

Onze masses d'eau souterraines existent dans le périmètre. Elles sont toutes en bons états chimique et quantitatif.

Code	Nom	État quantitatif	Objectif	État chimique	Objectif
FRFG080	Calcaires du jurassique moyen et supérieur captif	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG083	Calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG084	Grés, calcaires et sables de l'Helvétien (miocène) captif	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG100	Calcaires du sommet du crétacé supérieur captif du littoral nord-aquitain	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG101	Sables, graviers, galets et calcaires de l'éocène captif du littoral nord-aquitain	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG102	Calcaires et sables de l'oligocène captif du littoral nord-aquitain	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG103	Calcaires et faluns de l'aquitanien-burdigalien (miocène) captif du littoral nord-aquitain	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG104	Grès calcaires et sables de l'Hévétien (miocène) captif du littoral nord aquitain	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG105	Sables et graviers du pliocène captif du littoral aquitain	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG045	Sables plioquaternaires des bassins côtiers région hydro s et terrasses anciennes de la Gironde	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG070	Calcaires et faluns de l'aquitanien-burdigalien (miocène) captif	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015

2.2. Alimentation en eau potable

Sources : services.eaufrance.fr, RPQS 2018

La gestion de l'eau potable est échue à la COBAS, qui est chargée de la production, le transfert et la distribution. Elle délègue à une entreprise privée.

Les quatre communes étaient ainsi desservies en 2018, soit 66 816 habitants et 43 796 abonnés. Le service d'eau potable de la COBAS est caractérisé par la présence de nombreux « gros consommateurs d'eau », souvent rattachés au secteur du tourisme : hôtels, campings, infrastructures de loisirs, etc. On dénombre un seul usager dit « non domestique » sur le territoire de la COBAS : l'Esturgeonnière, au Teich.

2.2.1. Captages d'alimentation en eau potable

Les captages publics d'eau destinée à la consommation humaine font l'objet d'une autorisation de prélèvement (référence : Loi sur l'eau du 3 janvier 1992). Déterminés par déclaration d'utilité publique (DUP), des périmètres de protection sont instaurés autour des captages, après une procédure technique et administrative. La protection d'un captage se compose en fait de trois périmètres-gigognes, déterminés selon les risques de

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

pollution et la vulnérabilité du captage. Les interdictions, prescriptions et recommandations sont proposées en conséquence :

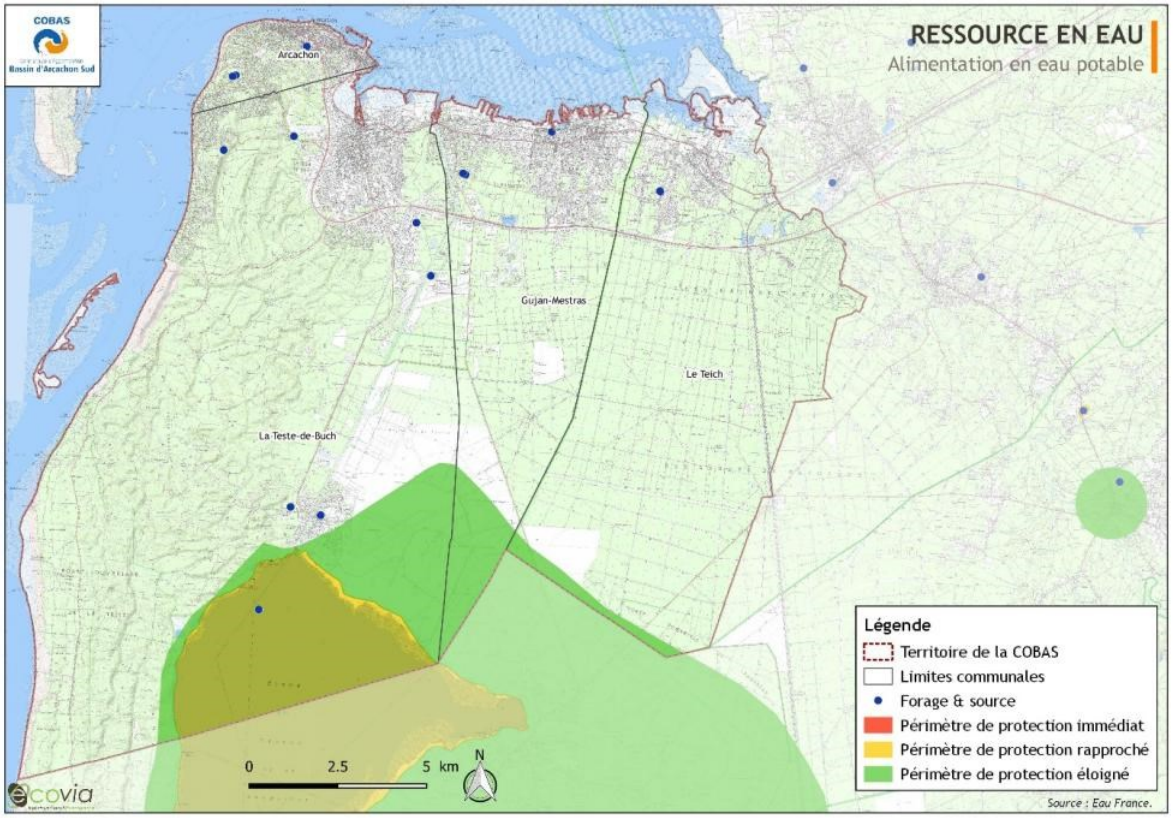
- Un périmètre de protection immédiate autour du point de prélèvement, dont les terrains sont à acquérir en pleine propriété ;
- Un périmètre de protection rapprochée à l'intérieur duquel peuvent être interdites ou réglementées toutes activités ou installations portant atteinte directement ou non à la qualité des eaux ;
- Si la situation le nécessite, un périmètre de protection éloignée, à l'intérieur duquel les activités et installations peuvent être réglementées.

12 ouvrages de prélèvements sont recensés par SISPEA en 2017, élément confirmé par le RPQS qui détaille ce chiffre : 11 forages profonds et une prise d'eau dans le lac de Cazaux.

Nom ouvrage	Indice d'avancement de la protection de la ressource	Volumes prélevables autorisés (m^3/h)	Volumes prélevables autorisés (m^3/j)	Volumes prélevables autorisés (m^3/an)
DESBIEY	80 %	95	1900	693 500
Prélèvement d'eau CAZAUX 1	80 %	25	500	182 500
VILLE MARIE	80 %	150	3000	1 000 000
prélèvement d'eau de GUJAN - LA HUME 2	80 %	150	2500	912 500
prélèvement d'eau du TEICH - CAPLANDE 2	80 %	150	3000	1 095 000
prélèvement d'eau de CAZAUX 2	80 %	80	1400	250 000
prélèvement d'eau de GUJAN - LA HUME 1	80 %	170	4080	1 489 200
prélèvement d'eau de GUJAN - LA PASSERELLE	80 %	120	2880	876 000
prélèvement d'eau de LA TESTE - CABARET DES PINS A	80 %	220	5280	1 927 200
prélèvement d'eau de LA TESTE - LAC DE CAZAUX	80 %	1000	20 000	3 000 000
prélèvement d'eau de LA TESTE PISSENS	80 %	120	1500	550 000
prélèvement d'eau du TEICH - CAPLANDE 1	80 %	60	625	228 125

La capacité totale de stockage des 16 réservoirs de la collectivité s'élève à 21 420 m^3.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



2.2.2. Réseau et distribution

Le réseau mesure 662 km en 2018 et le rendement atteint 83,5 % et l'indice linéaire de perte 4,7 m^3/km/j (seuil à 5).

5 780 964 m^3 ont été consommés en 2018, soit environ 128 m^3/abonnés ou 87 m^3/hab. Après plusieurs années où la part d'eau superficielle dans le total des volumes prélevés pour la production d'eau potable n'a cessé de diminuer, l'année 2018 marque une inversion de cette tendance. Lors de cette année 2018, 66 % des eaux prélevées proviennent de ressources souterraines (11 forages en nappes profondes) et 34 % de la prise d'eau du lac de Cazaux.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

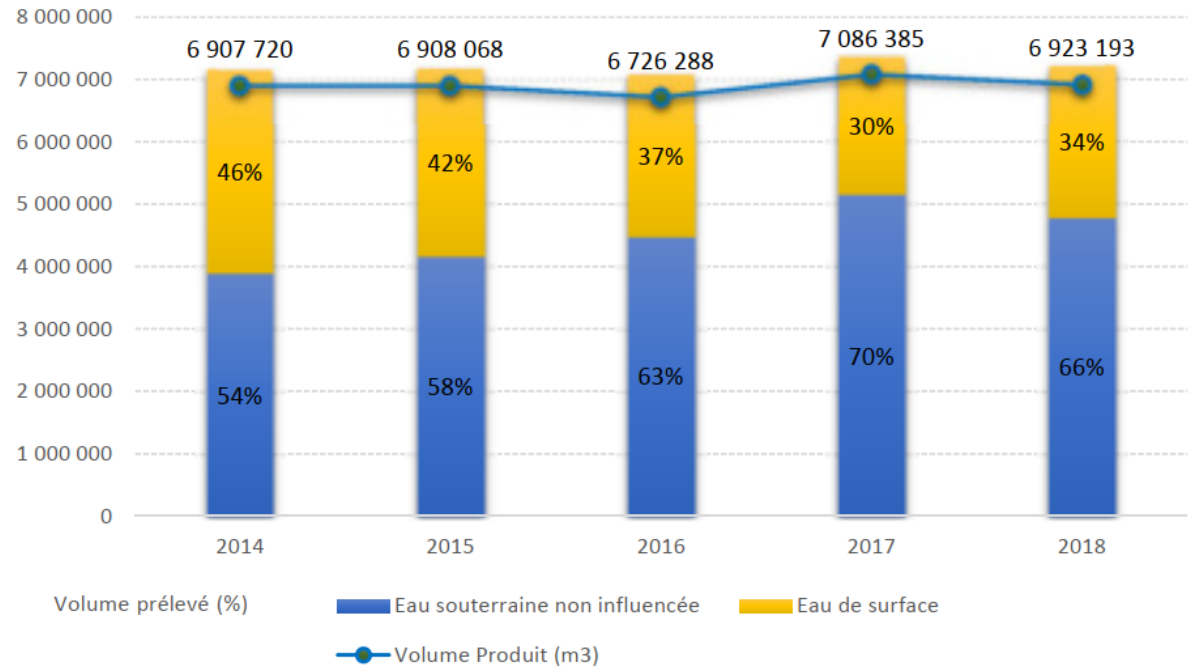


Figure 12 : Évolution des prélèvements et répartition selon le type (source : RPQS2018)

En l'absence de vente ou d'achat d'eau à d'autres services d'eau potable, le volume produit correspond, sur le territoire de la COBAS, au volume mis en distribution c'est-à-dire le volume d'eau introduit dans les réseaux afin d'assurer l'alimentation en eau potable des usagers du service.

La différence entre le volume prélevé dans la ressource et le volume produit est constituée :

- Du besoin des usines : en augmentation en raison de la mise en place d'une filière de charbon actif en poudre (C.A.P) induisant un nombre de lavages des filtres plus important ;
- Du volume vendu à la société Aqualand sous forme d'eaux brutes ;
- Des pertes en adduction estimées nulles lors de cette campagne 2018.

2.2.3. Les volumes mis en distribution et consommés

En 2018, 6 923 193 m³ d'eau ont été mis en distribution sur le territoire de la COBAS, soit une diminution de 2,3 % par rapport à 2017. Les volumes comptabilisés sur 365 jours augmentent quant à eux de plus de 1,1 % pour atteindre 5 722 378 m³ en 2018.

De plus, sont comptabilisés en 2018, 58 586 m³ consommés, mais non facturés qui correspondent notamment aux volumes sans comptage (essais de poteaux incendies, lavage des voiries…) et aux volumes de service (vidange des réservoirs, purges après travaux et pour maintien de la qualité de l'eau).

Les volumes totaux consommés lissés sur 365 jours atteignent donc 5 780 964 m³, soit une augmentation de près de 1 % par rapport à 2017.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

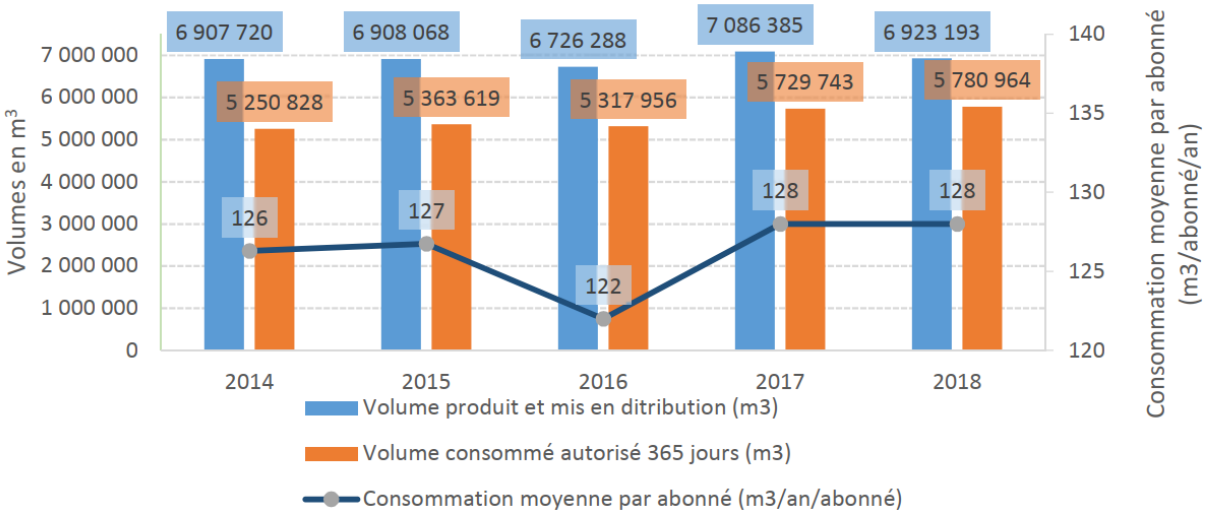


Figure 13 : Évolution des volumes produits, distribués et consommés (source : RPQS)

La consommation moyenne des abonnés du service, qui s'élève à 128 m³/an/abonné se stabilise et se maintient dans la fourchette basse de la moyenne nationale, comprise entre 120 et 150 m³/an/abonné.

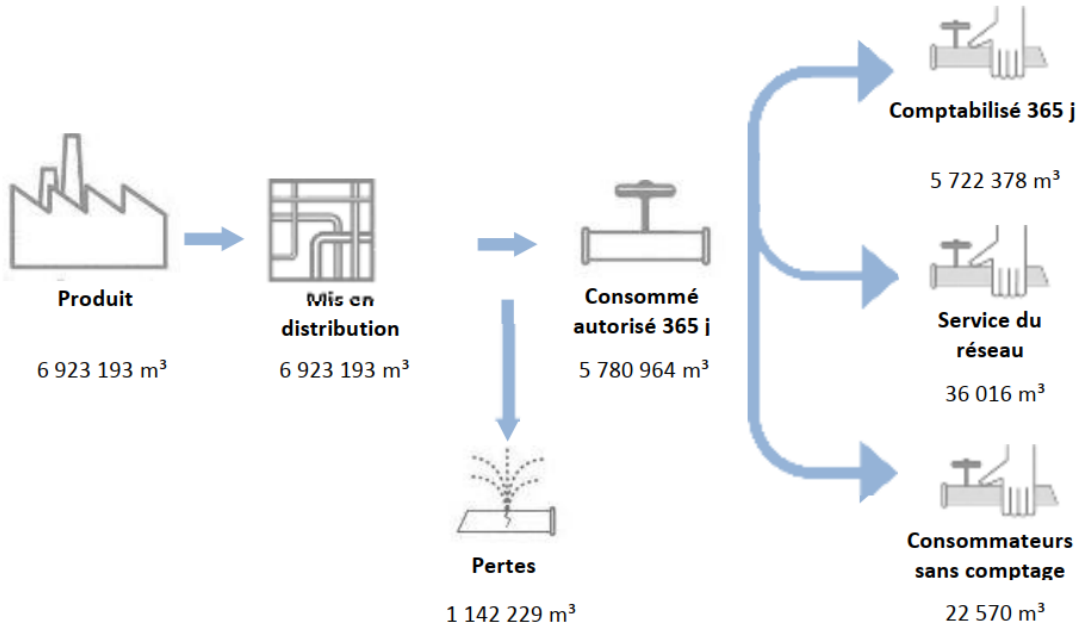


Figure 14 : Synthèse des flux en 2018

100 % des prélèvements réalisés en 2018 sont conformes sur le plan microbiologique, et 95,5 % sur le plan physico-chimique.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.3. Assainissement

Sources : RPQS 2018, SISPEA2017

L'assainissement de la COBAS est géré par le SIBA, qui exerce la compétence sur les territoires de 10 communes. Le Syndicat est chargé de la collecte, du transport et de la dépollution des eaux usées et délègue à une entreprise privée, ELOA (groupe Veolia eau). Le service est également chargé de l'assainissement non collectif, géré en régie.

2.3.1. Assainissement collectif

Le service de l'assainissement collectif compte 76 874 abonnés en 2018 pour une population de 117 178 habitants permanents. Le territoire connaît également une population touristique très importante qui entraîne des variations sur les quantités d'effluents à collecter et traiter. 1130 km de réseau séparatif et trois stations d'épuration desservent le territoire du SIBA, dont deux localisées sur la COBAS.

Figure 15 : Assainissement du Bassin d'Arcachon

Nom de la STEP	Année de création	Capacité (EH)	Volume traité (m^3/j)	Volumes traités en 2018 (m^3)	Boues produites en 2018 (t MS)
STEP de La Teste-de-Buch	2007	150 000	17 124	6 218 256	2 013
STEP de Cazaux	1987	5000	717	261 370	48

Les stations d'épuration (STEP) sont globalement conformes en 2018.

Aucun rejet, même traité, n'est réalisé dans le Bassin d'Arcachon ni aucun déversoir d'orage. Le SIBA compte également sur 7 bassins de sécurité pour une capacité de stockage de 239 500 m^3 et un nouveau bassin de 30 000 m^3 est en projet.

En 2018, 3590 t de matière sèche de boues ont été valorisées en compostage et épandage.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.3.2. Assainissement non collectif

Le SPANC assure le contrôle de plus de 1113 sites d'assainissement individuel. 3761 habitants sont desservis en 2018.

	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre d'installations neuves ou à réhabiliter contrôlées conformes à la règlementation + nombre d'installations existantes qui ne présentent pas de danger pour la santé des personnes ou de risque avéré de pollution de l'environnement	702	666	816	836	905
Nombre total d'installations contrôlées depuis la mise en place du service	953	1002	1041	1063	1051
Taux de conformité (%)	74	66	78	79	86

2.4. Les eaux pluviales

Jusqu'au 31 décembre 2017, le SIBA était compétent dans le domaine des eaux pluviales uniquement lorsqu'elles étaient susceptibles de générer des dysfonctionnements du système d'assainissement des eaux usées ou de porter atteinte à la qualité du milieu naturel. À compter du 1er janvier 2018, le SIBA est compétent en matière de « gestion des eaux pluviales urbaines ». Depuis 1985, la protection du Bassin d'Arcachon a nécessité la mise en place des actions suivantes :

- Favoriser l'infiltration qui permet une meilleure gestion des eaux plutôt que le ruissellement ;
- Éviter l'évacuation rapide des eaux de pluie en différant leur écoulement (bassins à sec…) ;
- Adopter des techniques alternatives à l'assainissement pluvial traditionnel, qui conduisent à l'infiltration prioritaire des effluents sur le site ;
- Récupérer dans les « zones sensibles » les premières eaux de ruissellement provenant de la voirie et assurer leur traitement.

Lors de très fortes pluies, les réseaux d'assainissement des eaux usées sont parfois saturés dans certains secteurs ; ces situations se sont produites en janvier et février 2014 et à nouveau en février 2016. Il est de la responsabilité de chaque abonné de respecter la règlementation en réalisant une stricte séparation des eaux usées et des eaux pluviales.

Ces dernières doivent être infiltrées sur la parcelle ou le cas échéant, rejetées dans le réseau pluvial conçu à cet effet.

Pour atténuer les situations préjudiciables rencontrées en janvier et février 2014, puis en février 2016, plusieurs actions ont été engagées et se poursuivent. Elles portent sur deux axes. D'une part, il s'agit d'intensifier les contrôles de raccordement au réseau d'eaux usées (plus de 22 000 contrôles ont ainsi été réalisés depuis 2013 par ELOA).

D'autre part, le SIBA travaille à limiter les zones d'inondation en réalisant de grands travaux sur les eaux pluviales, rappelant que les communes ont de leur côté la charge de l'entretien et du fonctionnement lié à la gestion des eaux pluviales (voir également partie risques).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- Un territoire bien alimenté en eau potable
- Une eau potable de qualité
- Une gestion de l'assainissement collectif de qualité
- Un système d'assainissement collectif globalement conforme

Points faibles

- Une ressource en eau sensible et à protéger
- Un système hydrographique et une position géographique source de risques naturels liés à l'élément eau (inondations, submersions marines)

Questionnement

Comment contribuer à la non-dégradation des eaux ?

De cette analyse découle les enjeux suivants :

- ☐ **Limiter l'imperméabilisation des sols lors de la construction des infrastructures de transport ou de stationnement pour prendre en compte les risques d'inondation et de pollution des eaux liés au ruissellement (voir partie risques)**
  - Prévoir un réseau de collecte du pluvial et des eaux de pluie efficace : canalisations étanches, chaussées drainantes, fossés filtrants, bassins de rétention (avec filtre végétal à base de roseaux par exemple), débits limités lors du rejet dans le milieu ;
  - Opter pour des revêtements perméables au niveau des voies permettant de ne pas contraindre l'écoulement naturel des eaux ;
  - Dans la mesure du possible, développer des réseaux de voirie éloignés des captages et de leurs périmètres de protection. Dans le cas contraire, proposer des mesures de réduction et de compensation des impacts.
- ☐ **Intégrer la préservation des profils naturels des cours d'eau lors du franchissement de ceux-ci par de nouvelles infrastructures de transport.**

Eau : leviers d'actions du PDU

Problématique	Réponse du PDU	
	Effets attendus du PDU	**Moyens d'action du PDU**
• **Eau (protection de la ressource et de la qualité des eaux) : sensibilité aux pollutions d'origine routière véhiculées par les eaux pluviales/eaux de ruissellement**	Neutre	**Action limitée** • Protection assurée par la Loi sur l'eau et les Dossiers Loi sur l'Eau mis en œuvre dans les projets d'infrastructures routières • Développement de modes de déplacements et d'infrastructures routières moins consommatrices d'espaces afin de limiter l'imperméabilisation des sols (trouver un équilibre entre taille de la voirie et les modes doux)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

RESSOURCES MINERALES

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

Le PDU, en déterminant l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement, peut être amené à programmer la réalisation de nouvelles voies de circulation et/ou de nouveaux espaces de stationnements, ou d'autres types d'aménagements, et générer ainsi une certaine consommation de granulats.

En contrepartie, en tant que document de gestion des transports de marchandises, il peut mettre en place des actions permettant de réduire les nuisances liées aux transports de granulats, notamment les émissions de poussières et de gaz à effet de serre.

1.2. Rappels réglementaires et documents de référence

NB : L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. Rappels réglementaires

- **Loi du 4 janvier 1993**, modifiant le Code minier : les carrières sont soumises à la législation des ICPE et doivent faire l'objet de schémas départementaux. L'objectif affiché est de réduire de 40 % en 10 ans les extractions de matériaux alluviaux.
- **Décret du 11 juillet 1994 relatif aux schémas départementaux des carrières**, visant à assurer une gestion optimale et rationnelle des ressources et une meilleure protection de l'environnement.

1.2.2. Documents de référence

- Le **Schéma Départemental des Carrières (SDC) de Gironde** révisé et approuvé le 31 mars 2003 ;
- Le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)** Adour-Garonne 2016-2021 approuvé le 1er décembre 2015 ;
- Le **Schéma Régional des Carrières (SRC) de Nouvelle-Aquitaine**, en cours d'élaboration, approbation planifiée pour la fin de l'année 2023. Une fois en vigueur, le SRC se substitue aux actuels Schémas Départementaux des Carrières et définira les mesures pour assurer l'approvisionnement durable des territoires régionaux en ressources minérales.

2. Points clés analytiques

2.1. Ressource géologique

N. B. Cette partie fait référence à la partie relative à la géologie.

Sources : BRGM carte géologique 1/50 000, Contribution au Schéma Régional des Carrières de la Nouvelle-Aquitaine : Inventaire des ressources minérales primaires terrestres – BRGM

Trois types de roches affleurent sur ce territoire, dans l'ordre chronologique :

- Des sables qui forment la plaine des Landes de Gascogne (« Sable des Landes ») ;
- Des alluvions en bordure de bassin d'Arcachon jusqu'à Lanton ;
- Des sables fins sur la façade océanique (sables marins et cordon dunaire).

Les ressources minérales du territoire sont donc principalement de sables.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.2. Chiffres clés de 2015 sur le département de la Gironde

Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine – Service Patrimoine naturel

En 2015, la consommation de granulats en Gironde s'élève à **7 640 000 tonnes, soit 5,1 tonnes par habitant**, soit 20 % de la consommation totale de la région Nouvelle-Aquitaine.

Les principales consommations sont constituées de :

- Roches meubles : 4 195 000 tonnes (55 %) ;
- Roches calcaires : < 1 585 000 tonnes (21 %) ;
- Roches éruptives : 1 380 000 tonnes (18 %) ;
- Matériaux issus du recyclage : > 480 000 tonnes (6 %).

La production girondine est de **4 670 000 tonnes** (11,5 % de la production totale de la région Nouvelle-Aquitaine).

Les principales productions sont constituées de :

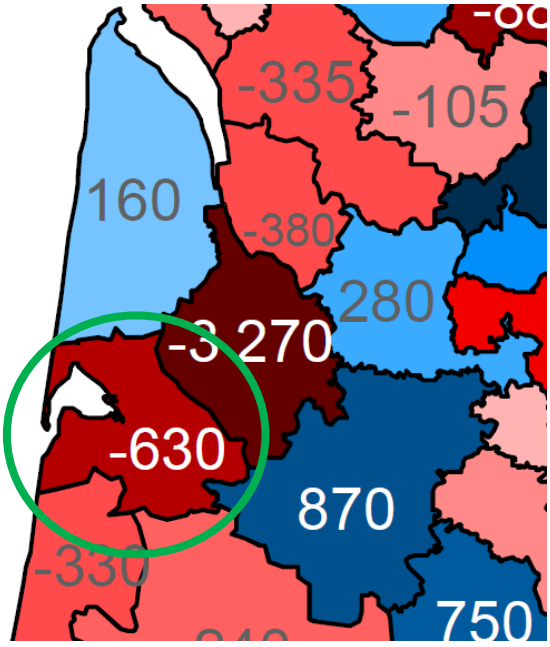
- Roches meubles : 3 945 000 tonnes (73 %) ;
- Roches calcaires : < 245 000 tonnes (23 %) ;
- Matériaux issus du recyclage (4 %).

Le département est donc déficitaire de **2 970 000 tonnes.** Ces besoins sont comblés principalement grâce aux importations (dont des quantités importantes de roches éruptives).

2.3. Chiffres clés de 2015 sur le SCoT du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre (SYBARVAL)

Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine – Service Patrimoine naturel

En 2015, la consommation de granulats sur le territoire du SCoT s'élève à **695 000 tonnes** pour une production de **65 000 tonnes.** A l'instar du département, le territoire est en situation déficitaire avec un solde négatif de **-630 000 tonnes.**



Solde production- consommation à l'échelle des SCoT de la Gironde (Source : UNICEM 2015)

2.4. Les carrières sur le territoire

Source : InfoTerre, BRGM, consulté en décembre 2019

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Aucune carrière en activité n'est présente sur le territoire d'après le BRGM. Aucune exploitation fermée n'a également été identifiée. Le territoire est donc dépendant des apports en granulats provenant de l'extérieur.

3. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Absence de carrières sur le territoire et des incidences qui en découlent (artificialisation, transports, etc.)

Points faibles

- ✓ Absence de carrières sur le territoire permettant de répondre localement à la forte demande : dépendance du territoire en matériaux

Questionnements

- ✓ Comment faciliter le transit entre carrières et secteurs de consommation ?
- ✓ Comment inciter à une multimodalité pour le transport de matériaux ?

De cette analyse découle les enjeux suivants :

Les enjeux pour les ressources minérales sont très faibles du fait de l'absence de carrière sur le territoire.

☐ Réguler le transit vers les sites de consommation de matériaux.

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

Problématique	Réponse du PDU	
	Effets attendus du PDU	**Moyens d'actions du PDU**
• **Ressources minérales : permettre une accessibilité facilitée et maitrisée des granulats sur le territoire de la COBAS**	Neutre	• Privilégier l'utilisation des ressources situées le plus près possible des lieux de consommation et limiter au maximum le transport des granulats.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

ENERGIE ET GAZ A EFFET DE SERRE

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

La question climat-air-énergie constitue un véritable enjeu visé par les lois « Grenelle » et la récente loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte (loi TECV).

Par l'utilisation quasi systématique d'énergies fossiles pour alimenter les transports routiers, les ménages sont très dépendants des prix du pétrole dans leurs déplacements quotidiens et leur approvisionnement. Organiser des transports collectifs à prix fixes permet de libérer certains ménages d'une précarité énergétique par leur dépendance à la voiture individuelle. La facilitation du fret pour le transport de marchandises ou l'organisation d'alternatives aux camions de livraison en centre urbain permet également d'intégrer la transition énergétique.

1.2. Rappels règlementaires et documents de référence

N. B. L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. Au niveau international

La gouvernance climatique mondiale s'appuie aujourd'hui sur deux traités fondateurs :

- La **Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) signée à Rio en 1992** et ratifiée par 195 États et l'Union européenne ;
- Le **protocole de Kyoto** adopté le 11 décembre 1997 : diminution d'un facteur 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

Pour faire le point sur l'application de ces traités et négocier de nouveaux engagements, des conférences intergouvernementales sont organisées par l'ONU à intervalles réguliers : les **sommets de la Terre** et les **Conférences des Parties (COP).**

1.2.2. Au niveau communautaire

- **1er paquet énergie-climat dit « 3x20 » (décembre 2008)** : la règle des « 3 x 20 » fixée par l'Union européenne vise d'ici 2020 les objectifs suivants : augmentation de 20 % de l'efficacité énergétique, diminution de 20 % des émissions de CO2 et couverture de 20 % des besoins en énergie par des énergies renouvelables (23 % pour la France) ;
- **2e paquet énergie-climat dit « 40-27-27 » (octobre 2014)** : le nouveau paquet énergie-climat a été défini avec des objectifs rehaussés : réduction des émissions de carbone de 40 % par rapport à 1990, porter la part des énergies renouvelables à au moins 27 % dans le mix énergétique, améliorer l'efficacité énergétique d'au moins 27 % (porté à 30 % depuis le 30 novembre 2016) ;
- **Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du conseil du 23 avril 2009** relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables. Elle fixe pour la France à 23 % la part d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie en 2020.

1.2.3. Au niveau national

- **Loi LAURE du 30 décembre 1996** sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (n° 96-1236), intégrée au code de l'environnement (Articles L.221-1 à L.223-2 et R.221-1 à R.223-4), définit des mesures techniques nationales en vue de réduire les consommations énergétiques et limiter les émissions de polluants liées à ces consommations.
- **Loi Grenelle 1 n° 2009-967 du 3 août 2009** définit les orientations en matière de maitrise de l'énergie, de développement des énergies renouvelables et de lutte contre les changements climatiques.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- **Loi Grenelle 2 n° 2010-788 du 12 juillet 2010** portant engagement national pour l'environnement a rendu les Plans Climat-Energie territoriaux (PCET) obligatoires pour les collectivités de plus de 50 000 habitants (obligation avant le 31 décembre 2012).
- **Loi n° 2015-992 relative à la Transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)** du 17/08/2015 a modernisé les PCET désormais « Plans Climat-Air-Energie territoriaux » (PCAET). Le PCAET est désormais porté uniquement par les intercommunalités de plus de 20 000 habitants et concerne tout le territoire de la collectivité (et non plus le champ de compétences de cette collectivité). Les objectifs nationaux inscrits dans la LTECV à l'horizon 2030 sont les suivants :
- Réduction de 4 % des émissions de GES par rapport à 1990 ;
- Réduction de 20 % de la consommation énergétique finale par rapport à 2012 ;
- 32 % d'énergie renouvelable dans la consommation finale d'énergie.
- Le nouveau Plan climat de la France, la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).

Pour atteindre les objectifs fixés par la loi TECV, la France s'est dotée de 3 outils complémentaires de programmation nationale de son action : un nouveau Plan Climat (présenté en juillet 2017), une Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) à court-moyen terme et une Stratégie nationale Bas Carbone (SNBC) à long terme. Cette dernière définit une trajectoire de baisse des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2028.

- **Loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat** fixant l'objectif de neutralité carbone en 2050, ce qui nécessite une division au moins par six des émissions de gaz à effet de serre d'ici cette échéance.

1.2.4. Au niveau régional, départemental et local

- Le **Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Nouvelle-Aquitaine** adopté par le Conseil régional le 16 décembre 2019 et approuvé par la Préfète de région le 27 mars 2020 : Ce document intégrateur a pour vocation de regrouper plusieurs plans et schémas existants dont le SRCAE Aquitaine ;
- Le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) Aquitaine approuvé le 15/11/2012 ;
- Le **Schéma régional éolien (SRE)** annexé au SRCAE, annulé le 12/02/2015 par décision du tribunal administratif de Bordeaux ;
- Le **Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables (S3REnR) Aquitaine** approuvé le 15/04/2015 ;
- Le **Schéma de cohérence territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (SYBARVAL)** en cours d'élaboration ;
- Le Plan climat énergie territorial (PCET) de la région Aquitaine lancé le 1er octobre 2010 ;
- Le Plan climat énergie territorial (PCET) du conseil départemental de Gironde lancé le 1er juillet 2010 ;
- Le Plan climat énergie territorial (PCET) de la COBAS lancé le 1er mars 2012 ;
- Le Plan climat air énergie territorial (PCAET) du SYBARVAL lancé le 13 février 2017 et approuvé le 20 décembre 2018.

➔ ***Le Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Nouvelle-Aquitaine***

Le SRADDET a été approuvé en décembre 2019. Dans son objectif stratégique 2.3 « Accélérer la transition énergétique et écologique pour un environnement sain », le SRADDET développe les objectifs suivants :

- Objectif 43 : Réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES aux horizons 2021, 2026, 2030 et 2050 ;
- Objectif 44 : Améliorer la qualité de l'air aux horizons 2020 et 2030
- Objectif 45 : Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture solo
- Objectif 46 : Développer les infrastructures de diffusion et de production d'énergie pour les nouvelles motorisations
- Objectif 47 : Structurer la chaine logistique des marchandises, en favorisant le report modal vers le fer et le maritime et le développement des plateformes multimodales
- Objectif 48 : Réduire les trafics poids lourds en transit international par des itinéraires obligatoires, péages, autoroutes ferroviaires, autoroutes de la mer, etc.
- Objectif 49 : Réduire les consommations d'énergie dans les bâtiments

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- Objectif 50 : Faire de la Nouvelle-Aquitaine la première « région étoilée » de France, en stoppant la pollution lumineuse du ciel nocturne
- Objectif 51 : Valoriser toutes les ressources locales pour multiplier et diversifier les unités de production d'énergie renouvelable
- Objectif 52 : Développer la ressource et l'usage du bois énergie issu de forêts gérées durablement dans le respect de la hiérarchie des usages (bois d'œuvre et d'industrie)
- Objectif 53 : Développer les réseaux de chaleur, à toutes les échelles territoriales, en accompagnement de la densification urbaine
- Objectif 54 : Développer les pratiques agroécologiques et l'agriculture biologique
- Objectif 55 : Développer l'écoconstruction en visant l'amélioration de la qualité de l'air intérieur.

➔ ***Le Plan climat air énergie territorial du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (PCAET SYBARVAL)***

Le PCAET est un projet territorial de développement durable à la fois stratégique et opérationnel. Il prend en compte la problématique climat-air-énergie autour de plusieurs axes d'actions :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)
- L'adaptation au changement climatique
- La sobriété énergétique
- La qualité de l'air
- Le développement des énergies renouvelables.

Il est révisable tous les six ans. L'article 188 de la LTECV le rend obligatoire pour les collectivités locales de plus de 20 000 habitants.

Le Plan Climat Air Énergie Territorial du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (PCAET du SYBARVAL) a été approuvé le 20 décembre 2018.

1.3. Objectifs de référence

1.3.1. Consommation et production d'énergie

Plan ou programme concerné	
Code de l'énergie — Article L100-4	
Objectifs	-20 % de la consommation énergétique finale en 2030 et -50 % en 2050 par rapport à 2012
	-30 % de la consommation énergétique primaire d'énergies fossiles en 2030
	32 % d'EnR dans la consommation finale brute d'énergie en 2030 (dont 40 % dans la production d'électricité, 38 % dans la consommation finale de chaleur, 15 % dans la consommation finale de carburant et 10 % dans la consommation de gaz)
	Multiplication par 5 de la quantité de chaleur et de froid renouvelable et de récupération livrée par les réseaux de chaleur et de froid à l'horizon 2030
Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Nouvelle-Aquitaine	
Prise en compte	Adopté par le 16 décembre 2019 et approuvé le 27 mars 2020
Objectif 43 : Réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES aux horizons 2021, 2026, 2030 et 2050	Objectifs de réduction de la consommation d'énergie finale tous secteurs d'activité confondus par rapport à l'année de référence 2010 : -14 % en 2021 ; -23 % en 2026 ; -30 % en 2030 et -50 % en 2050
	Consommation d'énergie finale pour les déplacements de personnes et transport de marchandises par rapport à l'année de référence 2010 : -8 % en 2021 ; -22 % en 2026 ; -34 % en 2030 et -61 % en 2050
Le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) de la région Aquitaine	
Prise en compte	Approuvé le 15/11/2012
Objectifs	Réduction de 28,5 % des consommations énergétiques finales d'ici 2020 par rapport à celles de 2008
	Production des énergies renouvelables équivalente à 25,4 % de la consommation énergétique finale en 2020
	Réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2020 par rapport à celles de 1990
Le Schéma de cohérence territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (SCoT SYBARVAL)	
Compatibilité	En cours d'élaboration
Objectifs	_ _
Le Plan Climat Air Énergie Territorial du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (PCAET SYBARVAL)	
Compatibilité	Approuvé le 20 décembre 2018
Objectifs de réduction des consommations d'énergies	-20 % de consommations énergétiques finales en 2030 (par rapport à 2012) -34 % de consommation d'énergie fossile en 2030 (par rapport à 2012) -50 % de consommations énergétiques finales en 2050 (par rapport à 2012)
Objectifs de production	Multiplication par 2 de la production d'EnR en 2030 par rapport à 2015, représentant 17 % de la consommation finale (hors SMURFIT)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

d'énergies renouvelables	Multiplication par 3 de la production d'EnR en 2050 par rapport à 2015, représentant 50 % de la consommation finale

1.3.2. Émissions de gaz à effet de serre (GES)

Plan ou programme concerné	
Code de l'énergie — Article L100-4	
Objectifs	-40 % d'émissions de GES entre 1990 et 2030
	-75 % d'émissions de GES entre 1990 et 2050
Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Nouvelle-Aquitaine	
Prise en compte	Adopté par le 16 décembre 2019 et approuvé le 27 mars 2020
Objectif 43 : Réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES aux horizons 2021, 2026, 2030 et 2050	Objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre tous secteurs d'activité confondus par rapport à l'année de référence 2010 : -20 % en 2021 ; -34 % en 2026 ; -45 % en 2030 et -75 % en 2050 ;
	Objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les déplacements de personnes et transport de marchandises par rapport à l'année de référence 2010 : -13 % en 2021 ; -31 % en 2026 ; -45 % en 2030 et -94 % en 2050 ;
Le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) de la région Aquitaine	
Prise en compte	Approuvé le 15/11/2012
Objectifs	_
Le Schéma de cohérence territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (SCoT SYBARVAL)	
Compatibilité	En cours d'élaboration
Objectifs	_
Le Plan Climat Air Énergie Territorial du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (PCAET SYBARVAL)	
Compatibilité	Approuvé le 20 décembre 2018
Objectifs de réduction des émissions de GES	-32 % en 2030 par rapport à 2012 (-39,5 % par rapport à 1990) -75 % à l'horizon 2050 par rapport à 2012

2. Définitions

2.1. Définitions relatives à l'énergie

Consommation énergétique finale : Il s'agit de la quantité d'énergie disponible pour l'utilisateur final. Elle exclut donc les pertes de distribution (ex. : pertes en lignes). La consommation finale sert à suivre l'évolution des diverses formes d'énergie dans les différents secteurs utilisateurs.

Consommation énergétique primaire : La consommation énergétique primaire est la consommation finale à laquelle on ajoute les pertes et la consommation des producteurs et transformateurs d'énergie.

La tonne d'équivalent pétrole (tep) : unité de mesure de l'énergie. Une tep correspond à l'énergie produite par la combustion d'une tonne de pétrole ce qui représente environ 11 600 kWh ;

2.2. Définitions relatives aux gaz à effet de serre (GES)

Les **gaz à effet de serre (GES)** sont nécessaires à la vie sur terre. Ils empêchent en effet certains rayonnements solaires d'être renvoyés de la Terre vers l'espace, ce qui participe au maintien d'une température moyenne sur notre planète de l'ordre de 15 °C. Sans eux, la température moyenne ne serait que de -18 °C. Ces gaz, au centre desquels figure le dioxyde de carbone (CO_2), sont émis en grande quantité par les activités humaines. Les principaux gaz à effet de serre définis par le protocole de Kyoto sont :

- Le dioxyde de carbone (CO_2) ;
- Le méthane (CH_4) ;
- Le protoxyde d'azote (N_2O) ;
- L'hexafluorure de soufre (SF_6) ;
- Les hydrofluorocarbures (HFC) ;
- Les hydrochlorofluorocarbures (HCFC) ;
- Le trifluorure d'azote (NF_3).

Le secteur des transports est le secteur d'activité le plus émetteur de GES en France et compte pour près de 38 % des émissions totales de GES, dont 95 % imputable aux transports routiers de voyageurs et de marchandises

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

(Source ministère de l'Environnement 2013). **Il convient donc de prendre en compte l'impact anthropique sur l'effet de serre des émissions issues du transport.**

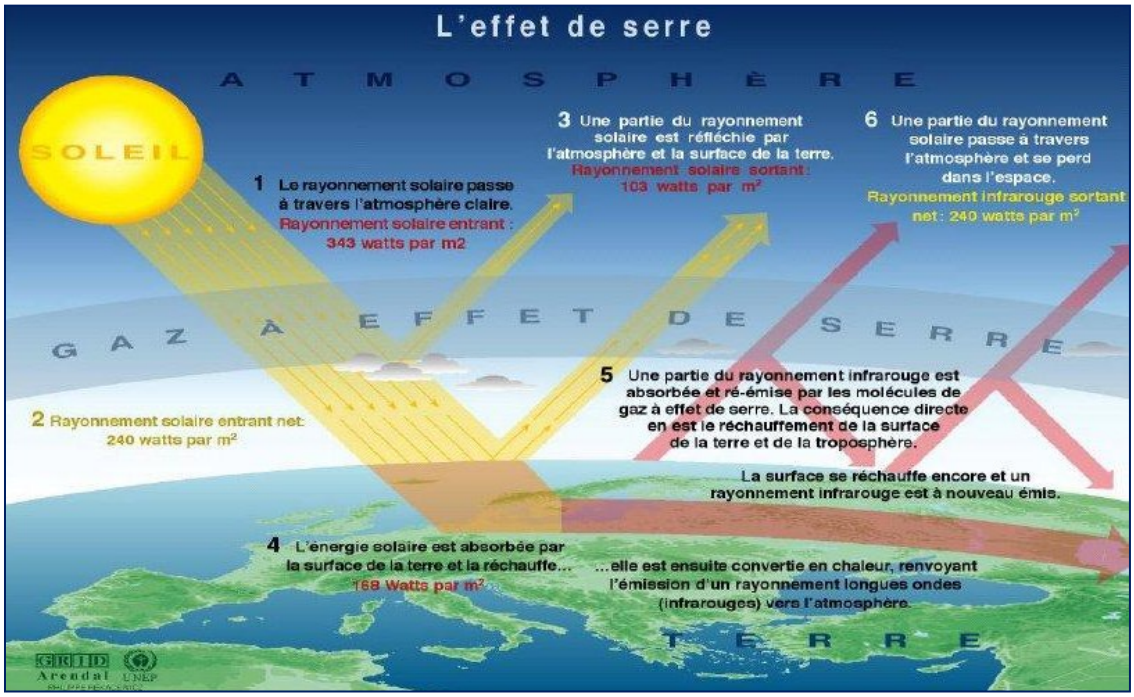


Schéma résumant le processus d'effet de serre (source : site internet agirr.org ; GIEC)

2.3. Les différents types d'émissions de gaz à effet de serre (GES)

Les émissions de gaz à effet de serre peuvent être différenciées entre :

- Les émissions directes et les émissions indirectes ;
- Les émissions d'origine énergétiques et les émissions non énergétiques.

2.3.1. Émissions directes et indirectes

- **Périmètre 1 (dit aussi Scope 1) : les émissions directes** : il s'agit de rejets polluants qui sont directement émis par une activité. Par exemple, la circulation d'une voiture rejette des gaz polluants en sortie de pot d'échappement. Autre exemple, le chauffage ou la climatisation des locaux tertiaires de l'agglomération.
- Périmètre 2 : les émissions indirectes induites par l'achat d'électricité
- **Périmètre 3 : toutes les autres émissions indirectes** : ce sont des rejets qui sont émis à l'issue d'un processus de transformation ou de production, on parle alors d'émissions « grises ». Par exemple, la production et le transport des combustibles fossiles jusqu'à leur lieu de consommation génèrent des émissions de gaz à effet de serre. Autre exemple, la consommation de produits alimentaires (légumes frais, gâteaux industriels, boîtes de conserve…) engendre indirectement des émissions de gaz à effet de serre liées notamment aux processus agricoles de production et aux énergies mises en œuvre pour transformer et transporter ces produits. Ce poste constitue souvent une part importante, voire majoritaire du bilan, c'est tout l'intérêt du bilan GES que de la mesurer.

2.3.2. Émissions d'origine énergétique ou non énergétique :

- **Les émissions énergétiques** : il s'agit de rejets atmosphériques issus de la combustion ou de l'utilisation de produits énergétiques. On retrouve par exemple la combustion de gaz naturel pour le chauffage des bâtiments, la consommation d'électricité pour l'éclairage, etc.
- **Les émissions non énergétiques** : ce sont des émissions de gaz à effet de serre qui ont pour origine des sources non énergétiques. Elles regroupent par exemple, les fuites de gaz frigorigènes dans les installations de climatisation, la mise en décharge des déchets émettant des gaz à effet de serre par la décomposition des matières qui sont enfouies, etc.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3. Points clés analytiques

3.1. Consommations énergétiques

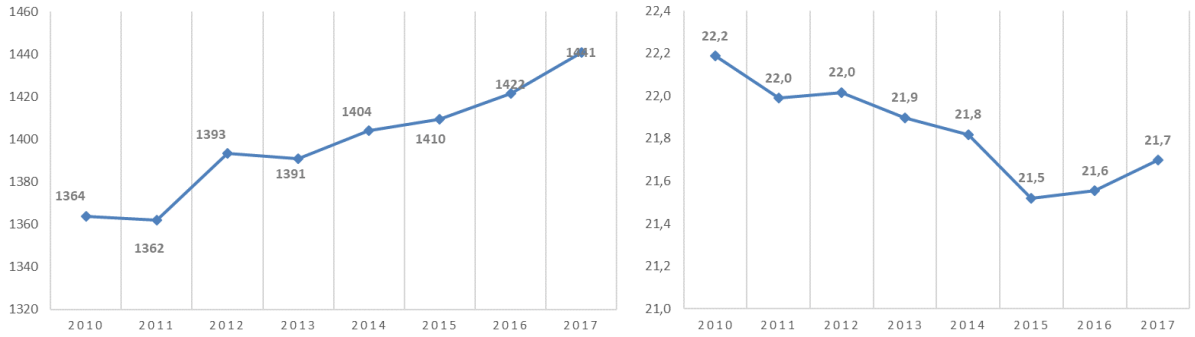
SOURCE : ALEC

3.1.1. Consommation énergétique finale totale

➔ ***Consommation énergétique finale totale et consommation finale par habitant***

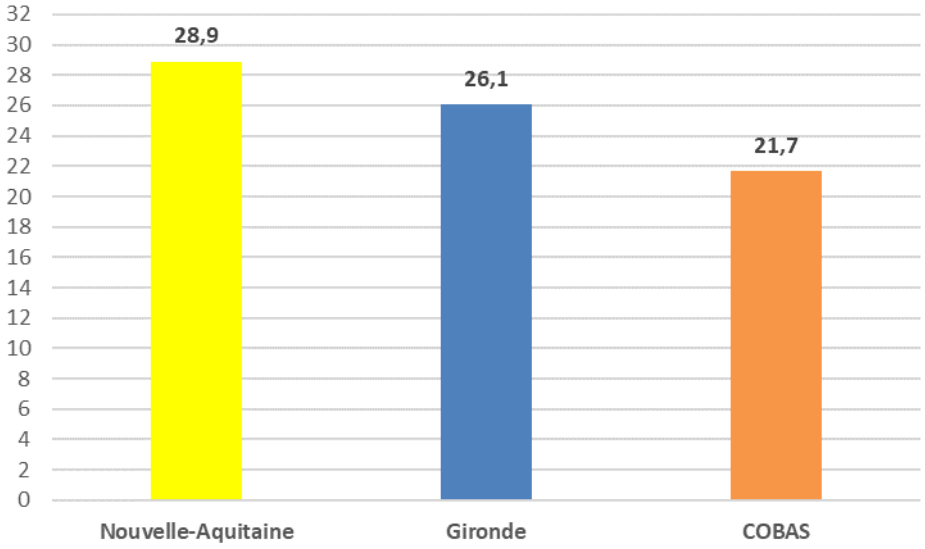
En 2017, **1 441 GWh** d'énergie finale ont été consommés sur le territoire de la COBAS, soit **21,7 MWh par habitant.**

Bien que la consommation énergétique ait augmenté depuis 2010, passant de 1 364 GWh à 1 441 GWh en 2017 (+6 %), la consommation énergétique par habitant est en diminution en passant de 22,2 MWh par habitant à 21,7 MWh par habitant (-2 %).



À gauche : Évolution de la consommation d'énergie finale de 2010 à 2017 (en GWh) ; à droite : Évolution de la consommation finale d'énergie par habitant de 2010 à 2017 (en MWh/hab.) (source : ALEC)

Les habitants de la communauté d'agglomération consomment moins d'énergie que les habitants à l'échelle de la région et du département (respectivement 28,9 MWh/hab., 26,1 MWh/hab. en 2017).

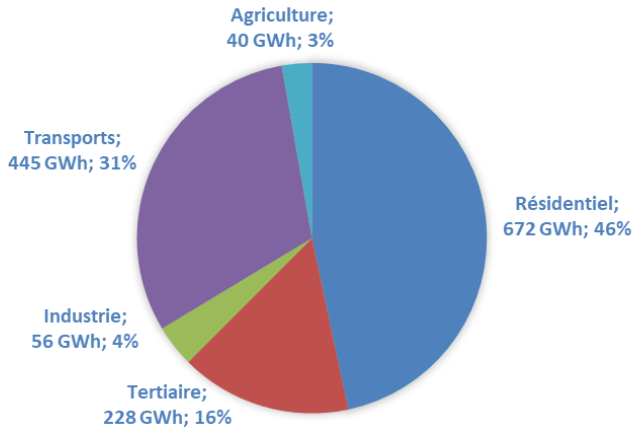


Comparaison de la consommation d'énergie par habitant en 2017 (en MWh/hab.) (Source : ALEC, AREC)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

➔ *Consommation énergétique finale par secteur d'activité*

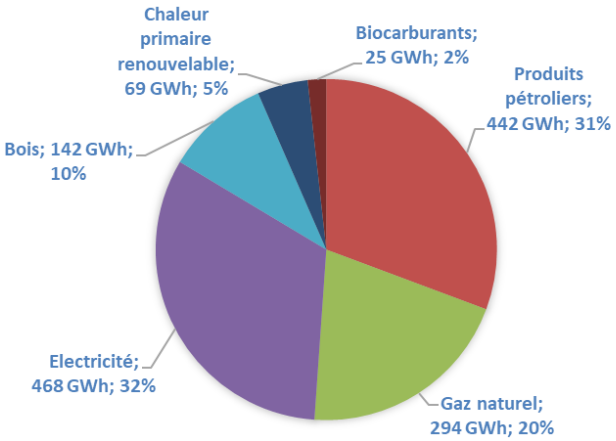
En 2017, le **secteur des transports** est le deuxième secteur le plus énergivore du territoire avec 445 GWh soit 31 % de l'énergie totale consommée. Le secteur résidentiel avec 46 % des consommations (672 GWh) est le secteur d'activité le plus consommateur d'énergie.



Consommation finale d'énergie par secteur d'activité en 2017 (Source : ALEC)

➔ *Consommation énergétique finale par type d'énergie*

En 2017, le type d'énergie le plus consommé sur le territoire est l'électricité (32 %), suivie de près par les produits pétroliers (31 %). Le gaz naturel arrive en troisième position avec 20 % de l'énergie finale consommée. La part du bois s'élève à 10 %. La chaleur primaire renouvelable représente une part significative avec 5 % des consommations. Enfin, 2 % de l'énergie consommée est issue des biocarburants.



Consommation finale d'énergie par type d'énergie en 2017 (Source : ALEC)

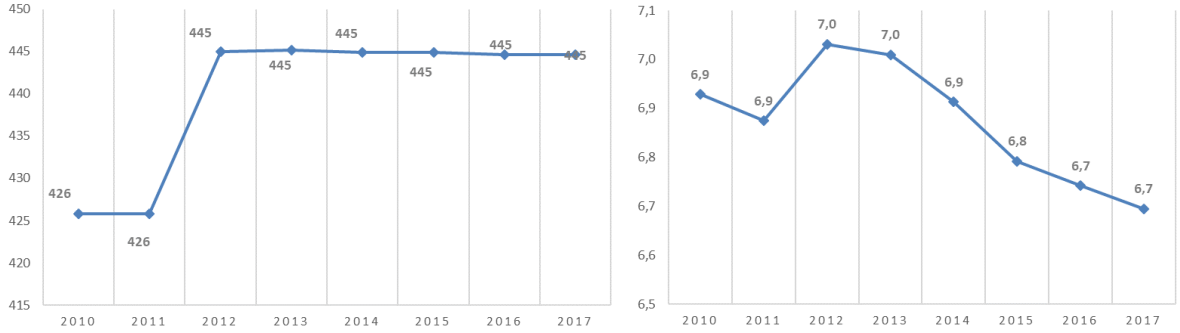
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3.1.2. Consommation énergétique finale du secteur des transports

➔ *Consommation énergétique finale du secteur des transports par habitant*

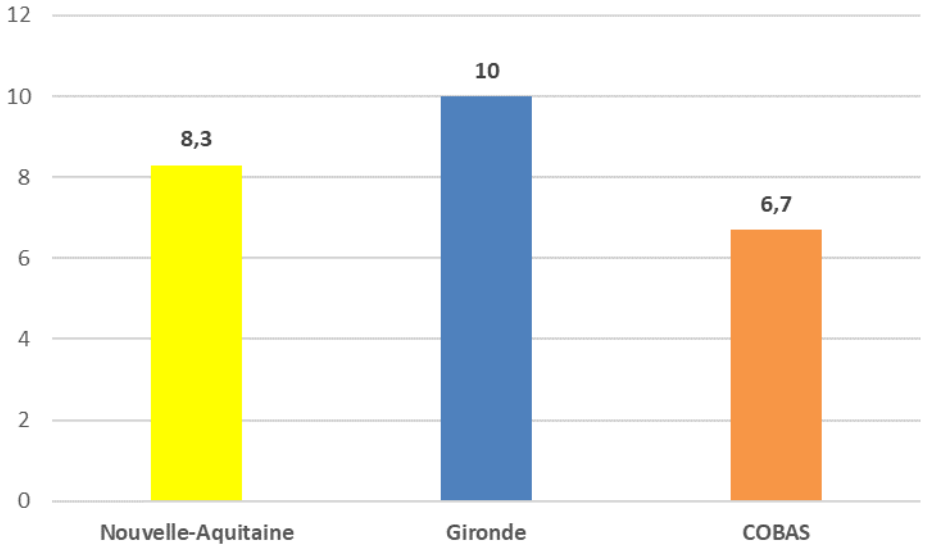
En 2017, **445 GWh** d'énergie finale ont été consommés par le secteur des transports sur le territoire de la COBAS, soit **6,7 MWh par habitant**

Entre 2010 et 2017, la consommation du secteur est passée de 426 GWh à 445 GWh soit une augmentation de 4 %. Alors que la consommation du secteur par habitant a diminué en passant de 6,9 MWh à 6,7 MWh (-3 %).



À gauche : Évolution de la consommation d'énergie finale du secteur des transports de 2010 à 2017 (en GWh) ; à droite : Évolution de la consommation finale d'énergie par habitant du secteur des transports de 2010 à 2017 (en MWh/hab.) (source : ALEC)

Le ratio de consommation pour le secteur des transports est plus faible que celui de la région et que celui du département (respectivement 8,3 MWh/hab., 10,0 MWh/hab. en 2017).



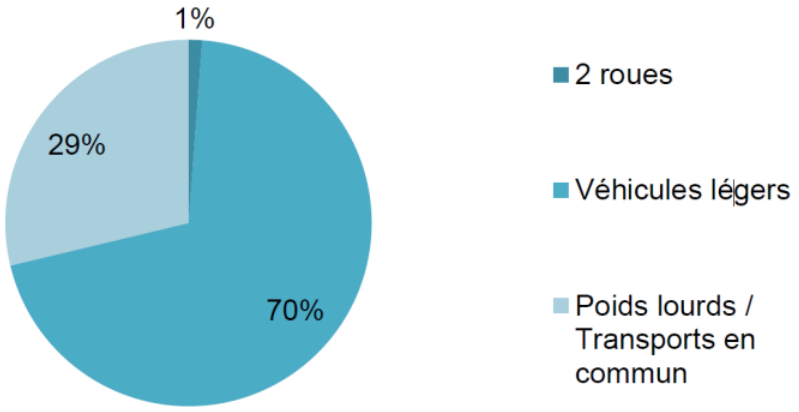
Comparaison de la consommation d'énergie par habitant pour le secteur des transports en 2017 (en MWh/hab.) (Source : ALEC, AREC)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3.1.3. Zoom sur le transport routier

SOURCE : DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET BILAN ENERGETIQUE ET ORIENTATIONS — PCAET SYBARVAL

Le transport routier représente presque l'intégralité des consommations du secteur des transports à l'échelle du SYBARVAL (environ 99 %). Celui-ci se répartit en 71 % pour les véhicules légers et 2 roues et 29 % pour les poids lourds.



Répartition des consommations de carburants par type de véhicule (Source : ORECCA – ALEC)

Les pôles générateurs sont diffus sur le territoire, engendrant des déplacements plus nombreux et ne favorisant pas l'utilisation des transports en commun. De mesures encouragent la densification urbaine au niveau des gares et des centres-villes existants. En 2020, 56% des déplacements domicile-travail se font au sein du territoire de la COBAS, principalement au sein de La Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras. Pour les déplacements internes à la COBAS, la voiture est préférée, avec 81% de part modale (données Insee 2020).

Les déplacements entre une commune de la COBAS et l'extérieur représentent 44% des flux Domicile-Travail. La principale destination étant la métropole Bordelaise, avec 33% des échanges. La voiture représente 85% de part modale.

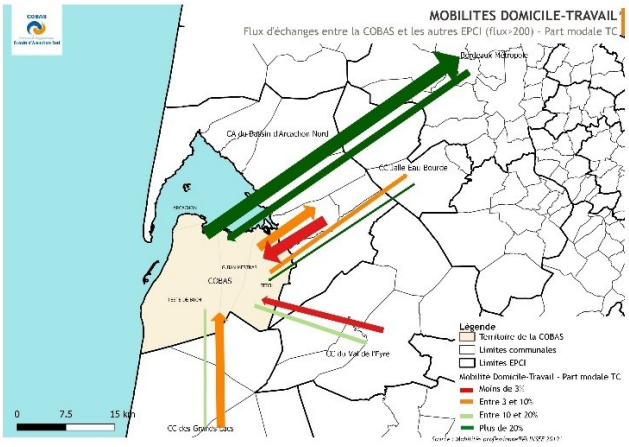


Figure 16 : Flux de déplacements domicile-travail extérieurs (INSEE 2019)

La forte utilisation de la voiture est associée à un taux de motorisation (part des ménages disposant d'au moins une voiture) relativement important de 90% en 2020 contre 84% à l'échelle nationale. Hormis les déplacements quotidiens, la COBAS accueille chaque été, un nombre important de visiteurs (près de 2 millions de visiteurs/an se rendent à la Dune du Pilat en période estivale) et de saisonniers (4 000 emplois saisonniers) *(Source : Recueil de données touristiques – Bassin d'Arcachon 2017 –Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon).*

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

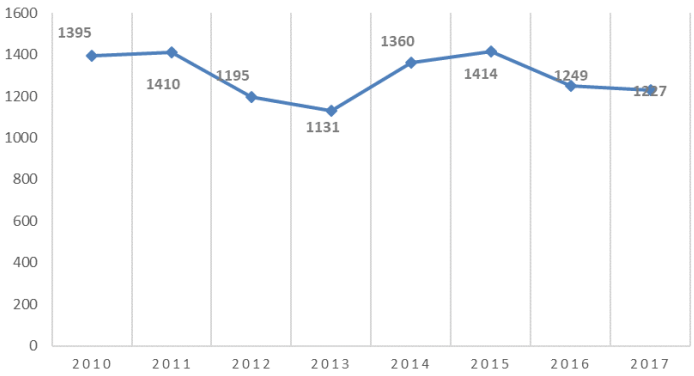
3.2. Production énergétique

SOURCE : ALEC

3.2.1. Production d'énergie primaire par filière

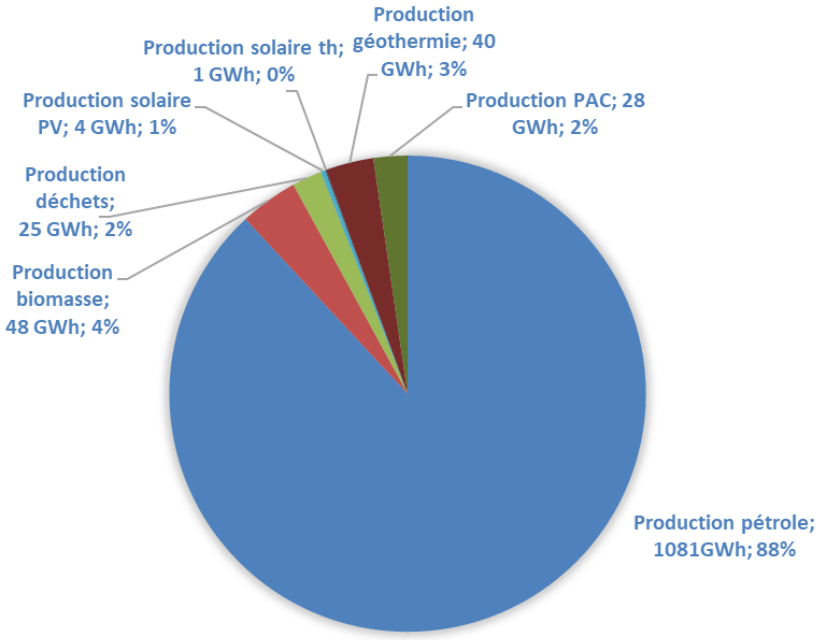
En 2017, 1 227 GWh d'énergie primaire ont été produits sur le territoire de la COBAS, soit environ 85 % de l'énergie consommée la même année.

Entre 2010 et 2017, la production d'énergie primaire a diminué passant de 1 395 GWh à 1 227 GWh (-12 %).



Évolution de la production d'énergie primaire de 2010 à 2017 en GWh (source : ALEC)

La plus grande source d'énergie est de loin le pétrole qui représente la majorité de l'énergie produite sur le territoire (88 %). La production pétrolière représente en proportion les trois quarts (75 %) de l'énergie consommée sur la COBAS. Cette production a lieu principalement sur la commune de La Teste-de-Buch (979 GWh en 2017) et sur la commune d'Arcachon (288 GWh en 2017).



Production d'énergie primaire en 2017 en GWh (source : ALEC)

La production d'énergie issue du pétrole est en diminution passant de 1 267 GWh en 2010 à 1 081 GWh en 2017 (-15 %).

Le tableau suivant liste les principales zones de production de pétrole sur le territoire de la COBAS :

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

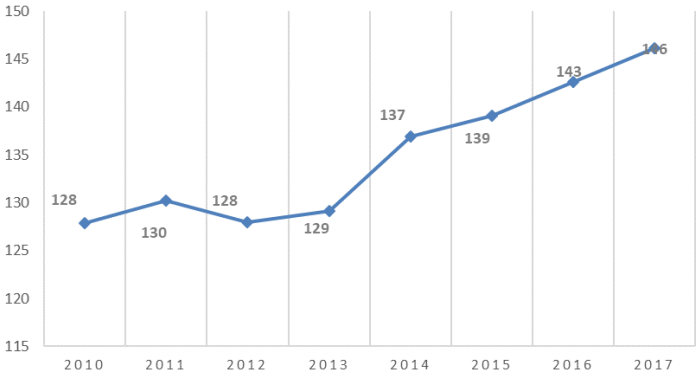
Zones de production de pétrole sur le territoire et quantités produites (source : Diagnostic du PCAET SYBARVAL ; bulletin d'information n° 101 du BEPH, décembre 2015)

Commune	Site de production	Tonnage produit en 2015
Arcachon	Les Pins	7 951
Gujan-Mestras	Tamaris	4 706
La Teste-de-Buch	Cazaux	90 058
	Les Arbousiers	2 312
	Les Mimosas	3 844

3.2.2. Production d'énergie primaire renouvelable

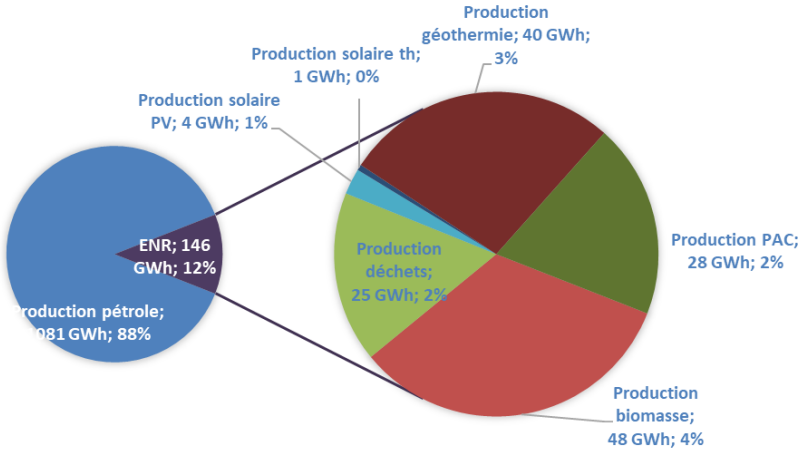
En 2017, 146 GWh d'énergie primaire ont été produits sur le territoire de la COBAS, soit environ 12 % de l'énergie produite et 10 % de l'énergie consommée la même année sur le territoire.

Entre 2010 et 2017, la production d'énergie primaire renouvelable a augmenté en passant de 128 GWh à 146 GWh (+14 %). Sa part dans la production d'énergie primaire totale est passée de 9 % en 2010 à 12 % en 2017.



Évolution de la production d'énergie primaire renouvelable de 2010 à 2017 en GWh (source : ALEC)

Le graphique ci-dessous détaille la part de la production d'énergie primaire renouvelable. La plus grande source d'énergie renouvelable est la biomasse (4 %), suivie par la géothermie (3 %), les pompes à chaleur (2 %) et les déchets (2 %). Enfin, la production d'énergie issue du solaire (majoritairement énergie solaire photovoltaïque) représente 1 % de l'énergie produite sur le territoire.



Production d'énergie primaire en 2017 en GWh avec le détail des énergies renouvelables (source : ALEC)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3.2.3. Potentiel et production d'énergie renouvelable détaillée par type

➔ *La biomasse*

La biomasse est la première source d'énergie renouvelable sur le territoire intercommunal avec environ 48 GWh produits en 2017 (4 % de l'énergie produite sur le territoire). La production d'énergie issue de la biomasse est en diminution depuis 2010 (-6 %).

Historiquement, la forêt de la plaine des Landes est en quasi-totalité dédiée à la production de résineux (plantation systématique décidée au milieu du XIXe siècle, remplaçant rapidement les activités pastorales existantes). D'abord cultivée pour la résine (gemme), la valorisation principale est aujourd'hui celle de la production de bois : bois d'industrie, bois d'œuvre, mais également bois-énergie (source : SCoT SYBARVAL).

Le bois est une ressource importante du territoire. En effet, la COBAS est recouverte à 71 % par la forêt (Source : BD TOPO IGN).

➔ *La géothermie*

La géothermie est la deuxième source d'énergie renouvelable sur le territoire intercommunal avec environ 40 GWh produits en 2017 (3 % de l'énergie produite sur le territoire). La production d'énergie issue de la géothermie est en augmentation depuis 2010 (+ 2 %).

Deux installations géothermiques sont présentes sur le territoire. La première sert à chauffer les eaux du parc de loisirs aquatiques Aqualand à Gujan-Mestras, la deuxième étant utilisée pour le chauffage des bassins d'une ferme piscicole au Teich (L'Esturgeonnière). La part renouvelable de la production totale de ces deux installations représente environ 40 GWh.

➔ *Les pompes à chaleur (PAC)*

Le nombre de pompes à chaleur installées et en fonctionnement sur le territoire ne peut pas être connu avec précision. Une estimation est alors faite à partir du nombre de pompes à chaleur vendues en France et des productions nationales.

Sur le territoire de la COBAS, les pompes à chaleur (PAC) ont produit environ 28 GWh en 2017 (2 % de l'énergie produite sur le territoire). La production d'énergie (chaleur) issue des pompes à chaleur est en forte augmentation depuis 2010 (+ 111 %).

➔ *Les déchets*

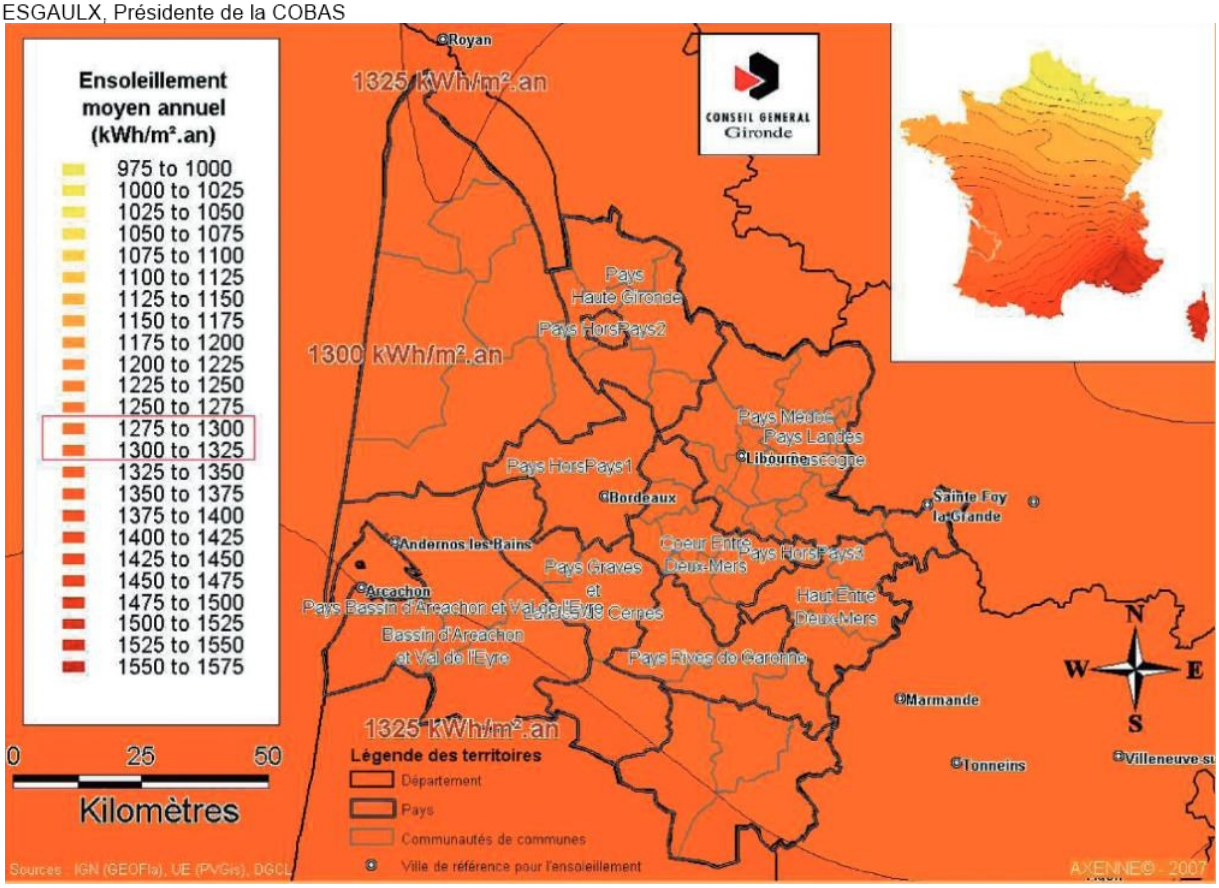
Les déchets ont permis de produire environ 25 GWh en 2017 sur le territoire (2 % de l'énergie produite sur le territoire). La production d'énergie issue des déchets est en augmentation depuis 2010 (+ 9 %).

Le pôle « Environnement & Gestion des Déchets » de la COBAS assure la compétence de collecte et de traitement des déchets. Les déchets ménagers peuvent être valorisés sous forme de combustible (incinération) ou de biogaz.

➔ *Le solaire*

L'ensoleillement moyen en Gironde est compris entre 1275 et 1325 kWh/m²/an (cf. carte suivante). Ce qui en fait un territoire favorable aux énergies solaires.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



L'ensoleillement moyen en Gironde (Source : Schéma départemental des énergies renouvelables 2010, Axenne 2007)

Solaire photovoltaïque

Le solaire photovoltaïque représente 1 % de l'énergie produite sur le territoire, soit environ 3,8 GWh produits en 2017. La production a plus que triplé depuis 2010 (0,8 GWh).

D'après les données statistiques du ministère, le territoire compte 627 installations solaires photovoltaïques pour une puissance installée s'élevant à 3,17 MW.

Solaire thermique

La production solaire thermique est quant à elle beaucoup plus faible avec 833 MWh (moins de 1 % de l'énergie produite sur le territoire en 2017). Cette production est en constante progression depuis 2010 (+93 %).

Il est difficile de connaître précisément le parc et les productions résultantes pour cette énergie, les installations étant très diffuses et souvent sans comptage des consommations réelles.

➔ *L'éolien et l'hydroélectricité*

Le territoire ne possède pas d'éolienne ni d'installation hydroélectrique. Le territoire n'est cependant pas favorable à l'éolien d'après le Schéma régional éolien (SRE) annexé au SRCAE Aquitaine. À noter que le SRE a été annulé le 12/02/2015 par décision du tribunal administratif de Bordeaux.

➔ *Les réseaux de chaleur*

Le territoire possède le potentiel de créer des réseaux de chaleur grâce notamment à des ressources abondantes en bois-énergie et en géothermie.

Une chaufferie biomasse a été notamment installée à La Teste-de-Buch.

➔ *Les énergies marines (EMR)*

Source : Diagnostic du PCAET du SYBARVAL

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

En 2011 et 2012, le bureau d'études Artélia a réalisé une étude pour le GIP littoral aquitain concernant le potentiel en énergies marines renouvelables de la façade aquitaine. Sept énergies marines ont été recensées :

- Gisement houlomoteur ;
- Gisement éolien ;
- Gisement hydrolien ;
- Gisement de biomasse algale ;
- Gisement marémoteur ;
- Gisement thermique ;
- Gisement osmotique.

Les EMR représentent un potentiel important, mais la réalisation technique, la recherche technologique ou le conflit avec d'autres enjeux notamment paysagers et environnementaux excluent leur mobilisation.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3.3. Émissions de gaz à effet de serre

SOURCE : ALEC

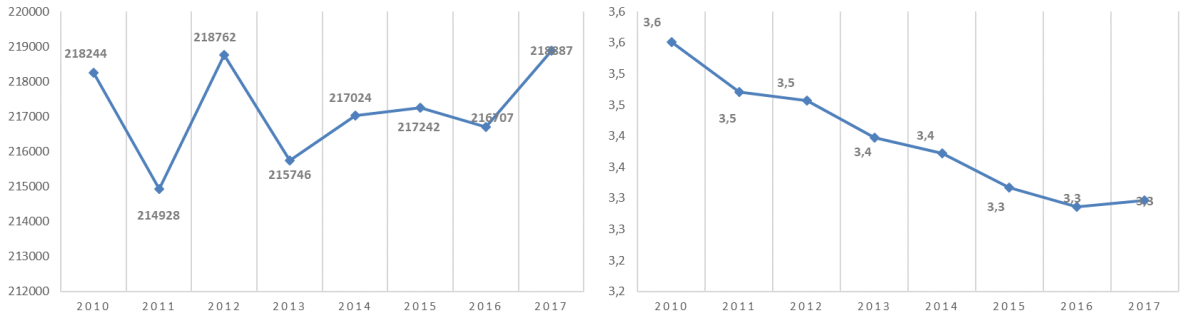
3.3.1. Émissions de gaz à effet de serre totales

➔ ***Émissions de GES et émissions de GES par habitant***

En 2017, **218 244 tonnes équivalent CO2** (teqCO2) ont été émises sur le territoire de la COBAS, soit **3,3 teqCO2 par habitant.**

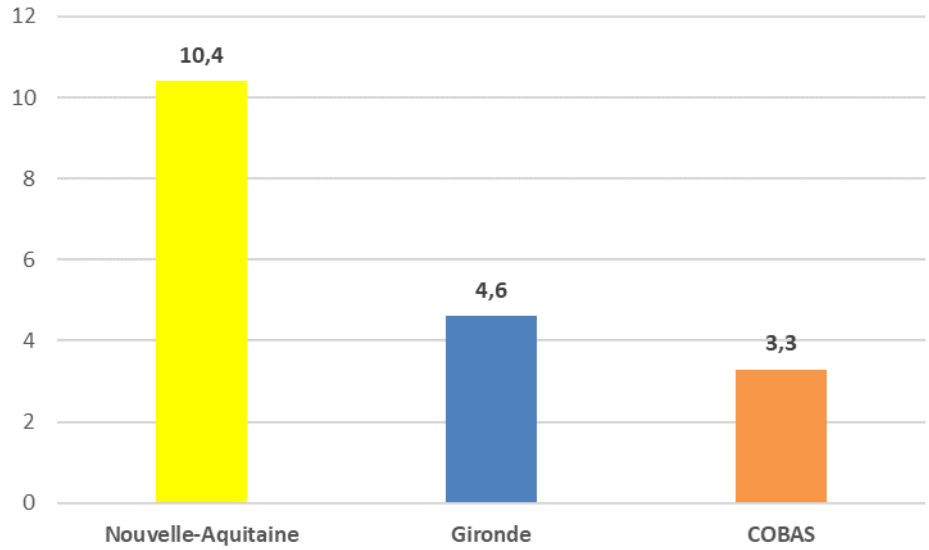
Les émissions de GES connaissent de fortes fluctuations d'une année à une autre entre 2010 et 2017. Malgré ces fluctuations annuelles, les émissions de 2017 restent toutefois très semblables à celles de 2010 (+0,3 %).

Concernant les émissions de GES par habitant, on constate à contrario une diminution progressive (-9 %).



À gauche : Évolution des émissions totales de GES de 2010 à 2017 (en teqCO2) ; à droite : Évolution des émissions de GES par habitant de 2010 à 2017 (en teqCO2/hab.) (Source : ALEC)

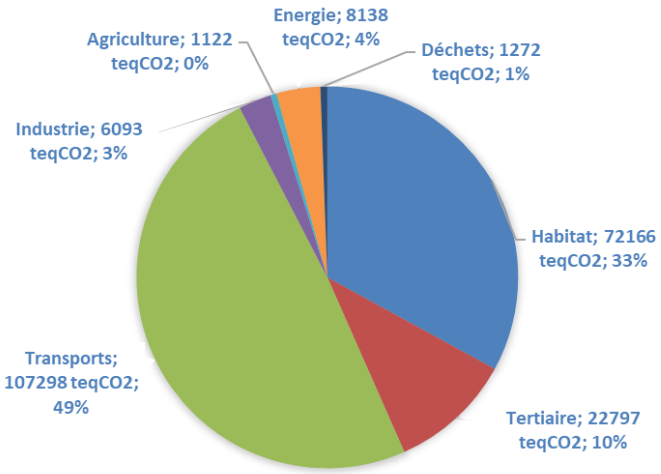
À titre de comparaison, les habitants du territoire émettent moins de GES que les habitants de la région Nouvelle-Aquitaine et ceux de la Gironde (respectivement 10,4 teqCO2/hab. et 4,6 teqCO2/hab.).



Comparaison des émissions de GES par habitant en 2017 (en MWh/hab.) (Source : ALEC, AREC)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

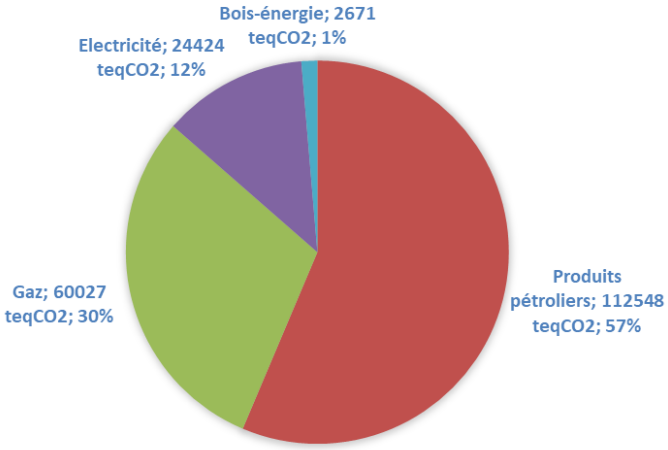
➔ *Émissions de GES par secteur d'activité*



Émission de GES par secteur d'activité en 2017 (Source : ALEC)

Le secteur d'activité le plus émetteur est celui des transports avec **près de la moitié des émissions de GES totales** (49 %), suivi par l'habitat (33 %) et le tertiaire (10 %). L'énergie et l'industrie représentent respectivement 4 % et 3 % des émissions de GES totales. Le secteur des transports est celui qui émet le plus de GES, notamment en raison de la prépondérance des produits pétroliers dans ce secteur.

➔ *Émissions de GES énergétiques par type d'énergie*



Émission de GES énergétiques par type d'énergie en 2017 (Source : ALEC)

Plus de la moitié des émissions de GES proviennent de la combustion des produits pétroliers (57 %). 30 % sont issues du gaz, 12 % de l'électricité et 1 % du bois énergie (1 %)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

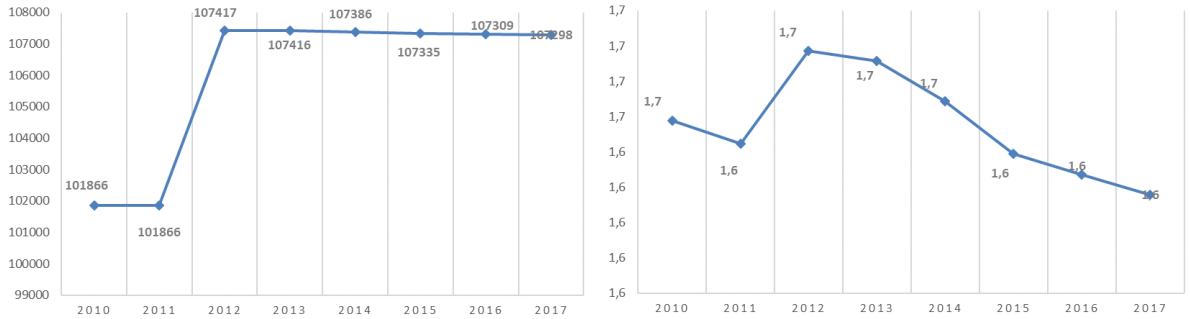
3.3.2. Émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports

➔ *Émissions de gaz à effet énergétiques du secteur des transports par habitant*

En 2017, **107 298 tonnes équivalent CO_2 (teqCO2)** ont été émises par le secteur des transports sur le territoire de la COBAS, soit **1,6 teqCO_2 par habitant**.

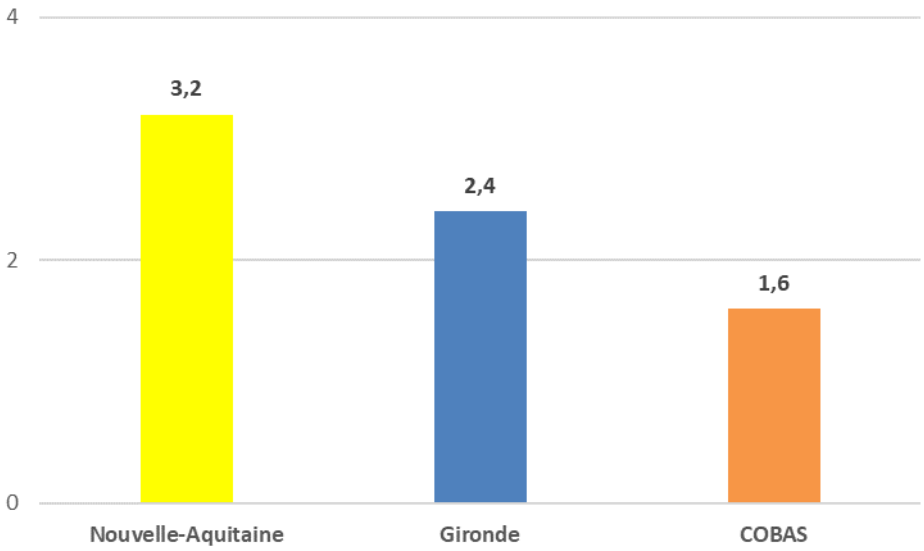
Tout comme pour les consommations énergétiques, les émissions de GES du secteur des transports ont augmenté en passant de 101 866 teqCO_2 en 2010 à 107 298 teqCO_2 en 2017 (+5 %).

À l'inverse, les émissions de GES des transports par habitant ont diminué en passant de 1,7 teqCO_2/hab. à 1,6 teqCO_2/hab. (-3 %).



À gauche : Évolution des émissions de GES du secteur des transports de 2010 à 2017 (en teqCO_2) ; à droite : Évolution des émissions de GES du secteur des transports par habitant de 2010 à 2017 (en teqCO_2/hab.) (Source : ALEC)

Le ratio d'émission de GES pour le secteur des transports est plus faible que celui de la région et que celui du département (respectivement 3,2 teqCO_2/hab. et 2,4 teqCO_2/hab. en 2017).



Comparaison des émissions de GES par habitant pour le secteur des transports en 2017 (en MWh/hab.) (Source : ALEC, AREC)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

4. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Des consommations d'énergie finale par habitant (21,7 MWh/hab.) plus faibles que les celles rencontrées aux échelles de la région et du département (respectivement 28,9 MWh/hab. et 26,1 MWh/hab.)
- ✓ Pour le secteur des transports, des consommations énergétiques par habitant (6,7 MWh/hab.) inférieures aux valeurs régionales et départementales (respectivement 8,3 MWh/hab.et 10,0 MWh/hab.)
- ✓ Des émissions directes de GES par habitant (3,3 teqCO2/hab.) globalement inférieures aux émissions par habitant de la région et du département (respectivement 10,4 teqCO2/hab. et 4,6 teqCO2/hab.)
- ✓ Pour le secteur des transports, des émissions de GES énergétiques par habitant (1,6 teqCO2/hab.) légèrement inférieures aux valeurs régionale et départementale (respectivement 3,2 teqCO2/hab. et 2,4 teqCO2/hab.)
- ✓ Des consommations d'énergie et des émissions de GES par habitant en diminution depuis 2010 (respectivement -2 % et -9 %)
- ✓ Une production d'énergie primaire basée principalement sur le pétrole extrait sur les communes de La Teste-du-Buch et d'Arcachon (88 % de l'énergie primaire produite) rendant le territoire faiblement dépendant énergétiquement
- ✓ Une production d'énergie renouvelable (12 % de l'énergie primaire produite sur le territoire) issue principalement de la biomasse (4 %), de la géothermie (3 %), des pompes à chaleur (2 %) et des déchets (2 %)
- ✓ Des potentiels de productions d'énergies renouvelables (solaire, bois-énergie, éolien, énergie marine, etc.)

Points faibles

- ✓ Les transports routiers constituent le premier secteur émetteur de GES (49 % des émissions de GES) et le deuxième secteur consommateur d'énergie (31 % des consommations d'énergie finale) sur le territoire
- ✓ Une forte consommation des produits pétroliers, notamment par les transports. Cette consommation est à l'origine de la majorité des rejets de GES sur le territoire.
- ✓ Augmentation de la demande en déplacements exacerbée en période estivale
- ✓ Une production d'énergie renouvelable en augmentation entre 2010 et 2017 (+14 %) : Cette augmentation est insuffisante au regard des enjeux et des objectifs

Questionnements

- ✓ Comment introduire d'autres ressources énergétiques (autre que le pétrole) dans les transports ?
- ✓ Comment limiter la dépendance énergétique des habitants de la COBAS vis-à-vis des transports ?
- ✓ Quel mode de transport privilégier pour réduire les émissions atmosphériq ues

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

De cette analyse découle les enjeux suivants :

- ☐ Proposer/promouvoir des modes de déplacements sans pétrole : train, voitures électriques, bus avec motorisation alternative au pétrole, modes actifs…
- ☐ Proposer des alternatives également pour le transport en période touristique et pour le transport de marchandises
- ☐ Favoriser la proximité entre logements, arrêts de transport en commun et services/emplois pour limiter les besoins de déplacement en voiture individuelle
- ☐ Limiter les déplacements par le développement du télétravail, e-formation, e-santé…
- ☐ Développer/promouvoir la mobilité partagée (covoiturage)
- ☐ Limiter la consommation d'énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre :
  - Réduire la part de la voiture particulière dans les transports
  - Améliorer les performances des véhicules de transport de marchandises, proposer des alternatives notamment pour « le dernier kilomètre »

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

Problématique	Réponse du PDU	
	Effets attendus du PDU	**Moyens d'action du PDU**
• **Énergie : une grande part de la consommation énergétique (31 %) est due au secteur des transports, et notamment pour les véhicules particuliers pour les trajets de mobilité quotidienne.**	Potentiellement négatif	- Diminuer la part modale des véhicules particuliers (VP) au profit des transports collectifs (TC) et surtout des modes actifs, notamment pour les trajets courts et intramuros. - **Travailler sur les transports en commun :** équiper les véhicules existants (carburants ou traitement postcombustion) ; renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques…) ; - Favoriser l'usage du vélo et de la marche, notamment pour les trajets courte distance
• **GES : la majeure partie des émissions est liée au secteur des transports (49 %).**	Potentiellement négatif	- Diminution de la part modale des VP au profit des TC et modes actifs

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

AIR

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

La pollution de l'atmosphère est un enjeu de santé publique majeur à l'échelle nationale, mais également un enjeu mondial en raison des transferts de polluants au-delà des frontières. Dans le monde, elle est responsable de plus de deux millions de décès anticipés par an. La pollution de l'air affecte l'ensemble de la population, dès les plus faibles niveaux de pollution. Ce ne sont donc pas les pics de pollutions qui entrainent les décès, mais bien l'exposition à long terme à un niveau de pollution modérée. La Commission européenne estime qu'en France, 42 000 décès prématurés annuels sont imputables à la pollution de l'air par les particules en suspension.

Le PDU possède de forts leviers d'actions sur la qualité de l'air, en agissant sur un des principaux facteurs de pollution de l'air, à savoir les rejets émis par les véhicules de transports. Il participe à la reconquête de la qualité de l'air sur le territoire de la COBAS, notamment en favorisant mobilité douce et transports collectifs.

1.2. Rappels règlementaires et documents de référence

N. B. L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. Au niveau communautaire

- **Directive n° 2004/107/CE du 15 décembre 2004** concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant ;
- **Directive n° 2008/50/CE du 21 mai 2008** concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

1.2.2. Au niveau national

- La **Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)** intégrée au Code de l'environnement (Articles L.221-1 à L.223-2 et R.221-1 à R.223-4) ;
- Le **Grenelle de l'environnement** :
    - Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement
    - Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
- Le **Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) 2017-2021** défini par l'arrêté du 10 mai 2017 ;
- Le **Plan national Santé Environnement** (PNSE3) 2015-2019 et le futur PNSE4 ;
- Le **Plan particules (PP)** élaboré en 2010 et le **Plan d'urgence pour la qualité de l'air (PUQA)** élaboré en 2013 ;
- **Loi n° 2015-992 relative à la Transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)** du 17/08/2015 a modernisé les PCET désormais « Plans Climat-Air-Energie territoriaux » (PCAET). Le PCAET est désormais porté uniquement par les intercommunalités de plus de 20 000 habitants et concerne tout le territoire de la collectivité (et non plus le champ de compétences de cette collectivité).

1.2.3. Au niveau régional, départemental et local

- Le **Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Nouvelle-Aquitaine** adopté par le Conseil régional le 16 décembre 2019 et approuvé par la Préfète de région le 27 mars 2020 : Ce document intégrateur a pour vocation de regrouper plusieurs plans et schémas existants dont le SRCAE Aquitaine. Dans son objectif stratégique 2.3 « Accélérer la transition énergétique et écologique pour un environnement sain », le SRADDET prévoit plusieurs objectifs visant la qualité de l'air dont l'objectif 44 « Améliorer la qualité de l'air aux horizons 2020 et 2030 » ;

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- Le **Schéma régional climat air énergie (SRCAE) Aquitaine** approuvé le 15/11/2012 ;
- Le **Plan régional santé environnement (PRSE) 2017-2021 de la région Nouvelle-Aquitaine** ;
- Le **Programme régional de surveillance de la qualité de l'air dans la région Nouvelle-Aquitaine (PRSQA)** 2017-2021 de la région Nouvelle-Aquitaine du 20 octobre 2017 ;
- Le **Schéma de cohérence territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (SYBARVAL)** en cours d'élaboration ;
- Les **Plans Climat Énergie Territoriaux (PCET) et les Plans Climat Air, Climat, Énergie territoriaux (PCAET) dont le PCAET du SYBARVAL** (cf. partie Énergie et gaz à effet de serre).

1.3. Objectifs de référence

<table>
<tr><th colspan="2">Plan ou programme concerné</th></tr>
<tr><td colspan="2">PREPA : Plan national de réduction des émissions de polluants</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Objectifs</td><td>-27 % de PM2,5 en 2020 et -57 % en 2030 (base 2005)</td></tr>
<tr><td>-50 % de NOx en 2020 et -69 % en 2030 (base 2005)</td></tr>
<tr><td>-55 % de SO2 en 2020 et -77 % en 2030 (base 2005)</td></tr>
<tr><td>-43 % de COVNM en 2020 et -52 % en 2030 (base 2005)</td></tr>
<tr><td>-4 % de NH3 en 2020 et -13 % en 2030 (base 2005)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Nouvelle-Aquitaine</td></tr>
<tr><td>Prise en compte</td><td>Adopté par le 16 décembre 2019 et approuvé le 27 mars 2020</td></tr>
<tr><td>Objectif 44 : Améliorer la qualité de l'air aux horizons 2020 et 2030</td><td>
<table>
<tr><th>Polluant et objectif par rapport à 2005</th><th>Objectif 2020</th><th>Objectif 2030</th></tr>
<tr><td>Dioxyde de soufre (SO2)</td><td>-55 %</td><td>-77 %</td></tr>
<tr><td>Oxydes d'azote (NOX)</td><td>-50 %</td><td>-69 %</td></tr>
<tr><td>Composés organiques volatils (COVNM)</td><td>-43 %</td><td>-52 %</td></tr>
<tr><td>Ammoniac (NH3)</td><td>-4 %</td><td>-13 %</td></tr>
<tr><td>Particules fines (PM2.5)</td><td>-27 %</td><td>-57 %</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td colspan="2">Le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) de la région Aquitaine</td></tr>
<tr><td>Prise en compte</td><td>Approuvé le 15/11/2012</td></tr>
<tr><td>Objectifs</td><td>Réduction des émissions de polluants atmosphériques, notamment les oxydes d'azote et les particules en suspension : pas d'objectifs chiffrés</td></tr>
<tr><td colspan="2">Le Programme régional de surveillance de la qualité de l'air dans la région Nouvelle-Aquitaine (PRSQA) 2017-2021 de la région Nouvelle-Aquitaine</td></tr>
<tr><td>Information</td><td>Version du 20 octobre 2017</td></tr>
<tr><td>Objectifs</td><td>_</td></tr>
<tr><td colspan="2">Le Schéma de cohérence territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (SCoT SYBARVAL)</td></tr>
<tr><td>Compatibilité</td><td>En cours d'élaboration</td></tr>
<tr><td>Objectifs</td><td>_</td></tr>
<tr><td colspan="2">Le Plan Climat Air Énergie Territorial du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (PCAET SYBARVAL)</td></tr>
<tr><td>Compatibilité</td><td>Approuvé le 20 décembre 2018</td></tr>
<tr><td>Objectifs</td><td>Pas d'objectifs chiffrés.</td></tr>
</table>

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2. Définitions

2.1. Définitions générales

Les polluants pris en compte dans cette partie de l'état initial de l'environnement sont les suivants : le **dioxyde de soufre (SO_2)**, les **oxydes d'azote (NOx)**, les **particules fines (PM10, PM2,5)**, **l'ammoniac (NH_3)**, les **composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et l'ozone (O_3)**. Ces polluants sont issus de diverses sources et impactent aussi bien l'environnement (pluies acides, contribution indirecte au réchauffement climatique) que la santé (troubles respiratoires, cardio-vasculaires et effets cancérigènes). Pour chaque polluant atmosphérique, le Code de l'environnement fixe plusieurs niveaux de seuils (valeurs limites, seuils de recommandation et objectifs de qualité) qui sont gradués en fonction des impacts de leur dépassement sur la santé humaine et sur l'environnement. Lorsqu'elles sont dépassées, une procédure d'alerte peut être mise en place.

- La **valeur limite** concerne la protection de la santé ou de l'environnement. C'est un seuil qui peut être dépassé pendant une durée limitée ;
- La **valeur cible** est un niveau à ne pas dépasser, afin d'éviter à long terme des effets nocifs sur la santé humaine et sur l'environnement ;
- L'**objectif de qualité** est le niveau à atteindre afin que la qualité de l'air soit la meilleure possible et permette de préserver la santé publique.

L'évaluation de la qualité de l'air repose sur une comparaison des concentrations de polluants mesurés dans l'air ambiant avec des valeurs règlementaires de référence. Ces valeurs sont des indicateurs représentatifs soit d'une pollution dite de fond, soit de pointes de pollution :

- La **pollution chronique** : correspond à des niveaux de polluants dans l'air sur des périodes de temps relativement longues et s'exprime généralement par des concentrations moyennées sur une année (pour l'ozone on parle de niveaux moyens exprimés généralement par des moyennes sur 8 heures). Il s'agit des niveaux de pollution auxquels la population est exposée le plus longtemps et auxquels il est attribué l'impact sanitaire le plus important.
- La **pollution aigüe** : reflète des variations de concentrations de polluants sur des périodes de temps courtes et s'exprime généralement par des concentrations moyennées sur la journée ou l'heure,
- La **pollution de fond** : Les capteurs de fond sont placés de manière à recevoir à parts égales toutes les influences des sources de polluants.
- La **pollution de proximité** : traduit l'incidence d'une source d'émissions par implantation d'un capteur à proximité (exemple : à proximité du trafic ou à proximité d'industries).

Afin de mesurer la concentration des polluants dans l'air, plusieurs types de stations de mesures sont mises en place :

- Les **stations urbaines** représentent l'air respiré par la majorité des habitants au cœur de l'agglomération. Elles sont placées en ville, hors de l'influence immédiate et directe d'une voie de circulation ou d'une installation industrielle.
- Les **stations périurbaines** représentent l'exposition maximale à la pollution secondaire en zone habitée, sous l'influence directe d'une agglomération.
- Les **stations trafic** représentent l'exposition maximale sur les zones soumises à une forte circulation urbaine et routière.
- Les **stations rurales** représentent au niveau régional ou national la pollution des zones peu habitées.

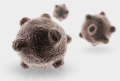
Dans un scénario sans pollution atmosphérique où la qualité de l'air en France continentale serait identique à celle de ces communes les moins polluées (5 µg/m^3), plus de 48 000 décès seraient évités chaque année en France. Les personnes de 30 ans gagneraient alors en moyenne 9 mois d'espérance de vie.

2.2. Description des polluants à effet sanitaire

Cf. page suivante et annexe

Le tableau page suivante présente plusieurs polluants atmosphériques, leur description, leur origine, leur impact sur la santé et l'environnement ainsi que les valeurs limites, les objectifs de qualité et les seuils de recommandations de l'OMS associés.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Polluants	Description	Origine	Effets sur la santé	Effets sur l'environnement	Valeur limite	Objectif de qualité	Valeurs recommandées (OMS)
Dioxyde d'azote (NO_2)	Gaz brun-rouge, odeur âcre et piquante	Les émissions anthropiques de NO_2 proviennent principalement de la combustion (chauffage, production d'électricité, moteurs des véhicules automobiles et des bateaux). **Principal traceur de la pollution urbaine, en particulier automobile**	À des concentrations dépassant 200 µg/m3, sur de courtes durées, c'est un gaz toxique entrainant une inflammation importante des voies respiratoires. Il perturbe également le transport de l'oxygène dans le sang et favorise les crises d'asthme.	Pluies acides (formation d'acide nitrique HNO3) Participe à la formation d'ozone troposphérique (O3)	**Moyenne annuelle :** 40 µg/m³ **Moyenne horaire :** 200 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 18 heures par an (soit 0,2 % du temps).	**Moyenne annuelle :** 40 µg/m³	**Moyenne annuelle :** 40 µg/m³ **Moyenne horaire :** 200 µg/m³
Dioxyde de soufre (SO_2)	Gaz incolore, d'odeur piquante, dense	Il est produit par la combustion des énergies fossiles (charbon et pétrole) et la fonte des minerais de fer contenant du soufre. La source anthropique principale de SO_2 est la combustion des énergies fossiles contenant du soufre pour le chauffage domestique, la production d'électricité ou les véhicules à moteur. **Principal traceur de la pollution industrielle**	Le SO_2 affecte le système respiratoire, le fonctionnement des poumons et il provoque des irritations oculaires. L'inflammation de l'appareil respiratoire entraine de la toux, une production de mucus, une exacerbation de l'asthme, des bronchites chroniques et une sensibilisation aux infections respiratoires.	Pluies acides (formation d'acide sulfurique H_2SO_4)	**Moyenne journalière :** 125 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 3 jours par an (soit 0,8 % du temps). **Moyenne horaire :** 350 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 24 heures par an (soit 0,3 % du temps).	**Moyenne annuelle :** 50 µg/m³ **Moyenne horaire :** 350 µg/m³	**Moyenne sur 24 heures :** 20 µg/m³ **Moyenne sur 10 minutes :** 500 µg/m³
Matières particulaires (PM10 et PM2,5) 	Mélange de substances organiques et minérales sous forme de particules solides portées par l'eau ou solides ou liquides portées par l'air Les **PM10** sont les particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 10 µm Les **PM 2,5** ou très fines particules, ont un diamètre inférieur à 2,5 µm.	Les particules ont de nombreuses origines tant naturelles (éruptions volcaniques, incendies de forêt, soulèvements de poussières désertiques) qu'humaines (trafic routier, industries…)	Affections respiratoires et troubles cardio-vasculaires Elles peuvent altérer la fonction respiratoire des personnes sensibles (enfants, personnes âgées, asthmatiques). Certaines particules ont des propriétés mutagènes et cancérigènes en véhiculant des composés toxiques.	Barrière physique et toxique pour les échanges respiratoires des végétaux. Salissures sur les bâtiments et monuments.	**PM10 Moyenne annuelle :** 40 µg/m³ **Moyenne journalière** : 50 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an (soit 9,6 % du temps). **PM2,5 Moyenne annuelle** : 25 µg/m³	**PM10 Moyenne annuelle :** 30 µg/m³ **PM2,5 Moyenne annuelle :** 10 µg/m³	**PM10 Moyenne annuelle :** 20 µg/m³ **Moyenne sur 24 heures :** 50 µg/m³ **PM2.5 Moyenne annuelle :** 10 µg/m³ **Moyenne sur 24 heures :** 25 µg/m³

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DESESGAULX, Présidente de la COBAS

Ozone (O_3)	Gaz incolore (bleu pâle à très forte concentration) Molécule instable, odeur d'eau de Javel	Il ne faut pas confondre l'ozone de la couche protectrice dans la haute atmosphère avec celui qui l'on retrouve au niveau du sol. Dans ce cas, l'ozone se forme sous l'effet de réactions photochimiques (c'est-à-dire en présence du rayonnement solaire) entre divers polluants, comme les oxydes d'azote (NOx) et les composés organiques volatils (COV). On observe des pics de concentration pendant les périodes de temps ensoleillé.	Irritations oculaires, des troubles respiratoires surtout chez les enfants et les asthmatiques.	L'ozone contribue à l'effet de serre et aux pluies acides. Il est néfaste sur la végétation et pour les cultures agricoles (baisse des rendements).	–	**Seuil de protection de la santé** **Moyenne sur 8 heures :** 120 µg/m³ **Seuils de protection de la végétation** **Moyenne horaire :** 6000 µg/m³.h en AOT 40 (calcul à partir des moyennes horaires de mai à juillet)	**Moyenne sur 8 heures :** 100 µg/m³
CO	Gaz inodore, incolore	Combustion incomplète des carburants et combustibles. La source principale est le trafic automobile.	Déficit d'oxygène dans le sang conduisant à des céphalées, vertiges, nausées, confusion et entrainant la mort par asphyxie	Participe à la formation d'ozone troposphérique (O_3)	**En moyenne sur 8 heures :** 10 000 µg/m³	–	100 000 µg/m³ sur 15 min 60 000 µg/m³ sur 30 min 30 000 µg/m³ sur 1 heure 10 000 µg/m³ sur 8 heures
Composés Organiques Volatils (COV)	Forme gazeuse composée de carbone, d'hydrogène et d'oxygène entrant dans la composition des carburants, mais aussi de nombreux produits courants : peintures, encres, colles, solvants. Les COVNM (COV non méthaniques) comprennent l'ensemble des COV excepté le méthane	Il est formé lors de la combustion de carburants ou par évaporation de solvants organiques, imbrûlés (peintures, encres, colles, etc.) Il est mis également par le milieu naturel (végétaux ou certaines fermentations) et certaines zones cultivées	Effets très variables selon la nature du COV Céphalées, nausées, allergies, irritations des yeux et des voies respiratoires Possibilité d'effets mutagènes et cancérigènes selon le COV	Participent à la formation d'ozone troposphérique (O_3)	–	–	–
L'ammoniac (NH_3)	L'ammoniac ne doit pas être confondu avec sa forme liquide : l'ammoniaque	L'ammoniac (NH_3) provient essentiellement de rejets organiques de l'élevage. Il peut également provenir de la transformation d'engrais azotés épandus sur les cultures. Sous forme gazeuse, il peut être émis dans l'industrie pour la fabrication d'engrais.	Irritation des muqueuses oculaires, de la trachée et des bronches à terme, des séquelles respiratoires et oculaires sont possibles	Responsable de l'acidification des eaux et favorise les pluies acides. Responsable de l'eutrophisation des milieux aquatiques.	–	–	–

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3. Points clés analytiques

SOURCE : ATMO NOUVELLE-AQUITAINE

La qualité de l'air est déterminée par les quantités de polluants présents dans l'atmosphère respirable. Cette concentration varie en fonctions des émissions locales, des apports transrégionaux et des phénomènes de dispersion et de transformation.

Certains polluants sont en effet soumis à des réactions chimiques, entrainant leur transformation en polluants secondaires.

3.1. Réseau de surveillance

Le suivi des polluants sur le territoire est assuré par Atmo Nouvelle-Aquitaine. Elle est issue de la fusion des associations de surveillance de la qualité de l'air d'Aquitaine (AIRAQ), Limousin (Limair) et Poitou-Charentes (Atmo Poitou-Charentes). Cette fusion, effective depuis le 23 novembre 2016, fait suite à la réforme des régions introduite par la nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe).

Les stations de mesures en Gironde sont au nombre de 10 et réparties sur les communes du Temple, d'Ambès, de Saint-Sulpice, de Bassens, de Léognan, de Talence, de Mérignac et de Bordeaux qui compte 3 stations. Aucune station n'est présente sur le territoire, la plus proche est localisée sur la commune du Temple. Il s'agit d'une station rurale de fond. Ses principaux polluants mesurés sont le dioxyde d'azote (NO2) et l'ozone (O3).

La carte suivante identifie chaque station ainsi que le type de station.

Localisation des stations de mesures (Source : ATMO Nouvelle-Aquitaine)

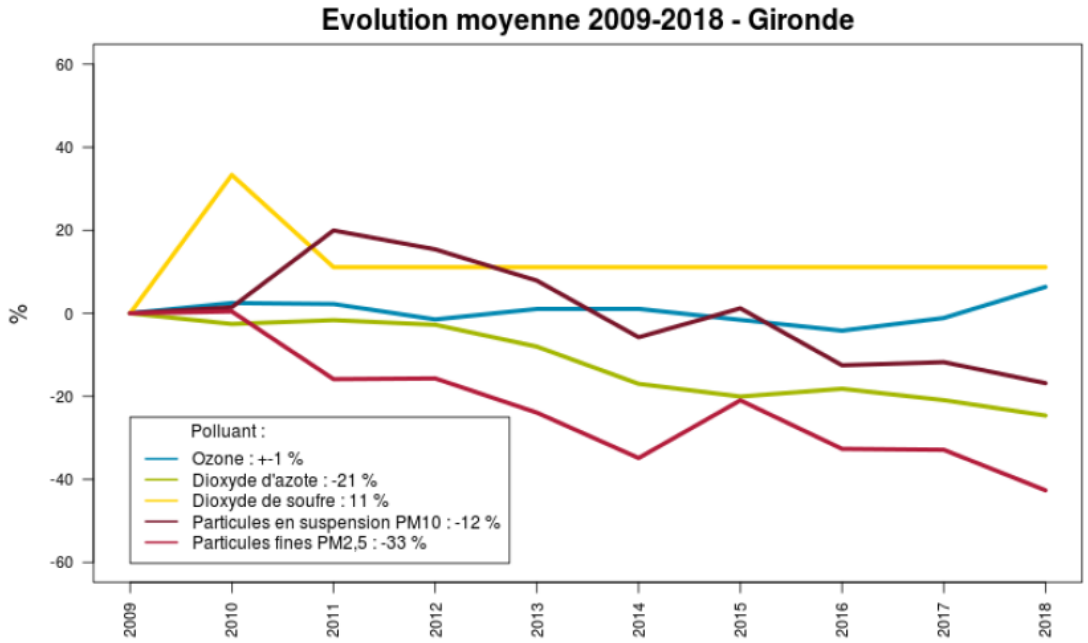
Plusieurs études et campagnes de mesures ont été menées par Atmo Nouvelle-Aquitaine sur le territoire :

- PCAET Sybarval (Gironde, 33) — Diagnostic qualité de l'air : mesures et émissions ;
- Bassin d'Arcachon (33) — Mesures en air ambiant 2017-2018 — Rapport final ;
- Bassin d'Arcachon Mesures en air ambiant 2017-2018 — Rapport intermédiaire - Période de mesure : du 3/08/2017 au 28/09/2017 ;
- Étude de l'impact de la RN250 sur la qualité de l'air dans le secteur de La Teste-de-Buch (33) — du 6/02/2019 au 11/03/2019.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3.2. Concentrations de polluants atmosphériques en Gironde

SOURCE : BILAN 2018 DE LA QUALITE DE L'AIR EN NOUVELLE-AQUITAINE — EXTRAIT – DEPARTEMENT DE LA GIRONDE (33)



Évolution des concentrations moyennes en polluants règlementés en Gironde entre 2009 et 2018 (Source : ATMO Nouvelle-Aquitaine)

Les concentrations moyennes en polluants présentent des évolutions contrastées depuis une dizaine d'années :

- Les moyennes annuelles en ozone connaissent une relative stabilité (+1 % entre 2009 et 2018), assez stable au fil du temps, alors qu'une hausse est constatée au niveau régional (+10 % entre 2009 et 2018) ;
- Les teneurs en dioxyde d'azote présentent une tendance à la baisse (-21 % depuis 2009), légèrement moins marquée que celle constatée au niveau régional (-27 % depuis 2009) ;
- Une hausse des teneurs moyennes en dioxyde de soufre est enregistrée (+11 % depuis 2009), mais cette évolution doit être relativisée compte tenu de la faiblesse des niveaux mesurés, la quasi-totalité des mesures étant sous la limite de quantification des appareils ;
- Les particules en suspension (PM10) ont connu une période de hausse entre 2009 et 2011 (non constatée au niveau régional), suivie d'une baisse significative de 2011 à 2018 (comparable à celle constatée au niveau régional). Globalement, la tendance sur 2009-2018 est toutefois à la baisse (-12 %), même si celle-ci est plus marquée à l'échelle régionale (-26 %). Ce constat ne doit pas occulter le fait que des situations de « pics » avec dépassements des seuils règlementaires sont enregistrées régulièrement ;
- Enfin, les particules fines (PM2,5) ont connu une baisse significative (-33 % de 2009 à 2018). Cette évolution est comparable à celle constatée au niveau régional (-40 % depuis 2009).

3.3. Impact des déplacements

SOURCE : DIAGNOSTIC QUALITE DE L'AIR : MESURES ET EMISSIONS PCAET SYBARVAL — ATMO NOUVELLE-AQUITAINE

Le trafic routier est une source majeure d'émissions pour deux polluants règlementés : **le dioxyde d'azote et les particules en suspension PM10**. Les oxydes d'azote représentent **81 %** des émissions du territoire de la COBAS liées au trafic routier, tandis que les particules PM10 (PM2,5) représentent **24 % (28 %)** des émissions.

Les oxydes d'azote sont très majoritairement liés au trafic routier, et souvent utilisés comme polluant traceur de l'impact du trafic. C'est donc en proximité des axes routiers que les concentrations vont être les plus élevées : en zones urbanisées, ces dernières viennent s'additionner aux autres sources de combustion, comme le chauffage résidentiel ou l'industrie. En conséquence, les concentrations de NO2 observées sur les sites de proximité trafic sont plus élevées qu'en sites de fond.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Contrairement aux oxydes d'azote, les particules en suspension ne sont pas liées à une source majoritaire, mais à un ensemble de sources d'émissions : secteurs résidentiel, industriel, agricole, et transport routier essentiellement). Ce n'est donc pas seulement en proximité des axes routiers que la pollution se concentre. Cette pollution est diffuse. Une part des concentrations mesurées peut être liée au transport de particules par les masses d'air sur de grandes distances, impactant de ce fait des zones d'échelle suprarégionale.

3.3.1. Bilan des mesures de NO2 et de PM10

Deux campagnes ont été menées sur le territoire :

En 2012, une campagne de mesures s'est déroulée en période estivale sur la commune d'Arcachon visant à évaluer en continu la pollution aux oxydes d'azote (NOx), à l'ozone (O3) et aux particules en suspension PM10. La typologie du site est de fond, c'est-à-dire située hors de l'influence d'une source ponctuelle de pollution (axe routier important, industrie ou autre).

En 2017 (cf. Zoom partie 3.4 ci-après), les mesures ont été renouvelées à proximité du bassin d'Arcachon. L'objectif a été d'évaluer les niveaux de concentrations des mêmes polluants que la campagne menée en 2012 : oxydes d'azote (NOx), ozone (O3) et particules en suspension (PM10).

Ces concentrations ont été comparées aux concentrations mesurées dans d'autres stations (Bordeaux, Bordeaux-Talence, Bordeaux-Gambetta, Le temple). Les mesures de la station de Bordeaux sont le résultat de la moyenne des trois stations urbaines de Bordeaux : Talence, Grand-Parc et Bassens.

	Arcachon		Bordeaux		Bordeaux-Talence	Bordeaux-Gambetta	Le Temple	
Année	**2012**	**2017**	**2012**	**2017**	**2017**	**2017**	**2012**	**2017**
Concentration moyenne en NO2	**5,0 µg/m³**	**3,6 µg/m³**	**–**	**12,8 µg/m³**	**10,4 µg/m³**	**30,7 µg/m³**	**1,7 µg/m³**	**1,0 µg/m³**
Concentration moyenne en PM10	**22,2 µg/m³**	**14,0 µg/m³**	**21,7 µg/m³**	**–**	**13,4 µg/m³**	**17,9 µg/m³**	**–**	**–**

➔ ***Concentrations en dioxyde d'azote (NO2)***

Les niveaux mesurés moyens sur Arcachon sont intermédiaires : ils sont très inférieurs à ceux observés à Bordeaux-Gambetta (site urbain dense trafic) et à Bordeaux-Talence (fond urbain). Les moyennes observées à Arcachon sont logiquement supérieures à celles observées à la station de fond rural du Temple (site rural).

Entre les campagnes de 2012 et 2017, les indicateurs fournis témoignent de concentrations légèrement en baisse en 2017 pour le polluant NO2.

➔ ***Concentrations en particules (PM10)***

La concentration moyenne en particules en suspension (PM10) mesurée en 2017 est légèrement inférieure à celle observée au cours de la campagne 2012.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3.4. Zoom sur les mesures en air ambiant 2017-2018 menées sur le bassin d'Arcachon

SOURCE : ATMO NOUVELLE-AQUITAINE

3.4.1. Présentation de l'étude

Les élus du SIBA (Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon) ont souhaité qu'Atmo Nouvelle-Aquitaine renouvelle ses mesures de qualité de l'air à proximité du bassin d'Arcachon. L'objectif de cette nouvelle campagne de mesures a donc été d'évaluer les niveaux de concentration des mêmes polluants que la campagne menée en 2012.

Deux campagnes de mesures de 2 mois ont été réalisées sur le bassin d'Arcachon pour les oxydes d'azote (NOx), l'ozone (O3), les particules fines inférieures à 10 µm (PM10) et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) :

- Une campagne estivale réalisée du 3/08/17 au 28/09/17 (hors HAP) ;
- Une campagne hivernale réalisée du 18/01/18 au 8/03/18.

Un laboratoire mobile contenant un ensemble d'analyseurs automatiques a été installé dans l'enceinte du siège du SIBA (16 allée Corrigan) à Arcachon dans une zone périurbaine de fond.

Carte de situation du laboratoire mobile

Les données de l'étude ont été comparées à d'autres données issues de stations fixes d'ATMO Nouvelle-Aquitaine :

- Les stations urbaines : « Talence » à Talence, « La Rochelle centre » à La Rochelle et « Bayonne St-Crouts » à Bayonne ;
- La station périurbaine de « Biarritz hippodrome » à Biarritz ;
- La station trafic de « Bordeaux Gambetta » à Bordeaux ;
- La station rurale « le Temple » sur la commune du Temple.

3.4.2. Conclusions de l'étude

- Les seuils d'information/recommandations et d'alerte pour le NO2, l'O3 et les PM10 n'ont jamais été dépassés sur la période de mesure.
- À titre indicatif, les valeurs de référence définies à l'échelle annuelle pour le NO2, l'O3, les PM10 et le B(a)P ne sont jamais dépassées sur la période de mesure.
- L'évolution et les concentrations en O3 à Arcachon sont similaires aux évolutions et concentrations en O3 observées sur les stations fixes d'Atmo Nouvelle-Aquitaine situées sur la côte Atlantique (Biarritz et La Rochelle).
- Les concentrations en NO2 à Arcachon sont légèrement supérieures à celles de la station rurale du Temple et très largement inférieures à celles de la station de fond urbain de la Communauté urbaine de Bordeaux

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

(Talence). Une légère augmentation des concentrations est observée le matin et le soir typique de l'influence du trafic routier (trajets domicile-travail). **Le NO2 est le principal traceur de l'impact du trafic routier sur la qualité de l'air, on peut donc en conclure que l'impact du trafic est faible au niveau du site du SIBA.**

- Les concentrations moyennes en PM10 sont globalement du même ordre de grandeur que celles observées sur les stations de Bordeaux (fond urbain et trafic). Cependant, les profils journaliers sont différents (les augmentations de concentrations de PM10 du matin et du soir visible aux stations de Bordeaux sont très peu marquées à Arcachon).
- Pour la phase hivernale, les roses des vents et roses de pollution indiquent que les niveaux les plus élevés en PM10 et HAP sont observés en provenance du nord de la station de mesures, soit en direction des parties urbanisées de la commune d'Arcachon. En hiver, la source principale de PM10 et HAP est le secteur résidentiel et notamment le chauffage au bois.
- Il n'existe pas de valeurs règlementaires concernant les HAP dans les retombées atmosphériques. Les HAP mesurés dans les retombées à Arcachon lors de la phase hivernale de cette étude sont du même ordre de grandeur que les niveaux observés dans le cadre d'autres études françaises.

3.5. Zoom sur l'étude de l'impact de la RN250 sur la qualité de l'air dans le secteur de La Teste-de-Buch

3.5.1. Présentation de l'étude

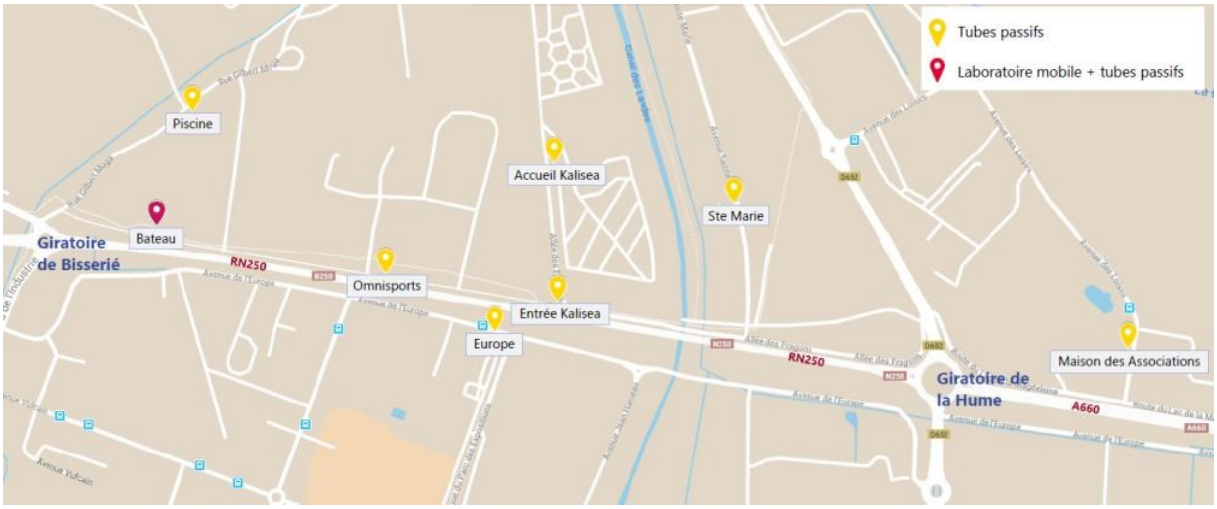
SOURCE : ATMO NOUVELLE-AQUITAINE

Dans le cadre du projet d'aménagement routier sur la RN250 à l'entrée de La Teste-de-Buch, Atmo Nouvelle-Aquitaine a été sollicité par la DREAL pour réaliser des mesures de NO2 et particules PM10 à l'état initial (avant les travaux). Les mesures ont eu lieu du 6/02/19 au 11/03/19.

Deux types de mesures ont été réalisées : des mesures en continu de NO2 et PM10 avec des analyseurs automatiques sur un site de la plaine des sports de Bonneval, en bordure de la RN250 et des mesures passives de NO2 sur 8 sites autour de la RN250 à La Teste-de-Buch et Gujan-Mestras.

Les données de l'étude ont été comparées à d'autres données issues de stations fixes d'ATMO Nouvelle-Aquitaine :

- La station urbaine de Talence ;
- La station rurale du Temple ;
- La station trafic de Gautier à Bordeaux.



Carte de situation des sites de mesures

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3.5.2. Conclusions de l'étude

- La valeur limite pour le NO2 (qui est 200 µg/m3 en moyenne horaire) n'a jamais été dépassée pendant la période de mesure.
- La valeur limite pour les PM10 (qui est de 50 µg/m3 en moyenne journalière) n'a jamais été dépassée pendant la période de mesure.
- Les concentrations en NO2 sont du même ordre de grandeur que celles observées sur le site de Talence (fond urbain de Bordeaux). Elles sont inférieures aux concentrations observées sur le site de Gautier (site trafic de Bordeaux) et supérieures à celle du Temple (fond rural).
- Les concentrations en PM10 sont du même ordre de grandeur que celles observées sur les sites de Talence (fond urbain) et Gautier (trafic). À noter que les valeurs sont peu représentatives pour les PM10, en effet, à la suite d'un problème technique, le taux de fonctionnement de l'analyseur n'a été que de 37 % sur cette étude, soit 13 jours.
- Même si les concentrations en NO2 et PM10 sont peu élevées pour un site proche d'une voie de circulation, l'impact du trafic routier est visible sur ces deux polluants pendant la période de mesure. Notamment sur les profils journaliers où les trajets domicile-travail ont un impact visible sur les concentrations de polluants le matin et en fin d'après-midi.
- Les concentrations en PM10 sont également influencées en fin d'après-midi par le chauffage résidentiel.
- Enfin, la direction des vents forts a un impact non négligeable sur les concentrations en NO2 dans cette zone.

3.6. Émissions des polluants à effet sanitaire

SOURCE : ATMO NOUVELLE-AQUITAINE, INVENTAIRE DES EMISSIONS, ANNEE 2016 VERSION 3.2.2 MISE A JOUR 16/10/2019

Les émissions sont détaillées pages suivantes pour les polluants suivants : oxydes d'azote (NOx), particules fines en suspension inférieures à 10µm (PM10), Particules fines en suspension inférieures à 2,5 µm (PM2,5), le Dioxyde de soufre (SO2), les Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et l'Ammoniac (NH3).

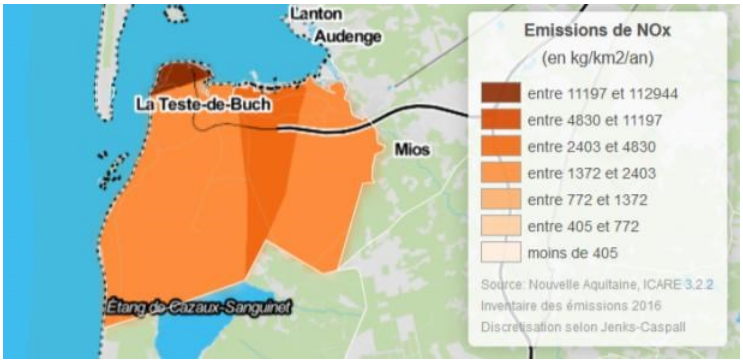
Globalement, les émissions de polluants par habitant sont inférieures aux émissions par habitant à l'échelle du département de la Gironde et à l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine.

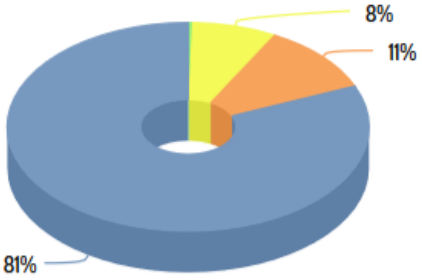
Par ordre décroissant, les émissions de polluants sont les plus importantes sur les communes d'Arcachon, de Gujan-Mestras, de La Teste-de-Buch et du Teich.

3.6.1. Oxydes d'azote (NOx)

En 2016, le territoire a émis **682 t de NOx** soit environ **10,3 kg/an/hab**. Ce ratio est inférieur à la moyenne départementale de la Gironde (13,0 kg/an/hab.) et à la moyenne régionale (15,2 kg/an/hab.).

La grande majorité des NOx émis sur le territoire proviennent en grande partie des secteurs des transports (81 %). Les secteurs résidentiels et tertiaires et le secteur industriel représentent respectivement 11 % et 8 % des émissions de NOx.





Agriculture
Industries
Résidentiel/ tertiaire
Transports

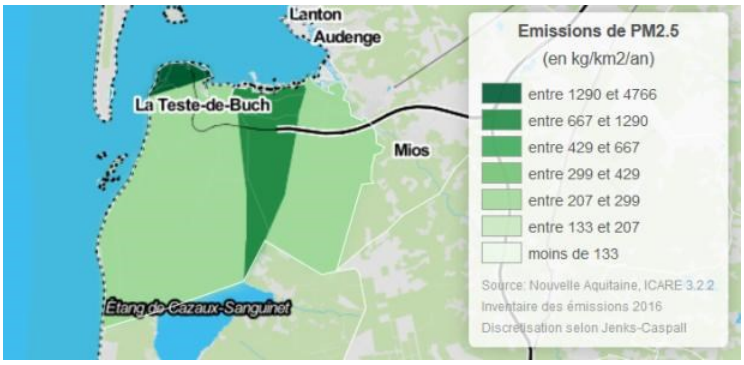
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

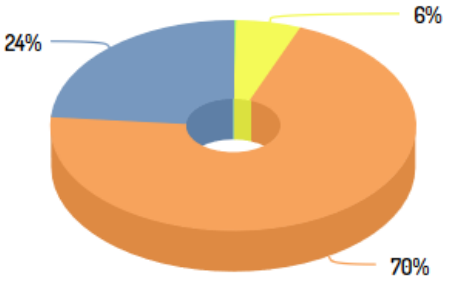
À gauche : Cartographie des émissions de NOx par commune ; à droite : Émissions de SOx par secteur d'activité en 2016 (source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

3.6.2. Particules fines en suspension PM2,5

En 2016, le territoire a émis **128 t de PM2,5** soit environ **1,9 kg/an/hab.** Ce ratio est légèrement inférieur à la moyenne départementale de la Gironde (2,0 kg/an/hab.) et nettement inférieur à la moyenne régionale (3,5 kg/an/hab.).

La grande majorité des PM2,5 émis sur le territoire proviennent essentiellement des secteurs résidentiels et tertiaires (70 %). Le reste des émissions de PM2,5 proviennent des transports (24 %) et des industries (6 %).





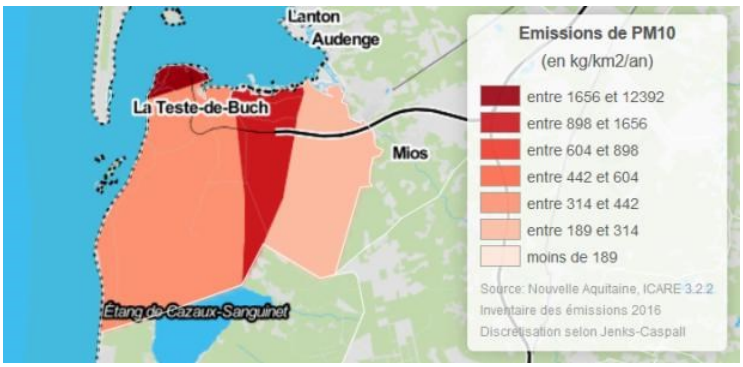
Agriculture
Industries
Résidentiel/ tertiaire
Transports

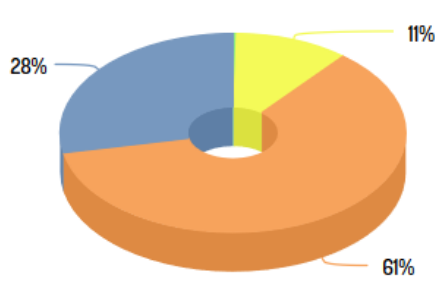
À gauche : Cartographie des émissions de PM2,5 par commune ; à droite : Émissions de PM2,5 par secteur d'activité en 2016 (source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

3.6.3. Particules fines en suspension PM10

En 2016, le territoire a émis **152 t de PM10** soit environ **2,3 kg/an/hab.** Ce ratio est légèrement inférieur à la moyenne départementale de la Gironde (2,6 kg/an/hab.), et est nettement inférieur à la moyenne régionale (5,7 kg/an/hab.).

La grande majorité des PM10 émis sur le territoire proviennent en grande partie du secteur résidentiel et tertiaire (61 %). Le reste des émissions de PM10 proviennent des transports (28 %) et des industries (11 %).





Agriculture
Industries
Résidentiel/ tertiaire
Transports

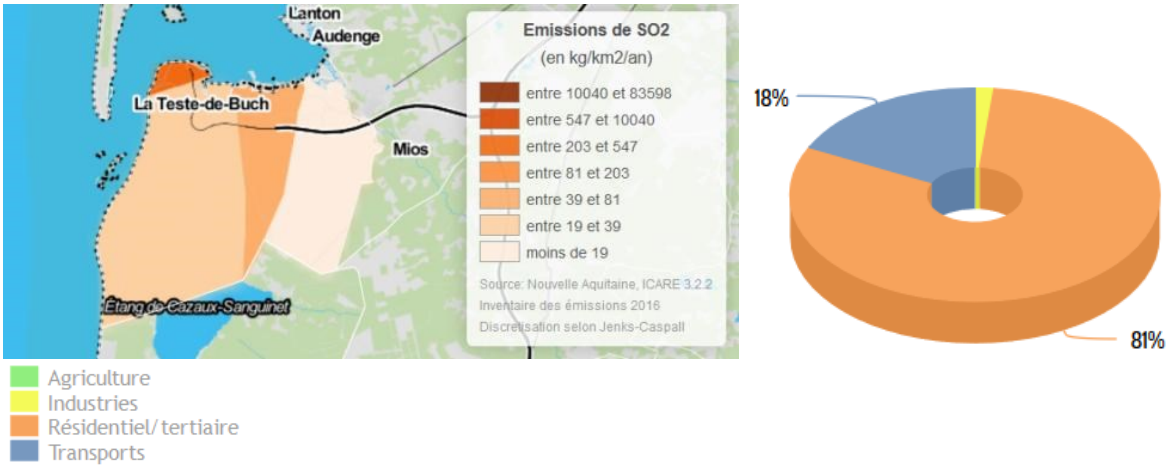
À gauche : Cartographie des émissions de PM10 par commune ; à droite : Émissions de PM10 par secteur d'activité en 2016 (source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3.6.4. Dioxyde de soufre (SO_2)

En 2016, le territoire a émis **10 t de SO2** soit environ **0,2 kg/an/hab.** Ce ratio est nettement inférieur à la moyenne départementale de la Gironde (1,1 kg/an/hab.) et à la moyenne régionale (1,6 kg/an/hab.).

La grande majorité des SO2 émis sur le territoire provient presque en totalité des secteurs résidentiels et tertiaires (81 %). Le reste des émissions de SO2 proviennent des transports (18 %) et des industries (1 %).

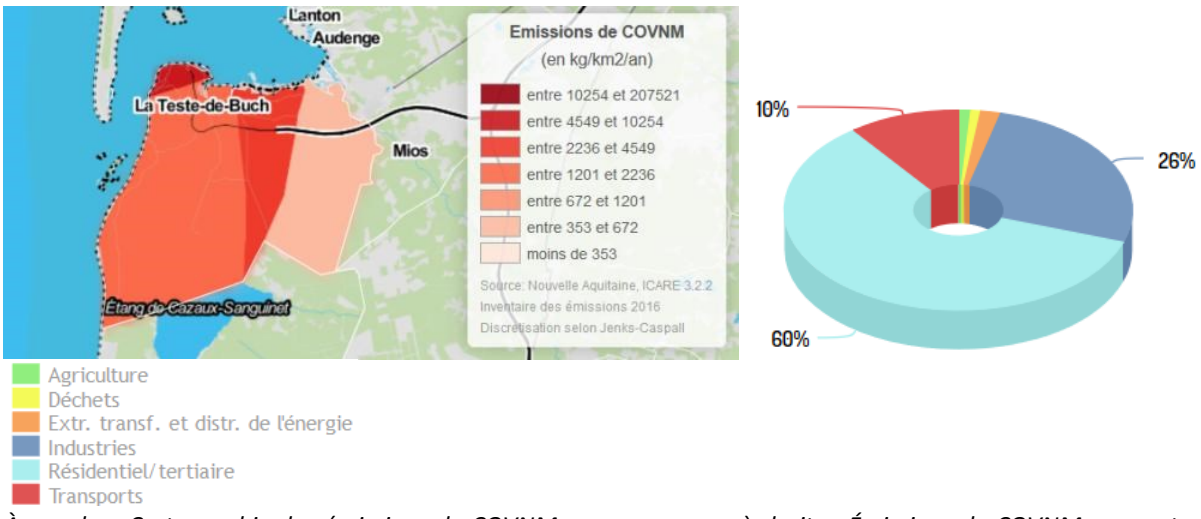


À gauche : Cartographie des émissions de SO2 par commune ; à droite : Émissions de SO2 par secteur d'activité en 2016 (source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

3.6.5. Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)

En 2016, le territoire a émis **508 t de COVNM** soit environ **7,7 kg/an/hab.** Ce ratio est inférieur à la moyenne départementale de la Gironde (9,7 kg/an/hab.) et à la moyenne régionale (12,4 kg/an/hab.).

La grande majorité des COVNM émis sur le territoire proviennent en grande partie des secteurs résidentiels et tertiaires (60 %). Le secteur industriel arrive en deuxième position avec 28 % des émissions et le secteur des transports en troisième position avec 10 % des émissions. Les autres secteurs d'activité sont peu émetteurs de COVNM : extraction, transformation et distribution d'énergie, déchets et agriculture.



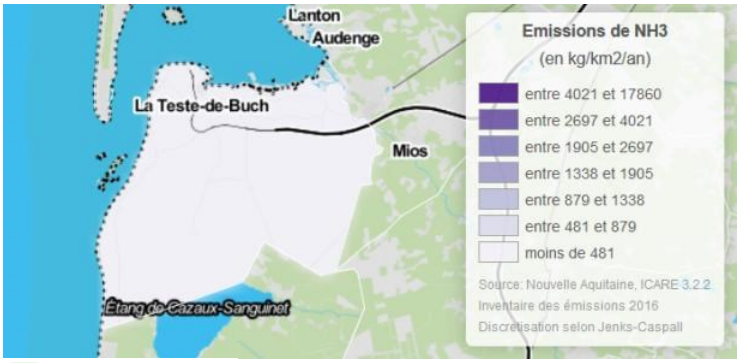
À gauche : Cartographie des émissions de COVNM par commune ; à droite : Émissions de COVNM par secteur d'activité en 2016 (source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

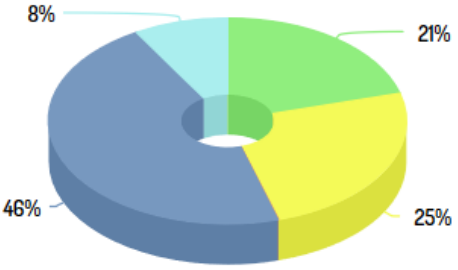
3.6.6. Ammoniac (NH_3)

En 2016, le territoire a émis 56 t de NH3 soit environ 0,9 kg/an/hab. Ce ratio est nettement inférieur à la moyenne départementale de la Gironde (3,2 kg/an/hab.) et à la moyenne régionale (18,0 kg/an/hab.).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

L'ammoniac émis sur le territoire provient de plusieurs secteurs d'activités : les secteurs résidentiel et tertiaire (46 %), le secteur des déchets (25 %), le secteur agricole (21 %) et le secteur des transports (8 %).

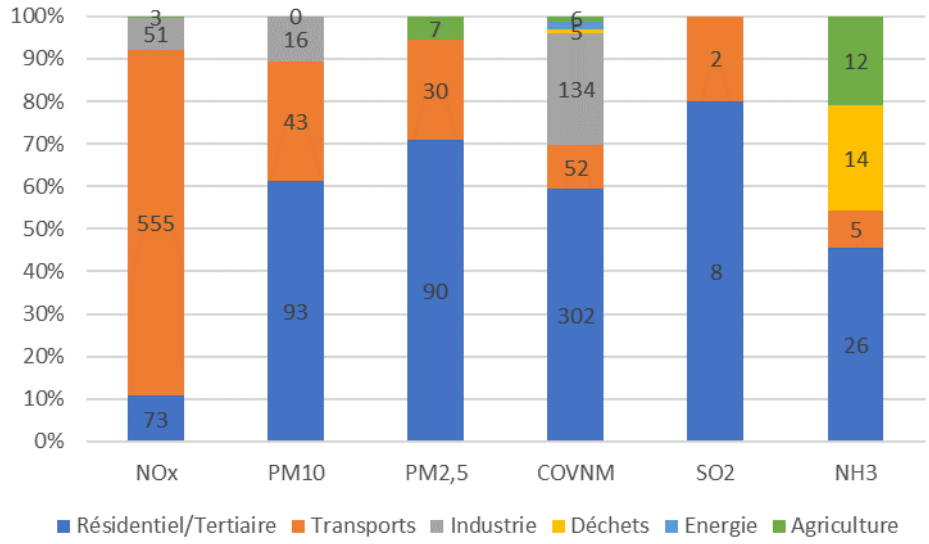




À gauche : Cartographie des émissions d'ammoniac par commune ; à droite : Émissions d'ammoniac par secteur d'activité en 2016 (source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

3.6.7. Synthèse des émissions de polluants à effet sanitaire sur le territoire de la COBAS

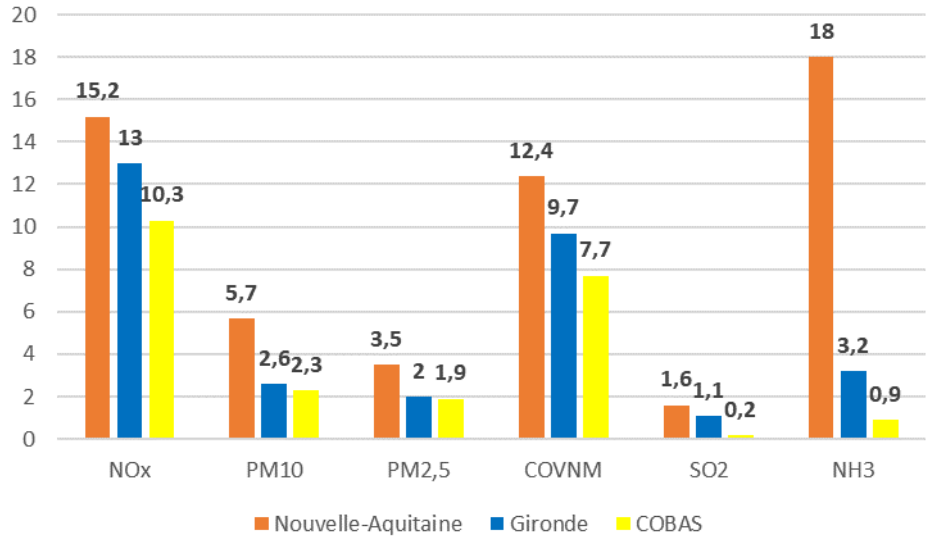
SOURCE : ATMO NOUVELLE-AQUITAINE, INVENTAIRE DES EMISSIONS, ANNEE 2016 VERSION 3.2.2 MISE A JOUR 16/10/2019



Émissions de polluants par secteur en tonnes en 2016 (source ATMO Nouvelle-Aquitaine)

	NOx	PM10	PM2,5	COVNM	SO2	NH3
Résidentiel/tertiaire	73	93	90	302	8	26
Transports	555	43	30	52	2	5
Industrie	51	16		134		
Déchets				5		14
Énergie				9		
Agriculture	3	0	7	6		12
TOTAL	**682**	**152**	**128**	**508**	**10**	**56**

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Comparaison des émissions par territoire en kg/hab. (Source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

	NOx	PM10	PM2,5	COVNM	SO2	NH3
Nouvelle-Aquitaine	15,2	5,7	3,5	12,4	1,6	18
Gironde	13	2,6	2	9,7	1,1	3,2
COBAS	10,3	2,3	1,9	7,7	0,2	0,9

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

4. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Une bonne qualité de l'air globale sur le territoire
- ✓ Un suivi réalisé par ATMO Nouvelle-Aquitaine par plusieurs études et campagnes de mesures sur le territoire
- ✓ Un impact positif des vents océaniques sur les concentrations des polluants
- ✓ À l'échelle de la Gironde : diminution des concentrations en dioxyde d'azote (NO2) et en particules en suspension (PM10 et PM2,5)
- ✓ À l'échelle du bassin : aucun dépassement des seuils d'information/recommandations et d'alerte pour le NO2, l'O3 et les PM10
- ✓ À l'échelle du bassin : aucun dépassement des valeurs de référence définies à l'échelle annuelle pour le NO2, l'O3, les PM10
- ✓ À l'échelle du bassin : les concentrations en NO2 à Arcachon largement inférieures à celles de la station de fond urbaine de Talence
- ✓ Au niveau de la RN250 : aucun dépassement des valeurs limites pour le NO2 et les PM10
- ✓ Au niveau de la RN250 : les concentrations en NO2 et PM10 sont peu élevées pour un site proche d'une voie de circulation
- ✓ Globalement, les émissions de polluants par habitant sont inférieures aux émissions par habitant à l'échelle du département de la Gironde et à l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine

Points faibles

- ✓ À l'échelle de la Gironde : relative stabilité des concentrations en ozone (O3) et hausse des teneurs en dioxyde de soufre (SO2)
- ✓ À l'échelle du bassin : Les concentrations en NO2 à Arcachon sont légèrement supérieures à celles de la station rurale du Temple. Une légère augmentation des concentrations est observée le matin et le soir typique de l'influence du trafic routier (trajets domicile-travail).
- ✓ À l'échelle du bassin : les concentrations moyennes en PM10 sont globalement du même ordre de grandeur que celles observées sur les stations de Bordeaux.
- ✓ Au niveau de la RN250 : l'impact du trafic routier est visible sur les concentrations en NO2 et PM10 (trajets domicile-travail)
- ✓ À l'échelle du bassin et au niveau de la RN250 : les concentrations en PM10 sont influencées par le chauffage résidentiel en hiver
- ✓ 81 % des émissions de NOx sont dues au secteur des transports sur la COBAS
- ✓ 28 % des émissions de PM10, 24 % des émissions de PM2,5 et 18 % des émissions de SO2 sont imputables au secteur des transports sur la COBAS
- ✓ Des émissions de polluants localisées principalement sur la commune d'Arcachon suivi par la commune de Gujan-Mestras
- ✓ Augmentation de la demande en déplacements exacerbée en période estivale

Questionnement

- ✓ Comment limiter les émissions polluantes en centre urbain et sur les grands axes ?
- ✓ Quel mode de transport privilégier pour réduire les émissions atmosphériques polluantes ?
- ✓ Comment réduire l'exposition de la population aux fortes concentrations de polluants ?

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

De cette analyse découle les enjeux suivants :

☐ Réduire les émissions atmosphériques polluantes liées aux transports :

- Améliorer et modifier les modes de transports et les déplacements en agissant à la fois sur le déplacement des personnes (domicile-travail ; flux touristiques) et le transport de marchandises
- Favoriser l'usage des modes actifs, des transports en commun et le covoiturage et contraindre l'usage de la voiture individuelle (jouer sur les parts modales)
- Fluidifier les trafics tous modes afin de réduire le temps des transports et les ralentissements (notamment au niveau des points de congestion identifiés)
- Jouer sur les vitesses de circulation,
- Travailler sur les transports en commun : équiper les véhicules existants (carburants ou traitement postcombustion) ; renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques…),
- Mener une réflexion préalable avant toute réalisation d'infrastructure nouvelle en évaluant son impact et en favorisant les modes de transport les moins polluants (marche, vélo, train, Transports en Commun en Site Propre, covoiturage…)
- Mener des réflexions sur des lignes de transport en commun du réseau Baia et du réseau Transgironde
- Mener des réflexions sur le transport de transit notamment au niveau de l'A660 et la RN250 afin de réduire les émissions et les concentrations de polluants

☐ Réduire la taille de la population exposée à la pollution atmosphérique :

- Limiter le stationnement et la pénétration des voitures en ville où la population exposée est forte et où les polluants se dispersent mal du fait de la densité du bâti,
- Limiter la présence des véhicules de transport de marchandises (poids lourds) en ville ou à proximité des bourgs
- Éloigner les infrastructures de transport routier des zones densément peuplées
- Fluidifier les trafics routiers au niveau des points de congestion identifiés (zones de ralentissement, zone d'embouteillage et feux tricolores) pour réduire les temps de transport et l'exposition aux fortes concentrations de polluants,
- Éloigner au mieux les zones piétonnes et cyclables des tronçons routiers identifiés comme source de fortes concentrations de polluants pour réduire l'exposition des piétons et des cyclistes. Cela peut passer par la création de zones piétonnes/cyclables et la suppression/limitation de la circulation routière en ville/dans les zones densément peuplées (zones résidentielles principalement).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

Problématique	Réponse du PDU	
	Effets attendus du PDU	**Moyens d'action du PDU**
• **Pollution globale : une grande partie des émissions est liée au secteur des transports qui doit donc veiller au maintien d'une bonne qualité d'air en réduisant ses émissions.**	Potentiellement négatif	- Diminution de la part modale des VP au profit des TC ou usage collectif du VP (covoiturage) et surtout des modes doux, notamment pour les trajets courts - Fluidifier les trafics afin de réduire le temps des transports et les ralentissements - Limiter le nombre et la longueur des déplacements
• **Oxydes d'azote (NOx) : essentiellement issus de la combustion de combustible fossile (pétrole et charbon), principalement issus du transport. La réduction des NOx représente un enjeu fort notamment en limite de voirie.** • **Particules : concentration à proximité des grands axes de déplacements et dans les centres urbains ; la plus grande part imputable aux transports est issue des véhicules diesel.** • **Ozone : réduction possible si réduction des NOx et COV.**	Potentiellement négatif	- Diminuer la part modale des véhicules particuliers au profit des transports collectifs et modes actifs, développer des alternatives à la voiture individuelle y compris en limite de zone agglomérée. - Travailler sur les TC : équiper les véhicules existants (carburants ou traitement postcombustion) ; renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques…). - Favoriser l'usage du vélo et de la marche, notamment pour les trajets courte distance - Amélioration de l'apaisement des points de congestion identifiés - Travailler sur le service de livraison ou de déplacement des entreprises (plans de déplacement des entreprises)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NUISANCES SONORES

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

Le bruit est perçu comme la principale nuisance de leur environnement pour près de 40 % des Français. La sensibilité à cette pollution, qui apparait comme très subjective, peut provoquer des conséquences importantes sur la santé humaine (troubles du sommeil, stress…). Le PDU, en tant qu'outil de gestion et de planification des modalités de transport sur un territoire, doit améliorer les conditions de trafic en réduisant le nombre de véhicules en circulation.

1.2. Rappels réglementaires et documents de référence

NB : L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. A l'échelle internationale et communautaire

- **Directive 2002/49/CE du conseil du 25 juin 2002** relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

1.2.2. A l'échelle nationale

- **Loi Bruit du 31 décembre 1992** et ses décrets d'application relatifs au classement sonore des voies ;
- **Circulaires de 2001 et 2004 relatives aux observatoires du bruit**
- **Articles L.571-10 et L.572-1 à 11 du Code de l'environnement** qui précisent les obligations en matière de recensement et de gestion du bruit dans l'environnement
- **Le Grenelle de l'Environnement 1 du 3 août 2009,** mis en application par le Grenelle 2 du 12 juillet 2010 prévoit également la lutte contre les points noirs de bruit et la mise en place d'observatoires de bruit dans les grandes agglomérations.

1.2.3. Au niveau régional, départemental et local

- **Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat en Gironde** arrêté le 18 juillet 2019
- **Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du Département de la Gironde** approuvé le 26/02/2016

NB : La COBAS n'est pas dotée de PPBE.

2. Quelques définitions

Un bruit est considéré comme une gêne lorsqu'il perturbe les activités habituelles comme la conversation, l'écoute de la radio ou la télévision, le sommeil.

Les **effets d'un environnement sonore sur la santé humaine** entrainent essentiellement des déficits auditifs et des troubles du sommeil pouvant engendrer des complications cardio-vasculaires et psycho-physiologiques. Cependant, selon un rapport de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale et au Travail (AFSSET), dans son dossier « Impacts sanitaires du bruit » diffusé en mai 2004, « il est aujourd'hui difficile de connaître la part des pertes auditives strictement liées au bruit ».

Si les niveaux sonores générés chez les riverains par le trafic routier est en général trop faible pour entrainer des pertes auditives, une exposition prolongée à ce type de bruit peut cependant provoquer fatigue, stress, anxiété, troubles de l'attention, troubles du sommeil, troubles cardiovasculaires, hypertension, etc.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

L'AFSSET identifie **différentes catégories de populations présentant une vulnérabilité particulière au bruit**. Il s'agit des enfants en milieu scolaire en phase d'apprentissage, des travailleurs exposés simultanément à plusieurs nuisances, des personnes âgées et des personnes ayant une déficience auditive.

Les projets de création de nouvelles infrastructures et toutes modifications du schéma de circulation doit prévoir les hausses et baisses de trafic induites, de façon à mettre en œuvre des dispositifs de protection acoustique pour préserver la santé des populations voisines et surtout réduire le nombre de Points Noirs Bruit sans en créer de nouveaux. Il s'agit de dispositifs de protection à la source (choix des matériaux, limitation de vitesse, écran acoustique, butte de terre…) ou des habitations (double vitrage, amélioration des joints, isolation…).

2.1.1. Indice Lden

Le Lden représente le niveau d'exposition totale au bruit. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen pendant chacune des trois périodes de la journée, c'est-à-dire le jour (6h – 18h), la soirée (18h – 22h) et la nuit (22h – 6h),
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un déplacement motorisé opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois à cinq déplacements motorisés opérés de jour selon le mode de déplacement considéré,
- le niveau sonore moyen de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré de nuit est considéré comme équivalent à dix mouvements opérés de jour.

2.1.2. Indice Ln

Le L_n représente le niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit (de 22h à 6h) d'une année. L'indice L_n étant par définition un indice de bruit exclusif pour la période de nuit, aucune pondération fonction de la période de la journée n'est appliquée pour son calcul.

2.1.3. Classement sonore

Le classement sonore est un document opposable aux tiers et prospectif. Il s'agit en effet d'une démarche réglementaire prise en application de l'article L.571-10 du Code de l'Environnement. Elle conduit au classement par le préfet de département des infrastructures de transport terrestre en **5 catégories** selon leur niveau d'émission et à la définition de secteurs affectés par le bruit. Des règles portant sur l'isolement acoustique des bâtiments nouveaux sont fixées dans ces secteurs en fonction du classement. Les 5 catégories définies par arrêté du 30 mai 1996 sont les suivantes :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure	Isolement acoustique minimal en dB(A)
1	L > 81	L > 76	d=300 m	45
2	76 < L < 81	71 < L < 76	d=250 m	42
3	70 < L < 76	65 < L < 71	d=100 m	38
4	65 < L < 70	60 < L < 65	d=30 m	35
5	60 < L < 65	55 < L < 60	d=10 m	30

Selon le décret 95-22 du 09/01/1995 doivent être classées toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5000 véhicules par jour, toutes les voies de bus en site propre compte un trafic moyen de plus de 100 bus/jour qu'il s'agisse d'une route nationale, départementale ou communale, les lignes ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour et les lignes ferroviaires urbaines de plus de 100 trains par jours.

2.1.4. Carte de bruit stratégique

La carte de bruit stratégique (CBS) est un document informatif et actuel. Elle est constituée de documents graphiques, de tableaux et d'un résumé non technique destiné « […] à permettre l'évaluation globale de

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution » (article L.572-3 du Code de l'Environnement). Elle sert d'outil d'aide à la décision pour l'établissement des PPBE.

Plusieurs types de cartes de bruits sont réalisées :

- Les cartes de type « A » : Elles représentent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophoniques pour chaque indicateur (Lden et Ln) et pour chaque typer de source) ;
- Les cartes de type « B » : Elles correspondent aux secteurs affectés par le bruit conformément au classement sonore des infrastructures de transports terrestres ;
- Les cartes de type « C » : Elles représentent les zones pour lesquelles les valeurs limites de niveau sonores sont dépassées notamment pour les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé.

La transposition dans le code de l'environnement de la Directive de 2002 fixe des valeurs limites d'émissions sonores par type de source. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

Indicateur	Routes et/ou lignes à grande vitesse	Aérodrome	Voie ferrée conventionnelle	Activités industrielles (ICPE)
Lden (jour)	68	55	73	71
Ln (nuit)	62	-	65	60

Les cartes de bruit permettent d'identifier en détail les **Points Noirs de Bruit (PNB).** Ces PNB sont les bâtiments exposés à des dépassements des valeurs limite d'exposition au bruit (cf. ci-dessus).

2.1.5. Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est un document élaboré en vue du traitement du bruit dans l'environnement. Il prend en compte notamment le bruit des routes, des voies ferrées, des aéroports et des industries. L'objectif des PPBE consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à préserver les zones dites « calmes » (article L.572-6 du Code de l'Environnement). Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits. Pour cela, ils s'appuient sur les cartes de bruit stratégique. Les PPBE se font sur plusieurs échéances et selon un cadrage précis indiquant notamment des seuils de trafics. Ainsi toutes les voies ne sont pas forcément concernées par la réalisation d'un PPBE.

- **Première échéance (2008)** : Établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour :
  - Les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules soit 16 400 véhicules par jour ;
  - Les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains soit 164 trains par jour ;
  - Les agglomérations de plus de 250 000 habitants.
- **Deuxième échéance (2013)** : Les cartes de bruit doivent être révisées et l'analyse élargie pour :
  - Les routes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules soit 8 200 véhicules par jour ;
  - Les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 30 000 passages de trains soit 82 trains par jour ;
  - Les agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- **Troisième échéance (2018)** : Il s'agit d'une échéance de réexamen, et le cas échéant de révision des CBS et PPBE publiés au titre des première et deuxième échéances. Au titre de la troisième échéance, les CBS doivent être publiées pour le 30/06/2017 au plus tard. Les PPBE correspondants doivent être publiés pour le 18/07/2018 au plus tard.

L'obligation de réaliser un Plan de prévention du bruit dans l'environnement ou PPBE (art.L.572-1 à 11 du Code de l'environnement) concerne :

  - Les représentants de l'Etat pour les voies autoroutières et nationales,
  - Les gestionnaires des voies non concernées par les représentants de l'Etat,

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- Les communes et structures intercommunales de plus de 100 000 habitants, l'élaboration du PPBE pouvant être autant menée par les communes que par l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI).

2.1.6. Définitions des ondes électromagnétiques

Il existe principalement deux types d'ondes électromagnétiques (OEM) auxquelles nous pouvons être exposés. Chaque catégorie possède des propriétés, des usages et un mode d'interaction avec la matière qui lui sont spécifiques :

- Les radiofréquences (9 kHz à 3 000 GHz), c'est-à-dire les champs émis par les moyens de télécommunications (téléphonie mobile, télévision mobile personnelle, internet mobile, puces RFID, Wi-Fi, WiMax) ;
- Les champs électromagnétiques dits extrêmement basses fréquences (50 Hz à 9 kHz) : ce sont les champs émis par les appareils électriques domestiques (sèche-cheveux, rasoir électrique) et les lignes à haute tension.

Les effets sanitaires observés à court terme dans le cas des radiofréquences sont des effets thermiques, c'est-à-dire une augmentation de la température des tissus. Dans le cas des champs électromagnétiques dits extrêmement basse fréquence, les effets observés à court terme sont des courants induits dans le corps humain, c'est-à-dire une stimulation électrique du système nerveux. C'est pour prévenir ces effets avérés à court terme que des valeurs limites d'exposition ont été élaborées.

Concernant les effets sanitaires à long terme, aucun mécanisme biologique n'a été identifié prouvant leur existence. Néanmoins, certaines études épidémiologiques mettent en évidence des corrélations entre augmentation du nombre de cas de leucémie infantile et exposition à des champs basses fréquences et des interrogations subsistent sur les effets à long terme pour des utilisateurs intensifs de téléphones mobiles. C'est pour ces raisons que le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a classé les champs électromagnétiques en catégorie 2B : cancérogènes possibles.

Des recherches continuent d'être menées sur les effets à long terme des champs électromagnétiques. Depuis 2011, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) coordonne la recherche sur les effets sanitaires des radiofréquences.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3. Eléments de diagnostic

3.1. Les zones calmes

Les zones de calme, protégées du bruit, sont constituées par l'ensemble des espaces verts et piétonniers, ainsi qu'aux espaces naturels où l'essentiel des déplacements sont effectués à pied ou à vélo. La majorité des zones calmes du territoire sont donc localisées majoritairement au sud du territoire en dehors des espaces urbanisés et des infrastructures de transport.

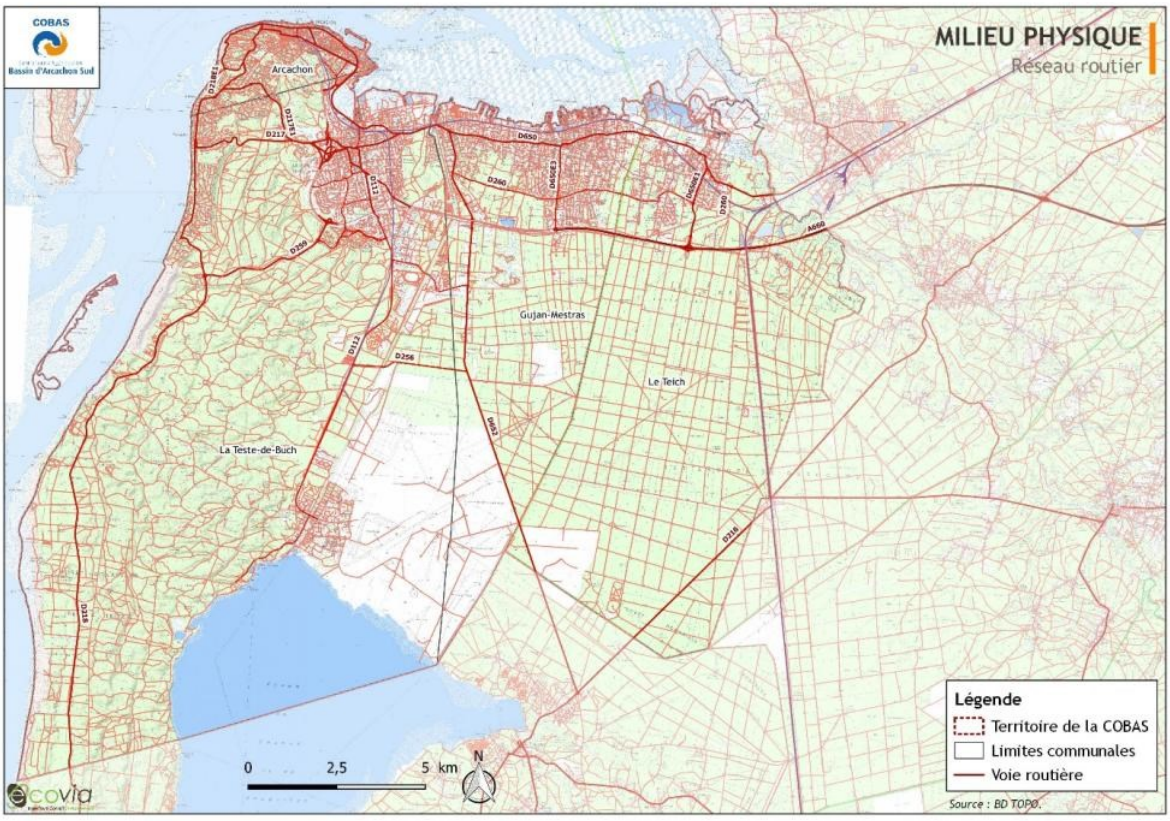
3.2. Le classement sonore

Le classement sonore du département de la Gironde a été approuvé le 2 juin 2016. Les 4 communes du territoire sont concernées par ce classement.

Les infrastructures de transports terrestres à l'origine de la majorité des nuisances sonores du territoire sont :

- **L'autoroute A660** (catégorie 2) ;
- **La nationale N250** (catégorie 2)[4] ;
- **La ligne ferroviaire n°655000 Bordeaux à Irun** (catégorie 2)[5].

Les infrastructures de transports terrestres sont listées en annexes.

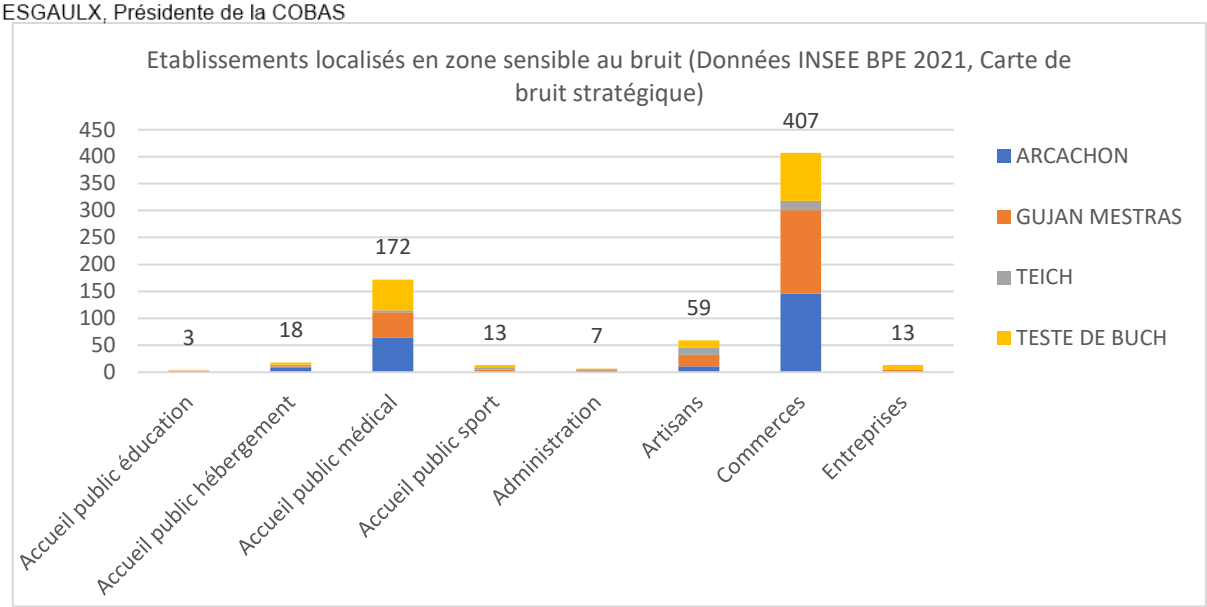


A partir de la base de données des équipements permanents de l'INSEE 2021, plusieurs bâtiments accueillant du public, notamment des enfants et des personnes sensibles au regard de leur santé ou de leur âge apparaissent localisés dans des secteurs sensibles.

[4] La RN250 est le prolongement de l'A660.

[5] Section comprise entre la gare de Bordeaux-Saint-Jean et la bifurcation de Lamothe sur la commune du Teich.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



3.3. Les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

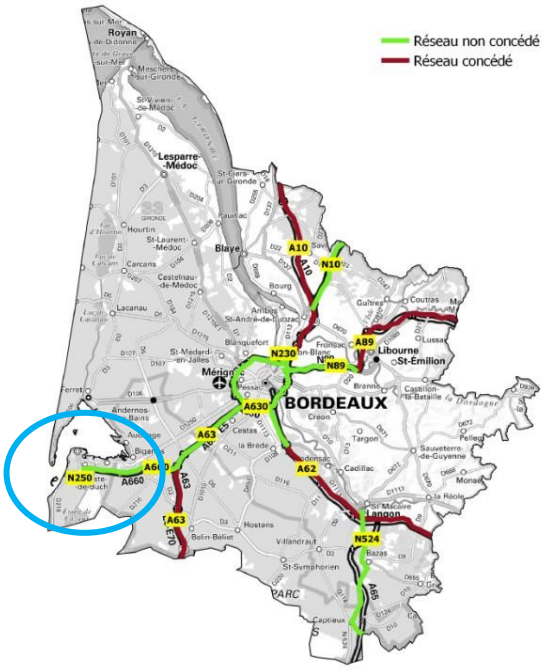
N.B. Pour chaque PPBE seuls les éléments concernant le territoire seront présentés.

3.3.1. PPBE de l'Etat

Source : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat dans le département de la Gironde

Dans le département de la Gironde, le préfet a validé le PPBE troisième échéance qui fait suite aux cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures approuvées par arrêté du 14 décembre 2018. Cet arrêté porte sur le réseau routier et autoroutier de Gironde dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires de Gironde dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages.

Sur le territoire de la communauté d'agglomération, **l'autoroute A660 et la nationale N250** sont les deux axes routiers concernés par ce PBBE. Ils appartiennent au réseau routier non concédé du département qui avait déjà été pris en compte dans le cadre du précédent PPBE.



Tronçons autoroutiers étudiés pour l'échéance 3 du PPBE de l'Etat en Gironde (Source : DDTM Gironde)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Concernant le réseau ferroviaire, le réseau étudié pour le PPBE troisième échéance correspond aux sections de voies ferrées écoulant plus de 30 000 trains par an. La ligne ferroviaire n°665 000 reliant Bordeaux à Irun est concernée uniquement pour sa section comprise entre la gare de Bordeaux-Saint-Jean et la bifurcation avec la ligne ferroviaire n°657 000 (Lamothe-Arcachon) au lieu-dit Lamothe sur la commune du Teich. Les tronçons compris entre Lamothe-Arcachon et entre Lamothe-Biganos ne sont pas concernées par le PBBE et le classement sonore.

Tronçons ferrés étudiés pour l'échéance 3 du PPBE de l'Etat en Gironde (Source : DDTM Gironde, janvier 2011)

Le PBBE troisième échéance a identifié **1 Zone Affectée par le Bruit (ZBC) et 2 Points Noirs du Bruit (PNB) au niveau de la RN250** sur la commune de la Teste-de-Buch (cf. carte ci-dessous).

Dans le cadre du PPBE deuxième échéance, une étude concernant la ZBC a été présentée à la commune de la Teste-de-Buch en novembre 2012. Aucune action spécifique sur cette ZBC n'a été prévue par le PBBE troisième échéance au niveau de la RN250.

RN 250

ZBC 14
N250-La Teste de Buch-2

2 PNB

Les Points Noirs du Bruit sont intégrés dans la Zone de Bruit Critique. La ZBC est créée à l'intersection des zones bâties et des empreintes sonores (selon classement sonore) prenant en compte la règle des 200 mètres entre 2 bâtis consécutifs.

Zone Affectée par le Bruit et (ZBC) et Points Noirs du Bruit (PNB) sur la RN250 (Source : DDTM Gironde)

Concernant l'A660, aucun PNB n'a été identifié dans la ZBC n°11 située sur la commune du Teich. Une seule isolation de façade a été réalisée sur un bâtiment au titre de la mise à 2x2 voies.

Par ailleurs, une protection acoustique a été mise en place en 2007 sur une longueur de 675m sur la commune de Gujan-Mestras au lieu-dit Césarée.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3.3.2. PPBE du département de la Gironde

Source : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de 2ème échéance du Département de la Gironde

Le PPBE de 2ème échéance du réseau routier départemental de la Gironde a été approuvé le 26/02/2016, il vient en complément du PBBE de première échéance déjà réalisé et arrêté par le Département le 26/06/2014.

Les axes départementaux étudiés par la PBBE et situés dans le territoire de la COBAS sont la **D112**, la **D218**, la **D650** et la **D1250**.

Le tableau ci-dessous identifie les zones bruyantes au niveau de ces axes. Pour chaque zone bruyante, des fiches de présentation ont été réalisées (cf. annexes).

N°	Commune	Nombre de personnes exposées		Nombre de bâtiments exposés		Bâtiment sensible exposé	Hiérarchisation des enjeux
		Lden	Ln	Lden	Ln		
ZB1-D218	Arcachon	5	-	2	-	-	Faible
ZB1-D650	Arcachon	6	-	5	-	-	Faible
ZB2-D650	Gujan-Mestras	22	-	4	-	-	Moyen
ZB3-D650	Le Teich	6	-	2	-	-	Faible

Plusieurs actions ont été mises en place afin de réduire le bruit sur les axes départementaux :

- Des actions relatives aux opérations d'aménagement : RD1250 (aménagement d'un giratoire avec la rue de l'Oustalet en 2009, aménagement du carrefour avec la RD1251 en giratoire en 2010) ;
- Des actions relatives à l'entretien de la voirie : RD650 en 2007 ; RD1250, RD218 et RD650 en 2009.

3.4. Cartes de Bruit Stratégiques (CBS)

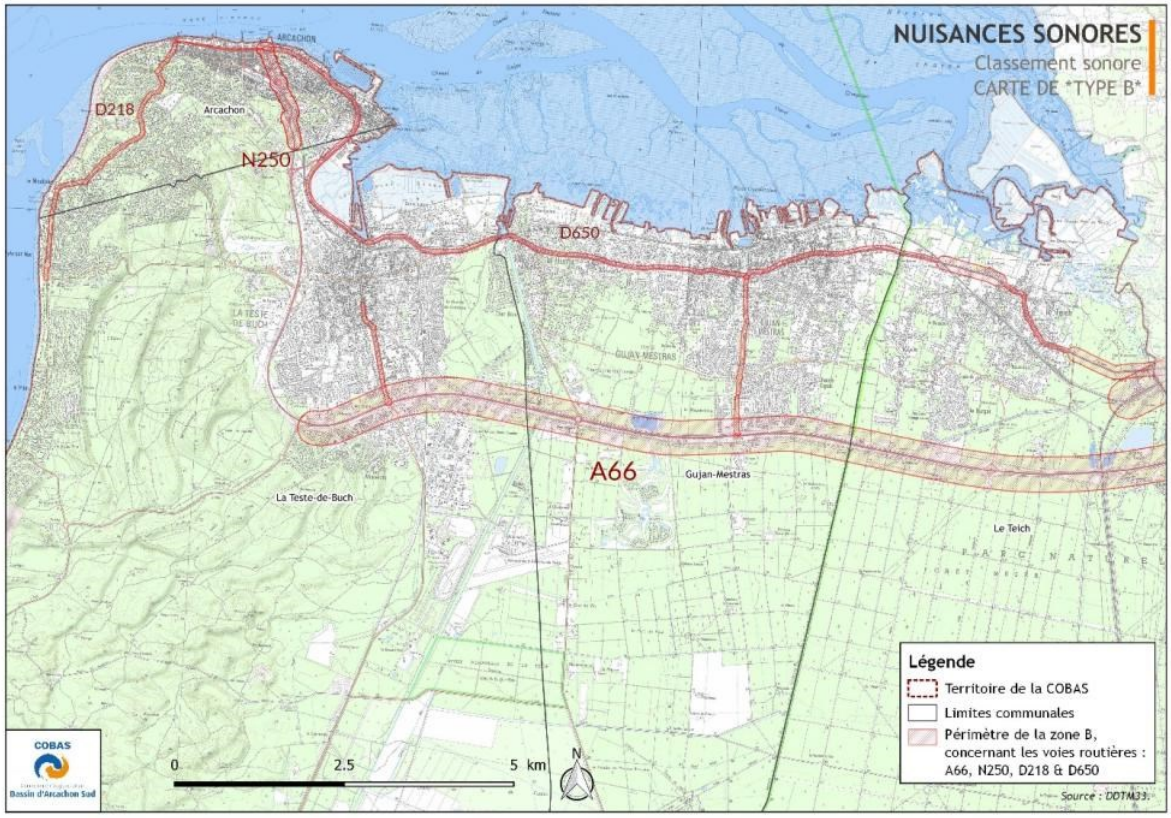
Les cartes de bruit des infrastructures de l'État en Gironde de troisième échéance ont été approuvées le 14/12/2018 dans le cadre du PPBE troisième échéance de l'État en Gironde. Elles concernent les voies qui supportent un trafic supérieur à 3 millions de véhicules/an (environ 8200 véhicules/jour) ou 30 000 passages de trains/an (environ 82 trains/jour).

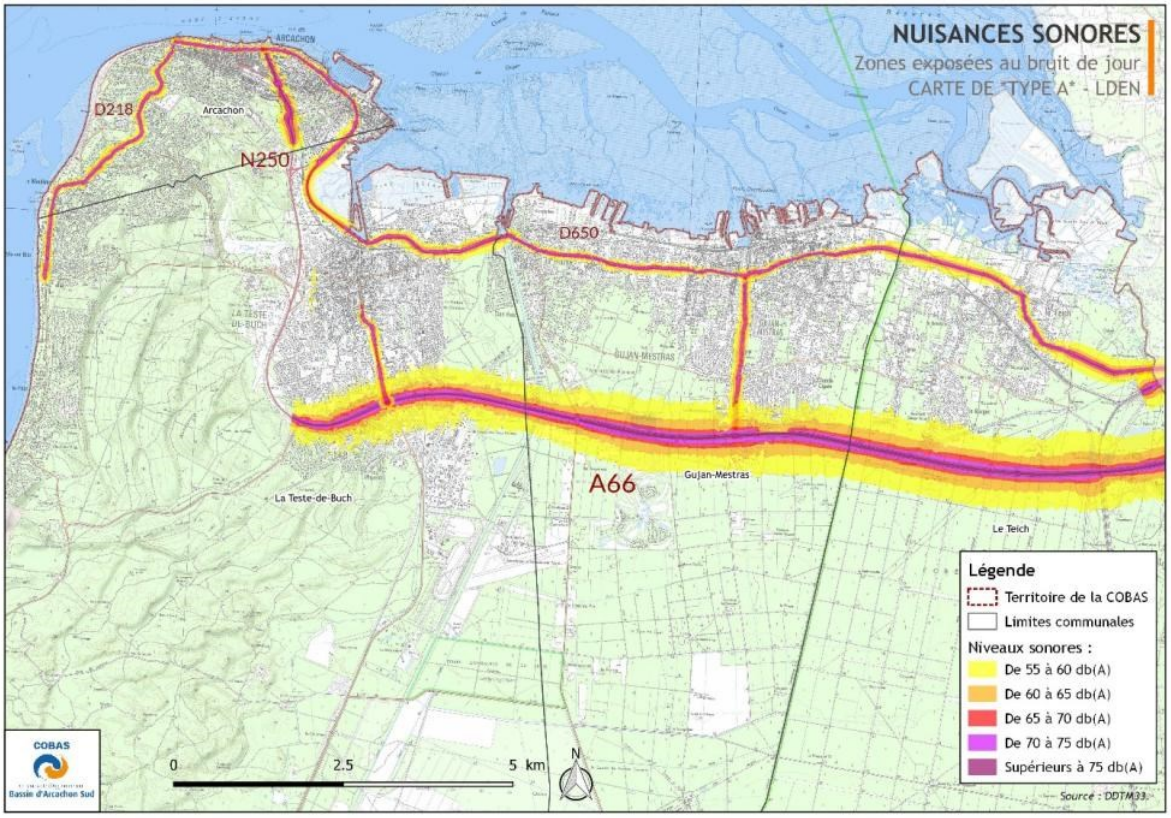
Sur le territoire de la COBAS, les infrastructures suivantes font l'objet de cartes de bruit : l'A660, la RN250, la D112, la D218, la D650, la D1250 et la ligne ferroviaire n°665 000.

Les cinq cartes présentées pages suivantes correspondent à plusieurs types :

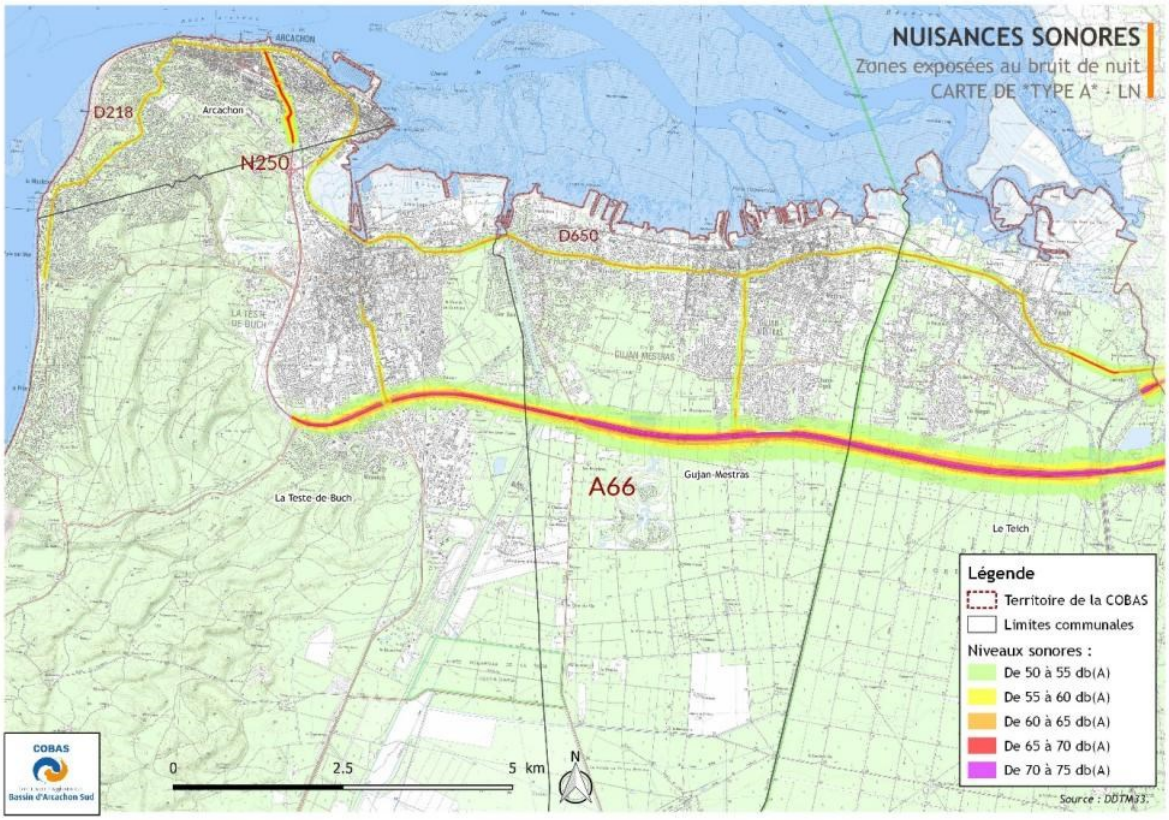
- Carte de type « A » indicateur Lden : Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 heures), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le Lden ;
- Carte de type « A » indicateur Ln : Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne), par paliers de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A) ;
- Carte de type « B » : Carte – arrêtée par le préfet en application de l'article R.571- 32 du code de l'environnement – présentant les secteurs affectés par le bruit (issus du classement sonore des voies en vigueur) ;
- Carte de type « C » indicateur Lden : Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L.572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h) ;
- Carte de type « C » indicateur Ln : Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L.572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur Ln (période nocturne).

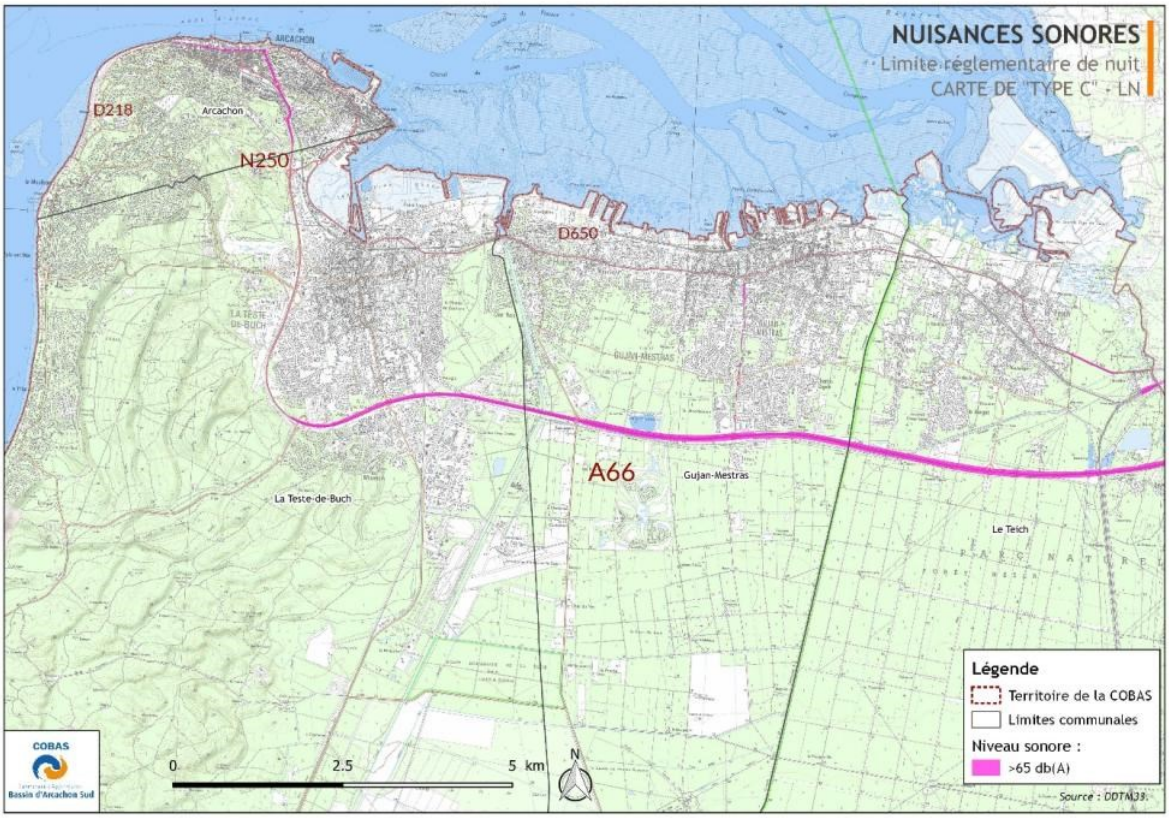
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



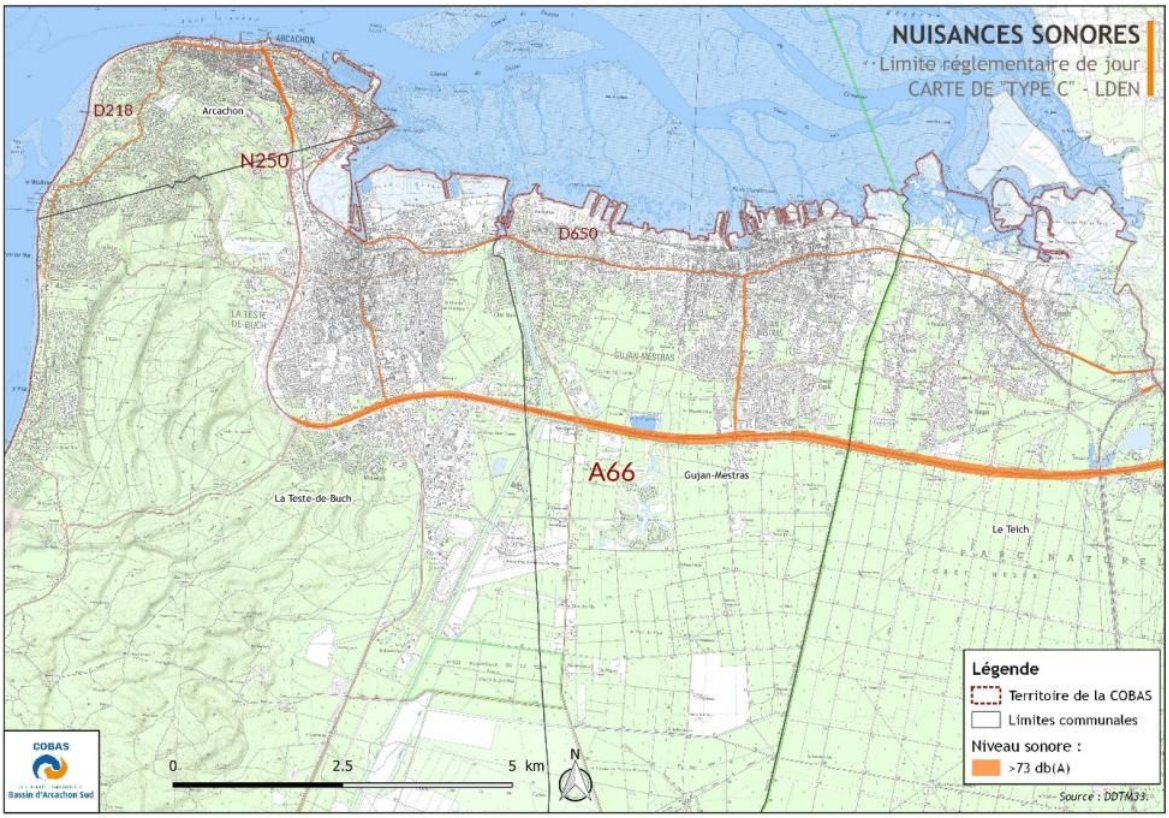


Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



3.5. Bruit aérien

Source : Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ; http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr

Les couloirs de bruit formés par les avions en approche se trouvent dans l'axe des pistes d'atterrissage. Le bruit d'un avion se fait ressentir de manière distincte à une quinzaine de kilomètres du lieu d'atterrissage (variable en fonction de plusieurs facteurs : vent, taille de l'avion, bruit environnant existant…).

Le bruit aérien, lié aux aéroports, fait l'objet de plans de prévention propres, les Plans d'Exposition au Bruit (PEB).

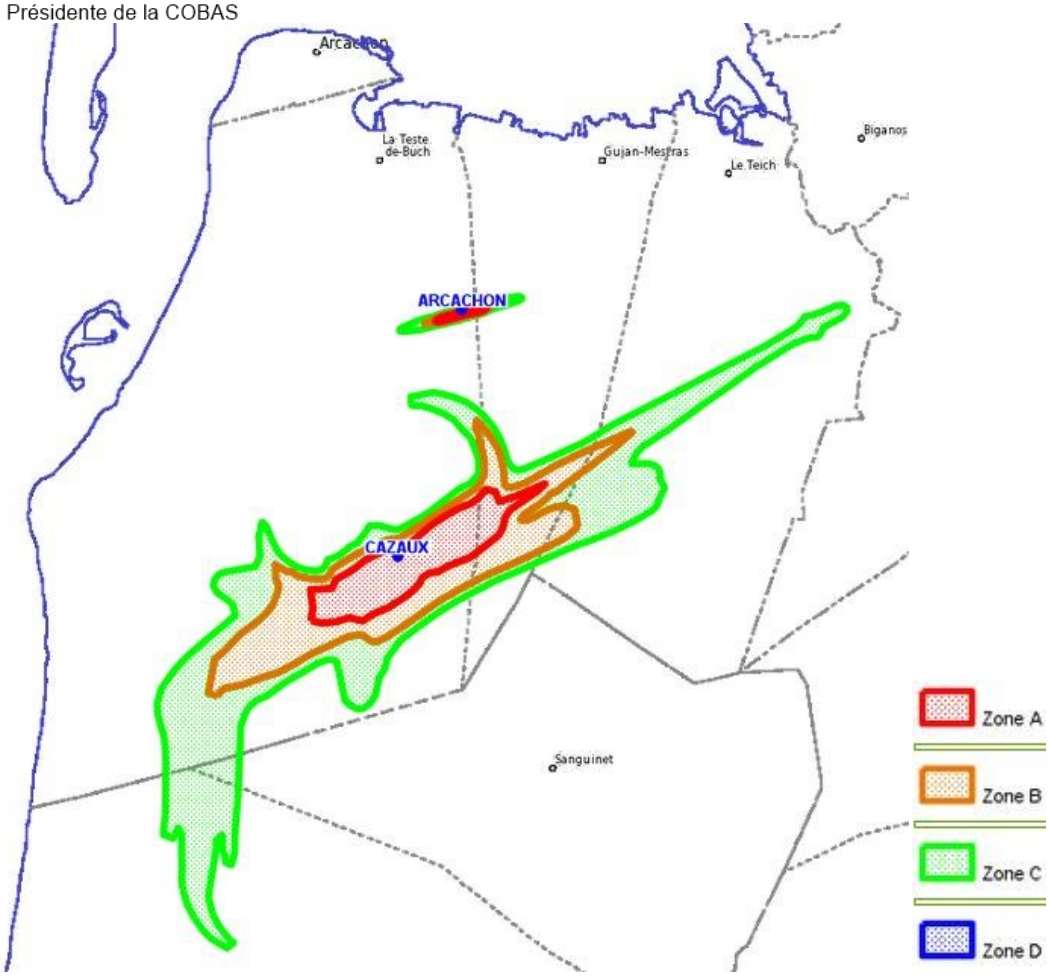
Le PEB est décomposé de la manière suivante :

- Zone A : zone de bruit fort où Lden > 70 ;
- Zone B : zone de bruit fort où Lden < 70 et dont la limite extérieure est comprise entre Lden 65 et 62 ;
- Zone C : zone de bruit modéré comprise entre la limite extérieure de la zone B et une limite comprise entre Lden 57 et 55 ;
- Zone D : zone de bruit comprise entre la limite extérieure de la zone C et la limite correspondant à Lden 50.

Deux PEB sont présents sur le territoire :

- Le **PEB de l'aérodrome d'Arcachon- La Teste** sur les communes de la Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras ;
- Le **PEB de l'aérodrome de Cazaux** sur les communes de la Teste-de-Buch, Gujan-Mestras et du Teich.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) d'Arcachon et de Cazaux (Source : Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ; http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr)

4. Ondes électromagnétiques

Sources : ANFR (cartoradio.fr) consulté en décembre 2019

L'AFNR (Agence Nationale des Fréquences) identifie toutes les installations radioélectriques de plus de 5 watts (hormis celles de l'Aviation Civile et des ministères de la Défense et de l'Intérieur pour des raisons de sécurité) pouvant être sources d'ondes électromagnétiques.

59 installations radioélectriques ont été recensées par l'AFNR (Agence Nationale des Fréquences) sur le territoire.

Il existe également plusieurs installations en dehors du périmètre, pouvant impacter le territoire.

5. Pollution lumineuse

Source : Etat initial du PCAET du SYBARVAL

La pollution lumineuse est une forme de pollution historiquement assez peu évoquée car à priori peu néfaste pour la santé lorsqu'on la compare aux pollutions plus classiques.

En France, l'éclairage public consomme 1 % de l'électricité totale produite. Au niveau des communes, l'éclairage public représente environ 17 % de leurs dépenses en énergie. L'éclairage public nocturne provoque la disparition du ciel étoilé ainsi que des nuisances sur la santé et la biodiversité constituant donc un fort enjeu. Dans un contexte de changement climatique et de réduction des émissions de GES, ce secteur est donc propice aux économies d'énergie.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Les principales mesures disponibles pour réaliser ces objectifs sont l'extinction de l'éclairage public en milieu de nuit, installer des capteurs de présence pour n'éclairer qu'une partie de la route, diriger le flux lumineux des lampadaires vers le sol pour diminuer la pollution lumineuse, ou encore remplacer les ampoules énergivores par des LEDs, plus économes en énergie. Mais, si ces LEDs sont plus efficaces en termes d'éclairage, ont une durée de vie plus longue (40 000h environ, cinq à quinze fois plus que des ampoules anciennes générations) et sont plus économes, leurs impacts sur la santé et l'environnement restent encore méconnus. De plus, le fait que ces LEDs soient plus économes a parfois conduit à l'installation de plus de points lumineux, augmentant ainsi la pollution lumineuse. L'étalement urbain renforce également cette pollution. Les nouvelles surfaces artificialisées sont desservies par des routes qu'il faut éclairer, augmentant la surface d'éclairage d'une commune.

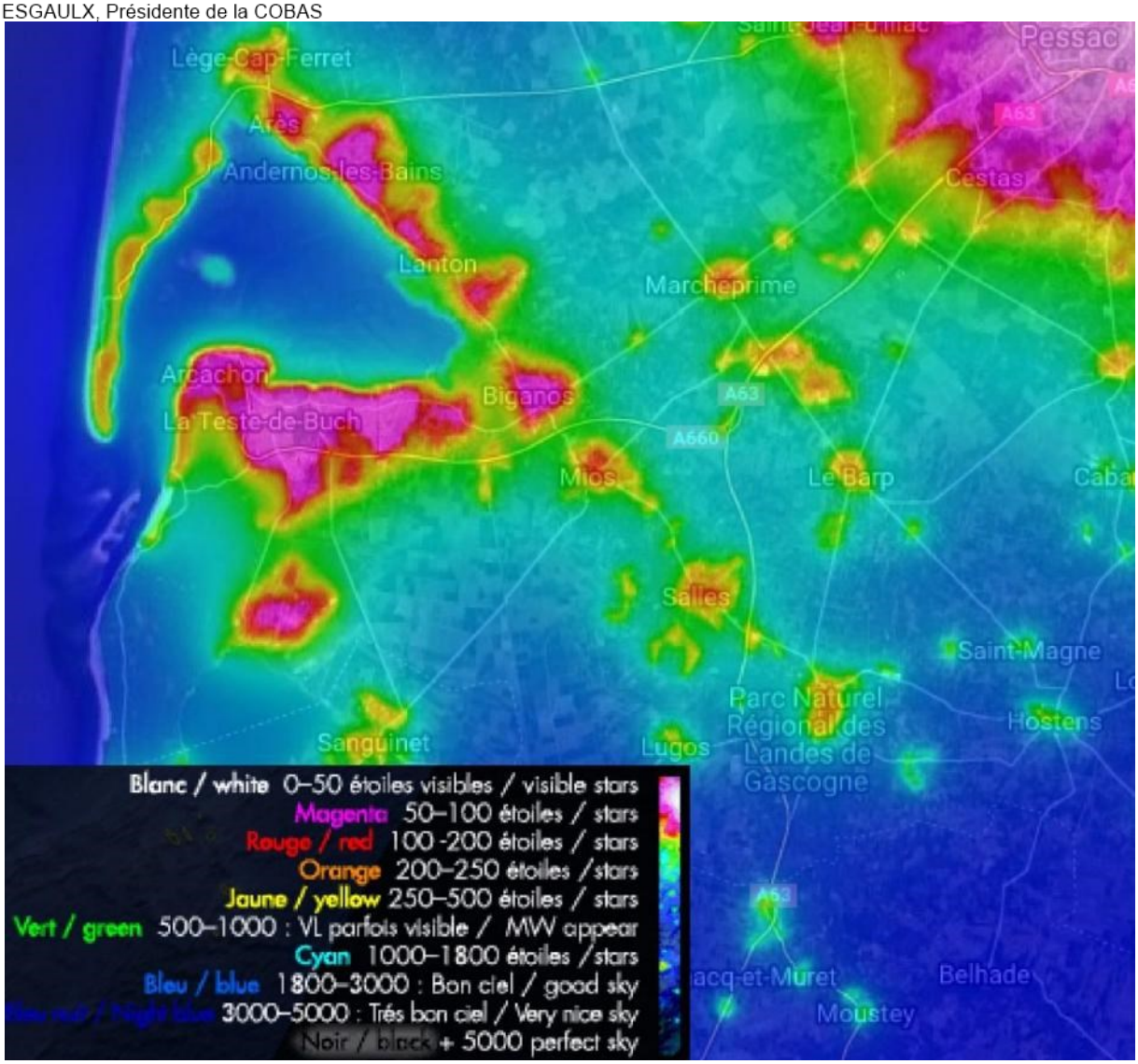
La population doit être aussi sensibilisée à la question de l'éclairage public. Elle pourrait être réticente à l'extinction des lumières la nuit pensant que cette mesure augmenterait l'insécurité et les cambriolages. Mais il faut savoir que les cambriolages ont lieux principalement le jour, quand les occupants sont au travail. De plus, une rue éteinte permet de repérer immédiatement des individus utilisant leur propre lumière pour s'éclairer, alors que des espaces éclairés peuvent favoriser le rassemblement d'individus. Enfin, **des rues éteintes augmenteraient l'attention des automobilistes et réduiraient ainsi leur vitesse.**

La pollution a également des effets négatifs sur le vivant. Les espèces nocturnes représentent en effet la majorité des invertébrés (64 %) et une partie importante des vertébrés (28 %) (source : PCAET du SYBARVAL). Ces espèces voient ainsi leur territoire se réduire au fur et à mesure de l'extension urbaine et des activités anthropiques. **Une route éclairée peut ainsi constituer une barrière infranchissable pour certaines espèces nocturnes.**

Le territoire du SYBARVAL comprend environ 40 000 points lumineux. Comme le montre la carte page suivante, la pollution lumineuse se concentre majoritairement autour du Bassin. A l'inverse, la qualité de la nuit est optimale au Sud, plus rural.

Des efforts ont déjà été entrepris pour moderniser l'éclairage public et ainsi diminuer sa pollution. En ce sens, sur le territoire du PNR et devant être élargi à l'ensemble du SYBARVAL, la création d'une Réserve internationale de ciel étoilé (Rice) doit voir le jour.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Carte de la pollution lumineuse (Source : PCAET SYBARVAL ; Association AVEX et Google Map)

Au niveau de la COBAS, la prise en compte de l'objectif de réduction de la pollution lumineuse est systématique pour les projets portés par la collectivité au même titre que la réduction des nuisances sonores (création de murs antibruits) »

6. Nuisances olfactives

Source : Etat initial du SCoT du SYBARVAL (Octobre 2019)

Sur le territoire, les nuisances olfactives peuvent être générées par les véhicules motorisés, l'industrie, les déchets (ordures ménagères notamment), le traitement des eaux usées (STEP) et l'agriculture.

Dans les stations d'épuration, les odeurs sont liées à la durée de rétention prolongée des eaux usées qui dégagent alors d'importantes quantités de sulfure d'hydrogène, d'ammoniac, de sulfures organiques. Pour pallier ce problème, les stations d'épuration du SIBA sont équipées d'un système de désodorisation performant (équipements d'extraction, de ventilation et de traitement de l'air) : tous les ouvrages sont soit situés dans des bâtiments, soit couverts et maintenus en dépression ; l'air vicié est ensuite traité dans des tours de lavage. De plus, afin de lutter contre les odeurs et la corrosion des réseaux d'assainissement, le SIBA a mis en place un traitement au nitrate de calcium.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

7. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Présence de zones calmes principalement localisées dans sud du territoire
- ✓ Développement de projets participant à la diminution des nuisances sonores et existence d'autres plans et programmes allant en ce sens (SCoT, PCAET, PDU, etc.)
- ✓ Présence de plusieurs PBBE (Etat, département de la Gironde) à l'origine d'actions visant à réduire les nuisances sonores et l'exposition des habitants à ces nuisances

Points faibles

- ✓ Plusieurs infrastructures de transport terrestre soumises au classement sonore sources de nuisances : l'A660, la RN250, la D112, la D218, la D650, la D1250, la ligne ferroviaire n°665 000, etc.
- ✓ 2 Points Noirs du Bruit (PNB) au niveau de la RN250 sur la commune de la Teste-de-Buch identifiés par le PBBE troisième échéance de l'Etat dans le département de la Gironde
- ✓ 4 zones bruyantes identifiées par le PBBE deuxième échéance du Département de la Gironde sur la D218 et la D650
- ✓ Présence de deux aérodromes (Arcachon- La Teste et Cazaux) faisant l'objet de Plans d'Exposition au Bruit (PEB)
- ✓ Une forte augmentation du trafic en été engendrant des encombrements et une augmentation des nuisances sonores
- ✓ 59 supports radioélectriques sources d'ondes électromagnétiques
- ✓ Fréquentation touristique en augmentation

Questionnement

- ✓ Comment réduire les nuisances sonores sur le territoire ?
- ✓ Comment supprimer les points noirs du bruit ?
- ✓ Comment anticiper la construction de nouvelles infrastructures de transport en termes d'exposition au bruit ?

De cette analyse découle les enjeux suivants :

- ☐ **Réduire les nuisances sonores liées aux déplacements :**
  - Veiller à la prise en compte du bruit très en amont dans les projets d'infrastructures
  - Maîtriser les vitesses de circulations et inciter au partage de la voirie dans les centres-villes et centres-bourgs ainsi que sur les axes habités
  - Identifier les zones sensibles afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire
  - Identifier et préserver les zones calmes (espaces publics, espaces verts, etc.) en favorisant les modes de déplacements doux
  - Résorber les Points Noirs du Bruit (PNB) et les zones de bruit existants et éviter d'en créer de nouveaux
  - Pour les nouvelles infrastructures : utiliser des matériaux permettant de mieux limiter la propagation du bruit (ex : revêtement des routes)
- ☐ **Réduire la population exposée aux nuisances sonores :**
  - Limiter le stationnement et la pénétration des voitures en ville où la population exposée est forte
  - Éloigner les infrastructures de transport des zones densément peuplées
  - Identifier les zones sensibles (établissements scolaires, hôpitaux, etc.) afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire
  - Identifier les zones nécessitant la mise en œuvre de protections acoustiques

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

Problématique	Réponse du PDU	
	Effets attendus du PDU	**Moyens d'actions du PDU**
• **Bruit : Zone Affectée par le Bruit, zones à enjeux prioritaires ; gêne sonore notamment en période estivale avec l'augmentation du trafic, zones calmes à préserver et risque d'atteintes sur la santé humaine**	Potentiellement négatif	• **Améliorer** la connaissance des points noirs routiers par une étude de bruit par exemple • **Eviter de créer** de nouveaux Points Noirs Bruit et **résorber** si possible ceux existants • **Améliorer** les conditions de circulation en réduisant le nombre de véhicules en service • **Identifier** les zones nécessitant la mise en œuvre de protections acoustiques • **Identifier** les zones sensibles afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire • **Fluidifier** les trafics afin de réduire le temps des transports et les ralentissements (émetteurs de bruits) • **Diminuer** la part modale des véhicules particuliers au profit des transports collectifs et surtout des modes doux, notamment pour les trajets courts. • **Améliorer** la fluidité sur les points de congestion (donc bruyants) identifiés • **Créer** des zones à vitesses limitées, donc plus calmes

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

DECHETS

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

La thématique traitement et valorisation des déchets comporte très peu d'interactions avec le Plan de Déplacements Urbains. Néanmoins, l'état initial de l'environnement aborde cette thématique pour être conforme à la règlementation, et présente donc les grandes caractéristiques de la gestion des déchets sur le territoire de la COBAS. Le seul levier du PDU sur cette thématique serait l'optimisation et la rationalisation des circuits de collecte « en porte-à-porte » et de transfert vers les installations de traitement et de valorisation des déchets.

1.2. Rappels réglementaires et documents de référence

NB : L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. Engagements nationaux

- Décret n°2000-404 du 11 mai 2000 relatif au rapport annuel sur le prix et la qualité du service public d'élimination des déchets (JO du 14/05/00)
- **Décret n°2016-288 du 10 mars 2016** portant diverses dispositions d'adaptation et simplification dans e domaine de la prévention et de la gestion des déchets

1.2.2. Grenelle de l'Environnement

Les lois Grenelle 1 du 03 août 2009 et Grenelle 2 du 12 juillet 2010 ont défini cinq engagements en matière de réduction des déchets afin d'en réduire les nuisances vis-à-vis de la santé et de l'environnement. Ces engagements sont présentés ci-dessous et accompagnés d'un premier bilan d'étape effectué à fin 2011, au plan national et régional :

- **Réduire la production des déchets** : l'objectif est de 7 % par an à l'horizon de 2013.
- **Augmenter et faciliter le recyclage des déchets valorisables** : les objectifs de recyclage ont été fixés à 35 % pour 2012 et 45 % pour 2015, et pour la catégorie des Déchets Industriels Banals (DIB) à 75 %.
- **Mieux valoriser les déchets organiques** : il s'agit de capter les gros gisements, dans le cadre d'une action portant sur les « bio-déchets » de 2012 à 2016. Il s'agit des déchets de l'agro-alimentaire, de la restauration et de la distribution.
- **Réformer les dispositifs de planification** : la prise en charge et les modalités de cette planification seront détaillées plus loin. L'élaboration des nouveaux plans, pour les déchets non dangereux, devra prendre en compte un objectif de baisse des tonnages incinérés et stockés (mis en décharge) de 15 % à fin 2012, avec une limitation globale de ces deux modes de traitement à 60 % sur le gisement produit.
- **Mieux gérer les déchets « inertes » et ceux du BTP** : un objectif ambitieux de valorisation a été fixé à 70 % d'ici 2020.

1.2.3. La Loi relative à la Transition Energétique pour la croissante verte

La loi n° 2015-992 relative à la Transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17 août 2015 introduit plusieurs objectifs concernant les déchets :

- **Valoriser des déchets non dangereux non inertes** : les objectifs de valorisation matière et organique ont été fixé à 55 % en 2020 et 65 % en 2025 ;
- Réduire la production des déchets non dangereux non inertes : l'objectif est de – 10 % en 2020 par rapport à 2010 ;
- **Réduire le taux d'enfouissement des déchets non dangereux non inertes** : les objectifs sont de – 30 % en 2020 par rapport à 2010 et de – 50 % en 2025 par rapport à 2010.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Il peut être également fait référence du règlement communautaire de collecte des déchets ménagers et assimilés voté par le Conseil Communautaire le 7 mars 2016.

1.2.4. Loi contre le gaspillage alimentaire et économie circulaire

La loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire entend accélérer le changement des modèles de production et de consommation afin de réduire les déchets et préserver les ressources naturelles, la biodiversité et le climat. Elle s'inscrit dans la mise en œuvre de la charte de l'environnement de 2004. La loi s'articule autour de plusieurs grandes orientations : réduire les déchets et sortir du plastique jetable, mieux informer le consommateur, agir contre le gaspillage, mieux produire et lutter contre les dépôts sauvages.

Parmi les dispositions prévues par ce texte concernant la gestion des déchets :

- **Révision à la hausse les objectifs de prévention de la production de déchets** avec un objectif global de réduction de tous déchets (hors bâtiment) de 15 % d'ici à 2030 par rapport à 2020 et un objectif de 5 % d'ici à 2030 des tonnages de déchets ménagers réemployés ou réutilisés ;
- **Harmonisation du geste de tri** : le 31 décembre 2022 au plus tard, les consignes de tri et les poubelles de collecte sélectives seront les mêmes sur tout le territoire ;
- **Consigne pour recyclage et réemploi des bouteilles plastiques**. Cette mesure sera mise en place uniquement si les collectivités locales ne parviennent pas à améliorer d'ici fin 2022 la collecte et atteindre les objectifs européens de 77 % des bouteilles en plastique collectées en 2025 et de 90 % en 2029. Ce n'est qu'après l'évaluation réalisée en 2023 sur les pratiques de 2022 qu'une décision sera prise ;
- **Nouvelle la filière REP relative au secteur du bâtiment instaurée en 2022** ;
- **Pouvoirs renforcés des élus locaux en matière de lutte contre les décharges sauvages ;**
- **Fin des emballages plastiques à usage unique à l'horizon 2040 ;**
- Extension de la responsabilité des industriels dans la gestion des déchets ;
- Utilisation des pneus rechapables ou rechapés ;
- Interdiction de distribution gratuite de bouteilles d'eau en plastique dans les établissements recevant du public.

2. Points clés analytiques

Source : RPQS 2018

La COBAS dispose de la compétence globale de collecte et de traitement des déchets ménagers et assimilés de l'agglomération.

La pré-collecte (gestion des bacs et des colonnes aériennes ou enterrées), la collecte des déchets ménagers, les déchèteries et le centre de transfert sont gérés en régie directe.

Le transport est assuré selon le flux concerné en régie directe ou par des prestataires privés.

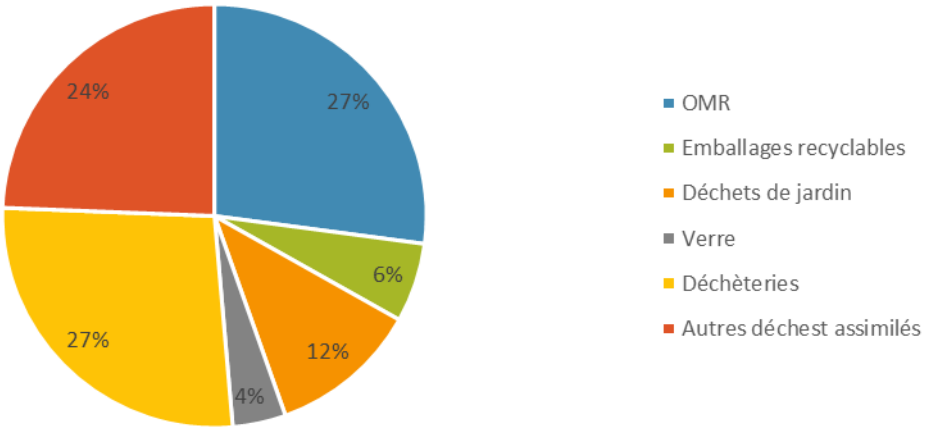
Le traitement est assuré selon le flux concerné en régie directe (centre de valorisation des déchets au Teich) ou par des prestataires privés, sous forme de marchés de prestations.

2.1. Gisement de déchets

2.1.1. Volumes produits, évolution et comparaison

En 2018, 89 791 t de déchets ont été produites, dont 67 902 t de déchets ménagers et 21 889 t d'autres déchets assimilés. Cela équivaut à 812,6 kg/hab. Le plus gros gisement est celui des OMR -Ordures Ménagères Résiduelles- (27 % du total) et celui apporté en déchèteries (27 %).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Répartition du gisement par type de déchet en 2018

2.1.2. Évolution et comparaison

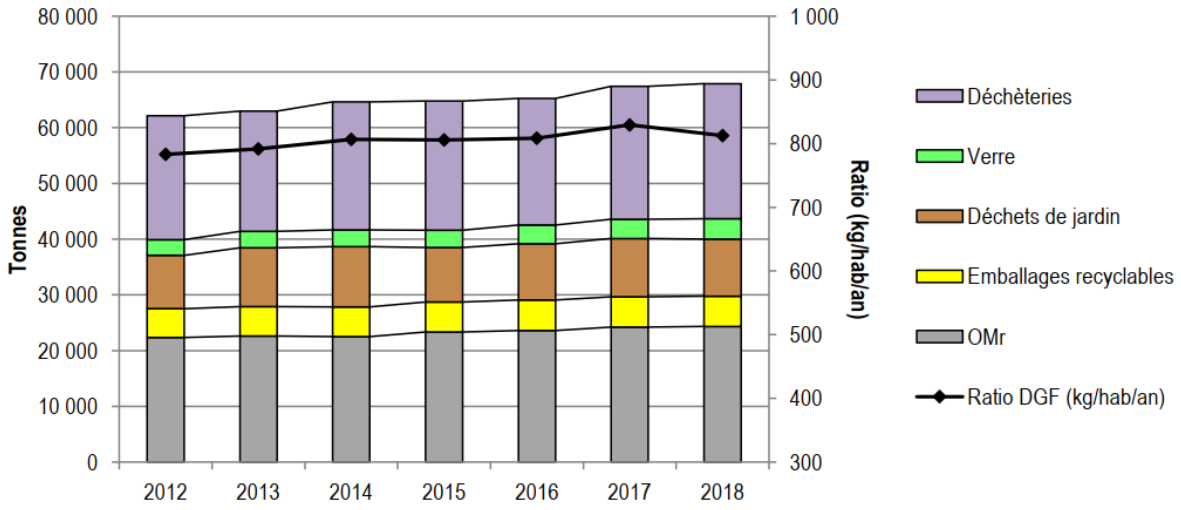
La production d'ordures ménagères résiduelles a légèrement augmenté entre 2017 et 2018 (+ 0,5 %). Cette hausse s'explique notamment par la croissance démographique positive du territoire et sa forte attractivité touristique. On observe en effet au cours de la saison estivale une augmentation de près de 50 % des tonnages d'OMR collectés. Néanmoins, la production OMR par habitant a diminué entre 2017 et 2018 (- 2,2 %), pour la 1re fois depuis 2014. En 5 ans, la production des OMR a augmenté de 7,4 %, représentant une hausse de près de 11 kg/hab.

La collecte des emballages et celle du verre ont également augmenté (respectivement +0,3 et +5,6 % entre 2017 et 2018), mais le ratio par habitant a diminué pour les emballages (-2,4 %).

Le tonnage des déchets collectés en déchèteries a augmenté de 1,6 % entre 2017 et 2018. Toutefois, la quantité de déchets des déchèteries collectés par habitant a diminué de 1,2 %. L'augmentation observée s'explique notamment sur les apports :

- des DNV (+ 648 t) ;
- des DEA (mobilier) (+ 407 t).

En cinq ans, la quantité des déchets collectés en déchèteries a augmenté de 6,7 %, représentant une hausse de 22,6 kg/hab.

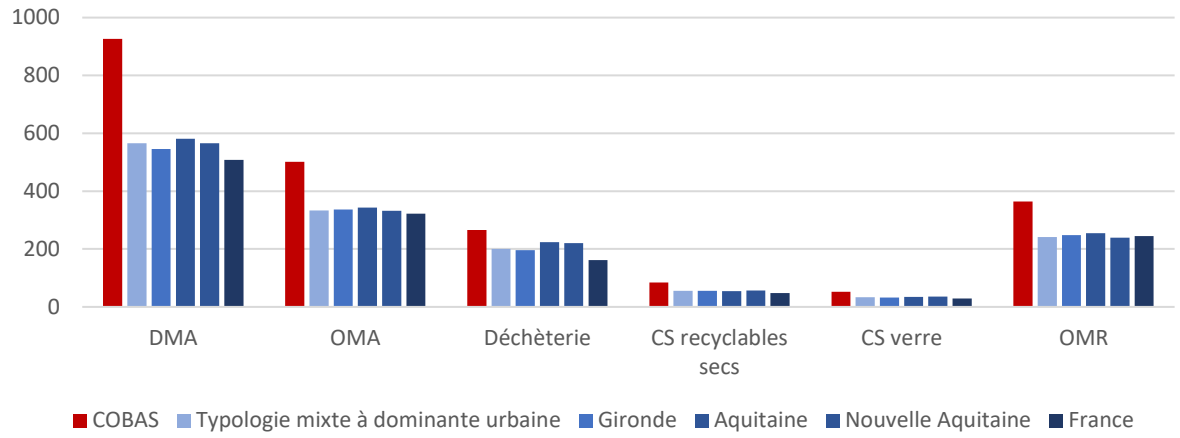


Évolution des tonnages de DMA collectés

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Entre 2009 et 2015, la production d'ordures ménagères et assimilés (OMA) a augmenté de 6 % au total, mais diminué de 0,4 % lorsque rapportée au nombre d'habitants.

Par comparaison, lorsque l'on ramène la production de déchets au nombre d'habitants, la COBAS produit plus que les autres territoires que sont la Gironde, les ancienne et nouvelle régions et la France.



Comparaison du gisement 2017 (kg/hab.)

2.2. Collecte

Le service dessert 66 816 habitants en 2018. Au plus fort de la population estivale, le nombre atteint près de 250 000 habitants.
Les ordures ménagères (OMR) et les emballages recyclables sont collectés en porte-à-porte, mais il existe quelques colonnes enterrées. Le verre est collecté en points d'apport volontaire et les déchets de jardins sont ramassés en porte-à-porte.

Le territoire comprend les infrastructures de collecte et de transfert suivantes :

- Six déchèteries et un point vert pour les ménages ;
- Deux déchèteries professionnelles ;
- Un centre de transfert, par lequel transitent la majorité des déchets collectés par la COBAS, à La Teste-de-Buch ;

Flux collecté	Mode de collecte
Ordures ménagères résiduelles	**Porte-à-porte**, en bacs Quelques colonnes enterrées
Déchets recyclables (hors verre)	**Porte-à-porte**, en bacs Quelques colonnes enterrées
Déchets de jardin	**Porte-à-porte**, en bacs
Verre	**Apport volontaire**, en colonnes aériennes ou enterrées.
Encombrants	**Porte-à-porte**, sur appel téléphonique.
Déchets des déchèteries	**6 déchèteries et 1 point vert** pour les ménages **2 déchèteries professionnelles**

2.3. Traitement et valorisation

La COBAS dispose d'un centre de valorisation sur la commune du Teich constitué de quatre domaines d'activité :

- Une plateforme de compostage des déchets verts et des biodéchets (27 400 m²) ;

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- Une plateforme de valorisation du bois (5 500 m²) : 3 catégories de bois sont traitées sur cette zone, le bois de classe A (palettes, bois non traité), le bois de classe B (bois peints, vernis, etc.) et les souches ;
- Une déchèterie professionnelle destinée à la collecte des déchets industriels banals (ferrailles, déchets de démolition, etc.) ;
- Une installation de stockage de déchets inertes d'une superficie de 56 000 m².

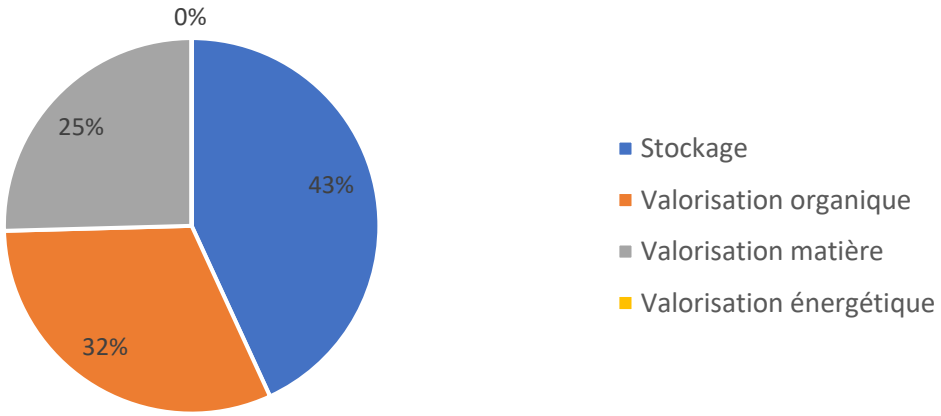
Les autres déchets sont traités par des installations en dehors de la COBAS :

- Un centre de tri (à Montardon) accueille la totalité des tonnages d'emballages recyclables, ainsi que les cartons et papiers collectés en déchèteries ;
- Deux installations de stockage des déchets non dangereux (ISDND) sont les sites d'enfouissement où sont stockés les déchets restants, à Lapouyade et à Aire-sur-l'Adour.

En 2018, 56,9 % des déchets produits sur le territoire ont été valorisés :

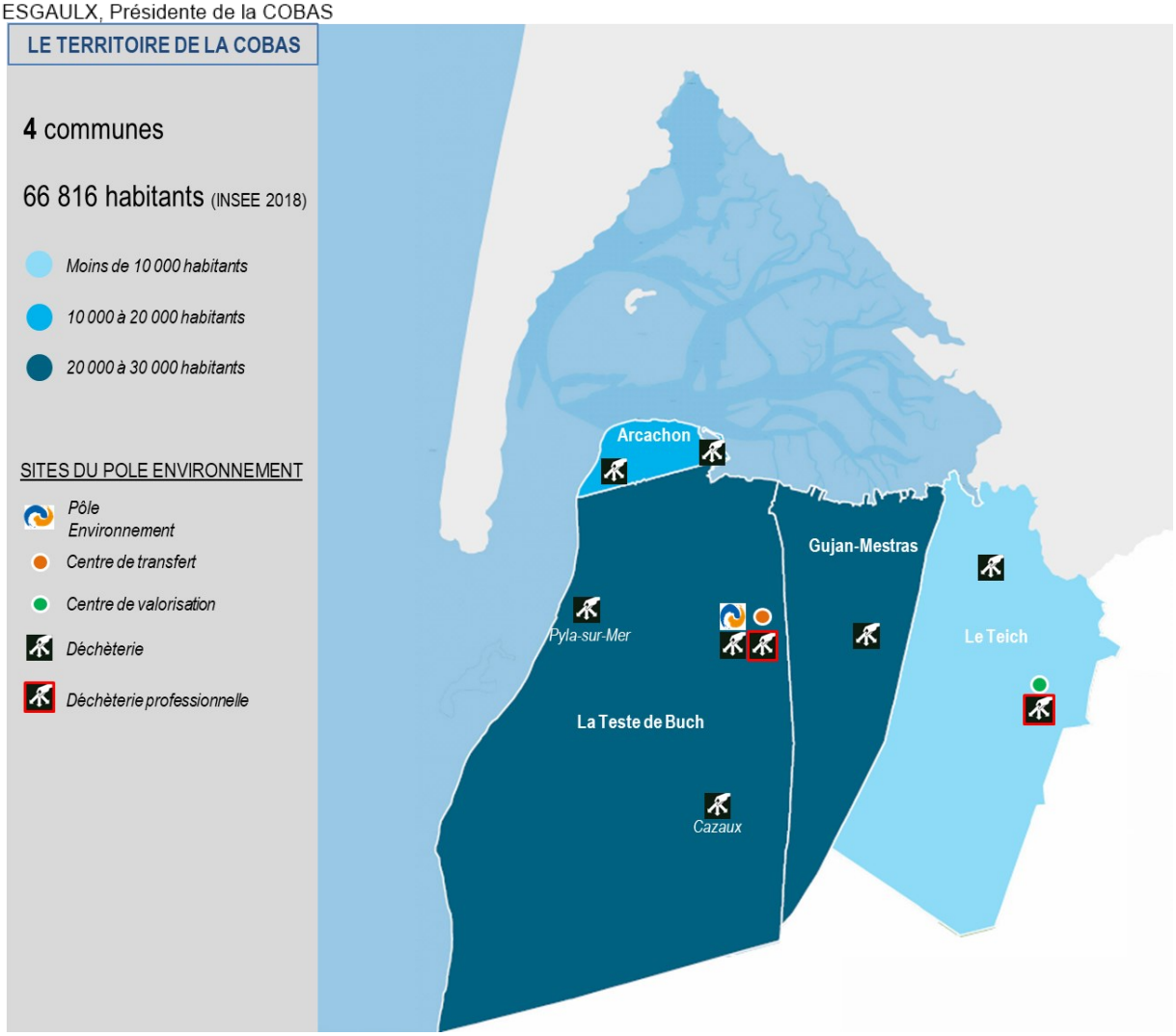
- 20 351 t ont suivi une filière de valorisation matière ;
- 25 137 t ont suivi une filière de valorisation biologique ;
- 88 t ont suivi une filière de valorisation énergétique.

Le reste a été enfoui en installation de stockage de déchets non dangereux.



Répartition de la valorisation des déchets en 2018

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Sites de gestion des déchets

2.4. Transport des déchets

Le parc de véhicules est composé de 21 bennes de collecte, 3 mini-bennes, 12 polybennes et 2 camions-grues, 22 VUL et 33VL. Au total, ce sont plus de 378 561 km parcourus par les bennes de collecte en 2018 et plus de 307 000 km par les polybennes.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.5. Bilan

LA GESTION DES DECHETS

Production annuelle

89 791 tonnes

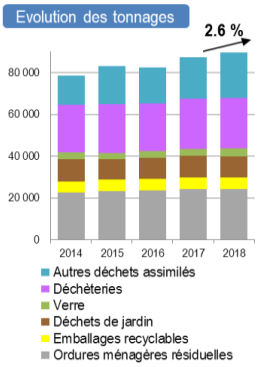
67 902 tonnes — **Déchets ménagers**

21 889 tonnes — **Autres déchets assimilés**

812.6 kg/hab./an

56.9 % de déchets valorisés

Evolution des tonnages



Répartition des déchets par flux

				Traitement
Ordures Ménagères Résiduelles (OMR)	Porte-à-porte (+ quelques bornes)	**24 337 tonnes** Evolution 2017/2018 : + 0.5 %		**ISDND à Lapouyade** (stockage) (SOVAL – VEOLIA)
Emballages recyclables	Porte-à-porte (+ quelques bornes)	**5 430 tonnes** Evolution 2017/2018 : + 0.3 %		**Centre de tri à Montardon** (PAPREC)
Déchets de jardin	Porte-à-porte	**10 247 tonnes** Evolution 2017/2018 : - 2.3 %		**Centre de valorisation au Teich** (COBAS)
Verre	Apport volontaire	**3 645 tonnes** Evolution 2017/2018 : + 5.6 %		**Valorisation matière** (O-I Manufacturing à Vayres)
Déchèteries *(+ encombrants PàP)*	6 sites + 1 point vert	**24 243 tonnes** Evolution 2017/2018 : + 1.6 %		**Adapté selon le flux**
Autres déchets assimilés *(professionnels et communes)*	2 déchèteries professionnelles	**21 889 tonnes** Evolution 2017/2018 : + 8.5 %		**Adapté selon le flux**

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Mise en œuvre d'un Programme local de prévention de déchets ménagers et assimilés (PLPDMA) sur le territoire de la COBAS
- ✓ Diminution de la quantité de déchets ménagers collectés entre 2017 et 2018 (exprimée en kg/hab.)
- ✓ Performance de collecte des déchets recyclables (exprimée en kg/hab.) supérieure à la moyenne nationale
- ✓ Taux de valorisation des déchets gérés par la COBAS d'environ 57 %, avec la recherche de nouvelles filières de valorisation (déchets inertes notamment)

Points faibles

- ✓ Quantité globale des déchets ménagers et assimilés en hausse entre 2017 et 2018, soulignant notamment l'évolution démographique du territoire
- ✓ Production des déchets ménagers et assimilés (exprimée en kg/hab.) supérieure à la moyenne régionale et nationale, traduisant l'attractivité du territoire lors de la période estivale
- ✓ Objectif de réduction des OMA entre 2009 et 2015 fixé par le Grenelle de l'environnement non atteint.

Questionnements

- ✓ Comment participer à renforcer ces atouts et corriger ces faiblesses avec le PDU ?

De cette analyse découle les enjeux suivants :

L'action du PDU sur cette thématique est faible.

- ☐ Rationalisation des déplacements liés à la collecte des déchets ménagers :
  - Optimisation des circuits de collecte des déchets et/ou réduction des fréquences de collecte
  - Optimisation de la collecte en PAV avec la mise en place de sonde indiquant le taux de remplissage des bornes
  - Développement de la collecte en PAV, en substitution de la collecte en porte-à-porte
- ☐ Réduction de l'impact environnemental du transport, en choisissant des énergies « propres » : bio-carburant, GPL, électricité…

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

Problématique	Réponse du PDU	
	Effets attendus du PDU	**Moyens d'action du PDU**
• **Déchets : collecte et transit de déchets**	Neutre	• **Action limitée du PDU :** Recommandations éventuelles afin de rationaliser le transport de déchets vers les installations/équipements de collecte, de traitement et de revalorisation des déchets.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

SITES ET SOLS POLLUES

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

L'étude des sols et des sous-sols, a pour but principal d'identifier les sources de pollution et de mettre en évidence un éventuel lien avec les activités de transport. L'ensemble des émissions atmosphériques issues du transport routier contribue à la formation de pluies acides qui dégradent la qualité des sols.

Les incidences de ces pollutions varient considérablement en fonction des conditions climatiques, pédologiques, géologiques et géomorphologiques de la zone considérée. Les espèces faunistiques et floristiques peuvent par exemple être vulnérables aux pollutions routières accumulées le long des voies. A l'image de la pollution des eaux, il est nécessaire d'appréhender ces mécanismes dans la définition des futures actions du PDU, bien que son échelle d'action ne soit pas adaptée à la gestion de ce type de pollution.

1.2. Rappels réglementaires et documents de référence

NB : L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. A l'échelle internationale et communautaire

- **Directive européenne 82/501/CEE**, dite directive **Seveso 1**, remplacée par la directive 96/82/CE dite directive **Seveso 2**, elle-même remplacée récemment par la **directive 2012/18/UE** du 4 juillet 2012 dite directive **Seveso 3**. Cette dernière est entrée en vigueur le 1er juin 2015. Les directives Seveso imposent aux Etats membres de l'Union Européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs (sites SEVESO) et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Deux types d'établissements sont distingués selon la quantité de matières dangereuses : **les établissements Seveso seuil haut et les établissements Seveso seuil bas**.

1.2.2. A l'échelle nationale

- **Loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement** (Livre V Prévention des pollutions, des risques et des nuisances - Titre I Installations classées pour la protection de l'environnement - art. L511-1 et suivants du code de l'environnement - Partie législative). Cette loi soumet diverses installations, dont certaines installations de gestion des déchets, à autorisation ou à déclaration suivant la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter leur exploitation pour l'environnement.
- **Décret n° 2015-1353 du 26 octobre 2015** relatif aux secteurs d'information sur les sols prévus par l'article L. 125-6 du code de l'environnement et portant diverses dispositions sur la pollution des sols et les risques miniers.

2. Points clés analytiques

2.1. Les données BASIAS (pollution potentielle)

BASIAS est une base de données qui recueille l'ensemble des informations liées aux sites pollués. Elle se base sur l'activité du site plus que sur la pollution réelle. Il s'agit d'un inventaire historique réalisé par le BRGM, qui représente les sites de **pollution potentielle**.

La COBAS compte **223 sites BASIAS** dont la majorité se trouvent sur la commune de la Teste-du-Buch (130 sites soit 58,3 %). Parmi ces sites :

- 11 sites sont en activité (0,5 %) ;
- 1 site est en activité et partiellement réaménagé (0,4 %) ;

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- 1 site est partiellement réaménagé et partiellement en friche (0,4 %)
- 154 sites ont une activité terminée (69,1 %) ;
- 54 sites dont l'activité est inconnue (24,2 %) ;
- 1 site dont l'état d'activité n'est pas renseigné (0,4 %).

Les activités principales de ces sites sont :

- Extraction de pétrole brut (concession minière d'exploitation du pétrole et forage) (50,7 %) ;
- Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.) (17,6 %) ;
- Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé (9,5 %).

2.2. Les données BASOL (pollution avérée)

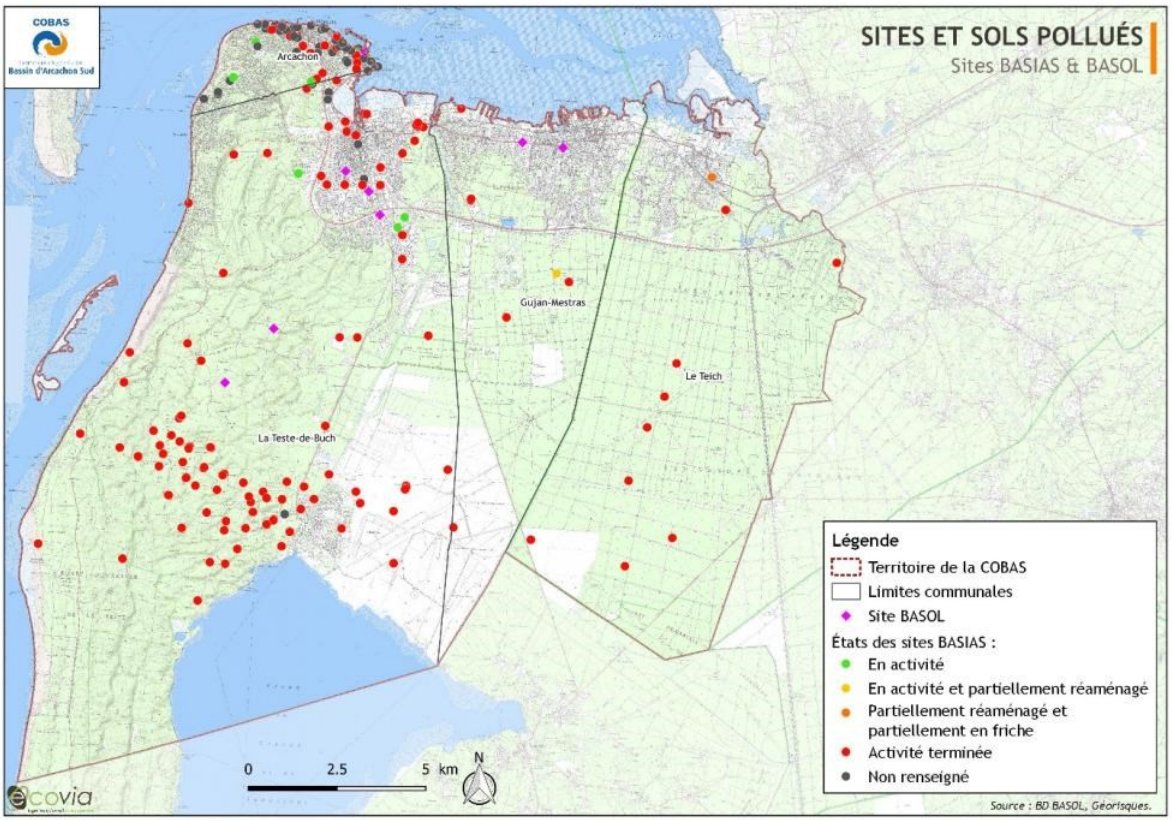
BASOL est une base de données qui recense les sites pollués connus, les sites potentiellement pollués nécessitant une analyse ou encore les sites anciennement pollués et traités. Cette base précise également les actions menées ou à mener dans le cadre de la réhabilitation de ces sols.

Il existe **15 sites BASOL** sur le territoire. La liste de ces sites et des polluants est présentée en annexe. La commune de la Teste-du-Buch est celle qui en recense le plus avec 8 sites pollués. Parmi ces sites :

- 1 nécessite des investigations supplémentaires ;
- 2 sont mis à l'étude, leur diagnostic est prescrit par arrêté préfectoral ;
- 3 sont traités avec restrictions d'usages, les travaux de dépollution sont réalisés, des restrictions d'usages ou des servitudes sont imposées ou en cours ;
- 4 sont traités avec surveillance, les travaux de dépollution sont réalisés, une surveillance leur est imposée par AP ou est en cours ;
- 1 est sous surveillance après diagnostic, pas de travaux complets de réhabilitation dans l'immédiat ;
- 3 sont libres de toutes restrictions, travaux réalisés, aucune restriction, pas de surveillance nécessaire ;
- 1 est à connaissance sommaire et nécessite éventuellement un diagnostic.

Les sites BASOL sont listés en annexes.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



2.3. Le registre français des émissions polluantes (iREP)

Le registre français des émissions polluantes (iREP) est un inventaire national des substances chimiques et/ou des polluants potentiellement dangereux rejetés dans l'air, l'eau et le sol et de la production et du traitement des déchets dangereux et non dangereux.

En 2017, le territoire compte **8 sites identifiés par l'iREP** tous localisés sur la commune de la Teste-du-Buch.

La liste des sites identifiés par l'iREP est présentée en annexe.

2.4. Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Les ICPE sont des installations et/ou usines dont l'activité présente un risque ou un inconvénient pour l'environnement humain et naturel. On distingue plusieurs types d'ICPE :

- Installations soumises à déclaration (D) pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses,
- Installations soumises à déclaration avec contrôle périodique (DC),
- Installations soumises à enregistrement (E) pour les secteurs dont les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues,
- Installations soumises à autorisation (A), pour les installations présentant les risques ou pollutions les plus importants,
- Installations soumises à autorisation et servitudes d'utilité publique (AS), elles correspondent à peu de chose près aux installations « Seveso seuil haut » au sens de la directive européenne « Seveso III ».

Les établissements sont classés « Seveso » en fonction des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent. Il existe deux seuils classant les établissements : « Seveso seuil bas » et « Seveso seuil haut ». Ces installations présentent des risques technologiques et des servitudes d'utilité publique sont ajoutées dans le but d'empêcher les tiers de s'installer à proximité de ces activités à risque.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

D'après la base de données des installations classées, **28 ICPE** ont été recensées sur le territoire (833 ICPE à l'échelle du département de la Gironde, soit 3,4 % des ICPE départementales), dont :

- **8** sont soumises au régime d'autorisation (A) ;
- **11** sont soumises au régime d'enregistrement (E) ;
- **9** ont un régime inconnu.

Un site SEVESO seuil haut est présent sur le territoire. Il s'agit du site **VERMILION REP S.A.S**. sur la commune de La Teste-de-Buch dont l'activité principale est l'extraction d'hydrocarbure. Le site est une priorité nationale Aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques n'a été établie vis-à-vis de ce site.

La liste des ICPE sur le territoire de la COBAS est présentée en annexe.

3. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

✓ Une grande partie des sites BASOL est traitée ou libre de toute restriction

Points faibles

Des sites et sols pollués principalement concentrés sur La Teste-de-Buch et Arcachon :

✓ 223 sites BASIAS (sources de pollutions potentielles)
✓ 15 sites BASOL (sources de pollutions avérées)
✓ 8 sites répertoriés dans le registre des émissions polluantes (iREP)
✓ 28 ICPE potentiellement sources de pollutions

Questionnement

Comment contribuer la correction de ces faiblesses avec le PDU ?

De cette analyse découle les enjeux suivants :

☐ **Préserver les sols de toute nouvelle source de pollutions**
☐ **Permettre la réhabilitation des anciens sites pollués**

L'action du PDU sur cette thématique est quasi-inexistante.

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

Problématique	Réponse du PDU	
	Effets attendus du PDU	**Moyens d'actions du PDU**
• **Sols et sous-sols : Vulnérabilité des espèces de faune et de flore aux pollutions d'origine routière accumulées le long des voiries**	Neutre	• **Action limitée du PDU :** Protection assurée par la Loi sur l'eau et les Dossiers Loi sur l'Eau mis en œuvre dans les projets d'infrastructures routières.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

RISQUES

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

Les risques naturels et technologiques directement concernés par le PDU sont les risques d'inondation, de transport de matériels dangereux (TMD), industriel et de mouvement de terrain.

Parmi les mécanismes à l'origine du risque inondation, le ruissellement urbain est celui qui revêt le lien le plus direct avec l'activité de transport. Cette dernière repose en effet sur des infrastructures qui augmentent l'imperméabilisation des sols et le ruissellement. Ceci occasionne la saturation et le refoulement du réseau d'assainissement des eaux pluviales. Il en résulte des écoulements plus ou moins importants et souvent rapides dans les rues (temps de montée des eaux parfois inférieur à une heure). Le développement du réseau de déplacements doit veiller à limiter l'imperméabilisation des sols et prévoir l'évacuation des eaux pluviales (haies, bandes enherbées, bassin de rétention, puits d'infiltration, chaussées, réservoirs…).

Outre les inondations par ruissellement, le PDU devra également prendre en compte l'ensemble des risques inondation (inondation par crue lente de cours d'eau, inondation par remontée de nappe, etc.).

D'autre part, il est important que le PDU prenne en compte le risque transport de matières dangereuses (TMD). Ce risque concerne les grands axes routiers et les accès aux parcs d'activités. Ce risque réel est difficile à calibrer, car les atteintes sur le territoire vont dépendre du produit transporté et des enjeux dans la zone d'accident.

Le mode transport routier est le plus exposé, car les causes d'accident sont multiples (état du véhicule [défaillance des freins, éclatement de pneumatiques, ruptures d'attelages…], faute de conduite du conducteur ou d'un tiers [fatigue, négligence, inattention, alcoolémie, vitesse…] conditions météorologiques). Le développement des infrastructures de transports, l'augmentation de la vitesse, de la capacité de transport et du trafic multiplient les risques d'accident.

1.2. Rappels règlementaires et documents de référence

N. B. L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. À l'échelle internationale et communautaire

- **Directive européenne Inondation du 23 octobre 2007 :** La directive européenne relative à l'évaluation et la gestion des risques d'inondation impose notamment la production de plan de gestion des risques d'inondations sur des bassins versants sélectionnés au regard de l'importance des enjeux exposés.
- **La Directive européenne 82/501/CEE**, dite directive **Seveso 1**, remplacée par la directive 96/82/CE dite directive **Seveso 2**, elle-même remplacée récemment par la **directive 2012/18/UE** du 4 juillet 2012 dite directive **Seveso 3**. Cette dernière est entrée en vigueur le 1er juin 2015. Les directives Seveso imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs (sites SEVESO) et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Deux types d'établissements sont distingués selon la quantité de matières dangereuses : **les établissements Seveso seuil haut et les établissements Seveso seuil bas**.

1.2.2. À l'échelle nationale

- **La loi n° 82-600 du 13 juillet 1982** relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles a pour but l'indemnisation des biens assurés à la suite d'une catastrophe naturelle par un mécanisme faisant appel à une solidarité nationale.
- **La loi du 22 juillet 1987** relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs : a donné une base légale à la planification des secours en France

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- **La Loi sur l'eau du 3 janvier 1992** : rappelle le principe du libre écoulement des eaux et de la préservation du champ d'expansion des crues.
- **La loi Barnier du 2 février 1995** : instaure le « Plan de prévention des risques » (PPR).
- **La loi du 30 juillet 2003** relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages : renforce les dispositions de concertation et d'information du public, de maîtrise de l'urbanisation, de prévention des risques à la source et d'indemnisation des victimes.
- **La loi du 13 août 2004** relative à la sécurité civile : rend obligatoires les plans de secours communaux dans les communes dotées d'un PPR.
- **La loi du 12 juillet 2010** d'Engagement national pour l'environnement :
    - **Le décret du 2 mars 2011** relatif à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation,
    - **La circulaire du 12 mai 2011** relative à la labellisation et au suivi des projets PAPI 2011 et opérations de restauration des endiguements PSR,
    - **La circulaire du 16 juillet 2012** relative à la mise en œuvre de la phase « cartographie » de la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du risque inondation.
- La Stratégie nationale de gestion des risques d'inondation (SNGRI) arrêtée le 7 octobre 2014 ;
- La Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM) du 27 janvier 2014, modifiée par la loi portant nouvelle Organisation territoriale de la République (loi NOTRe) du 7 août 2015, attribue la compétence de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI) au 1er janvier 2018 aux collectivités ou aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre (EPCI - FP) ;
- **Le décret n° 2015-526 du 12 mai 2015, dit « décret digues »**, définit les nouvelles règles applicables aux ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et aux règles de sûreté des ouvrages hydrauliques

1.2.3. Au niveau régional, départemental et local

- Le Dossier départemental des risques majeurs (DDRM) de Gironde ;
- Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour-Garonne 2016-2021 ;
- L'évaluation préliminaire des risques d'inondation (EPRI) sur le bassin Adour-Garonne approuvée le 21 mars 2012 ;
- Le Plan de gestion du risque inondation (PGRI) Adour-Garonne 2016-2021 ;
- Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) : SAGE Lacs médocains, SAGE Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés, SAGE Étangs littoraux du Born et Buch et le SAGE Nappes profondes ;
- Les Plans de prévention des risques (PPR) sur les communes d'Arcachon, Gujan-Mestras, La Teste-de-Buch et Le Teich ;
- Les schémas directeurs de gestion des eaux pluviales (SDGEP) sur les communes de la COBAS ;
- Règlement départemental de protection de la forêt contre les incendies du 26/04/2016.

1.3. Définitions

1.3.1. Risque majeur

Un risque majeur est la possibilité qu'un évènement d'origine naturelle ou lié à une activité humaine se produise, générant des effets pouvant mettre en jeu un grand nombre de personnes, occasionnant des dommages importants et dépassant les capacités de réaction de la société. Il est caractérisé par sa faible fréquence et sa forte gravité.

Un risque majeur est la corrélation :

- D'un **aléa** : il s'agit de l'évènement dangereux caractérisé par sa probabilité (occurrence) et son intensité ;
- Et d'**enjeux** : il s'agit des biens et des personnes susceptibles d'être touchés ou perdus. Les enjeux sont caractérisés par leur valeur et leur vulnérabilité.

Il existe deux grandes catégories de risques majeurs :

- Les **risques naturels** : inondations, mouvements de terrain, séismes, éruptions de volcans, avalanches, feux de forêt, cyclones et tempêtes ;
- Les **risques technologiques** : risque nucléaire, risque industriel, risque de transport de matières dangereuses et risque de rupture de barrage.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

1.3.2. Les Plans de prévention des risques (PPR)

Les **Plans de prévention des risques (PPR)** sont des instruments essentiels de l'État français en matière de prévention des risques. Ils réglementent l'occupation du sol des zones exposées à un risque particulier à l'échelle communale. Ils peuvent également faire l'objet de mesures de prescriptions ou de recommandations. Les plans de prévention des risques sont décidés par le préfet et réalisés par les services déconcentrés de l'État. Lorsqu'ils sont approuvés, ils valent servitude d'utilité publique et sont annexés au Plan local d'urbanisme (PLU) qui doit s'y conformer. L'aménagement des communes est ainsi directement influencé par ces plans. Par exemple, aucun permis de construire ne sera délivré sur une zone présentant des risques très forts, ou seulement sous certaines contraintes. Les PPR traitant des risques naturels sont appelés « Plans de prévention des risques naturels (PPRN) » : PPR inondation, mouvement de terrain, littoraux, feu de forêt, etc. Ceux traitant des risques technologiques sont appelés « Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) » : PPR rupture de barrage, PPR transport de matières dangereuses, etc. Pour les risques miniers, on distingue les Plans de prévention des risques miniers.

2. Points clés analytiques

2.1. Les risques majeurs sur le territoire

D'après la base de données Gaspar (consultée le 03/12/2019), la COBAS est concernée par les risques naturels et technologiques suivants :

- Le risque « Inondation – Par submersion marine » ;
- Le risque « Mouvement de terrain — Avancée dunaire » ;
- Le risque « Feu de forêt ».

Toutes ces communes sont concernées par ces trois risques majeurs excepté les communes de Gujan-Mestras et Le Teich qui ne sont pas concernées par le risque « Mouvement de terrain — Avancée dunaire ».

Risques présents sur les communes du territoire (Source : base de données Gaspar consultée le 03/12/2019)

Commune	Inondation – Par submersion marine	Mouvement de terrain — Avancée dunaire	Feu de forêt	TOTAL
Arcachon	X	X	X	3
Gujan-Mestras	X		X	2
La Teste-de-Buch	X	X	X	3
Le Teich	X		X	2
TOTAL	4	2	4	

2.2. Informations préventives sur les risques majeurs

2.2.1. Dossier départemental sur les risques majeurs (DDRM) de la Gironde

Le préfet établit un **Dossier départemental sur les risques majeurs (DDRM)** qui décrit les risques dans le département. En ce qui concerne le département de la Gironde, le DDRM a été approuvé en 2005.

2.2.2. Informations communales sur les risques majeurs

Des porters à connaissance sur les risques majeurs sont établis par l'État à l'échelle communale. Ils permettent aux maires de développer l'information préventive sur leur territoire. D'après la base de données Gaspar, aucune commune du territoire n'a fait l'objet d'un dossier de **transmissions d'informations au maire (TIM).**

2.2.3. Les Dossiers d'information communaux sur les risques majeurs (DICRIM)

Sur la base des éléments transmis par le préfet à chaque commune, les maires ont la responsabilité de réaliser un **Dossier d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM)**. Le DICRIM caractérise le risque communal et sa localisation, renseigne sur les mesures de prévention et de protection, les dispositions des plans de prévention des risques et les modalités d'alerte et d'organisation des secours. Le DICRIM est obligatoire dès que la commune est soumise à un risque majeur.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

D'après la base de données Gaspar (consultée le 03/12/2019), la commune de La Teste-de-Buch est dotée d'un DICRIM réalisé en 2014. Les communes de Gujan-Mestras et Arcachon ont également réalisé leur DICRIM respectivement en 2015 et 2017 (Source : Résumé du PAPI).

2.2.4. Les Plans communaux de sauvegarde (PCS)

Le **Plan communal de sauvegarde (PCS)** est un outil élaboré à l'échelle communale, sous la responsabilité du Maire. Son objectif est de planifier les actions des acteurs communaux en cas de risque majeur naturel, technologique ou sanitaire (organisation de la gestion de crise). La réalisation de ce document est obligatoire pour les communes concernées par un Plan de prévention des risques (PPR) approuvé ou un Plan particulier d'intervention (PPI) et fortement recommandée pour les autres communes soumises à un ou plusieurs risques majeurs. Il doit être révisé à minima tous les 5 ans.

Sur le territoire, trois communes ont réalisé leur PCS : Arcachon (2015), Le Teich (2018) et La Teste-de-Buch (2009) (Source : Base de données Gaspar consultée le 03/12/2019 ; Résumé du PAPI).

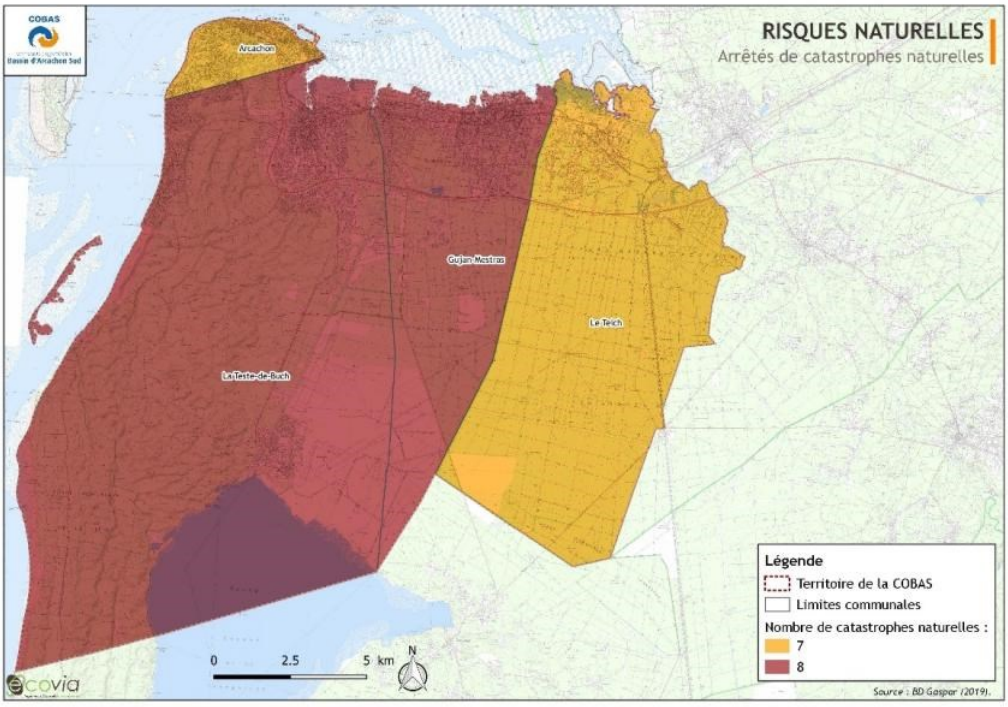
2.3. Les arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle

Source : Base de données Gaspar consultée le 03/12/2019

Le territoire de la COBAS fait l'objet de **30 arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle** entre 1982 et 2019. Parmi ces arrêtés :

- 13 concernent les « Inondations et coulées de boue » ;
- 4 concernent les « Inondations, coulées de boue, glissements et chocs mécaniques liés à l'action des vagues » ;
- 4 concernent les « Inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues » ;
- 4 concernent l'évènement « Tempête » ;
- 3 concernant les « Chocs mécaniques liés à l'action des vagues » ;
- 1 concerne les « Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols » ;
- 1 concerne les « Mouvements de terrain ».

Au total, les communes de Gujan-Mestras et de La Teste-de-Buch ont fait l'objet de 8 arrêtés chacune et les communes d'Arcachon et du Teich 7 arrêtés chacune.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.4. Risques d'inondation

SOURCE : PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA GIRONDE (SOURCE : DDTM)

Le risque inondation est l'un des plus importants, en raison du nombre d'arrêtés de catastrophes naturelles recensés sur le département et des enjeux humains et matériels présents dans les principales zones à risque.

Dans le département, il existe différents types d'inondations :

- Les débordements des cours d'eau ;
- Les inondations par ruissellement ;
- Les inondations par remontée de nappes ;
- Les submersions marines.

Certaines inondations peuvent être accompagnées par des écoulements de boues et de débris qui augmentent la gravité du phénomène. Outre les dégâts matériels plus ou moins importants, les inondations peuvent aussi causer des victimes. Des risques de pollution et d'accidents technologiques peuvent également subvenir lorsque les zones industrielles sont situées en zones inondables.

Sur le territoire de la COBAS, le Syndicat intercommunal du Bassin d'Arcachon (SIBA) exerce depuis le 1er janvier 2018, la compétence **de gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (GEMAPI)** en partenariat avec le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne et le Syndicat intercommunal d'aménagement des eaux du bassin versant et étangs du littoral girondin.

2.4.1. Les inondations sur le territoire

Le territoire peut potentiellement faire face à plusieurs phénomènes : marée haute de vive eau (submersion marine), pluie intense (ruissellements), crue des cours d'eau, hausse du niveau de la nappe. Ces phénomènes peuvent subvenir de manière concomitante et aggraver les impacts des inondations de manière significative.

D'après la base de données Gaspar (consultée le 03/12/2019), **toutes les communes sont concernées par le risque « Inondation – Par submersion marine »** (cf. tableau synthétique des risques).

L'analyse des arrêtés reconnaissant l'état de catastrophe naturelle montre que parmi les arrêtés existants :

- 13 concernent les « Inondations et coulées de boue » ;
- 4 concernent les « Inondations, coulées de boue, glissements et chocs mécaniques liés à l'action des vagues » ;
- 4 concernent les « Inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues ».

2.4.2. Inondation par submersion marine

Source : Profil environnemental de la Gironde (source : DDTM), Stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) du bassin d'Arcachon

Une submersion marine peut se définir comme une inondation temporaire (quelques heures à quelques jours) des zones côtières par les eaux marines, dans des conditions météorologiques et marégraphiques sévères.

Sur le Bassin d'Arcachon, la submersion marine peut prendre **trois formes** :

- Le franchissement du rivage par paquets de mer (vagues) ;
- Le débordement (hausse du niveau de la mer au-dessus du rivage ou des protections) ;
- La rupture de digue (l'ouvrage de protection naturel ou artificiel cède progressivement ou brutalement).

La submersion marine peut être due à la conjugaison de plusieurs phénomènes entrainant une augmentation temporaire du niveau de la mer :

- Une arrivée dépressionnaire (tempête) entrainant une chute de pression atmosphérique et des conditions de vent inhabituelles. On parle alors de surcote atmosphérique (ou météorologique). La chute de la pression atmosphérique est à l'origine d'une surélévation du niveau du plan d'eau. À cela s'ajoute l'effet du vent qui est susceptible de provoquer des accumulations d'eau sur la bande littorale ;

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- des conditions de vagues exceptionnelles (surcote liée aux vagues) : le déferlement des vagues provoque également la surélévation du niveau du plan d'eau et, en fonction des vents, entraine des franchissements de paquets de mer et des chocs mécaniques liés aux vagues.

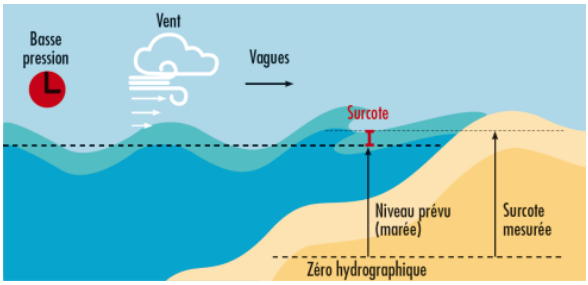
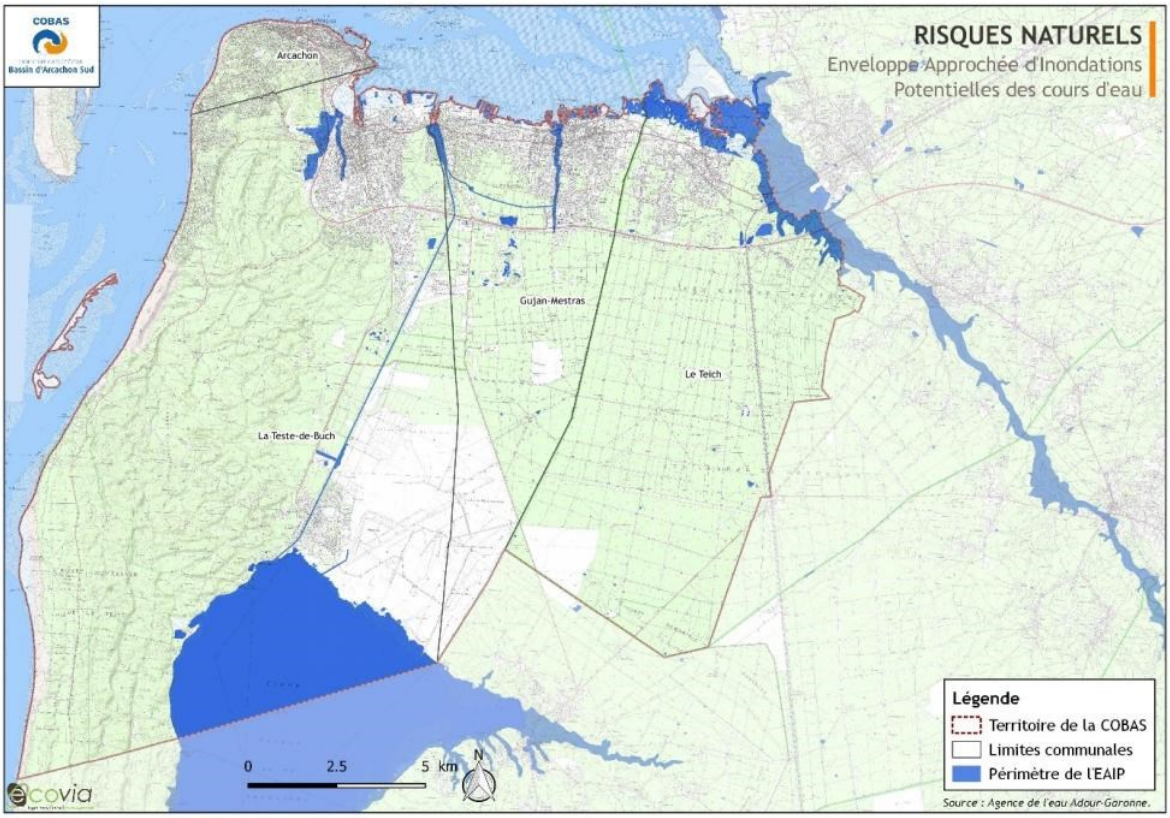


Schéma d'illustration du phénomène de submersion (Source : Stratégie locale de gestion des risques d'inondation [SLGRI] du bassin d'Arcachon)

2.4.3. Les inondations par débordement de cours d'eau

Le Bassin d'Arcachon est une lagune semi-fermée ouverte sur le Golfe de Gascogne par l'intermédiaire d'un ensemble de **chenaux étroits** (les « passes »). Il est le réceptacle final des eaux douces issues d'un **réseau hydrographique peu dense** dont le principal contributeur est **la Leyre** (plus de 80 % des apports en eau douce). Sur le territoire, les inondations par débordement de cours d'eau sont souvent provoquées par des pluies hivernales persistantes ou par des orages pluvieux intenses. Les cours d'eau ont alors du mal à évacuer le surplus d'eau du bassin versant, surtout si ces phénomènes sont conjugués à une marée haute.

Une carte représentant l'**enveloppe approchée des inondations potentielles (EAIP)** des cours d'eau a été élaborée pages suivantes. Elle représente l'emprise potentielle des débordements de tous les cours d'eau, y compris les petits et les intermittents. Sur le territoire de la COBAS, l'ensemble des secteurs concernés s'étend sur une superficie totale de 2 758 ha soit 8,6 %. Les secteurs les plus concernés sont situés au niveau de la Leyre et au niveau du lac de Cazaux-Sanguinet.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.4.4. Les inondations par remontées de nappes

SOURCES : PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA GIRONDE (SOURCE : DDTM), HTTP://WWW.GEORISQUES.GOUV.FR

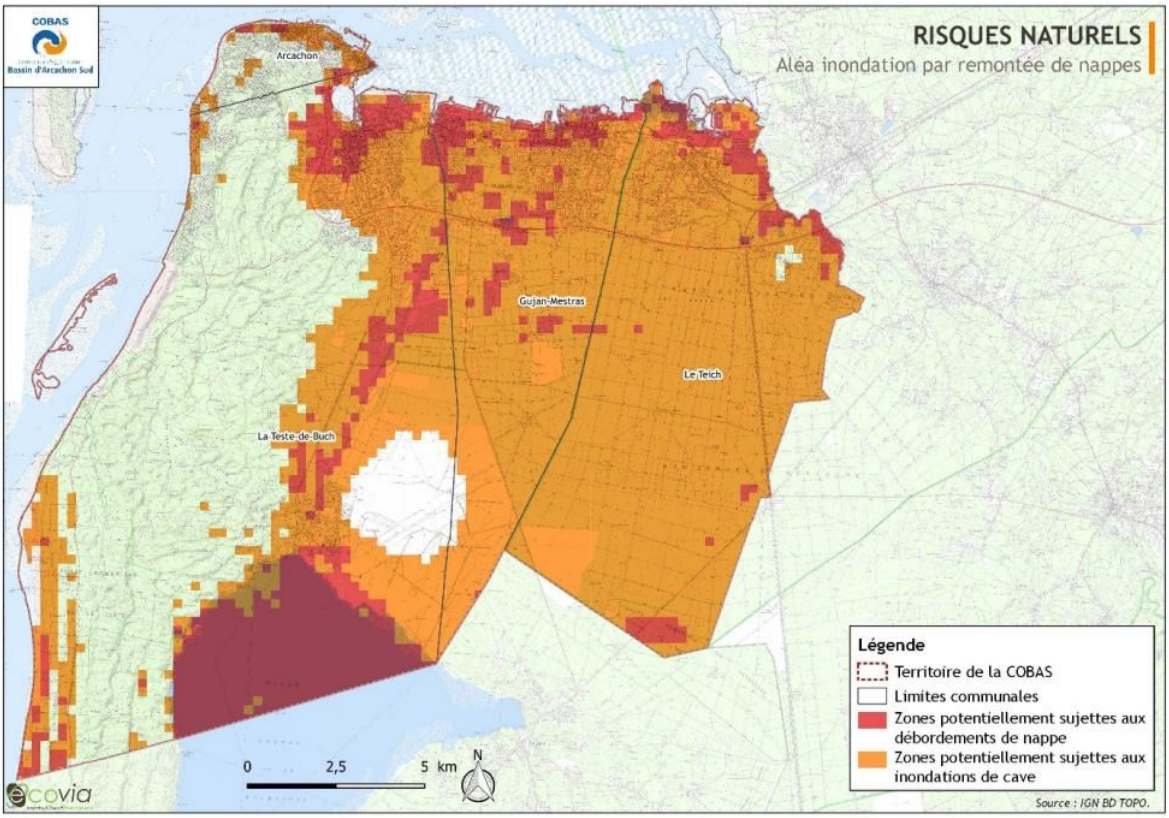
Ce risque apparaît lorsque la nappe phréatique dite aussi « nappe libre » remonte et atteint la surface du sol. Il se produit le plus souvent en période hivernale lorsque la nappe se recharge. C'est la période où les précipitations sont les plus importantes, les températures et l'évaporation sont faibles, et la végétation est peu active et ne prélève pratiquement pas d'eau dans le sol.

En Gironde, aucun phénomène d'inondation conséquent de ce type n'a été recensé.

Globalement, le bassin versant du Bassin d'Arcachon présente une faible pente topographique et se caractérise par un sol sableux permettant la circulation d'une nappe phréatique sub-affleurante dont le niveau varie notamment avec la pluviométrie.

Sur le territoire intercommunal, la cartographie de l'aléa distingue :

- Les zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe (en rouge) sur 4 727 ha soit 14,7 % du territoire ;
- Les zones potentiellement sujettes aux inondations de cave (en orange) sur 17 090 ha soit 53,2 % du territoire.



2.4.5. Les inondations par ruissellements des eaux pluviales

SOURCE : PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA GIRONDE (SOURCE : DDTM), STRATEGIE LOCALE DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (SLGRI) DU BASSIN D'ARCACHON — SIBA

Les inondations par ruissellement se produisent lors de pluies exceptionnelles, d'orages violents, quand la capacité d'infiltration ou d'évacuation des sols et des réseaux de drainage est insuffisante par rapport à l'intensité de l'orage, ou que les sols sont saturés par une nappe.

L'imperméabilisation du sol par les aménagements (bâtiments, voiries, parkings, etc.) et par les pratiques culturales (drainage, labours répétés, remembrement…) limite l'infiltration des eaux dans le sol et occasionne

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

des ruissellements en surface. Ces ruissellements d'eaux pluviales occasionnent régulièrement la saturation et le refoulement du réseau d'assainissement (cf. partie relative à l'eau). Il en résulte des écoulements plus ou moins violents et souvent rapides.

Sur le territoire, l'étude des effets de la concomitance des écoulements des eaux pluviales avec le phénomène de submersion marine a permis de localiser des secteurs sensibles (cf. tableau ci-dessous).

Commune	Secteurs
La Teste-de-Buch	Craste Douce (passages de la voie ferrée et de la RN : seuils fils d'eau à rabaisser afin de rétablir l'écoulement)
Gujan-Mestras	Exutoires des cours d'eau : Craste de Nezer, Canal des Landes, Ruisseau du Bourg, Port de la Mole
Le Teich	Concomitance crue Leyre/submersion : Rue du Pont Neuf

Plusieurs **schémas directeurs de gestion des eaux pluviales (SDGEP)** ont été mis en place sur le territoire. Ils permettent de fixer les orientations fondamentales en matière d'investissement et de fonctionnement, à moyen et à long terme, d'un système de gestion des eaux pluviales en vue de répondre au mieux aux objectifs de gestion de temps de pluie.

Commune	Date SDGEP
Le Teich	2017
La Teste-de-Buch — Bourg	2017
La Teste-de-Buch — Cazaux	Juin 2015
Gujan-Mestras	Juin 2015
Arcachon	Juin 2014
La Teste-de-Buch — Pyla-sur-Mer	2011

2.4.6. Atlas des Zones inondables (AZI)

SOURCE : PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA GIRONDE — DDTM 33

Les **atlas des zones inondables (AZI)** sont construits dans la plupart des cas à partir d'études hydrogéomorphologiques ou à partir des plus hautes eaux connues (PHEC), voire à partir des inondations de période de retour centennale à l'échelle des bassins hydrographiques.

Le territoire de la COBAS est concerné par l'AZI du bassin de la Leyre. Toutes les communes sont concernées, exceptée la commune d'Arcachon.

2.4.7. Le Plan de gestion du risque inondation (PGRI) Adour-Garonne 2016-2021

Les **Plans de gestion des risques inondation (PGRI)** correspondent au volet « inondation » des Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). Ils représentent l'application de la Directive inondation de 2007. Le territoire de la COBAS est concerné par le **PGRI Adour-Garonne 2016-2021 approuvé par arrêté préfectoral** le 1er décembre 2015 par le préfet coordonnateur de bassin, et publié au Journal officiel n° 0296 du 22 décembre 2015. Il fixe 6 objectifs définis pour le 1er cycle de mise en œuvre de la Directive Inondation sur le territoire de la stratégie locale du Bassin d'Arcachon :

- Objectif 1 : Développer des gouvernances, à l'échelle territoriale adaptée, structurées, pérennes, et aptes à porter des stratégies locales et programmes d'actions ;
- Objectif 2 : Améliorer la connaissance et la culture du risque inondation en mobilisant tous les acteurs concernés ;
- Objectif 3 : Améliorer la préparation et la gestion de crise et raccourcir le délai de retour à la normale des territoires sinistrés ;
- Objectif 4 : Aménager durablement les territoires, par une meilleure prise en compte des risques d'inondation, dans le but de réduire leur vulnérabilité ;
- Objectif 5 : Gérer les capacités d'écoulement et restaurer les zones d'expansion des crues pour ralentir les écoulements ;
- Objectif 6 : Améliorer la gestion des ouvrages de protection.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.4.8. Le territoire à risque important d'inondation (TRI) du Bassin d'Arcachon

SOURCE : STRATEGIE LOCALE DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (SLGRI) DU BASSIN D'ARCACHON — SIBA

En application de la Directive inondation du 23/10/2007, et sur la base de l'évaluation préliminaire des risques d'inondation (EPRI) nationale et des EPRI de chaque district hydrographique, 122 territoires à risque d'inondation important (TRI) ont été désignés sur l'ensemble du territoire national (18 TRI à l'échelle du bassin Adour-Garonne dont 3 en Gironde).
Un territoire à risque important d'inondation est un secteur où se concentrent fortement des enjeux exposés aux inondations, qu'elles soient issues de submersions marines, de débordements de cours d'eau ou de toute autre origine. Ces territoires font l'objet d'un diagnostic approfondi du risque inondation à l'aide d'une cartographie détaillée afin de mieux connaître leur vulnérabilité. La base de connaissance des TRI permet aux pouvoirs publics locaux de mettre en place une gestion spécifique du risque sur leurs territoires.
Ainsi, le territoire de la COBAS est concerné par le **territoire à risque important d'inondation (TRI) du Bassin d'Arcachon** arrêté le 11 janvier 2013 pour l'aléa **« Inondation – Par submersion marine ».** Le TRI du Bassin d'Arcachon couvre 10 communes, dont les 4 communes de la COBAS et s'étend sur 786 km².

À l'échelle du TRI, en déclinaison du PGRI, une **Stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI)** a été élaborée en concertation avec les acteurs de terrain du TRI, pour réduire les conséquences négatives des inondations. Cette stratégie a été approuvée par arrêté préfectoral du 5 avril 2018. Elle a servi de base pour le PAPI d'intention. À partir des éléments de diagnostic et des priorités fixées par la SNGRI et le PGRI, 6 objectifs principaux ont été définis pour le 1er cycle de mise en œuvre de la Directive Inondation (cf. page précédente)

La carte suivante a été produite dans le cadre du TRI et synthétise l'emprise des zones inondables sur les communes de la COBAS pour les 3 scénarii : **fréquent** (de forte probabilité correspondant à la tempête Xynthia du 28 février 2010), **moyen** (de moyenne probabilité correspondant à l'évènement centennal du PPRSM dont la période de retour est comprise entre 100 et 300 ans) et **rare** (de faible probabilité correspondant à un évènement intégrant le changement climatique du PPRSM dont la période de retour peut être assimilée à 1000 ans).

Pour **l'évènement fréquent**, ce sont essentiellement les ports et zones d'activités portuaires qui sont touchés (La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras, Le Teich) et quelques quartiers résidentiels d'habitation. **Un point de vigilance concerne la commune de Gujan-Mestras qui pourrait voir son activité économique fortement ralentie du fait de la submersion de l'ensemble des ponts ainsi que des problèmes de circulation liés à la submersion d'une partie de la voie ferrée.**

Pour **l'évènement moyen**, l'impact d'une submersion concerne plusieurs enjeux : les établissements utiles à la gestion de crise (Arcachon), établissements difficiles à évacuer (établissements hospitaliers sur Arcachon, La Teste-de-Buch et Gujan-Mestras), les campings, **les axes de communication majeurs (gares de La Teste-de-Buch et Gujan-Mestras ainsi que le réseau ferroviaire ; routes principales de La Teste-de-Buch et Arcachon)**, les installations d'eau potable (3 réparties sur La Teste-de-Buch et Gujan-Mestras).

Pour l'**évènement rare**, l'impact touche plus d'enjeux : les établissements utiles à la gestion de crise (Arcachon La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras et Le Teich), les établissements difficiles à évacuer, toutes les surfaces d'activités économiques sont impactées et **de nombreuses portions de route départementale ainsi que la voie ferrée pourraient être interrompues.**

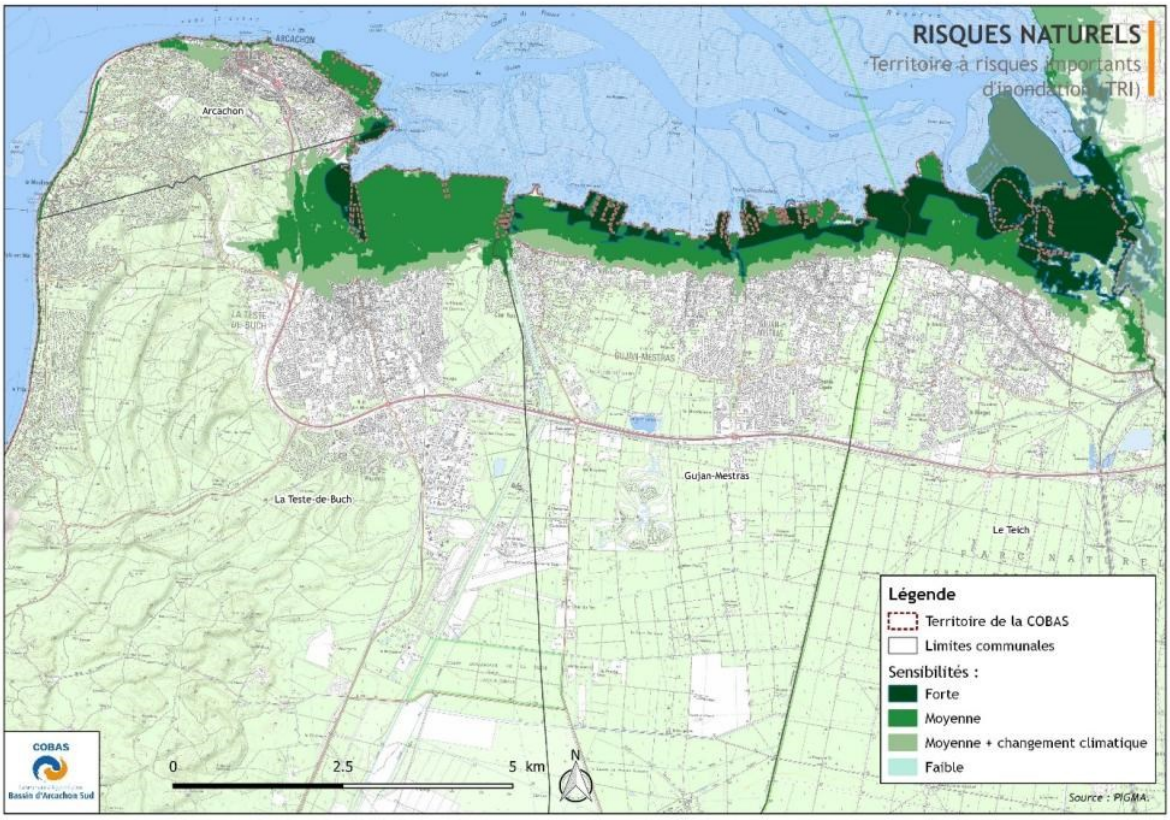
Les secteurs vulnérables face au risque inondation sont les suivants :

Commune	Évènement fréquent	Évènement moyen	Évènement rare
Arcachon	**Pointe de l'Aiguillon**	**Pointe de l'Aiguillon Port**	**Pointe de l'Aiguillon Port Quartier de « la Chapelle »**
La Teste-de-Buch	**Port de La Teste**	**Port de La Teste Secteur du Canelot Lotissements en arrière des prés salés Est (risque de rupture d'ouvrage pouvant engendrer une situation à risque)**	**Port de La Teste Secteur du Canelot Lotissements en arrière des prés salés Est (risque de rupture d'ouvrage pouvant engendrer une situation à risque)**

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Commune	Évènement fréquent	Évènement moyen	Évènement rare
Gujan-Mestras	**Entre la côte et la voie ferrée (topographie basse avec de nombreuses entrées d'eau possibles au niveau des ports) Ports (La Hume, Meyran, Gujan, Larros, La Barbotière)**	**Entre la côte et la D650 Ports (La Hume, Meyran, Gujan, Larros, La Barbotière, port du Canal)**	**Entre la côte et la D650 Ports (La Hume, Meyran, Gujan, Larros, La Barbotière, port du Canal)**
Le Teich	**Port de plaisance**	**Port de plaisance**	**Port de plaisance**

Sur le TRI du Bassin d'Arcachon, les enjeux ont été également recensés et cartographiés. Le tableau de synthèse des enjeux du TRI pour les 4 communes est présenté en annexe.



Sensibilité au risque inondation-submersion	Superficie (ha)	% territoire
Forte	**400**	**1,2 %**
Moyenne	**1 099**	**3,4 %**
Moyenne + changement climatique	**1 454**	**4,5 %**
Faible	**1 454**	**4,5 %**

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.4.9. Le Programme d'actions et de prévention des inondations (PAPI)

SOURCE : PROGRAMME D'ACTIONS ET DE PREVENTION DES INONDATIONS (PAPI) DU BASSIN D'ARCACHON — SIBA

Les **PAPI (programmes d'actions de prévention des inondations)** sont des outils de stratégie de gestion du risque Inondation. Ils sont établis sur la base d'une réflexion politique et stratégique de prévention du risque sur un territoire pertinent. Ils définissent les objectifs à atteindre et le programme d'actions à mettre en œuvre.

Sur le territoire du Bassin d'Arcachon, le PAPI décline de manière opérationnelle la Stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI). Il a été labellisé en début d'année 2019 par les Services de l'État. Le PAPI englobe 10 communes, dont les 4 communes de la COBAS et les 6 de la COBAN. Le SIBA assure le rôle d'animateur du programme.

Le PAPI se décline en **7 axes** :

- Axe 0 : Animation
- Axe 1 : Amélioration de la connaissance et de la conscience du risque
- Axe 2 : Surveillance, prévision des crues et inondations
- Axe 3 : Alerte et gestion de crise
- Axe 4 : Prise en compte du risque inondation dans l'urbanisme
- Axe 5 : Diminution de la vulnérabilité
- Axe 6 : Ralentissement des écoulements
- Axe 7 : Les ouvrages hydrauliques

2.4.10. Le Plan de prévention des risques Inondation (PPRI) ou de Submersion Marine (PPRSM)

SOURCE : BASE DE DONNEES GASPAR — GEORISQUES CONSULTEE LE 03/12/2019

Comme leurs noms l'indiquent, les plans de prévention du risque d'inondation (PPRI) ou de submersion marine (PPRSM) visent à prévenir le risque en mettant en œuvre des mesures afin que, le jour où la submersion marine survient, les conséquences soient réduites au maximum. Le PPRSM a pour objet principal d'assurer la maîtrise de l'urbanisation en zone de risque et pour cela d'établir une cartographie des zones à risques et de réglementer ces zones.

Les communes de la COBAS font l'objet de **Plans de prévention des risques de submersion marine (PPRSM).** Ces plans concernent les 10 communes du Bassin d'Arcachon. Ils ont été **prescrits le 10/11/2010** et sont **approuvés depuis le 19 avril 2019.**

À noter toutefois que la disposition B.5.1 du SAGE « Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés » demande la réalisation d'un PPRI, en complément du PPRSM.

2.5. Risques liés aux phénomènes météorologiques

SOURCE : PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA GIRONDE — DDTM 33

Les tempêtes sont de violentes perturbations atmosphériques (variations de pression atmosphérique et de vent) qui engendrent des risques de dommages allant de simples dégâts matériels mineurs jusqu'à des ravages catastrophiques impliquant des victimes. Ces phénomènes, qui se créent à des latitudes extra-tropicales, s'accompagnent de vents violents (Source : DDRM 33).

L'ensemble du département de la Gironde est concerné par les tempêtes d'autant qu'il présente une longue façade maritime proche des perturbations venant de l'Atlantique. Les tempêtes extratropicales surviennent généralement en automne-hiver. Elles peuvent néanmoins se produire en toute saison sous l'influence d'un cyclone ayant quitté les régions tropicales.

Sur le territoire, les vents les plus violents et généralement associés aux plus fortes vagues sont plus fréquemment de direction ouest-nord-ouest. L'intérieur du Bassin d'Arcachon est protégé de la houle venant du large qui est atténuée en grande partie sur les bancs de sable des Passes. Cependant, il arrive que des conditions d'agitation plus intense se propagent dans toute la zone d'embouchure.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Les tempêtes les plus récentes ayant engendré des impacts importants sont les tempêtes Martin et Lothar en décembre 1999, Klaus en 2009, Xynthia en 2010 et tempête Hercule et Christine durant l'hiver 2013/2014.

D'après la base de données Gaspar (consultée le 03/12/2019), en 1982, toutes les communes du territoire ont fait l'objet d'un arrêté de catastrophe naturelle « Tempête ».

2.6. Risque mouvement de terrain

Les mouvements de terrain sont des phénomènes naturels d'origines diverses, résultant de la déformation, de la rupture et du déplacement du sol. Leur apparition est conditionnée par les contextes géologiques, hydrogéologiques et topographiques, aggravés par les conditions météorologiques et l'action de l'homme.

Les mouvements de terrain comprennent : les chutes de blocs, les effondrements et affaissements de cavités souterraines, les glissements de terrain et les phénomènes de tassements différentiels appelés aussi retraits-gonflements, ces derniers ne représentant pas de danger direct pour l'Homme, mais endommageant les constructions.

D'après la base de données Gaspar (consultée le 03/12/2019), les communes d'Arcachon et le Teste-de-Buch sont concernées par le risque « Mouvement de terrain — Avancée dunaire ».

Aucun mouvement de terrain n'a été cependant recensé sur le territoire (Source : Base nationale des mouvements de terrain consultée le 03/12/2019).

2.6.1. Érosion du littoral et avancée dunaire

SOURCE : STRATEGIE LOCALE DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (SLGRI) DU BASSIN D'ARCACHON ; PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA GIRONDE — DDTM 33

L'ensemble du littoral est bordé de formations dunaires, et est exposé aux risques littoraux. Les phénomènes littoraux sont de deux ordres :

- L'**érosion du littoral** se traduisant par une pénurie en sable et un déplacement des terres vers l'intérieur (phénomène de recul du trait de côte). À l'inverse des submersions, qui concernent principalement l'intérieur du bassin, l'érosion touche davantage la partie du territoire située côté océan.
- L'**avancée dunaire** se caractérisant par la progression d'un front de dunes vers l'intérieur des terres sous l'effet des vents marins et de la mer charriant du sable.

Ces phénomènes littoraux sont d'origine naturelle, sous l'action des vagues, du vent, des courants, et des apports sédimentaires de cours d'eau, mais aussi anthropiques et liés à la surfréquentation des cordons dunaires, à la multiplication des ouvrages côtiers (digues, aménagements portuaires…), à la destruction de la végétation… Ils génèrent des impacts environnementaux (destruction de milieux naturels à fort intérêt…) et économiques importants (écroulement ou ensablement de bâtiments…).

Au niveau du Bassin d'Arcachon, la dynamique des passes est régie par l'interaction de la houle et des courants de marée, mais elle dépend également des tronçons adjacents :

- La pointe du Cap-Ferret est marquée par une érosion de sa façade liée principalement au basculement de l'axe hydraulique des passes ;
- Les deux passes pourraient fusionner pour n'en former plus qu'une, s'accompagnant de la disparition du banc d'Arguin. Actuellement, le banc d'Arguin se décale de plus en plus vers le sud-est et se rapproche de la côte réduisant la largeur de la passe sud du bassin. Cette réduction de la largeur crée une augmentation du débit, causant un approfondissement de la passe ainsi qu'une érosion accrue ;
- Au sud du bassin, au niveau du Warf de la Salie, la plage s'engraisse en raison de la migration du banc d'Arguin vers le sud-est et d'un important apport de sédiments ;
- Le fond du bassin voit ses rives en extension notamment grâce aux phénomènes d'atterrissement et de décantation des matières en suspension apportées par les marées.

L'Observatoire de la côte aquitaine (OCA) estime le recul du trait de côte en Gironde d'environ 2,5 m par an, et de plus de 4 m pour les communes du Cap Ferret et de La Teste-de-Buch.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Les dunes littorales forment une protection contre l'érosion marine. Les exhaussements sableux des grandes dunes forment un barrage à l'avancée de la mer et des houles. Outre leur richesse biologique et patrimoniale importante, les dunes sont essentielles dans les secteurs où le risque d'érosion est fort. Leur préservation et leur entretien sont donc primordiaux dans les efforts de stabilisation du trait de côte.

Pour la dune du Pilat, les plans d'aménagement doivent également tenir compte du déplacement plus ou moins régulier de la dune vers l'est, et de l'ensevelissement prévisible des terrains et des routes sur le long terme (D218 reliant Arcachon à Biscarrosse notamment, située à moins de 250 m du pied de la dune au droit du camping des dunes). La relocalisation des activités (notamment les campings) est à adapter aux objectifs résultant du classement du site ainsi que de l'Opération Grand Site.

Actuellement, **deux stratégies locales de gestion de la bande côtière** ont été élaborées sur les communes de Lège-Cap-Ferret et de La Teste-de-Buch pour laquelle un volet Plan Plage existe.

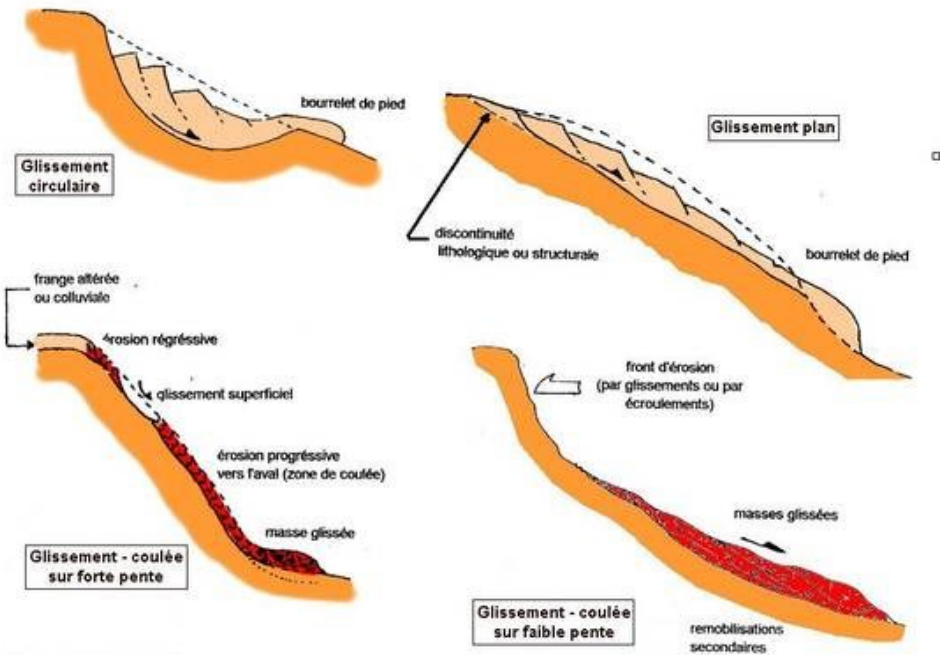
D'après la base de données Gaspar, les communes d'Arcachon et de La Teste-de-Buch font également l'objet chacune de **plans de prévention des risques pour les risques « avancée dunaire » et « recul du trait de côte » prescrits le 31/03/2000 et approuvés le 31/12/2001.**

2.6.2. Glissements de terrain et coulées de boues

Un glissement de terrain correspond au déplacement de terrains meubles ou rocheux le long d'une surface de rupture. Trois types de glissements sont distingués en fonction de la géométrie de la surface de rupture :

- Glissement plan ou translationnel, le long d'une surface plane ;
- Glissement circulaire ou rotationnel, le long d'une surface convexe ;
- Glissement quelconque ou composite lorsque la surface de rupture est un mélange des deux types.

Les coulées boueuses sont des phénomènes très rapides affectant des masses de matériaux remaniés, soumis à de fortes concentrations en eau, sur de faibles épaisseurs généralement (0-5 m). Ce type de phénomène est caractérisé par un fort remaniement des masses déplacées, une cinématique rapide et une propagation importante.



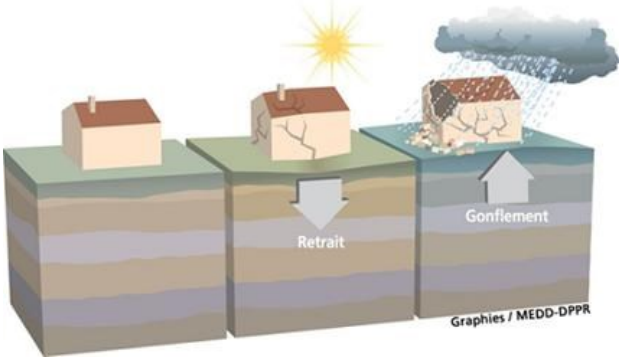
Quatre schémas de différents types de glissement de terrain en fonction de la typographie (Source : BRGM)

13 arrêtés reconnaissant l'état de catastrophe naturelle liés à des « Inondations et coulées de boues » et **4 arrêtés** liés à des « Inondations, coulées de boues, glissements et chocs mécaniques liés à l'action des vagues » ont été publiés.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.6.3. Retraits et gonflements des argiles

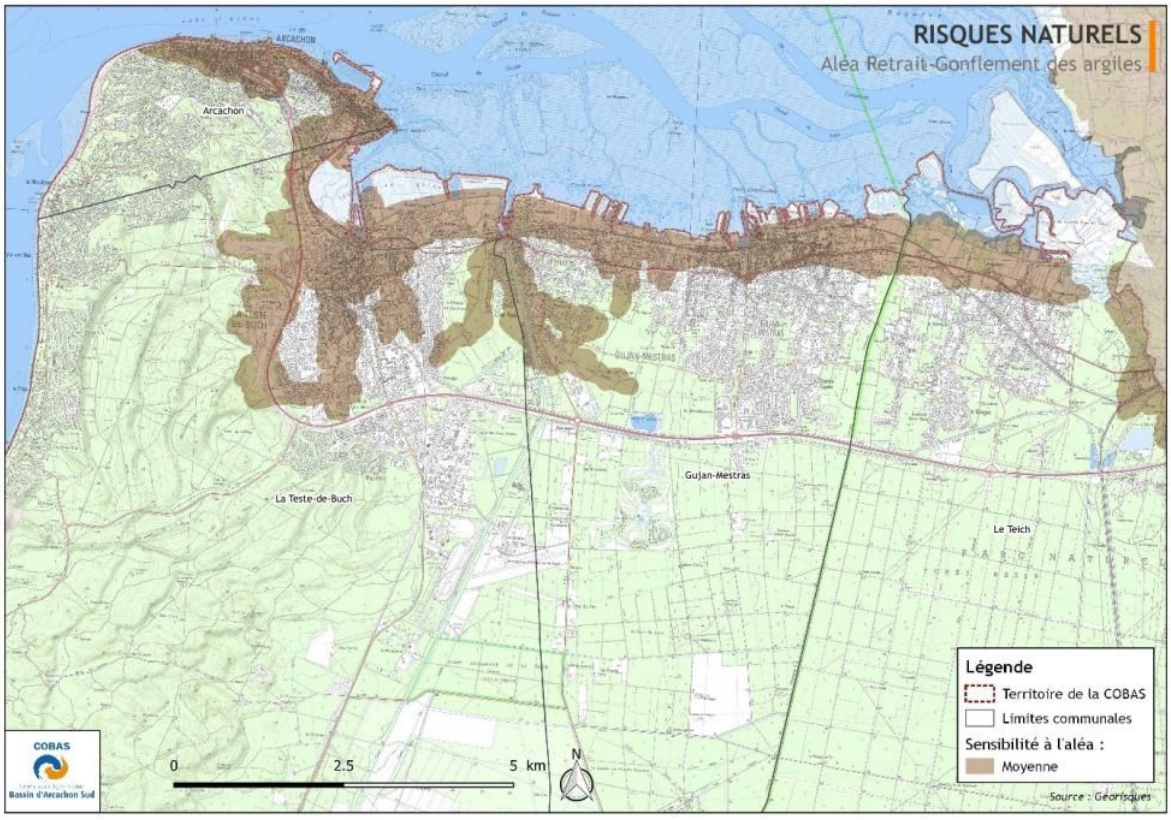
Le phénomène de retrait-gonflement des argiles est lié aux variations de teneur en eau des terrains argileux : ils gonflent avec l'humidité et se rétractent avec la sécheresse. Ces variations de volumes induisent des tassements plus ou moins uniformes et dont l'amplitude varie suivant la configuration et l'ampleur du phénomène. Le phénomène se manifeste par des tassements différentiels provoquant des dommages dans les constructions si les fondations et la structure ne sont pas assez rigides (fissures, décollements entre éléments jointifs, distorsions, dislocations, rupture de canalisations).



Retrait et gonflement des argiles (Source : MEDD DPPR)

1 arrêté concernant les « Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols » a été mis en place sur la commune du Teich.

Le territoire est concerné par un **aléa moyen** au nord du territoire. Cette zone s'étend une superficie totale de 2 265 ha soit 7,0 % du territoire intercommunal.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.6.4. Cavités souterraines

SOURCE : BASE NATIONALE DES CAVITES SOUTERRAINES — GEORISQUES — CONSULTEE LE 03/12/2019

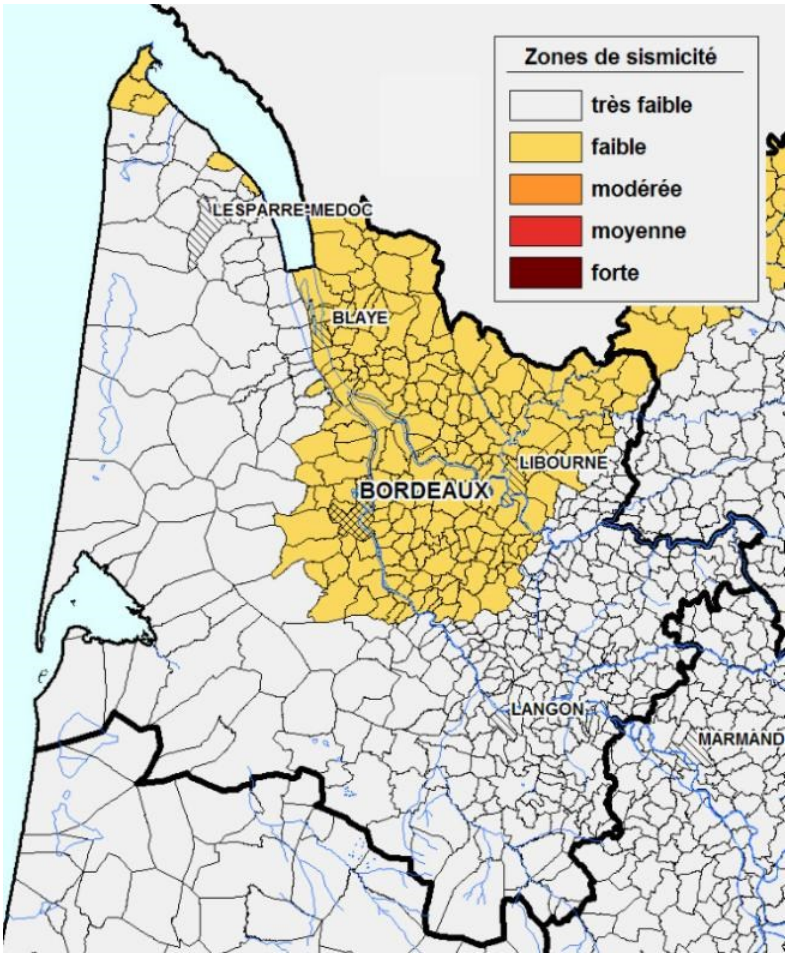
Aucune cavité souterraine n'a été recensée sur le territoire par la base nationale des cavités souterraines.

2.7. Risque sismique

Un séisme provient d'une rupture brutale des roches. Il se traduit en surface par une vibration du sol. La faille active est la zone où se génère la rupture. Cette rupture peut se propager jusqu'à la surface du sol, on parle alors de « rupture en surface ». Les séismes sont, avec le volcanisme, l'une des manifestations de la tectonique des plaques. En surface, un tremblement de terre peut dégrader ou détruire des bâtiments et produire des décalages de la surface du sol de part et d'autre des failles. Il peut aussi provoquer des glissements de terrain et des chutes de blocs. Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un nouveau zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante :

- Zone 1 : Sismicité très faible ;
- Zone 2 : Sismicité faible ;
- Zone 3 : Sismicité modérée ;
- Zone 4 : Sismicité moyenne ;
- Zone 5 : Sismicité forte.

L'ensemble du territoire de la COBAS est situé **en zone de sismicité 1** correspondant à une **sismicité très faible.**



Profil environnemental de la Gironde — Zones de sismicité (source : DDTM 33)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.8. Risque lié au radon

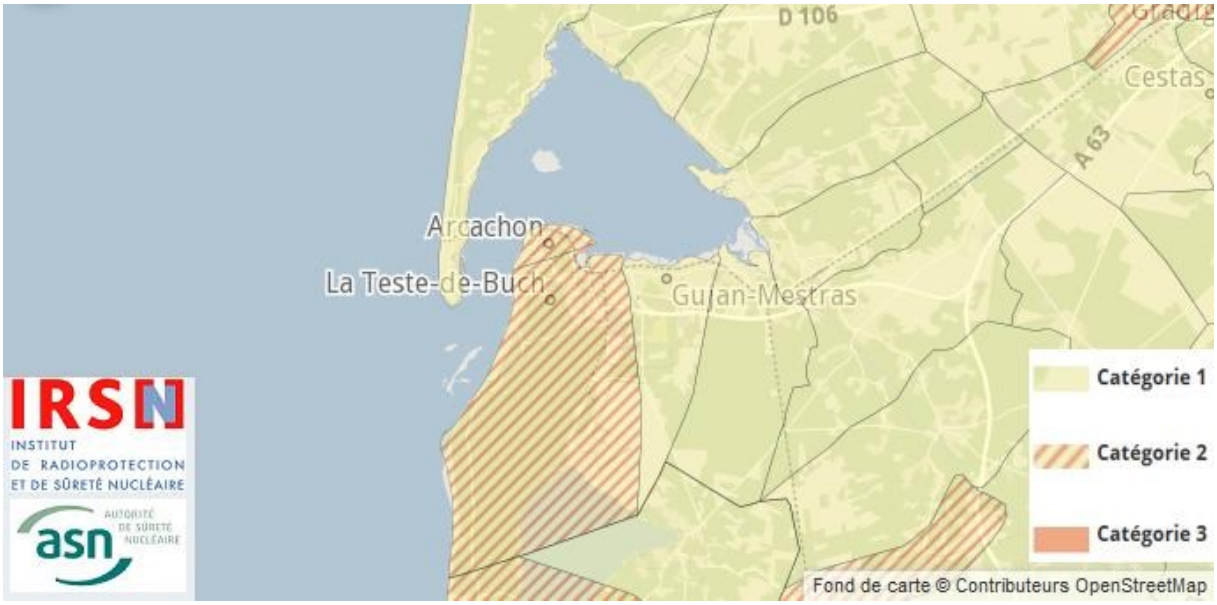
Le radon est un gaz radioactif issu de la désintégration de l'uranium et du radium présents naturellement dans le sol et les roches. En se désintégrant, il forme des descendants solides, eux-mêmes radioactifs. Ces descendants peuvent se fixer sur les aérosols de l'air et, une fois inhalés, se déposer le long des voies respiratoires en provoquant leur irradiation.

Le radon est présent en tout point du territoire national et sa concentration dans les bâtiments est très variable : de quelques becquerels par mètre cube (Bq.m-3) à plusieurs milliers de becquerels par mètre cube. La géologie et en particulier la teneur en uranium des terrains sous-jacents jouent sur les émissions de radon. Le radon accumulé dans certains logements ou autres locaux peut constituer une source significative d'exposition de la population aux rayonnements ionisants (risque de cancer des poumons principalement).

L'arrêté interministériel du 27 juin 2018 précise dans quelle zone est située chaque commune française au regard des trois zones à potentiel radon définies à l'article R. 1333-29 du Code de la santé publique. Les communes sont classées selon les 3 catégories suivantes :

- **Catégorie 1** : communes localisées sur des formations géologiques présentant des teneurs en uranium les plus faibles (formations calcaires, sableuses et argileuses et formations volcaniques basaltiques) ;
- **Catégorie 2** : communes localisées sur des formations géologiques présentant des teneurs en uranium faibles, mais sur lesquelles des facteurs géologiques particuliers peuvent faciliter le transfert de radon vers les bâtiments ;
- **Catégorie 3** : communes qui présentent au moins sur une partie de leur superficie des formations géologiques dont les teneurs en uranium sont estimées plus élevées comparativement aux autres formations (formations granitiques, formations volcaniques, mais également certains grès et schistes noirs).

Les communes d'Arcachon et de La Teste-de-Buch appartiennent à la catégorie 2. Les communes de Gujan-Mestras et du Teich sont en catégorie 1.



Cartographie du potentiel du radon (Source : Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire [IRSN])

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.9. Risque feu de forêt

SOURCE : DDTM 33

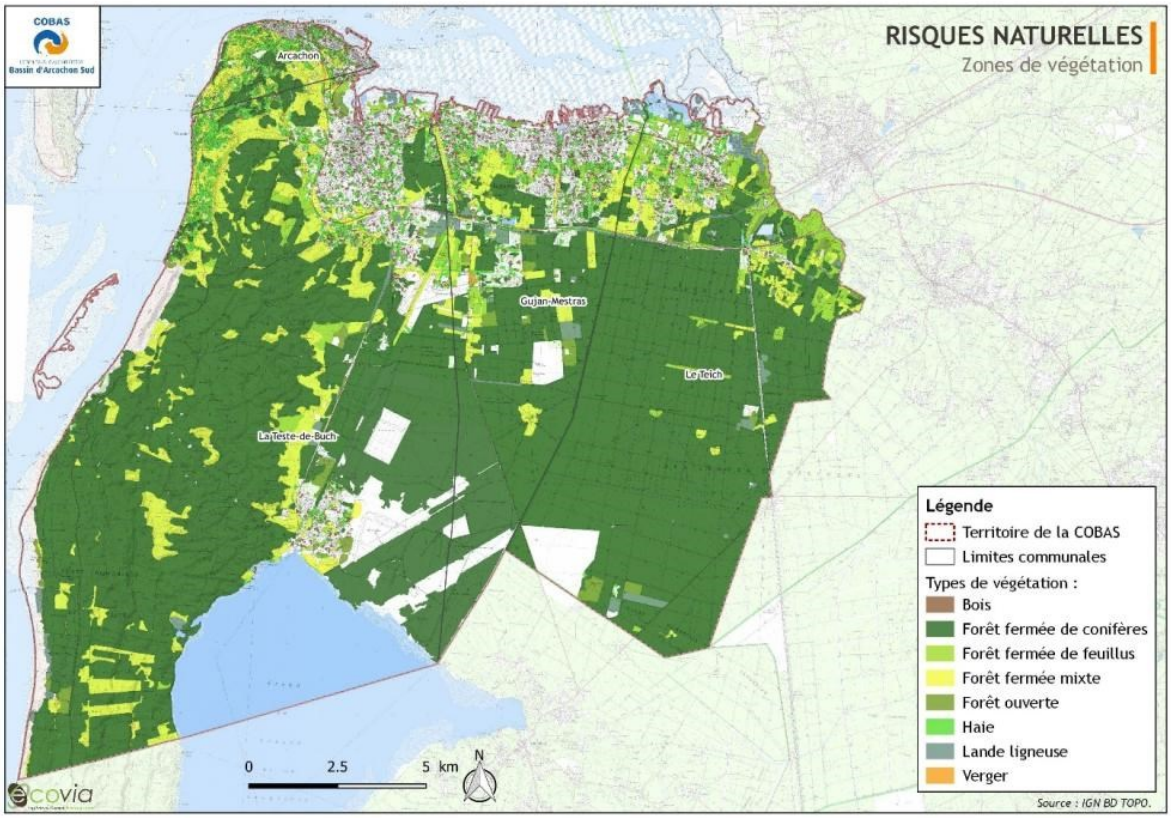
Par définition, un feu de forêt est un incendie qui a atteint une formation forestière ou subforestière dont la surface, d'un seul tenant, est supérieure à un hectare. Un feu de forêt peut être d'origine naturelle (action de la foudre, d'une éruption volcanique, etc.) ou humaine : soit de manière intentionnelle (conflit d'occupation du sol, pyromanie, etc.), ou bien résultant d'une imprudence (barbecue, mégot de cigarette, feu d'écobuage mal contrôlé, travaux, etc.). Il peut également être provoqué par des infrastructures (ligne de transport d'énergie, dépôt d'ordures, ligne de chemin de fer, etc.). Les 3 facteurs qui interviennent dans le déclenchement et la propagation des feux de forêt sont : l'existence d'une source de chaleur (flamme ou étincelle), l'existence d'un comburant (oxygène), et d'un combustible. 45 % de la superficie du département de la Gironde est couverte par des forêts. 159 communes du département sont concernées par ce risque.

D'après la base de données Gaspar et le profil environnemental de la Gironde, **toutes les communes de la COBAS sont concernées par le risque feu de forêt**. Environ **22 669 ha** soit **71 %** du territoire de la communauté d'agglomération est couvert par des forêts et des bois (Source : BD TOPO IGN).

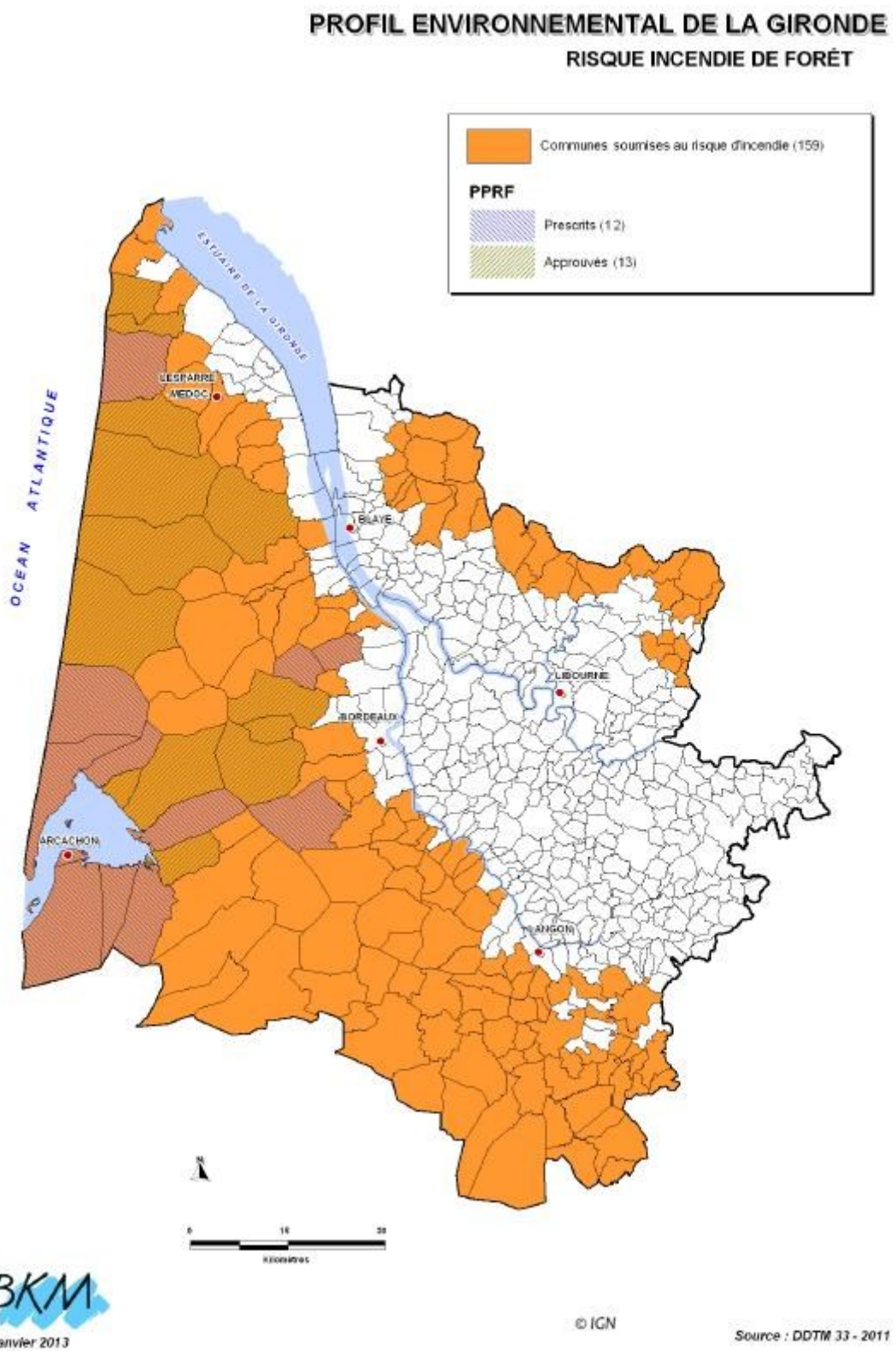
La Gironde est dotée d'un **règlement départemental de protection de la forêt contre les incendies** dont la dernière version date du 20 avril 2016. Ce nouveau règlement a été harmonisé avec les règlements des départements des Landes et de Lot-et-Garonne afin de mieux protéger le massif des Landes de Gascogne. Le nouveau règlement vise à mieux prévenir les incendies de forêt, à faciliter les interventions des services et à limiter les conséquences, que ce soit par le débroussaillement, la limitation de l'apport du feu ou la réglementation des activités en forêt sur les départements de la Gironde, des Landes et du Lot-et-Garonne.

Toutes les communes de la COBAS sont dotées d'un **Plan de prévention des risques Feu de forêt.**

Commune	Libellé	Date prescription
Arcachon	**Plan de prévention risque feu de forêt**	**01/02/2007**
Gujan-Mestras	**PPR sur la commune de Gujan-Mestras**	**01/10/2004**
La Teste-de-Buch	**Plan de prévention feu de forêt**	**01/02/2007**
Le Teich	**PPR sur la commune du Teich**	**01/10/2004**



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Profil environnemental de la Gironde — Risque Incendie de forêt (source : DDTM 33)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.10. Risque industriel

SOURCE : BASE DES INSTALLATIONS CLASSEES DU MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE — HTTP://WWW.INSTALLATIONSCLASSEES.DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV.FR — CONSULTEE LE 04/12/2019

Le risque industriel majeur est un évènement accidentel se produisant sur un site industriel et entrainant des conséquences immédiates ou différées, graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens et l'environnement. Sont donc concernées toutes les activités nécessitant des quantités d'énergie ou de produits dangereux suffisamment importantes pour qu'en cas de dysfonctionnement, la libération intempestive de ces énergies ou produits ait des conséquences au-delà de l'enceinte de l'usine.

Les activités ou activités utilisant des substances présentant des dangers pour l'environnement sont des activités soumises à une réglementation stricte. Ces activités sont classées ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) et sont soumises à différents régimes (Déclaration, enregistrement, autorisation) (cf. Partie sur les sites et sols pollués).

Plusieurs types d'ICPE sont distingués :

- Installations soumises à déclaration (D) pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses ;
- Installations soumises à déclaration avec contrôle périodique (DC) ;
- Installations soumises à enregistrement (E) pour les secteurs dont les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues ;
- Installations soumises à autorisation (A), pour les installations présentant les risques ou pollutions les plus importants ;
- Installations soumises à autorisation et servitudes d'utilité publique (AS), elles correspondent à peu de chose près aux installations « Seveso seuil haut » au sens de la directive européenne « Seveso III ».

Par ailleurs, les installations classées présentant les dangers les plus graves relèvent, en outre, de la directive européenne dite « SEVESO » du 9 décembre 1996 qui vise les établissements potentiellement dangereux au travers d'une liste d'activités et de substances associées à des seuils de classement. Elle définit deux catégories d'établissements en fonction de la quantité de substances dangereuses présentes : les établissements dits « SEVESO seuil bas » et les établissements dits « SEVESO seuil haut ». Ces derniers sont soumis à servitude, nécessitent l'élaboration d'un Plan particulier d'intervention (PPI) et d'un Plan de prévention des risques technologiques (PPRT). La directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 (directive Seveso 3) a remplacé la directive Seveso 2.

D'après la base de données des installations classées, **28 ICPE** ont été recensées sur le territoire (833 ICPE à l'échelle du département de la Gironde, soit 3,4 % des ICPE départementales), dont :

- **8** sont soumises au régime d'autorisation (A) ;
- **11** sont soumises au régime d'enregistrement (E) ;
- **9** ont un régime inconnu.

Un site SEVESO seuil haut est présent sur le territoire. Il s'agit du site **VERMILION REP S.A.S**. sur la commune de La Teste-de-Buch (cf. carte ci-après) dont l'activité principale est l'extraction d'hydrocarbures. Le site est une priorité nationale. Aucun Plan de prévention des risques technologiques n'a été établit vis-à-vis de ce site.

Depuis la découverte du champ de Cazaux sur la commune de La Teste-de-Buch en 1959 par ESSO REP, 156 forages ont été réalisés sur l'ensemble des titres miniers détenus aujourd'hui par VERMILION REP situé sur le territoire du SCoT. Début 2013, ils exploitent 66 plates-formes pétrolières sur ces différents champs et 75 puits sont actuellement en activité. La nouvelle réglementation fixe en revanche une fin d'exploitation des hydrocarbures en 2040. Ce sont actuellement environ 250 000 tonnes de pétrole brut produit par an, soit moins de 0,25 % de la consommation moyenne annuelle française (Source : EIE SCoT).

La liste des ICPE sur le territoire de la COBAS est présentée en annexe.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

2.11. Risque lié au transport de matières dangereuses (risque TMD)

Le risque de transport de matières dangereuses est consécutif à un accident se produisant lors du transport par voie routière, ferroviaire, aérienne, d'eau ou par canalisation de matières dangereuses. Il peut entrainer des conséquences graves pour la population, les biens ou l'environnement. L'évaluation du risque est notamment corrélée à la présence d'infrastructures de transport majeures.

Le territoire intercommunal est principalement concerné par le risque TMD routier et ferré, mais également par le risque TMD par canalisations. L'extraction et le transport d'hydrocarbure sur le territoire constituent un risque TMD notable.

2.11.1. Risque TMD routier et ferré

Le risque TMD routier et ferré concerne les voies routières suivantes (Autoroute, routes nationales et départementales, voie ferrée) :

Voies	Communes concernées
A660	**Gujan-Mestras, Le Teich**
N250	**Gujan-Mestras, La Teste-de-Buch**
D112	**La Teste-de-Buch**
D216	**Le Teich**
D217	**La Teste-de-Buch**
D218	**La Teste-de-Buch**
D259	**La Teste-de-Buch**
D260	**Gujan-Mestras, Le Teich**
D650	**Arcachon, Gujan-Mestras, La Teste-de-Buch, Le Teich**
D652	**Gujan-Mestras**
D1250	**Arcachon, La Teste-de-Buch**
D1251	**La Teste-de-Buch**
Ligne n° 655000 Bordeaux à Irun	**Le Teich**

En 2010, sur l'A660, le pourcentage de poids lourds est estimé à 7 % pour un TMJA de 1600 PL.

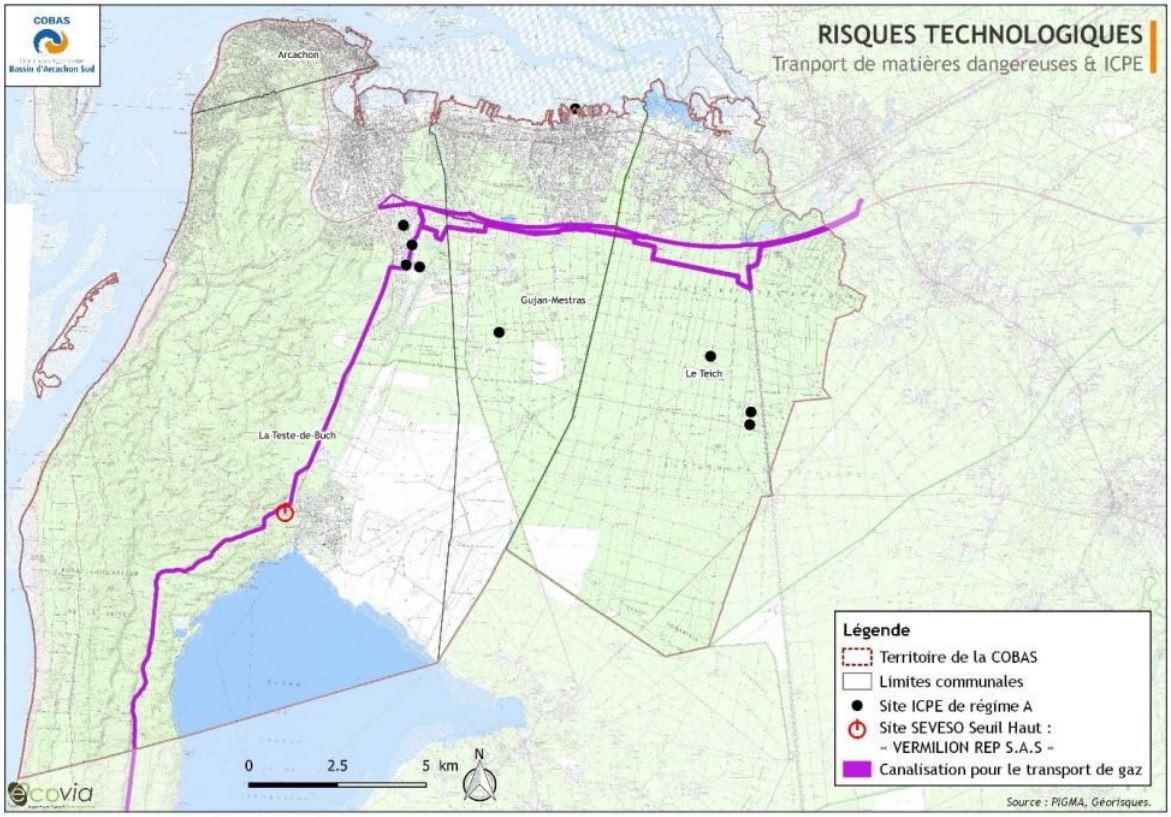
2.11.2. Risque TMD par canalisations

Une canalisation de matières dangereuses achemine du gaz naturel, des produits pétroliers ou chimiques à destination de réseaux de distribution, d'autres ouvrages de transport, d'entreprises industrielles ou commerciales de sites de stockage ou de chargement.

Des canalisations de transport de gaz naturels exploitées par Total infrastructure Gaz de France traversent le territoire. Celles-ci sont représentées sur la carte ci-après. Cette canalisation est directement assortie d'une servitude d'utilité publique s'échelonnant entre 2 et 5 m de part et d'autre de la canalisation. En cas de rupture franche de la canalisation, des effets irréversibles se feront ressentir de 10 m (canalisation de 80 mm de diamètre et 40 bars) à 705 m (canalisation de 1 100 mm de diamètre et 40 bars) autour de la canalisation (Source : EIE SCoT).

Le territoire est également traversé par des pipelines qui acheminent la production de pétrole brut des champs de pétrole landais et girondins vers le terminal pétrolier d'Ambès. La société Vermilion REP est responsable de la gestion de ces pipelines. La portion de pipeline Parentis-Ambès fait l'objet d'une servitude d'utilité publique de 5 m de largeur.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

3. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Plusieurs Plans de prévention des risques prescrits (PPR feu de forêt) ou approuvés (PPR submersion marine et PPR avancée dunaire et recul du trait de côte)
- ✓ De nombreux documents relatifs à la connaissance et à la gestion du risque inondation (Atlas des zones inondables, TRI du bassin d'Arcachon, SLGRI, PAPI, stratégie locale de gestion de la bande côtière)
- ✓ Présence de documents d'information communaux sur le risque majeur (DICRIM) et de plans communaux de sauvegarde (PCS)
- ✓ Un risque sismique très faible

Points faibles

- ✓ Des risques inondation très importants (Inondation par submersion marine notamment, mais également des inondations par débordement de cours d'eau, par remontée de nappe et par ruissellement urbain)
- ✓ Les scénarios du TRI identifient des risques de submersion de la voie ferrée et des gares, mais également des axes routiers principaux (évènements fréquents à rares)
- ✓ Un risque lié aux phénomènes météorologiques
- ✓ Des mouvements de terrain très présents (érosion du trait de côte et avancée dunaire principalement, mais également des coulées de boues et des retraits et gonflement des argiles)
- ✓ Un risque incendie feu de forêt important lié à la présence importante de forêt et à la fréquentation touristique
- ✓ Un site Seveso Seuil haut : VERMILION REP S.A.S. sur la commune de La Teste-de-Buch
- ✓ Un risque lié transport de matières dangereuses important (axes routiers et ferrés : A660, RN250, départementales, Ligne n° 655000 Bordeaux à Irun, canalisations de gaz naturel et d'hydrocarbures)

Questionnements

- ✓ Comment ne pas aggraver les risques naturels et technologiques présents sur le territoire ?
- ✓ Comment prendre en compte le risque de transport de matières dangereuses dans le PDU ?

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

De cette analyse découle les enjeux suivants :

- ☐ Ne pas créer de nouveaux risques naturels et technologiques et ne pas aggraver les risques existants notamment les risques inondation et transport de matières dangereuses :
  - Des recommandations potentielles pour une bonne prise en compte des problématiques liées à l'évacuation des eaux (inondations par submersion marine, débordement des cours d'eau, remontées de nappes, ruissellement des eaux pluviales),
  - Veiller à limiter l'imperméabilisation des sols (stationnement notamment) et prévoir l'évacuation des eaux pluviales (bassin de rétention, puits d'infiltration, chaussées, réservoirs…) dans les aménagements et créations d'infrastructures,
  - Prendre en compte la nature du sol lors de l'aménagement d'infrastructures (érosion, zones soumises aux coulées de boues, argiles, etc.),
  - Limiter de manière générale les aménagements sur les zones à risque,
- ☐ Réduire les risques existants :
  - Interdire le passage de poids lourds à proximité de certaines zones d'habitations ou zones à risques.

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

Problématique	Réponse du PDU	
	Effets attendus du PDU	**Moyens d'action du PDU**
• **Risques naturels et technologiques : submersion marine, débordement de cours d'eau remontées de nappes, ruissellements urbains, risques de mouvements de terrain (érosion du trait de côte, avancée dunaire, coulées de boue, retrait et gonflement des argiles), risque de rupture de digues, risque feu de forêt, risque industriel, risques liés aux transports de matières dangereuses**	Neutre	- **Mesures d'accompagnement à prévoir** : recommandations potentielles pour une bonne prise en compte des problématiques liées à l'évacuation des eaux (submersion marine, débordement des cours d'eau, remontées de nappes, ruissellement des eaux pluviales) et une prise en compte de la nature des sols en amont de la définition de certaines actions sur des zones « sensibles » - **Création d'itinéraires bis :** proposer des itinéraires spéciaux pour les poids lourds (spécial été, spécial heures de pointe, spécial TMD…) - **Action de prévention :** Identifier les zones à risque pour ne pas y implanter d'infrastructures vulnérables.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Présentation du projet

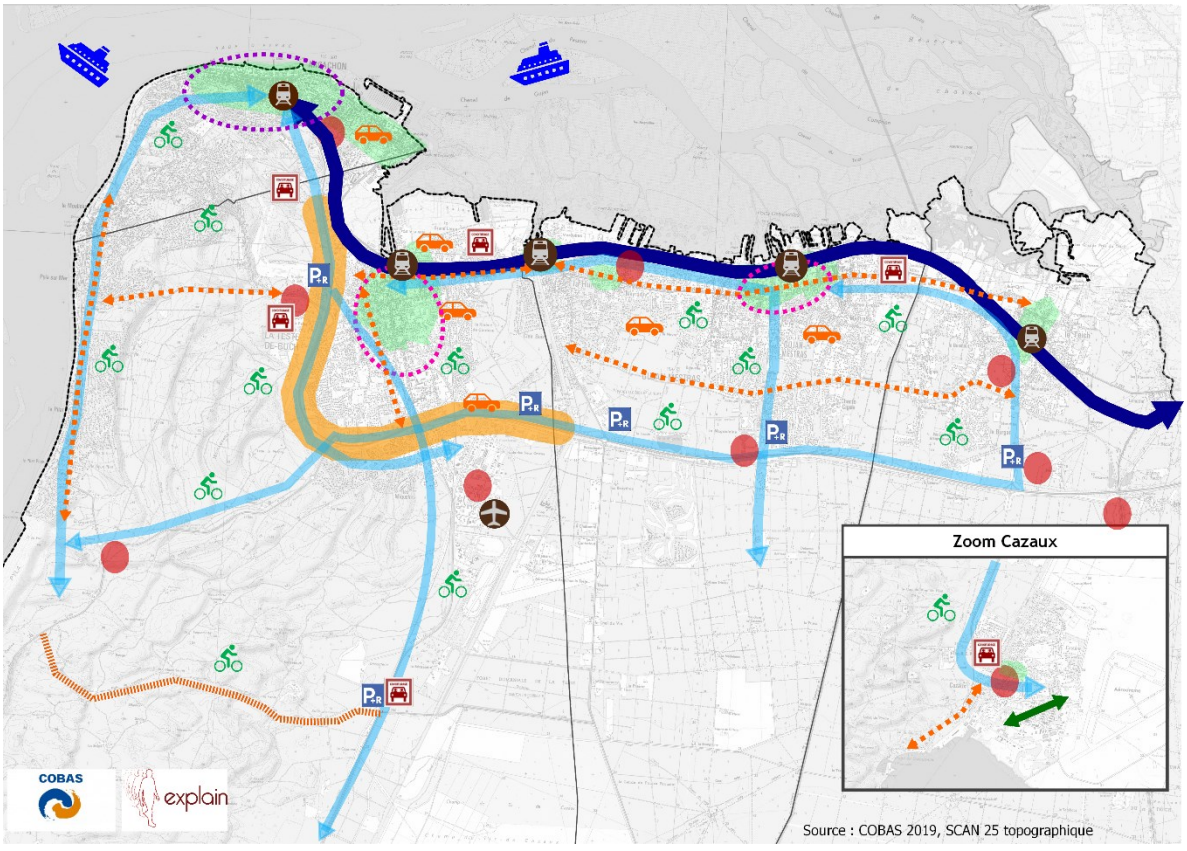
1. La stratégie territoriale du PDM de la COBAS

A partir du diagnostic multithématique, dix axes ont été définis pour répondre aux enjeux généraux de croissance démographique, économique, sociétale et environnemental du territoire :

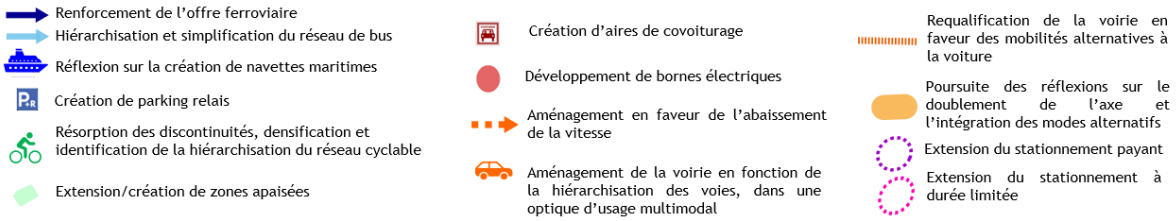
- A : Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités
- B : Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité
- C : Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs
- D : Coordonner et faciliter la mise en accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite
- E : Maîtriser la circulation routière et favoriser la multimodalité
- F : Améliorer la sécurité routière
- G : Développer les pratiques d'écomobilité
- H : Inciter au transport de marchandises durable
- I : Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture
- Axe transversal : Préserver l'environnement et réduire les nuisances générées par les déplacements

Ils traduisent le choix politique d'organisation des mobilités du territoire, pour les 10 années à venir, à partir duquel s'est construite l'organisation des déplacements.

Les principales actions identifiées pour mettre en œuvre le scénario retenu sont représentées schématiquement sur l'illustration suivante.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Ce schéma a ensuite été décliné en un plan d'actions, illustré sous forme de fiches actions détaillées.

2. Le plan d'action

Les actions sont synthétisées dans le tableau suivant :

A – Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités	
1	Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable
2	Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement urbain
B - Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité	
3	Renforcer les connexions avec l'extérieur
4	Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus
5	Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes
6	Etudier plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus
7	Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité
C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos)	
8	Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable
9	Développer fortement le stationnement vélo
10	Mettre en place des services vélo
11	Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels
D - Coordonner et faciliter la mise en accessibilité	
12	Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques
13	Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information
E - Maîtriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la multimodalité	
14	Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal
15	Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture
F - Développer les pratiques d'écomobilité	
16	Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants
17	Améliorer et développer les mobilités alternatives
18	Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur
G - Inciter au transport de marchandises durable	
19	Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés
20	Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif
21	Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques
H - Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture	
22	Harmoniser les réglementations
23	Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville
24	Agir contre le stationnement illicite
I - Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire	
25	Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité
26	Mener des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Articulation

Le rapport environnemental comprend :

1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

Extraits de l'article du R 122-20 Code de l'environnement

1. Le sens juridique de l'articulation

- Le rapport entre les documents de planification ou plus largement entre les « normes » (au sens juridique) est cadré pour qu'ils n'entrent pas en conflit. Une notion de hiérarchie est introduite avec des normes dites supérieures et des normes dites inférieures, la première s'imposant à la seconde. Différents degrés sont établis :
- La **prise en compte** : c'est la notion la plus souple juridiquement. Elle implique que le document « inférieur » n'ignore pas le document « supérieur ».
- La **compatibilité** : cette notion traditionnelle — que l'on retrouve en matière d'urbanisme — signifie que le document « inférieur » « ne doit pas être en contrariété » avec le document « supérieur ».
- L'**opposabilité à l'administration** : documents qui s'imposent à l'administration (entendue au sens large, déconcentrée et décentralisée) : c'est l'administration de l'État qui les a validés en les approuvant.
- L'**opposabilité aux tiers** : elle permet à un requérant d'invoquer lors d'un contentieux la règle qui lui est opposable. Il peut invoquer l'illégalité d'une opération non conforme aux mesures prescrites par le règlement d'un document.
- La **conformité** : C'est un rapport d'identité. Le document « inférieur » doit être établi sans aucune marge d'appréciation par rapport à la règle, pour autant que celle-ci soit précise, concise et claire.

2. Plans et programmes avec lesquels le PDM entretient un rapport de compatibilité ou de prise en compte

D'après l'article L1214-7 du Code des transports :

« Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.

Le plan de mobilité est compatible avec le plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le plan climat-air-énergie territorial recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Pour les plans de mobilité approuvés avant l'adoption du plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement ou du schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales, l'obligation de compatibilité mentionnée au premier alinéa du présent article s'applique à compter de leur révision.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Le plan de mobilité prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales. »

Le schéma ci-après résume les rapports de compatibilité et de prise en compte que le PDM entretient avec les différents plans et programmes.

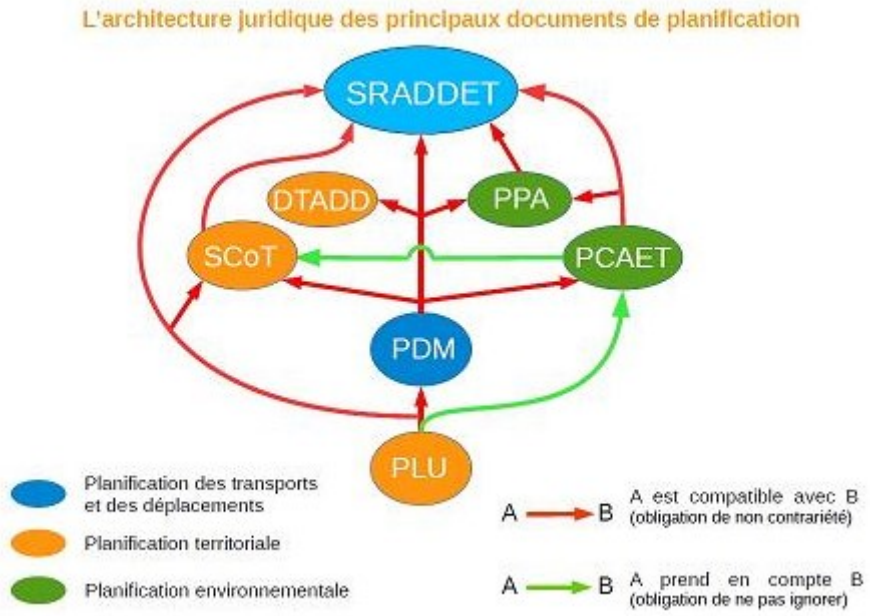


Figure 17 : Place du PDM dans la hiérarchie des normes

Le PDM de la COBAS doit ainsi être compatible avec :

- Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Nouvelle Aquitaine ;
- Le Schéma de cohérence territoriale Du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre (SCoT SYBARVAL) ;
- Le Plan climat air énergie territorial du SYBARVAL (PCAET) ;

Le PDM de la COBAS n'est pas concerné par un Plan de protection de l'atmosphère (PPA) ainsi que par une Directive territorial d'aménagement (DTA).

2.1. Les plans et programme étudiés et l'analyse des documents relatifs

2.1.1. Le Schéma d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Nouvelle-Aquitaine

Le Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un document de planification stratégique, adopté par le conseil régional et approuvé par le préfet de région. Après son adoption par le Conseil régional le 16 décembre 2019, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de Nouvelle-Aquitaine a été approuvé par la Préfète de Région le 27 mars 2020. Les objectifs du SRADDET doivent être pris en compte, quant aux règles du SRADDET les documents de planification et d'urbanisme doivent leur être compatibles.

Dans le tableau ci-dessous, nous avons évalué le niveau de prise en compte des objectifs développés au sein du SRADDET Nouvelle-Aquitaine par le PDM de la COBAS sous la forme de différents niveaux. Un niveau de prise en compte faible est retranscrit en rouge, un niveau moyen en orange et un niveau fort, en vert.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Orientation n°1 : "Une Nouvelle Aquitaine dynamique, des territoires attractifs, créateurs d'activités et d'emplois"			
Objectifs stratégiques	**Objectifs**	**Articulation avec le PDM**	**Niveau de prise en compte**
Créer des emplois et de l'activité économique en valorisant le potentiel de chaque territoire dans le respect des ressources et richesses naturelles	07 Développer des destinations touristiques durables avec les acteurs locaux	*Le PDM n'a pas de leviers sur ce point.* Néanmoins, il peut rendre attractifs certains secteurs grâce à leur desserte en transports en commun, fret ferroviaire, plans de déplacements, logistique, etc.,	
	08 Favoriser un maillage de l'offre touristique sur l'ensemble du territoire et conforter les sites touristiques à forte fréquentation par un aménagement durable	*Le PDM n'a pas de leviers sur ce point.* Néanmoins, il peut rendre attractifs certains secteurs grâce à leur desserte en transports en commun, fret ferroviaire, plans de déplacements, logistique, etc. L'action 3 prévoit le développement de l'offre TC avec une prise en compte de la saisonnalité et de la desserte de site classé (dune du Pilat) - actions 3 et 5.	
	10 Favoriser le tourisme d'itinérance par un maillage doux à l'échelle régionale	Le PDM a pour objectif de poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos) (actions 8 à 11). Il est aussi prévu de faciliter l'accès aux sites touristiques et de développer l'intermodalité vers ces sites (action 7).	
	18 Développer les innovations dans les transports et la mobilité : véhicules autonomes, drones, fluvial, logistique urbaine innovante, innovations organisationnelles…	Les actions 11 et 21 ont comme objectif de mettre en place des innovations et des alternatives, aussi bien dans le mobilier que dans la mobilité, la logistique ou l'organisation (consignes automatiques, véhicules autonomes, drones, communication, etc.)	
	21 Développer les activités de la Silver économie pour répondre aux besoins des personnes avançant en âge, valoriser et créer des emplois non délocalisables	*Le PDM n'a pas de leviers directs*, mais l'action 1 peut permettre de favoriser le développement de la mixité habitat-emplois-services, pour augmenter les déplacements de proximité et réduire la distance entre les zones d'habitats et les zones d'activités.	
Accroître l'attractivité de la région par une offre de transport de voyageurs et de marchandises renforcée	22 Maintenir le réseau existant, moderniser l'offre ferroviaire sur tous les territoires, favoriser le transfert modal	Le PDM a pour objet de rendre plus attractif les réseaux de transport collectif et de favoriser l'intermodalité (actions 3 à 7) sur le territoire de la COBAS	
	23 Définir un réseau d'itinéraires routiers d'intérêt régional contribuant à un maillage équilibré des territoires	A son échelle, le PDM peut participer à cet objectif de différentes façons : permettre au territoire d'assurer aux populations urbaines et rurales des conditions de circulation améliorées (par exemple, actions 6, 14 et 21), de réduire la pollution, les accidents ainsi que la congestion de nos métropoles (par exemple, actions 14 et 15) et de renforcer son attractivité touristique (action 5). Citons également la création de 2x2 voies sur l'A660 et l'étude sur la RN250 jusqu'à Arcachon pour fluidifier le trafic routier.	
	24 Offrir aux territoires une desserte aérienne adaptée et optimisée, en visant à la réduction des nuisances et à l'innovation	Cette thématique n'est pas abordée dans le plan d'action du PDM. La base aérienne de Cazaux fait cependant l'objet de l'action 20 visant la réalisation d'une étude sur le potentiel de fret alternatif pour le transport de marchandises	
	25 Développer une stratégie portuaire coordonnée	Cette thématique n'est pas abordée dans le plan d'action du PDM. Toutefois, l'action 20 vise la	

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

		réalisation d'une étude sur le potentiel de fret alternatif pour le transport de marchandises	
	27 Résorber le nœud routier de la métropole bordelaise	A son échelle, le PDM peut participer à cet objectif de différentes façons : la mise en place de mesures et d'expérimentation en faveur des alternatives à l'autosolisme (par exemple, action 17), l'accompagnement en faveur des initiatives encourageant un report modal des marchandises sur des services ferroviaires ou fluviaux (action 20), l'amélioration de l'accessibilité aux zones d'activité (par exemple, action 1)	
Ouvrir la région Nouvelle-Aquitaine sur ses voisines, l'Europe et le monde	28 Intégrer pleinement la région dans le Corridor Atlantique et dans le futur réseau central du Réseau Transeuropéen de Transport RTE-T	A son échelle, le PDM n'a pas de levier d'action sur cet objectif.	
Orientation n°2 : "Une Nouvelle Aquitaine audacieuse, des territoires innovants face aux défis démographiques et environnementaux"			
Objectifs stratégiques	**Objectifs**	**Articulation avec le PDM**	**Niveau de compatibilité**
Allier économie d'espace, mixité sociale et qualité de vie en matière d'urbanisme et d'habitat	31 Réduire de 50 % la consommation d'espace, par un modèle de développement économe en foncier	L'action 1 vise notamment le développement de la mixité habitat-emplois-services et la densification urbaine permettront de limiter les volumes de déplacements et réduire les distances moyennes de déplacement. Cela aura, entre autres, pour conséquence d'éviter et de limiter également la création d'infrastructures sources de consommation d'espaces naturels et agricoles. Aussi, la mise en place d'actions de coordination entre les différents acteurs (action 2) sera bénéfique en termes de consommation d'espace. Par contre, les actions 5, 6, 14 et 7 ne répondent pas à cet objectif. En effet, l'aménagement de nouvelles infrastructures (voiries, parcs relais, aires de covoiturages) entrainera une consommation de l'espace.	
	32 Assurer la cohérence entre l'urbanisation, l'offre de transport et les réseaux et équipements existants (numériques, eau/assainissement, etc.)	Les actions 1 et 2 répondent à cet objectif concernant la mise en place d'une cohérence entre l'urbanisme et les mobilités.	
	34 Intégrer le vieillissement de la population dans les stratégies de développement urbain (mobilité, habitat, activité économique, loisirs, santé)	L'action 1 vise à favoriser le développement de la mixité habitat-emplois-services, pour augmenter les déplacements de proximité et réduire la distance entre les zones d'habitats et les zones d'activités. Aussi, l'action 21 vise notamment à développer des services de proximité, ce qui facilitera leur accès pour les personnes âgées.	
	35 Développer la Nature et l'agriculture en ville et en périphérie	Des espaces libérés par le biais d'autres actions (action 1), les parcs relais et cheminements (action 5), mobilier urbain (action 11) seront végétalisés via le PDM.	
	36 Requalifier les entrées de villes et les zones d'activités en assurant des aménagements paysagers de qualité	Le PDM ne fait pas mention des entrées de ville directement, mais les actions 5,11 et 17 visent à apporter une plus-value paysagère à certains espaces.	
	40 Préserver et restaurer les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques)	Les actions 1 et 5 prévoient une végétalisation de certains espaces afin de favoriser la biodiversité. Aussi, la coordination de projets urbains par des échanges entre acteurs (action 2) sera bénéfique d'un point de vue environnemental	

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

	41 Préserver et restaurer la biodiversité pour enrayer son déclin	Les actions 1 et 5 prévoient une végétalisation de certains espaces afin de favoriser la biodiversité. Aussi, la coordination de projets urbains par des échanges entre acteurs (action 2) sera bénéfique d'un point de vue environnemental	
	42 Préserver et restaurer la qualité des paysages et leur diversité	Le PDM participe à cet objectif par l'intermédiaire des actions 1, 5, 11 et 17 qui visent à apporter une plus-value paysagère et du cadre de vie (aménagements piétons, végétalisation, mobilier urbain)	
Accélérer la transition énergétique et écologique pour un environnement sain	43 Réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES aux horizons 2021, 2026, 2030 et 2050	La majorité des actions du PDM permet de répondre à cet objectif. En effet, les scénarios proposés envisagent une baisse des GES allant de -25 à 47 %. De manière détaillée, l'action 1 vise à favoriser les déplacements de proximité, les actions 3, 4, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 16, 17 et 18 visent à développer et à favoriser les modes de déplacements (vélos, bus, marche) et l'écomobilité (covoiturage, véhicules à faibles émissions de polluants) ainsi que l'aménagement de la voirie en leur faveur. Aussi, l'action 15 vise une diminution de la vitesse de circulation. Les actions 19, 20, 21 ont pour objectif d'inciter au transport de marchandise durable en étudiant des alternatives (frets alternatifs, proximité des services, coordinations d'acteurs publics/privés). La gestion du stationnement urbain, favorisera les alternatives à la voiture, plus polluantes (action 22). Les actions de communication et de sensibilisation, auprès des usagers, mentionnées dans l'action 26 permettront aussi de répondre à cet objectif.	
	44 Améliorer la qualité de l'air aux horizons 2020 et 2030	La majorité des actions du PDM permet de répondre à cet objectif. Voir ligne précédente.	
	45 Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture-solo	Le PDM a pour but de développement les usages alternatifs à l'autosolisme : développement du covoiturage, autopartage, modes doux, etc. En effet, les actions 3, 4, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 16, 17 et 18 visent à développer et à favoriser les modes de déplacements doux (vélos, bus, marche) et l'écomobilité (covoiturage, véhicules à faibles émissions de polluants) ainsi que l'aménagement de la voirie en leur faveur.	
	46 Développer les infrastructures de diffusion et de production d'énergie pour les nouvelles motorisations	Le PDM reprend cet objectif (actions 16 et 17)	
	47 Structurer la chaine logistique des marchandises, en favorisant le report modal vers le ferré et le maritime et le développement des plateformes multimodales	Le PDM prévoit, par l'intermédiaire des actions 19 à 21, de répondre à cet objectif	
	48 Réduire les trafics poids lourds en transit international par des itinéraires obligatoires, péages, autoroutes ferroviaires, autoroutes de la mer, etc.	Une étude réglementaire sur le jalonnement des poids-lourds (itinéraires poids-lourds obligatoires) sera étudiée via l'action 20	
	51 Valoriser toutes les ressources locales pour multiplier et diversifier les unités de production d'énergie renouvelable	*Le PDM n'a pas de levier d'action direct concernant la production d'énergies renouvelables.* Il peut cependant participer au développement des pratiques d'écomobilités (actions 17, 17 et 18).	
	62 Définir et appliquer les stratégies locales d'adaptation par une anticipation des risques	Par l'intermédiaire des actions 1 et 5, le risque d'inondation peut être limité grâce à la végétalisation de certains espaces lors de nouveaux projets d'aménagement du territoire. Aussi, les actions 14, 15, 19, 20 et 21 permettront de limiter le risque de transport de matières dangereuses. *La thématique du ruissèlement des eaux de pluie sur les*	

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

		infrastructures construites n'est pas abordée par le PDM	
Orientation n°3 : "Une Nouvelle Aquitaine solidaire, une région et des territoires unis pour le bien-vivre de tous"			
Objectifs stratégiques	**Objectifs**	**Articulation avec le PDM**	**Niveau de compatibilité**
Renforcer les liens entre les villes, la métropole et le monde rural	64 Mettre le partenariat et la réciprocité au cœur des relations entre territoires : alimentation, énergie, mobilité, développement économique, équipements…	A son échelle, le PDM n'a pas de levier d'action sur cet objectif si ce n'est la diffusion des informations concernant le territoire par le biais des actions 25 et 26. L'action 25 prévoir une instance de suivi du PDM, avec notamment les communes	
	66 Conforter les villes et les bourgs dans l'animation de leurs espaces de vie du quotidien	Les actions 3, 4, 7, 12 et 13 permettent de répondre partiellement à cet objectif, en améliorant les échanges en transport collectif avec les territoires voisins et à l'échelle de la COBAS, en renforçant le réseau de bus, l'intermodalité et la multimodalité ainsi qu'un poursuivant la mise en accessibilité de la voirie et des transports.	
Affirmer les centres-bourgs et centres-villes comme échelons incontournables d'un accès équitable aux services et équipements	68 Reconquérir les centres-bourgs et les centres-villes, lieux essentiels au lien social et au dynamisme économique	Le PDM a un levier d'action sur l'amélioration de l'accessibilité des centres-villes par transports collectifs, modes actifs et automobiles (stationnement) (actions 3, 4, 7, 12, 13, 22, 23 et 24)	
	69 Garantir l'équité dans l'accès aux droits et aux services publics sur l'ensemble de la région	Le PDM a un levier d'action sur le développement de services de proximité (action 21) ainsi que sur la coordination entre l'aménagement du territoire (et donc sur la proximité habitat-emplois-services) et la mobilité (action 1).	
	72 Assurer l'accès au sport dans tous les territoires	Le PDM, via les actions 8, 9, 10 et 11 permet de rendre le sport (marche ou vélo) plus accessible et attractif sur la voie publique. Il a également un levier sur l'amélioration de la qualité de l'air via la majorité de ses actions (cf. objectifs 43 et 44)	
Optimiser les offres de mobilité, la multimodalité et l'intermodalité	73 Consolider la gouvernance et la coopération pour offrir une mobilité « sans couture »	L'action 7 vise à renforcer et à améliorer l'intermodalité et la multimodalité : l'intégration tarifaire et le développement de l'information numérique favoriseront l'usage des transports collectifs ainsi que les modes alternatifs à la voiture individuelle.	
	74 Réinventer les gares et les pôles d'échange	Les projet urbains coordonnés via l'action 2 pourraient avoir comme thématique : la requalification des espaces urbains à proximité des pôles d'échange (gares, ports, parcs relais, parcs de covoiturage…) ou de création/renouvellement de zones d'activités, pour en faire des lieux apaisés et conviviaux, en favorisant la mixité urbaine, en développant les services tous modes et en limitant les distances de déplacement et donc, répondre partiellement à cet objectif.	
	75 Mettre en œuvre un panel de solutions de mobilité sur l'ensemble du territoire régional et en particulier sur les territoires fragiles mal desservis	Le PDM permet, via l'ensemble de ses actions, de répondre à cet objectif sur le territoire de la COBAS	

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Le PDM de la COBAS prend fortement en compte les objectifs du SRADDET Nouvelle-Aquitaine concernant la mobilité. En effet, par l'intermédiaire de ses différentes actions, il permet d'optimiser les offres de mobilité, la multimodalité et l'intermodalité. Le PDM prend également en compte certains objectifs relevant de la transition énergétique grâce au développement de l'écomobilité, à la favorisation des modes de déplacements doux et des déplacements de proximité ainsi qu'aux études concernant le transport de marchandises. De plus, le PDM facilitera l'accès aux sites touristiques en développant l'intermodalité vers ces derniers. Finalement, à son, échelle, le PDM participe à accroitre l'attractivité du territoire en assurant aux populations urbaines et rurales des conditions de circulation améliorées.

Au même titre que pour les objectifs, nous avons évalué le niveau de compatibilité des actions du PDM de la COBAS avec les règles développées au sein du SRADDET de Nouvelle-Aquitaine sous la forme de différents niveaux. Un niveau de compatibilité faible est retranscrit en rouge, un niveau moyen en orange et un niveau fort, en vert. Certaines de ces règles du SRADDET concernent directement les transports et les mobilités (règles 11 à 21).

Chapitres du SRADDET	Règles du SRADDET	Articulation avec le PDM	Compatibilité
I- Développement urbain durable et gestion économe de l'espace	RG4- Les territoires favorisent, au sein des enveloppes urbaines existantes, l'intensification du développement urbain à proximité des points d'arrêts desservis par une offre structurante en transport collectif.	Les actions 1 et 2 répondent à cet objectif concernant la mise en place d'une cohérence entre l'urbanisme et les mobilités.	
II- Cohésion et solidarités sociales et territoriales	RG7- Les documents de planification et d'urbanisme cherchent, par une approche intégrée, à conforter et/ou revitaliser les centres-villes et centres-bourgs.	Le PDM a un levier d'action sur l'amélioration de l'accessibilité des centres-villes par transports collectifs, modes actifs et automobiles (stationnement) (actions 3, 4, 7, 12, 13, 22, 23 et 24)	
	RG8- Les administrations, équipements et services au public structurants sont préférentiellement implantés et/ou maintenus dans les centres-villes et les centres-bourgs.	Le PDM a un levier d'action sur l'amélioration de l'accessibilité des centres-villes par transports collectifs, modes actifs et automobiles (stationnement) (actions 3, 4, 7, 12, 13, 22, 23 et 24)	
	RG9- L'adaptation du cadre de vie aux usages et besoins des personnes âgées est recherchée par les documents de planification et d'urbanisme.	L'action 1 vise à favoriser le développement de la mixité habitat-emplois-services, pour augmenter les déplacements de proximité et réduire la distance entre les zones d'habitats et les zones d'activités. Aussi, l'action 21 vise notamment à développer des services de proximité, ce qui facilitera leur accès pour les personnes âgées.	
III- Infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports	RG11- Le développement des pôles d'échanges multimodaux, existants ou en projet, s'accompagne d'une identification et d'une préservation des espaces dédiés et/ou à dédier à l'intermodalité.	Le PDM définit des espaces dédiées au développement de parkings relais ou d'aire de covoiturage, avec des services dédiés à la multimodalité et identifie des gares pour le développement de services tous modes	
	RG12- Les autorités organisatrices de la mobilité recherchent la compatibilité de leurs outils billettiques et d'informations voyageurs avec ceux portés par le syndicat mixte intermodal régional.	L'action 7 vise à renforcer et à améliorer l'intermodalité et la multimodalité : outils billettiques plus faciles d'usage, tarifs plus lisibles et attractifs, tout en facilitant l'accès à l'information en temps réel	
	RG13- Les réseaux de transport publics locaux sont organisés en cohérence avec le réseau de transports collectifs structurant de la Région et dans la recherche d'une optimisation des connexions entre les lignes de transport.	Le PDM répond partiellement à cette règle. En effet, l'action 3 a pour objectif d'améliorer les échanges en transport collectif avec les territoires voisins *mais il n'est pas mentionné d'organisation en cohérence avec le réseau de transport Régional.*	

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

	RG14- Dans le cas de PDU limitrophes, chacun des PDU veille à optimiser les interfaces transport entre les territoires.	Ce sujet n'est pas abordé par le PDM.	
	RG15- L'amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques par les modes alternatifs à l'automobile est recherchée	Le PDM répond à cet objectif via l'action 5 de son plan d'action. En effet, cette action vise à développer les pratiques d'intermodalité à destination des sites touristiques et faciliter l'accès à ces sites. Aussi, un des axes de l'action3 est d'engager des réflexions entre la région et la SNCF sur le renfort d'offre TER pour certains évènements culturels ou touristiques de grande ampleur.	
	RG16- Les stratégies locales de mobilité favorisent les pratiques durables en tenant compte de l'ensemble des services de mobilité, d'initiative publique ou privée.	Le PDM permet, via l'ensemble de ses actions, de répondre à cet objectif sur le territoire de la COBAS. En effet, il vise à développer les pratiques d'écomobilité, de favoriser les modes de déplacement doux et la multimodalité. Ceci concerne l'ensemble des services de mobilité.	
	RG17- Dans les zones congestionnées, les aménagements d'infrastructures routières structurantes privilégient l'affectation de voies pour les lignes express de transports collectifs et, en expérimentation, pour le covoiturage.	Le PDM prévoit de rééquilibrer le partage de la voirie en accordant plus de place aux modes alternatifs à l'automobile. Il prévoit, entre autres, l'aménagement de de voies dédiées à la circulation de transports collectifs sur les voies les plus congestionnées. Il vise aussi de prioriser les bus au niveau des croisements (actions 6 et 14).	
	RG18- Les documents d'urbanisme et de planification conçoivent et permettent la mise en œuvre d'un réseau cyclable en cohérence avec les schémas départementaux, régionaux, nationaux ou européens.	Le PDM permet, via l'action 8 de mettre en place un réseau cyclable continu, dense, lisible et sécurisé.	
	RG19- Les stratégies locales de mobilité développent les zones de circulation apaisée pour faciliter l'accès aux pôles d'échanges multimodaux (PEM) et aux équipements publics par les modes actifs.	L'action 13 vise notamment à poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus, gares, ports, parcs relais et parcs de covoiturage et à améliorer l'accessibilité des cheminements piétons qualitatifs et conformes aux normes en vigueur.	
	RG20- Les espaces stratégiques pour le transport de marchandises (ports maritimes et fluviaux, chantiers de transport combiné, gares de triage, cours de marchandises, emprises ferrées, portuaires, routières, zones de stockage et de distribution urbaine) et leurs accès ferroviaires et routiers sont à préserver. Les espaces nécessaires à leur développement doivent être identifiés et pris en compte, en priorisant les surfaces déjà artificialisées.	Les notions de préservation des espaces stratégiques pour le transport de marchandises n'est pas mentionné dans le PDM. Cependant, l'action 20 vise à recenser les aires de livraison afin de connaitre l'offre sur le territoire et de l'adapter aux besoins, et de les rendre toutes conformes.	
IV- Climat, Air et Énergie	RG24- Les documents de planification et d'urbanisme intègrent la ressource en eau en qualité et en quantité en favorisant les économies d'eau, la réduction des ruissellements, la récupération des eaux pluviales, la réutilisation des eaux grises et la préservation des zones tampons.	La thématique du ruissellement des eaux de pluie sur les infrastructures construites n'est pas abordée par le PDM.	
	RG32- L'implantation des infrastructures de production, distribution et fourniture en énergie renouvelable (biogaz, hydrogène, électricité) pour les véhicules de transport	Les actions 16 du PDM a pour objectif de poursuivre l'implantation de bornes de recharges pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.	

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

	de marchandises et de passagers est planifiée et organisée à l'échelle des intercommunalités, en collaboration avec la Région et l'Etat		
V- Protection et restauration de la biodiversité	RG34- Les projets d'aménagements ou d'équipements susceptibles de dégrader la qualité des milieux naturels sont à éviter, sinon à réduire, au pire à compenser, dans les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques définis localement ou à défaut dans ceux définis dans l'objectif 40 et cartographiés dans l'atlas régional au 1/150 000 (atlas de 64 planches : « Trame verte et bleue, cartographie des composantes en Nouvelle-Aquitaine »)	*Ces règles ne concernent pas directement le PDM.* Toutefois, les actions 1 et 5 prévoient une végétalisation de certains espaces notamment les pôles d'échange afin de favoriser la biodiversité. La coordination de projets urbains par des échanges entre acteurs pourrait permettre d'aborder ces questions (action 2).	
	RG35- Les documents de planification et d'urbanisme qui identifient des secteurs voués à l'urbanisation doivent y prévoir des principes d'aménagement visant à préserver et à restaurer la fonctionnalité des écosystèmes, la biodiversité et le paysage.		

Globalement, le PDM respecte les règles concernant les transports et la mobilité : renforcement et amélioration de l'intermodalité et de la multimodalité, amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques, développement de l'écomobilité et favorisation des modes de déplacements doux, rééquilibrage du partage de la voirie, mise en accessibilité des pôles d'échanges multimodaux, etc. Il est difficile de se prononcer sur l'articulation du PDM avec les règles concernant le traitement des continuités écologiques étant donné la particularité du PDM par rapport aux documents de planification et d'urbanisme (SCoT, PLU(i)). Nous renvoyons à l'analyse des incidences des secteurs susceptibles d'être impactés. Le PDM contribuera dans sa sphère d'influence à plusieurs règles répondant aux objectifs de cohésion et solidarités sociales et territoriales, climat, air, énergie et biodiversité).

2.1.2. Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre

Le SCoT SYBARVAL approuvé en 2013 a été annulation par le Tribunal Administratif de Bordeaux. Un nouveau SCoT SYBARVAL 2018 – 2022 est en cours d'élaboration. Pour le moment, le diagnostic socio-économique et l'état initial de l'environnement ont été publiés. L'analyse de l'articulation n'est donc pas réalisable.

2.1.3. Le PCAET du SYBARVAL

Le PCAET du SYBARVAL a été approuvé en décembre 2018.

Dans le tableau ci-dessous, nous avons évalué le niveau de compatibilité des actions du PDM de la COBAS avec celles du PCAET du SYBARVAL sous la forme de différents niveaux. Un niveau de compatibilité faible est retranscrit en rouge, un niveau moyen en orange et un niveau fort, en vert.

Objectifs	**Actions**	**Articulation avec le PDM**	**Niveau de compatibilité**
Accompagner le développement d'une économie sobre en carbone	Favoriser un tourisme éco-responsable	Le PDM peut rendre attractifs certains secteurs grâce à leur desserte en transports en commun, fret ferroviaire, plans de déplacements, logistique, etc. Le PDM a aussi pour objectif de poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos) (actions 8 à 11). Il est aussi prévu de faciliter l'accès aux sites touristiques et de développer l'intermodalité vers ces sites (action 7).	
Diversifier les modes de déplacement des habitants du territoire	Promouvoir l'utilisation de véhicules (dont vélos) à carburants alternatifs	Les actions 8 à 11 visent à poursuivre et de valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos), les actions 16, 17 et 18 ont pour objectif de développer les pratiques d'écomobilité (dont véhicules électriques)	
	Poursuivre le développement de pôles d'échanges hors gares pour renforcer le maillage multimodal	Le PDM a pour objectif de favoriser la multimodalité (actions 7). L'aménagement des	

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

		voiries visée par l'action 14 permettra aussi l'usage multimodal des voies de circulation.	
	Développer la pratique du vélo (dont électriques) par les habitants et les touristes	Les actions 8 à 11 visent à poursuivre et de valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos).	
	Coordonner l'offre de mobilité sur le territoire	Les actions 3, 4, 8, 9, 10 visent notamment à renforcer l'offre de mobilité sur le territoire (trains, bus, vélos, stationnement. L'action 12 vise à pour objectif d'assurer une mise en accessibilité coordonnée de la mobilité sur le territoire de la COBAS.	
	Inciter à l'émergence de plans de mobilité publics et privés	L'action 18 vise à encourager les entreprises, les établissements scolaires et collectivités publiques à élaborer des Plans de Mobilité Employeur, Administration et Etablissements Scolaires ; en particulier des Plans de Mobilité regroupant plusieurs entreprises (Plan Interentreprises). L'action 15 a pour objectif d'assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité.	
	Promouvoir des mobilités maritimes à moindre impact environnemental	Dans un objectif de renforcer les connexions du territoire avec l'extérieur, un des axes de l'action 3 est d'approfondir les études de mises en place de liaisons maritimes régulières sur le bassin d'Arcachon. Un titre de transport unique, proposé par l'action 7 facilitera l'intermodalité.	
	Organiser les livraisons et la logistique urbaine	Dans une optique d'inciter au transport de marchandises durable, l'action 19 à 21 visent à coordonner, rationnaliser et organiser la logistique urbaine	
	Poursuivre l'apaisement de la traversée des communes	Le PDM peut avoir un levier sur cet objectif par l'intermédiaire des actions 6, 8, 14 et 15 sur l'apaisement des centres-villes, en agissant sur la vitesse des véhicules ou en aménageant la voirie afin de créer des espaces plus calmes.	
Construire un territoire résilient face aux changements climatiques	Agir pour la résilience du territoire face aux risques naturels	Par l'intermédiaire des actions 1 et 5, le risque d'inondation peut être limité grâce à la végétalisation de certains espaces lors de nouveaux projets d'aménagement du territoire. Aussi, les actions 14, 15, 19, 20 et 21 permettront de limiter le risque de transport de matières dangereuses.	

Les actions du PDM coïncident fortement avec celles du PCAET concernant le transport et la mobilité. Elles s'accordent aussi sur le volet économique (favorisation d'un tourisme éco-responsable) et sur le volet résilience face aux changements climatiques. En effet, par l'intermédiaire de plusieurs actions, le PDM à un rôle à jouer concernant la limitation du risque d'inondation grâce à la végétalisation de certains espaces et sur la limitation du risque de transport de matières dangereuses.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Justification du projet

1. Solutions de substitution raisonnables et motifs des choix

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

- 3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;
- 4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

1.1. Solutions de substitution raisonnables

Le plan des mobilités définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que par la promotion des modes de déplacements les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Plusieurs solutions s'offrent ainsi aux collectivités pour atteindre ces objectifs.

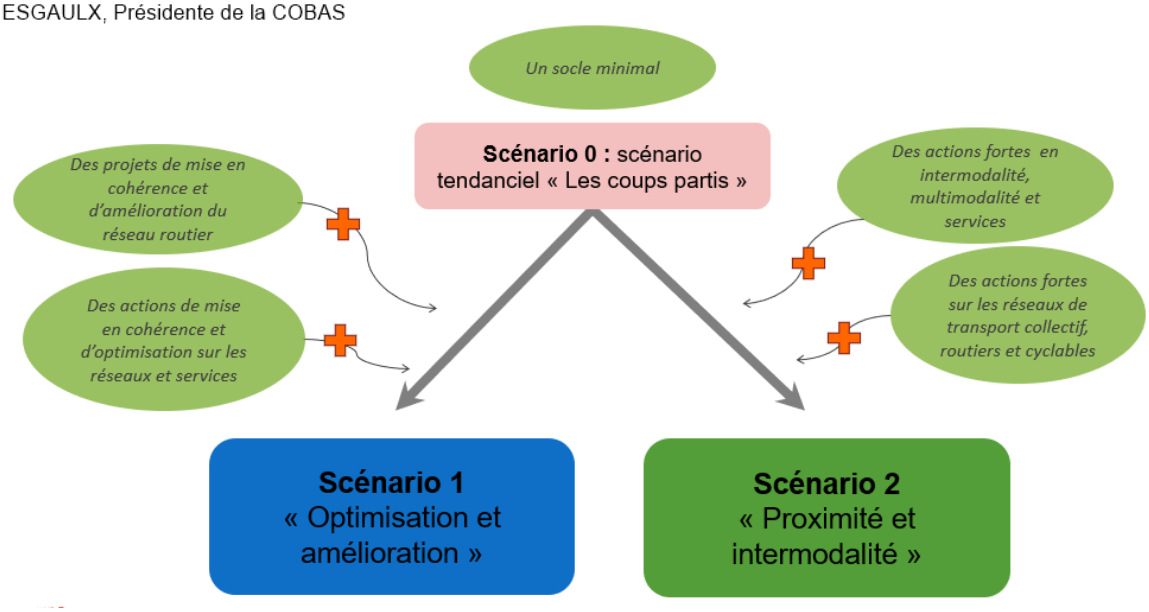
1.1.1. Les scénarios envisagés

Trois scénarios d'organisation des mobilités ont été élaborés et présentés aux élus de la COBAS :

- Scénario 0, le tendanciel » intégrant les « coups partis » et la poursuite des évolutions actuelles, c'est-à-dire un scénario prenant en compte les projets actés par les maîtres d'ouvrage correspondants. Ce scénario est le socle de la comparaison des scénarios 1 et 2.
- Scénario 1 « optimisation et amélioration », résolvant les principales difficultés des réseaux de transports et amélioration du système global de déplacements.
- Scénario 2 « proximité et intermodalité », proposant des réseaux de transport davantage maillé et développant les lieux d'intermodalité.

Ces scénarios suivent un degré de volontarisme croissant, avec des actions plus volontaristes dans le scénario 2.

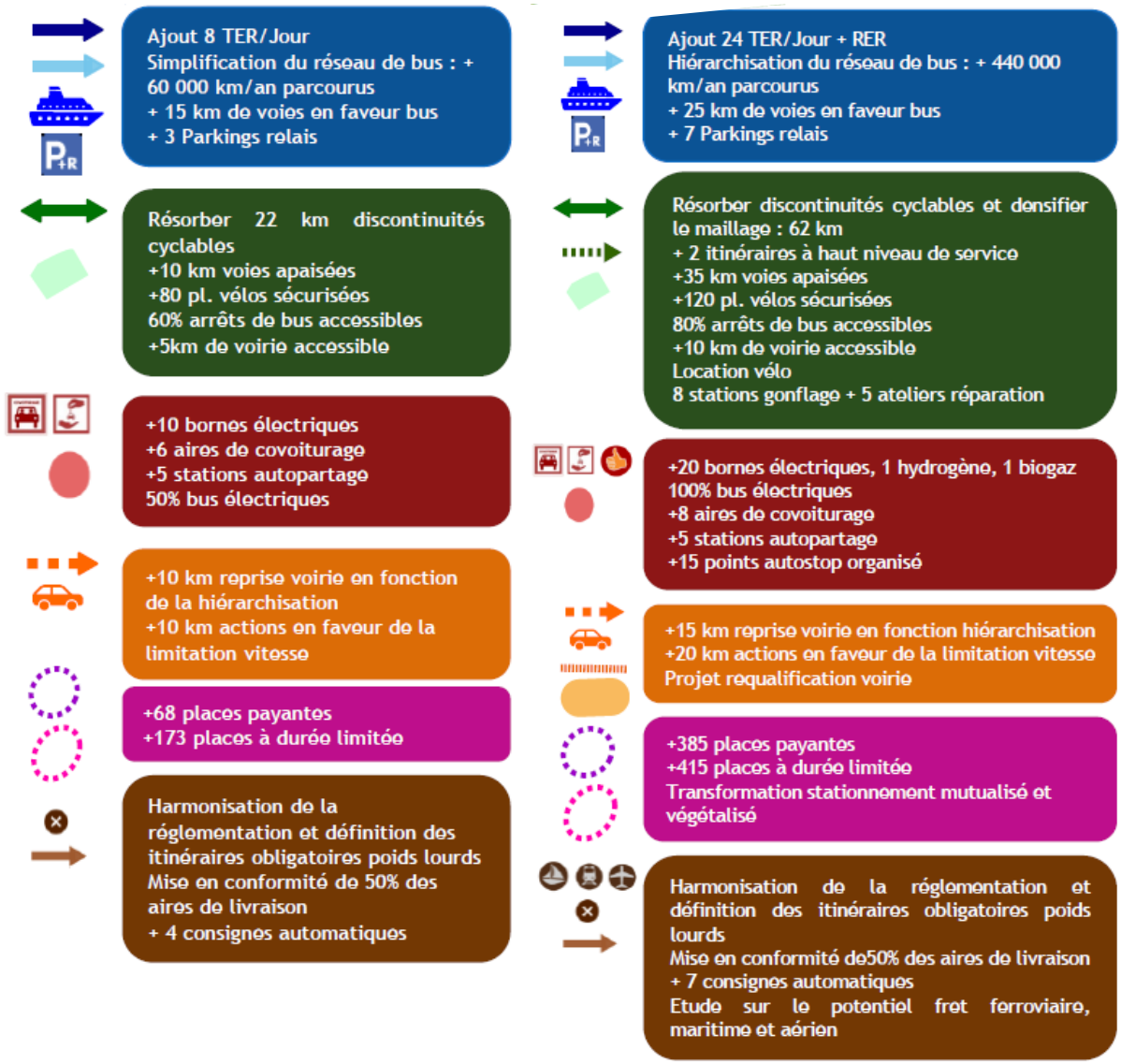
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Les différences entre les deux scénarii envisagés dans le développement du projet de PDM, se traduit par les éléments suivants :

Scénario 1 Optimisation et amélioration	Scénario 2 Proximité et intermodalité

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

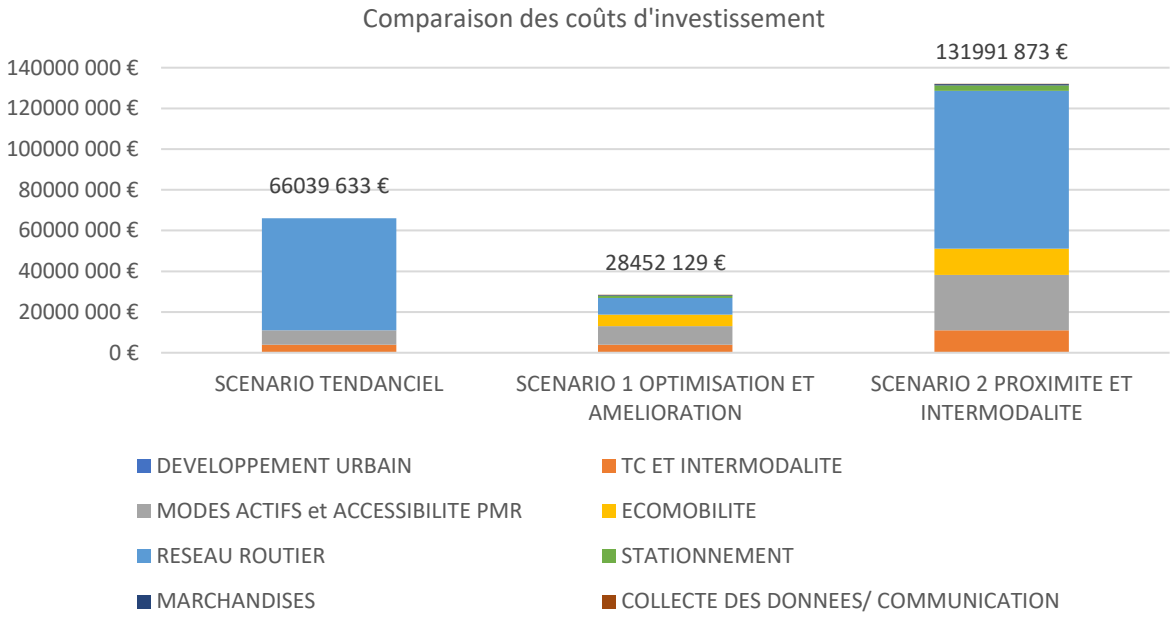


Les évolutions des parts modales sont telles que présentées dans le tableau :

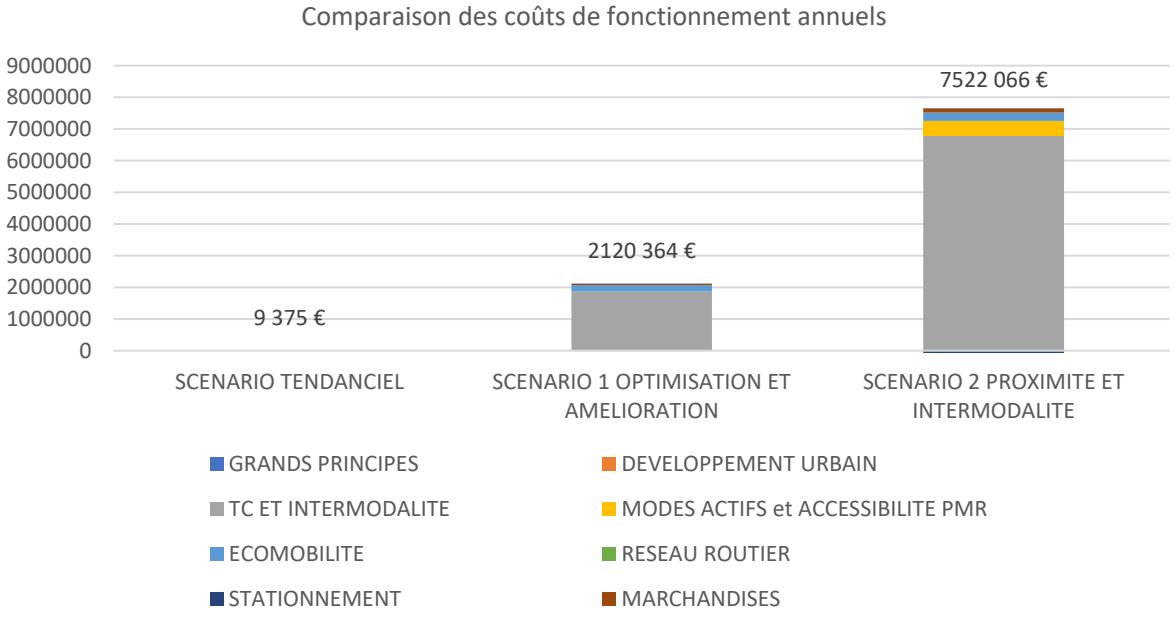
	Part modale VP %	Part modale TC %	Taux de Remplissage	
Etat actuel	82	8	1,1	10,8
Scénario tendanciel	82	8	1,1	10,8
Scénario 1 Optimisation et amélioration	74	10	1,3	22
Scenario 2 Proximité et intermodalité	66	12	1,7	26

Une estimation des coûts financiers de chaque scénario montre le poids important des investissements pour mettre en œuvre le scénario 2 par rapport aux tendances actuelles et au scénario 1. Les coûts sont multipliés par 4,6 entre les deux scénarii. Les actions mobilisant les investissements les plus importants concernent le réseau routier (x 9,5) et les modes actifs et accessibilités PMR (x 3).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



En ce qui concerne les coûts de fonctionnement, la mise en œuvre des scénarii portera fortement sur les finances de la collectivité quelque que soit le scénario envisagé. Le scénario 2 restant toutefois bien plus coûteux à mettre en œuvre.



Le fonctionnement des transports collectifs et de l'intermodalité présente les frais de fonctionnement les plus importants pour la collectivité.

Ces informations ont permis d'éclairer le choix des élus sur les conséquences financières des scénarii.

1.1.2. L'analyse multicritère des scénarii

Ces scénarii ont ensuite été comparés à l'aide de divers critères financiers, environnementaux, réponse aux neuf axes identifiés comme enjeux du PDM…

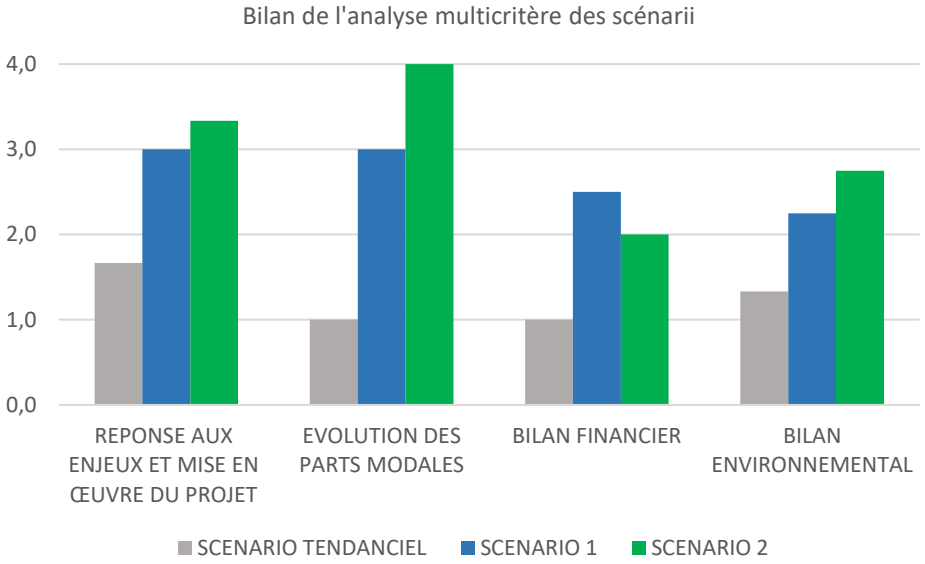
Les résultats de l'analyse multicritère sont présentés dans le tableau suivant :

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

	SCENARIO TENDANCIEL	SCENARIO 1	SCENARIO 2
Réponse aux enjeux et mise en œuvre du projet	1,67	3,00	3,33
NIVEAU DE REPONSE AUX ENJEUX IDENTIFIES	1	3	4
MISE EN ŒUVRE DU PROJET PDM	3	3	2
ENJEUX SOCIETAUX ET RESILIENCE	1	3	4
Evolution des parts modales	1,00	3,00	4,00
IMPACT SUR LA REDUCTION DE LA PART MODALE DE LA VOITURE PARTICULIERE SUR LES FLUX DOMICILE - TRAVAIL	1	3	4
IMPACT SUR LA MAITRISE DE LA MOBILITE ET LA DIMINUTION DES LONGUEURS DE DEPLACEMENTS	1	3	4
Bilan financier	1,00	2,50	2,00
BILAN FINANCIER GLOBAL	2	2	1
REPARTITION FINANCIERE PAR THEMATIQUE	1	3	2
COUTS EXTERNES	1	2	3
EFFICACITE FINANCIERE SUR L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS	0	3	2
Bilan environnemental	1,3	2,2	2,8
CLIMAT ET ENERGIE	1	2	3
SANTE PUBLIQUE	1	2	3
CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES	2	3	2
PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE	0	2	3
SYNTHESE	1,3	2,7	3,0

Légende :

TRES BON (>3) | BON (>2 et =3) | MOYEN (>1 et =2) | MAUVAIS (0 et =1)

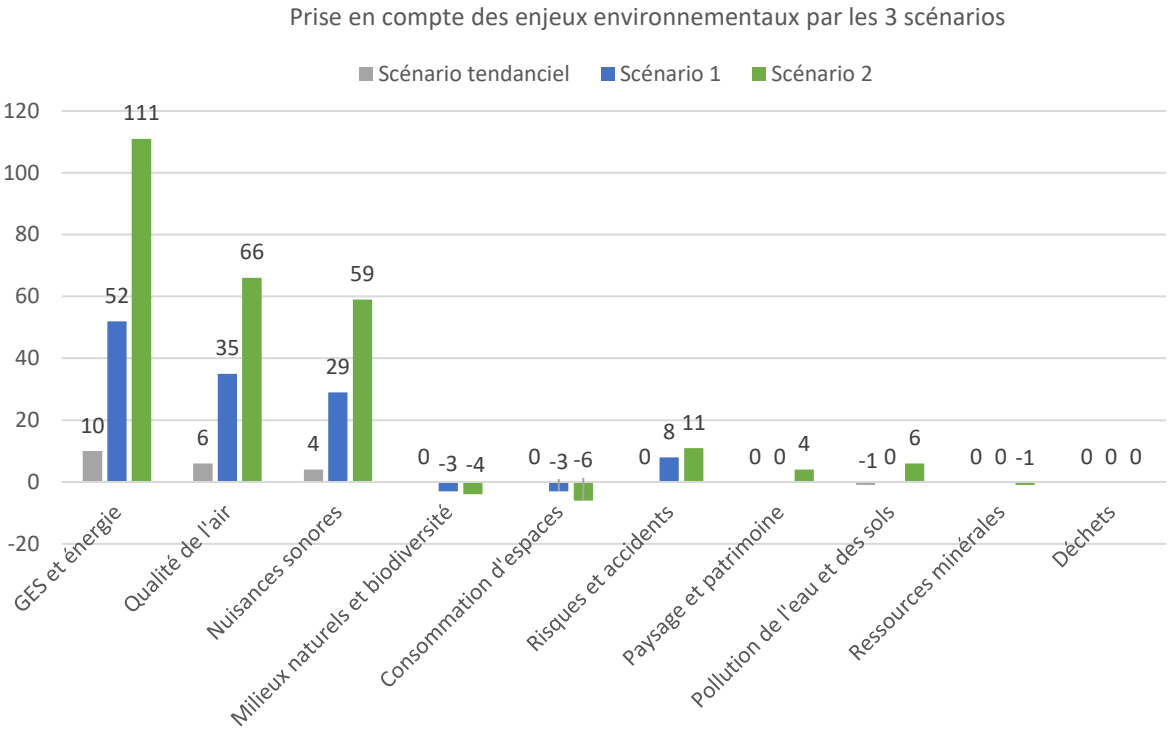


Cette analyse a été présentée aux services techniques et aux élus du territoire pour les aider dans leur choix. On remarque que le scénario 2 apporte la meilleure réponse aux enjeux du PDM, à l'évolution des parts modales et présente le meilleur bilan environnemental, mais son bilan financier est moins bon que le scénario 1. Le scénario 1 répond également très bien aux différents critères – en moindre mesure que le 2 – et offre un meilleur bilan financier.

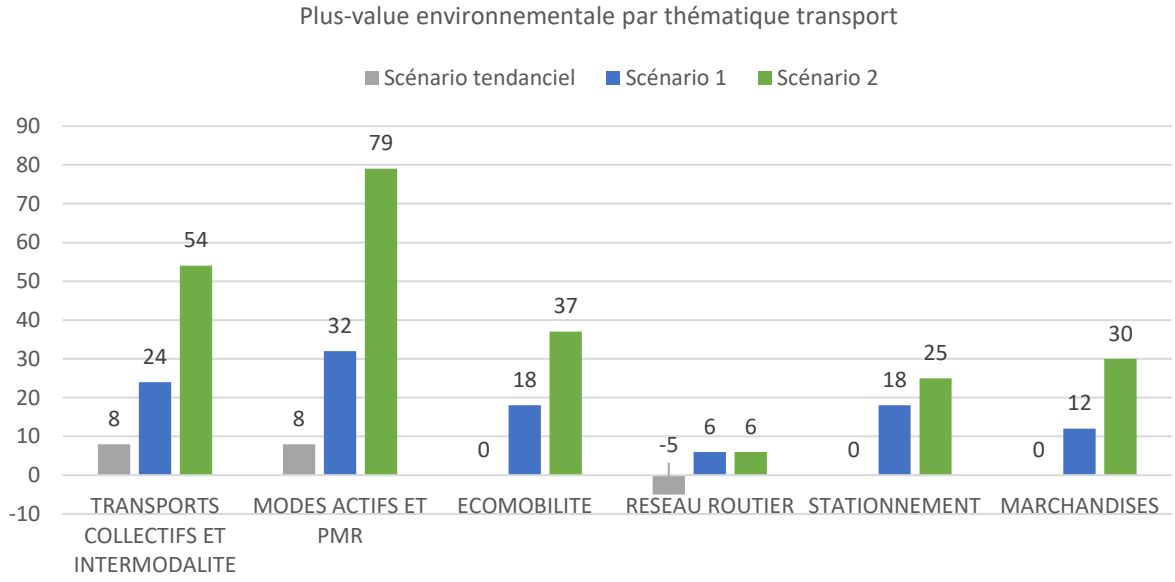
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

1.1.3. Incidences environnementales des scénarii

L'évaluation des incidences sur les enjeux environnementaux – selon la méthode de l'analyse multicritère décrite dans le chapitre méthode du volet « analyse des incidences » – montrent l'écart entre les différents scénarii par rapport au tendanciel. Le scénario 2 apporte la meilleure plus-value environnementale sur l'ensemble des enjeux avec des incidences négatives légèrement plus importantes sur les milieux naturels et la consommation foncière que le scénario 1 dues aux infrastructures projetées. Pour autant, il montre une plus-value sur les enjeux du climat, de l'air, de l'énergie et du bruit double de celle du scénario 1.



En regardant les thématiques investies par les scénarii, on remarque que les actions du scénario 2 présentent une plus-value environnementale quasiment double, hormis celles reliées aux actions sur le réseau routier. En effet, le scénario 2 complétait mêmes actions du scénario 1 par des travaux de requalification et le doublement de la RD150. La plus-value de ces actions s'avérait nulle : les incidences positives et négatives se compensant globalement.

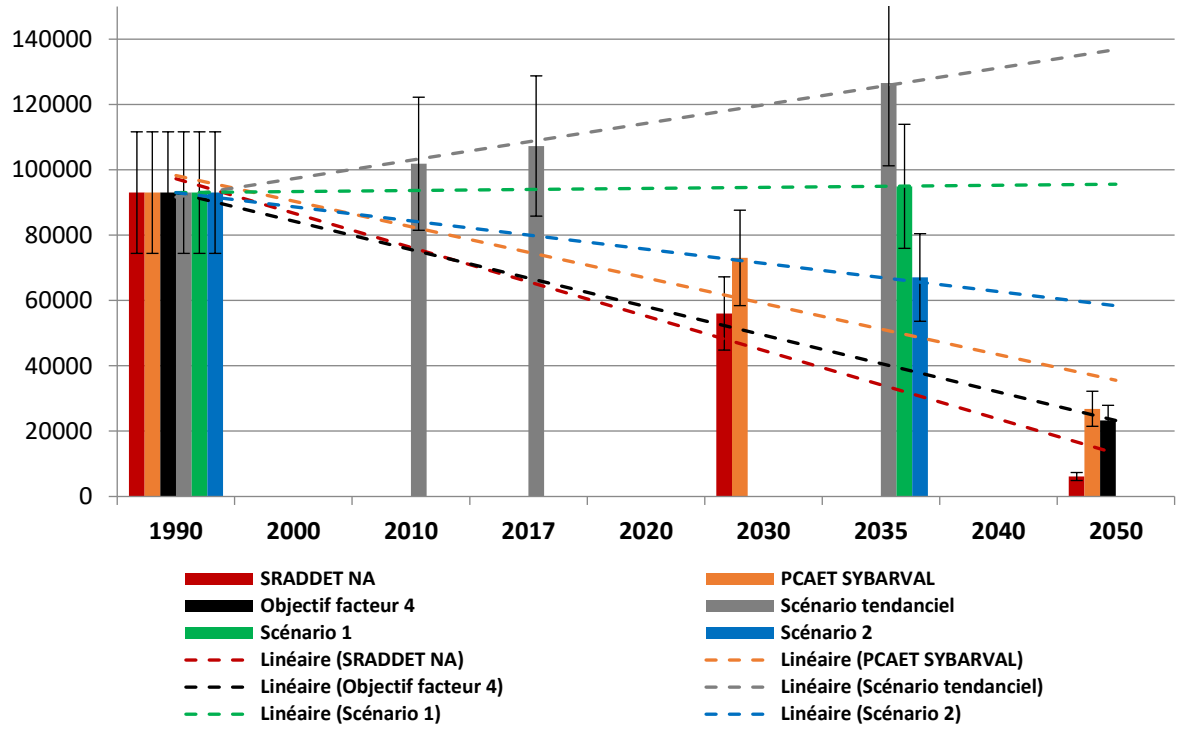


Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Notons également la meilleure performance environnementale du scénario 2 qui incluait 33 actions contre 37 pour le scénario 1 et obtenait de meilleurs scores sur les enjeux environnementaux.

Si l'on considère les émissions de GES évitées par les différents scénarii. Le tendanciel montre l'importance de mettre en œuvre un PDM ambitieux, les tendances resteraient à la hausse des émissions sur la période. Le scénario 1 ne permet des gains que marginaux qui engendrent une stabilité des émissions à l'échéance du PDM ; Le scénario 2 permet de se rapprocher des trajectoires de réduction définies par les documents cadres. A noter que le développement de la flotte électrique publique n'a pas été modélisé. On pourrait considérer que celle-ci rapprocherait la trajectoire de celles du PCAET.

Evolution estimée des émissions de GES liées au transport de voyageurs sur le territoire de la COBAS (en tCO2e)

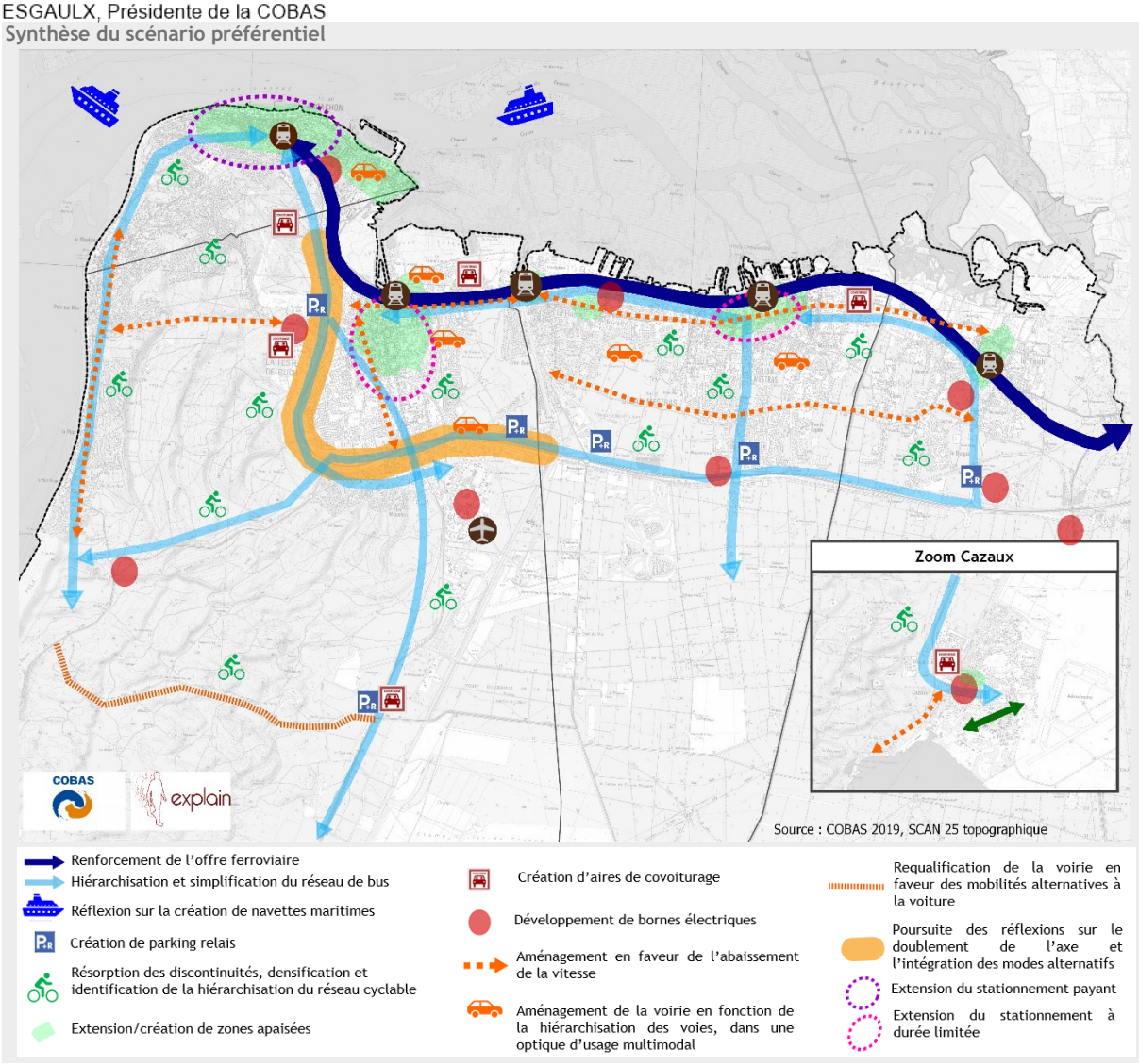


1.1.4. Le scénario final

Au regard des éléments d'analyse qui leur ont été présentés, les élus ont exprimé leur préférence pour le scénario 2, répondant globalement mieux aux enjeux environnementaux, à l'évolution des parts modales et aux enjeux du PDM. Toutefois, le coût élevé de certaines actions a conduit à retenir un scénario préférentiel constitué par un panachage des actions des deux scénarii proposés par le bureau d'études.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Synthèse du scénario préférentiel



Le tableau suivant montre le panachage effectué entre le scénario 1 et 2 pour retenir le scénario préférentiel :

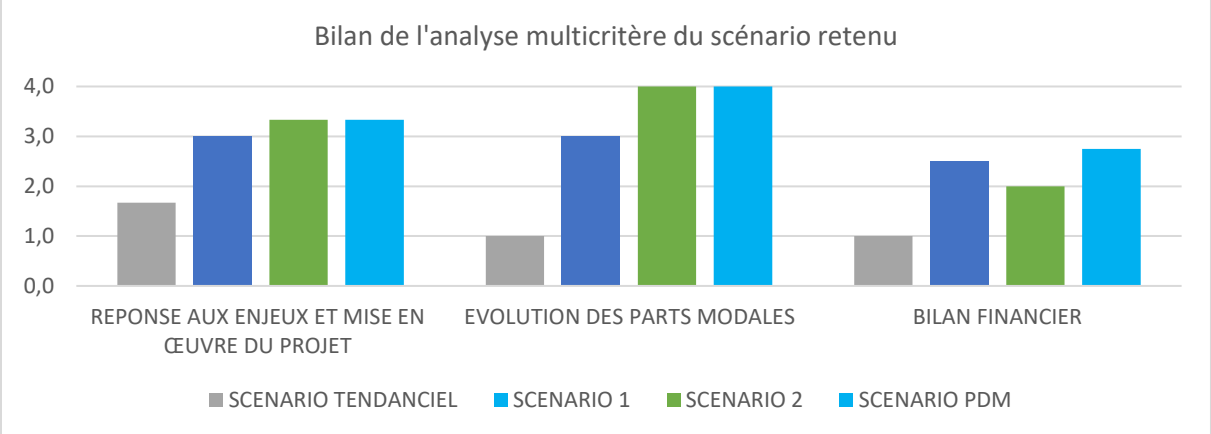
Projets inscrits	scénario 1	scénario 2	scénario préférentiel retenu
Renforcement de l'offre ferroviaire – fréquence de passage	30 min (TER)	20 min (RER+TER)	30 min (RER+ TER)
Aménagements en faveur de la circulation des bus	Création de 15 km d'aménagements	Création de 25 km d'aménagements	Etude sur la création d'aménagements
Nouveaux parkings relais	3	7	Entre 3 et 6
Résorber les discontinuités cyclables	Résorber les discontinuités cyclables + sécurisation des aménagements existants	Résorber les discontinuités cyclables + création d'itinéraire à haut niveau de service numéroté	Résorber les discontinuités cyclables + sécurisation des aménagements existants + développer le maillage cyclable + créer un réseau cyclable numéroté
Voies apaisées	Environ 10 km	Environ 35 km	Environ 28 km
Places vélos sécurisées	Environ 80	Environ 120	Environ 120
Arrêts de bus accessibles	50%	80%	50%

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

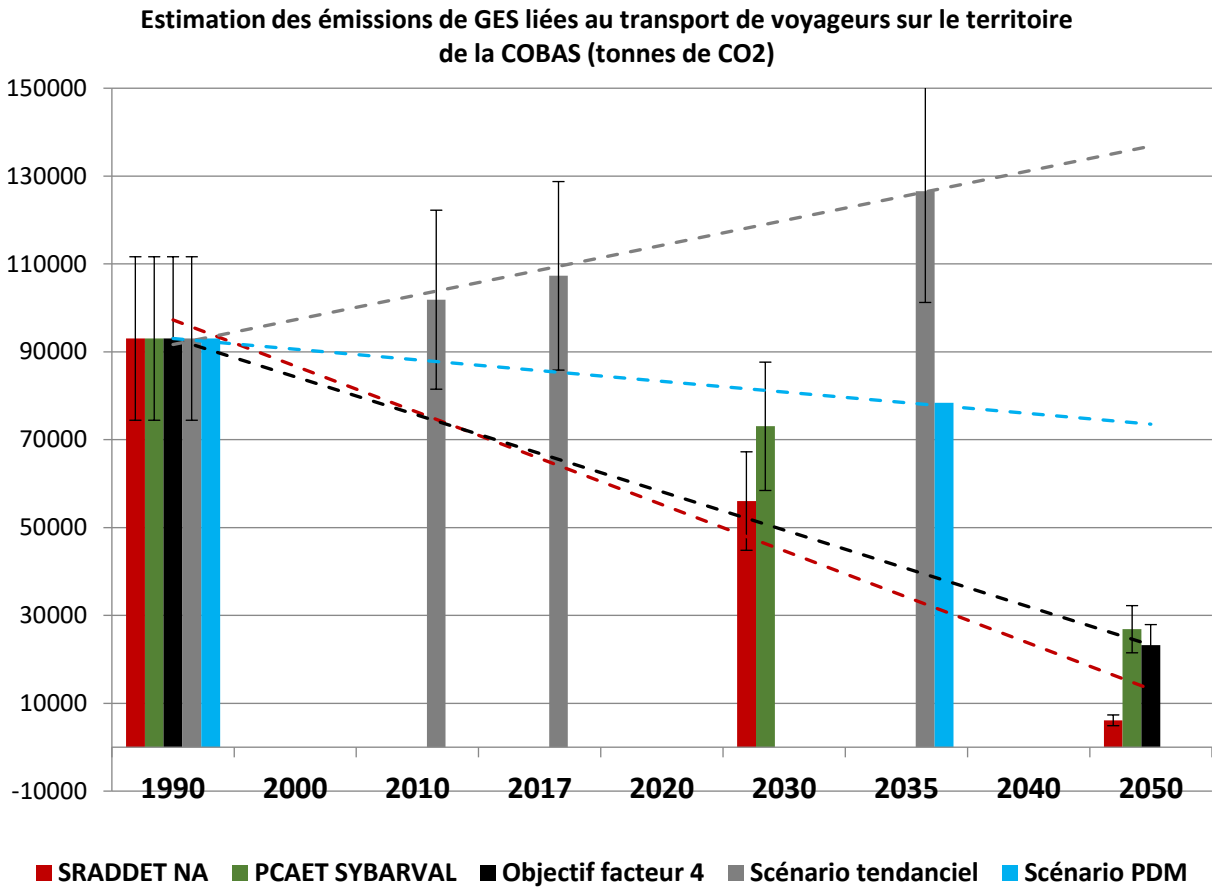
Voirie accessible	5 km	10 km	5 km
Location vélo	Aucun	Etude de la mise en place d'un système de location de vélo	Etude de la mise en place d'un système de location de vélo
Aménagements piétons	Jalonnement piéton aux abords des pôles principaux	Jalonnement piéton aux abords des pôles principaux + développement de mobilier urbain innovant et sécurisé	Jalonnement piéton aux abords des pôles principaux + développement de mobilier urbain innovant et sécurisé
Bornes électriques	Environ 10	Environ 20	Environ 20
Bornes hydrogènes	Aucune	1	Réflexions sur la mise en place de bornes hydrogènes
Aires de covoiturage	Environ 6	Environ 8	Environ 6
Stations d'autopartage	5	5	Aucune
Points autostop organisés	Aucun	15	Aucun
Reprise voirie selon hiérarchisation	Environ 10 km	Environ 15 km	Environ 15 km
Limitation vitesse	Environ 10 km	Environ 20 km	Environ 20 km
Places payantes	Environ 40 - 80 places	Environ 200 - 400 places	Environ 40 - 80 places
Places à durée limitée	Environ 100 – 200 places	Environ 300 - 400 places	Environ 100 – 200 places
Mise en conformité aires de livraison	50%	50%	50%
Elaborer un schéma directeur cyclable	0	1	1

On remarque ainsi que la majorité des projets s'inspire du scénario 2. Concernant l'offre ferroviaire, le choix s'est porté sur le maintien d'une offre aux 30 minutes (scénario 1) qui englobe le TER et le RER (scénario 2). Aucun aménagement ne sera réalisé pour favoriser la circulation des bus, mettre en place des bornes hydrogènes, des stations d'autopartage contrairement aux solutions proposées initialement dans les scénarii initiaux. Comme le montre le tableau précédent, la réalisation d'études plus approfondies a été préférée à la mise en œuvre directe de travaux.

L'évolution du stationnement payant sera moins contraignante pour les usagers tandis que la construction de parking relais est envisagée sur 3 à 6 sites (6 sont positionnés sur la carte du scénario final).



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Le scénario retenu permet un gain notable en termes d'émissions de GES par rapport à la tendance actuelle sur le territoire, en évitant l'émission d'environ 48 ktCO2/an à l'horizon 2035.

2. Motifs des choix

Le présent chapitre présente la justification des choix ayant conduit à l'élaboration du PDM de la COBAS.

2.1. La continuité d'une démarche volontariste

La COBAS a poursuivi une démarche volontariste depuis de nombreuses années. En effet, un précédent Plan de Déplacements Urbains (PDU) avait été mis en place en 2006 autour de 4 objectifs, partiellement atteints à ce jour :

- Développer les transports collectifs sur l'ensemble du territoire de la COBAS et les rendre attractifs,
- Maîtriser les flux automobiles pour un meilleur fonctionnement de l'agglomération,
- Développer l'usage des modes doux (vélos et piétons), aussi bien pour la promenade que pour un usage quotidien,
- Assurer un caractère durable au PDM.

L'élaboration du PDM est le fruit d'un travail collaboratif mené tout au long de son élaboration afin de pouvoir intégrer les besoins des différents acteurs du territoire dans le présent document :

- Entretiens avec les acteurs locaux et les communes,
- Ateliers de concertation regroupant les acteurs locaux,
- Comités techniques et de pilotage.

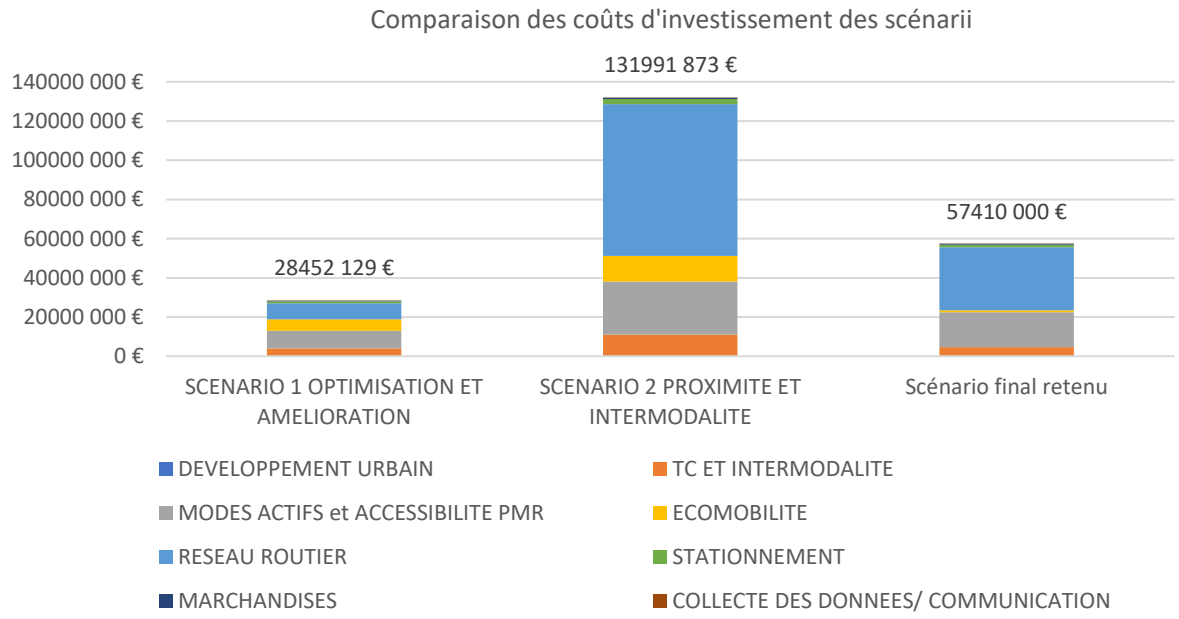
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Cette démarche s'est accompagnée de relevés de terrain (en période estivale et hors période) pour compléter l'appréciation qualitative et de l'évaluation environnementale pour informer sur les conséquences environnementales des choix à réaliser.

2.2. Des choix d'arbitrage économique

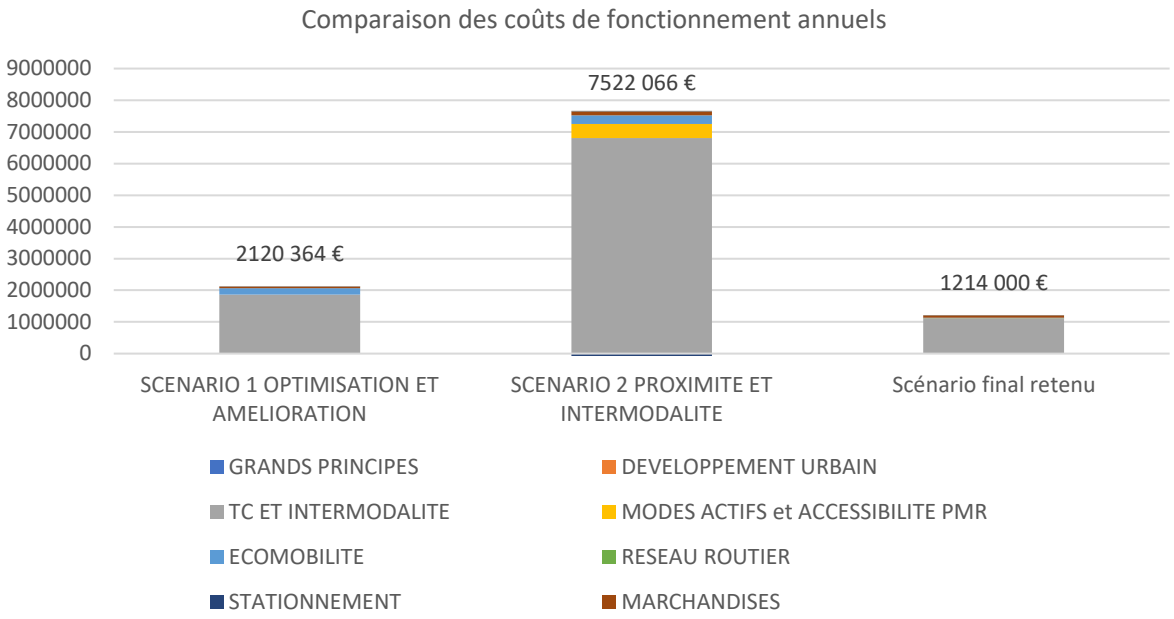
La mise en œuvre d'un PDM repose sur des coûts d'investissement et de fonctionnement que la collectivité doit pouvoir assumer à court et moyen termes.

Le choix du scénario final a été conditionné par les capacités financières de la collectivité qui a cherché à privilégier les actions présentant les coûts-bénéfices optimums. Les graphiques suivants illustrent les choix effectués entre les deux scénarii de travail et le scénario final.



Le scénario final permet de réduire les coûts engendrés par les travaux relatifs au réseau routier, aux voies dédiées aux transports collectifs et aux emplacements pour l'éco-mobilité. Cela a permis de conserver des capacités d'investissement au profit des modes actifs et des accessibilités PMR.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

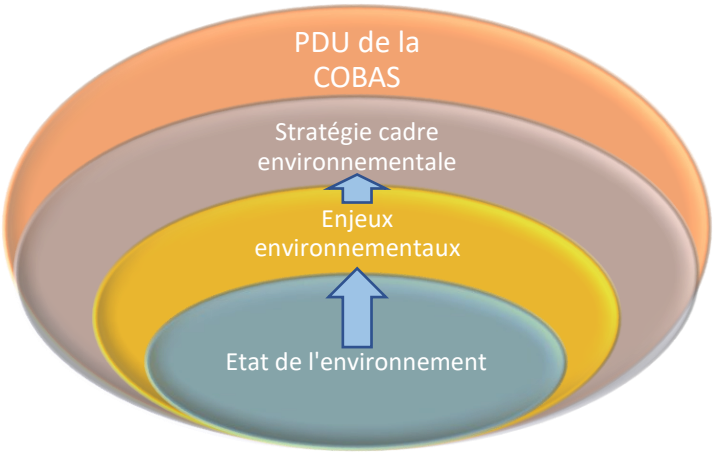


Le scénario final permet également de réduire les frais de fonctionnement par rapport aux deux scénarii initiaux. Tous les postes ont été drastiquement réduits, même si c'est celui des transports collectifs et de l'intermodalité qui montre la plus forte diminution. Cela pose question quant au niveau de service qui sera délivré et son impact sur la fréquentation des transports collectifs.

2.3. Une approche environnementale intégrée au projet

2.3.1. Appuyer le projet sur un pré-cadrage environnemental

La COBAS a fait le choix d'intégrer les enjeux environnementaux le plus en amont de l'écriture de son projet en initiant le plus tôt possible la réalisation de l'état initial de l'environnement. La collectivité a pu ensuite développer, sur la base d'un diagnostic détaillé de l'environnement de son territoire, une **stratégie-cadre environnementale** qui a guidé l'élaboration de son PDM et notamment de son Plan d'action.



2.3.2. Sensibiliser aux enjeux environnementaux grâce au partage de l'état initial de l'environnement

Ainsi, la synthèse du diagnostic environnemental – l'état initial de l'environnement - formalisée dès la fin de l'année 2019 a été mise à disposition de la COBAS et des partenaires du PDM. La COBAS s'est également appuyée sur l'étude de mobilité menée sur le territoire, afin d'identifier les nouveaux besoins en termes de mobilité et de réviser le PDU de 2006 en ce sens.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Par la suite, un travail collectif a permis de hiérarchiser et de spatialiser les enjeux environnementaux du PDM : ce travail a été obtenu par le croisement des problématiques environnementales propres au territoire, avec les leviers d'actions du PDM sur les différentes thématiques environnementales. Ces enjeux ont été définis sous la forme d'objectifs opérationnels pour le PDM.

Treize grands enjeux hiérarchisés constituent ainsi la base de la stratégie environnementale du PDM et de son évaluation environnementale : ils sont utilisés comme critères d'évaluation. Le tableau suivant les rappelle.

Importance de l'enjeu selon trois catégories	Enjeux
Prioritaires	Réduire les émissions de polluants atmosphériques
	Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique
	Réduire les émissions de gaz à effet de serre
	Réduire les consommations d'énergie
	Réduire les nuisances sonores
	Réduire la population exposée aux nuisances sonores
Importants	Préserver les milieux naturels, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques
	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles
	Réduire ou ne pas aggraver les risques et les accidents
	Préserver les paysages et le patrimoine
	Limiter les risques de pollution de l'eau et des sols
Forts	Ressources minérales
	Déchets

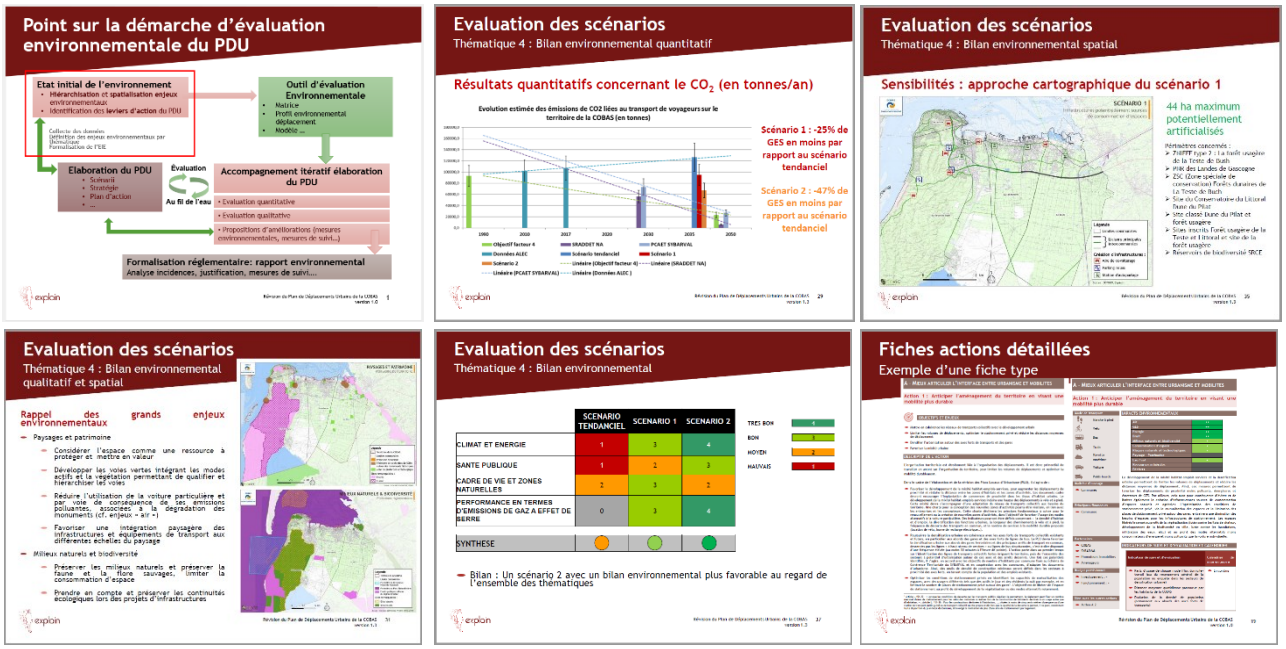
Ainsi, la COBAS a élaboré son projet en tenant compte des enjeux environnementaux du territoire. Le travail d'évaluation, au regard des objectifs opérationnels environnementaux, a servi d'outil d'aide à la décision pour discriminer entre les différents scénarii proposés au cours de l'élaboration du PDM.

2.3.3. Aider aux décisions des élus par des éléments d'analyse concret

L'évaluation environnementale a été représentée aux COPIL sur la stratégie et sur le choix des actions en apportant des éléments concrets d'analyse environnementale permettant de faciliter les décisions des élus. Citons, l'analyse de la trajectoire des émissions de GES des différents scénarii par rapport aux trajectoires réglementaires ou encore le bilan environnemental des scénarii (voir chapitre 1).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

L'analyse des incidences a été insérée dans chaque fiche action afin d'apporter de la lisibilité comme le montre les illustrations suivantes extraites de différentes présentations en COPIL.



2.4. Les éléments environnementaux ayant structuré les choix du projet

2.4.1. Le scénario retenu et sa plus-value sociale et environnementale

Sur la base du diagnostic multithématique réalisé, les enjeux qui guident l'élaboration du PDM ont été définis et validés par les élus de la COBAS, puis regroupés selon 10 axes. Ces enjeux ont posé le cadre des réflexions.

Thématiques	Enjeux
Environnement	• Réduire les émissions de polluants atmosphériques liées aux transports • Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique, principalement au niveau des grands axes routiers • Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports • Limiter la consommation d'énergies (en particulier fossiles) liée aux transports • Favoriser l'utilisation d'énergies alternatives : électricité, GNV, hydrogène, etc. • Réduire les nuisances sonores liées aux déplacements, etc.
Interface urbanisme et mobilités	• Poursuivre l'urbanisation maîtrisée, les projets de mixité des fonctions urbaines • S'assurer d'une accessibilité aisée par les modes alternatifs à l'automobile aux futurs projets • Agir davantage en faveur de la mobilité solidaire et des mobilités spécifiques • Suivre l'évolution de l'urbanisation et des mobilités, avec une veille sur les innovations
Réseaux de transport collectifs et intermodalité	• Renforcer l'attractivité du TER, avec la mise en œuvre du RER métropolitain • Rendre le réseau de transport collectif Baïa plus attractif, en particulier pour les actifs, en ajustant les niveaux de services par rapport à la demande • Améliorer la complémentarité entre les offres avec les territoires limitrophes • Améliorer l'intermodalité
Modes actifs	• Poursuivre le maillage du réseau cyclable et hiérarchiser le réseau cyclable • Mieux dessiner l'espace public pour faciliter les mobilités douces • Remettre à niveau les aménagements et améliorer le confort de la marche et du vélo • Améliorer et déployer des dispositifs de stationnement vélos adaptés • Proposer des services vélos complémentaires aux offres existantes

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

	• Poursuivre l'aménagement des lieux d'intermodalité : jetées, gares, parcs relais… • Anticiper le développement des engins de déplacements individuels
Ecomobilité	• Développer la sensibilisation à l'écomobilité auprès de tous les publics • Développer le covoiturage • Réaliser des actions de communication et sensibilisation • Inciter à la marche à pied • Réaliser une programmation des équipements de bornes de recharge électrique et autres énergies
Accessibilité Personne à Mobilité Réduite	• Mettre en œuvre la programmation et assurer le suivi des PAVE, SDA TC et Ad'AP • Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons • Rendre accessible 100% des arrêts de transports en commun sur le territoire de la COBAS • Développer et améliorer l'accès aux informations papiers et numériques
Circulation routière	• Maîtriser la croissance des trafics routiers, en particulier sur les flux d'échange importants • Réduire le trafic routier en développant les modes alternatifs • Réfléchir à des solutions pour réduire les encombrements • Aménager de façon cohérente la voirie et faire évoluer la réglementation en cohérence avec la hiérarchisation souhaitée • Poursuivre les aménagements en faveur d'une réduction des vitesses • Privilégier les projets en faveur de la réduction de la circulation automobile et de la multimodalité
Sécurité routière	• Diminuer le nombre d'accidents • Aménager les axes où des vitesses excessives sont observées • Sensibiliser les usagers aux risques routiers
Stationnement	• Harmoniser les réglementations du stationnement privé aux PLU • Agir sur le stationnement public pour favoriser les alternatives à la voiture • Développer les aires de covoiturage, les P+R en entrée de ville, des offres adaptées sur les zones touristiques • Proposer des stationnements deux roues motorisés • Aménager qualitativement et durablement les parkings existants et futurs et les stationnements sur voirie • Améliorer la lisibilité des réglementations et leur respect
Transport de marchandises	• Limiter les nuisances liées au trafic de poids lourds • Développer les livraisons plus durables, voire innovantes • Harmoniser les réglementations de circulation et de stationnement poids lourds entre les communes • Coordonner les acteurs logistiques et mener des actions de sensibilisation au transport durable

La COBAS a défini sa stratégie de mobilité à partir de ces enjeux pour les dix années à venir. Elle a donc placé au cœur des enjeux du PDM les problématiques environnementales qui se retrouvent de manière transversale : ils ont été mis en vert dans le tableau précédent. Quatorze enjeux traduisent ainsi des préoccupations environnementales et de santé publique au regard de la qualité de l'air et de l'exposition des personnes aux nuisances liées au trafic. Le PDM apporte ainsi une **plus-value sociale et environnementale**.

Vingt-six actions sont ensuite proposées par le Plan pour répondre à ces enjeux :

THEMATIQUE A : MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MOBILITES
ACTION 1 : ANTICIPER L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE EN VISANT UNE MOBILITE PLUS DURABLE
ACTION 2 : ORGANISER ET COORDONNER LES INTERVENTIONS ENTRE LES ACTEURS DANS LE CADRE DE PROJETS D'AMENAGEMENT URBAIN
THEMATIQUE B : RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE
ACTION 3 : RENFORCER LES CONNEXIONS AVEC L'EXTERIEUR

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

ACTION 4 : HIERARCHISER ET RENFORCER LE RESEAU DE BUS
ACTION 5 : FACILITER L'ACCES AUX SITES TOURISTIQUES TOUS MODES
ACTION 6 : ETUDIER PLUSIEURS AMENAGEMENTS/EQUIPEMENTS EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE LA VITESSE DES BUS
ACTION 7 : RENFORCER ET AMELIORER L'INTERMODALITE ET LA MULTIMODALITE
THEMATIQUE C : POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS (VELOS, MARCHE A PIED)
ACTION 8 : DENSIFIER, SECURISER ET HIERARCHISER LE RESEAU CYCLABLE
ACTION 9 : DEVELOPPER FORTEMENT LE STATIONNEMENT VELO
ACTION 10 : METTRE EN PLACE DES SERVICES VELOS
ACTION 11 : FAIRE DE LA RUE, UN ESPACE AGREABLE POUR LES PIETONS, INCLUANT LES ENGINS DE DEPLACEMENTS PERSONNELS
THEMATIQUE D : COORDONNER ET FACILITE LA MISE EN ACCESSIBILITE
ACTION 12 : ASSURER UNE MISE EN OEUVRE COORDONNEE DES DIFFERENTS DOCUMENTS STRATEGIQUES
ACTION 13 : POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES TRANSPORTS, NOTAMMENT EN AMELIORANT L'ACCES A L'INFORMATION
THEMATIQUE E : MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE ET FAVORISER LA MULTIMODALITE
ACTION 14 : AMENAGER LA VOIRIE EN FONCTION DE LA HIERARCHISATION DES VOIES POUR UN USAGE MULTIMODAL
ACTION 15 : APAISER LES VITESSES DE CIRCULATION EN FAVEUR DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE
THEMATIQUE F : DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE
ACTION 16 : POURSUIVRE LE RENOUVELLEMENT DES VEHICULES PAR DES MODES MOINS POLLUANTS
ACTION 17 : AMELIORER ET DEVELOPPER LES MOBILITES ALTERNATIVES
ACTION 18 : INCITER AU DEVELOPPEMENT DES MOBILITES DURABLES DANS LES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS, NOTAMMENT PAR LA REALISATION DE PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR
THEMATIQUE G : INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE
ACTION 19 : METTRE EN PLACE UNE INSTANCE DE COORDINATION ACTEURS PUBLICS/PRIVES
ACTION 20 : ETUDIER UN SCHEMA DIRECTEUR LOGISTIQUE, POUR PROPOSER DES EVOLUTIONS DE REGLEMENTATION ET ENGAGER DES REFLEXIONS SUR UN FRET ALTERNATIF
ACTION 21 : DEVELOPPER LES SERVICES DE PROXIMITE ET ETUDIER L'IMPLANTATION DE NOUVEAUX ESPACES LOGISTIQUES
THEMATIQUE H : AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE
ACTION 22 : HARMONISER LES REGLEMENTATIONS
ACTION 23 : AMELIORER LA ROTATION DES VEHICULES EN CENTRE-VILLE
ACTION 24 : AGIR CONTRE LE STATIONNEMENT ILLICITE
THEMATIQUE I : POURSUIVRE UNE MISE EN OEUVRE COLLECTIVE ET EFFICIENTE AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE
ACTION 25 : ASSURER LE SUIVI DES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE
ACTION 26 : MENER DES ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION AUPRES DES USAGERS

A noter que les actions retenues couvrent un large spectre d'intervention :

- Des actions visant des changements de comportement à travers l'éducation et la sensibilisation (N°13, N°18, N°26…)
- Des actions structurant l'action publique de manière coordonnée (ex. : N°2, N°6, N°12, N°19, N°20…)
- Des actions visant à mettre en conformité le réseau de la COBAS avec la réglementation (N°22…)
- Des actions touchant aux différents modes de déplacement et aux infrastructures (N°3, N°4, N°8, N°9, N°14, N°16…). Cette dernière famille implique des travaux publics ou l'achat de flottes de véhicules. Ce sont les plus coûteuses.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Le projet à 10 ans combine donc un ensemble d'actions pour agir à différents niveaux sur la place de la voiture individuelle thermique et des mobilités plus propres dans les déplacements sur le territoire. Les choix ont été faits pour répondre aux multiples exigences d'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'air, de rationalisation des dépenses publiques et de réduction de la consommation de l'espace.

2.4.2. Le projet et les objectifs cadres

Il est rappelé que la majorité des améliorations attendues grâce à la mise en œuvre du PDM (diminution des émissions de polluants atmosphériques et de GES, de la consommation énergétique liée aux transports, des émissions sonores, …) découlera principalement d'un changement significatif des comportements des usagers, avec notamment un report des parts modales vers les modes actifs et collectifs en lieu et place du véhicule particulier.

Le PDM de la COBAS prend fortement en compte les objectifs du SRADDET Nouvelle-Aquitaine concernant la mobilité. En effet, par l'intermédiaire de ses différentes actions, il permet d'optimiser les offres de mobilité, la multimodalité et l'intermodalité. Le PDM prend également en compte certains objectifs relevant de la transition énergétique grâce au développement de l'écomobilité, à la favorisation des modes de déplacements doux et des déplacements de proximité ainsi qu'aux études concernant le transport de marchandises.

Les actions du PDM coïncident fortement avec celles du PCAET concernant le transport et la mobilité. Elles s'accordent aussi sur le volet économique (favorisation d'un tourisme éco-responsable) et sur le volet résilience face aux changements climatiques.

Par rapport aux objectifs,

Émissions totales liées au transport en 1990		**Objectifs 2030**	**Objectifs 2050**
Sur le territoire	93,0 kteqCO_2		
Objectif SRADDET		56,0 kteqCO_2	6,1 kteqCO_2
Objectif PCAET		73,0 kteqCO_2	26,9 kteqCO_2
Objectifs SNBC (facteur 6)			15,5 kteqCO_2

Des perspectives d'évolution des parts modales des véhicules particuliers et des transports collectifs résultent du scénario retenu :

	État initial	**Scénario Fil de l'eau 2035**	**Scénario PDM 2035**
Part modale VP (%)	82,0	82	69
Part modale TC (%)	8,0	8	11
Taux de remplissage VP	1,3	1,1	1,5
Taux de remplissage TC (Bus)	10,8	10,8	23
Population	66 420 (2017)	84 294	84 294

Ce scénario devrait induire des baisses d'émissions de CO_2 pour le transport de voyageurs de 38% par rapport au scénario au fil de l'eau. Il montre une nette plus-value par rapport au scénario tendanciel (126,5 kteqCO_2 en 2035) qui inscrivent le territoire dans une réduction des émissions de GES liées au transport s'établissant à l'horizon 2035 à78,5 ktCO_2. Par rapport aux objectifs cadres, la tendance baissière sera plus lente que souhaitée par les documents cadres.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Analyse des incidences

1. Analyse des incidences environnementales

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

- *5° L'exposé :*
    - *a) Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.*
    - *Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;*
    - *[…]*
- *6° La présentation successive des mesures prises pour :*
    - *a) Éviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;*
    - *b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a) ci-dessus n'ayant pu être évitées ;*
    - *c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.*

Le présent chapitre présente ainsi l'analyse des incidences potentiellement attendues à la mise en œuvre du PDM et les mesures d'évitement, réduction et compensation prises en conséquence, en particulier sur les zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan (soit les secteurs susceptibles d'être impactés).

1.1. Méthode d'analyse des incidences du PDM

L'objectif de l'analyse du PDM est d'évaluer deux éléments :

- Les impacts du document sur l'environnement ;
- La performance des dispositions prises au regard des enjeux du territoire du PDM de la COBAS. Il s'agit d'analyser comment les actions du PDM répondent ou prennent en compte les enjeux du territoire.

La méthode repose sur plusieurs outils d'analyse :

- Une analyse multicritère quantitative qui considère la portée territoriale, règlementaire et novatrice du projet et tous les volets de l'environnement ;
- Une analyse des émissions de GES évitées.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Ces outils ont été déployées de manière à s'adapter à la particularité des plans de mobilité qui intègrent un scénario, une stratégie et un plan d'action. Les scénarios proposés pour le PDM de la COBAS ont, ainsi, été analysés au regard de leurs impacts sur les émissions de GES et sur les différents enjeux environnementaux. Les fiches actions ont, quant à elles, fait l'objet d'une évaluation environnementale multicritère qualitative directement intégrée dans chacune.

1.1.1. L'analyse matricielle multicritère (AMC) comme outil de choix des scénarios

Afin d'accompagner la COBAS dans le choix du scénario, l'analyse multicritère a porté sur les trois scénarii envisagés. Chacun des éléments des scénarii ont été croisés avec les enjeux hiérarchisés issus de l'analyse de l'état initial de l'environnement. Bien qu'il s'agisse d'une analyse essentiellement qualitative, à « dire d'expert » du projet de schéma, un système de notation est utilisé de manière à qualifier et comparer les incidences prévisibles. Des notes de -3 à + 3 par impact sont attribuées à chaque incidence relevée. Le système de notation est détaillé dans les paragraphes suivants.

L'évaluation des incidences vise à apprécier les incidences cumulées de sa mise en œuvre par une lecture transversale et globale du plan d'actions. L'objectif de l'analyse des incidences est d'évaluer d'une part les incidences prévisibles du projet sur l'environnement et d'autre part la performance des choix effectués au regard des enjeux environnementaux.

➔ ***En abscisse de la matrice : les enjeux environnementaux***

L'état initial de l'environnement a identifié treize enjeux environnementaux. Ceux-ci représentent les axes d'évaluation des incidences prévisibles du document évalué. Ils représentent également les enjeux des tendances évolutives du territoire présentées dans le scénario au fil de l'eau de l'environnement. Ils servent finalement de base à l'identification des critères d'évaluation. L'objectif est d'analyser comment le plan y répond ou les prend en compte.

Santé : pollution de l'air et nuisances sonores	Réduire les émissions de polluants atmosphériques
	Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique
	Réduire les nuisances sonores d'origine routière
	Réduire la population exposée aux nuisances sonores
Energie et émissions de GES	Réduire les émissions de gaz à effet de serre
	Réduire les consommations d'énergie fossile liées au transport
Milieux naturels et biodiversité	Préserver les milieux naturels, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques
Consommation d'espace	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles
Risques majeurs	Réduire ou ne pas aggraver les risques actuels et les accidents
Paysages et patrimoine	Préserver les paysages et le patrimoine
Eau	Limiter les risques de pollution de l'eau et par voie de conséquence des sols
Ressources minérales	Favoriser les ressources locales et optimiser les transports de matériaux
Déchets	Mieux gérer les déchets issus du BTP

➔ ***En ordonnée : les principales orientations et actions du scénario***

La matrice d'analyse a été adaptée à chacun des scénarii envisagés :

- Le scénario tendanciel correspond à la poursuite des projets en cours et politiques actuelles selon quatre thématiques (développement urbain, transports collectifs et intermodalité, modes actifs et PMR, réseau routier).
- Le scénario 1 vise à résoudre les principales difficultés et à améliorer le système global de déplacements. Il compte 7 axes, 25 orientations et 37 actions ;
- Le scénario 2 instaure un changement de paradigme regroupant des actions plus volontaristes. Il compte 7 axes, 33 orientations et 69 actions.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Les résultats de l'analyse de leurs incidences ont été portés à la connaissance des acteurs du territoire et a ainsi contribué au choix du scénario du PDM (voir le chapitre Justification du projet).

➔ *La notation des incidences*

De manière à évaluer chaque incidence de l'action par enjeu, l'évaluation environnementale s'interroge sur :

- Comment l'action infléchit-elle, de façon positive ou négative, la tendance attendue au fil de l'eau ?
- Quel niveau d'incidence positive ou négative aura l'action ?

L'évaluation se déroule alors en trois étapes. Deux premiers critères sont analysés :

- **L'impact de l'action** : aura-t-elle un effet positif, nul ou négatif sur l'enjeu environnemental étudié ?

Notation : +, 0 ou rien d'indiqué, –

- **La portée opérationnelle de l'action** : aura-t-elle un impact fort (3), moyen (2) ou faible (1) sur l'enjeu environnemental étudié ?

  Notation : 3, 2, 1 en positif ou en négatif

  La portée opérationnelle est évaluée en procédant à une analyse plus fine à partir des trois sous-critères suivants :

  - Opposabilité

  La rédaction de l'action se traduit-elle par des prescriptions (caractère « impératif » de mise en œuvre de la mesure), des recommandations (incitation « insistante », mais non obligatoire) ou de simples citations (absence d'influence directe du Plan, incitation pédagogique ou rappel de la loi) ?

  - Échelle de mise en œuvre

  L'impact attendu s'exerce-t-il à l'échelle du territoire couvert par le Plan ou seulement sur une portion du territoire (ex : sur une ville identifiée, un secteur géographique) ? En d'autres termes, l'action concerne-t-elle l'intégralité de la région ou seulement une portion restreinte des territoires impliqués ?

  - Caractère innovant ou novateur

  L'action propose-t-elle une plus-value environnementale au regard des outils déjà existants, notamment au regard des mesures règlementaires en vigueur, ou n'est-elle qu'un simple rappel de l'existant ?

  Notation : de 0 à 3 en positif ou en négatif

  Chaque action est ainsi **évaluée *à dire d'expert*** par cette notation composite, sur une échelle allant de -3 à + 3 pour chaque enjeu de l'environnement.

Les notes obtenues par chaque action au regard de chaque enjeu sont ensuite sommées de deux manières pour obtenir deux scores :

- D'une part, les incidences cumulées d'une action sur chaque thématique environnementale. Ce score transversal traduit **la contribution du projet à l'ensemble des enjeux environnementaux** et permet d'identifier les actions présentant des faiblesses, et sur lesquelles le travail de réécriture doit se concentrer pendant la phase itérative. En phase arrêt, ce score permet d'identifier les points de vigilance et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) nécessaires.
- D'autre part, la plus-value de l'ensemble des actions par thématique environnementale. Ce score thématique met en évidence l'incidence globale du projet par thématique environnementale des choix effectués. Il permet d'établir **le profil environnemental** du projet et reflète sa prise en compte de chaque enjeu ainsi que la cohérence entre les enjeux et la stratégie développée. Pendant la phase itérative, il permet de réorienter les choix et de combler les manques. En phase arrêt, ce score traduit la plus-value environnementale finale du PDM par rapport à la tendance au fil de l'eau et permet également d'identifier les mesures ERC finales.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Le procédé de notation est présenté dans les tableaux qui suivent.

	1) Impact de la mesure au regard de l'enjeu concerné		2) Portée opérationnelle de la mesure		3) Notes finales par mesures
Mesure à évaluer	+	Positif	3	Forte	+3
			2	Moyenne	+2
			1	Faible	+1
	NC ou 0	Non concerné ou neutre	NC ou 0	Neutre du point de vue de l'environnement, ou NON CONCERNE	NC ou 0
	-	Négatif	1	Faible	-1
			2	Moyenne	-2
			3	Forte	-3

Moyenne des 3 sous-critères

2) Portée opérationnelle					
Échelle de mise en œuvre		Opposabilité		Caractère innovant	
3	Extrarégional	3	Très prescriptif, règle, fortes conséquences	3	Très innovant, original
2	Régional	2	Prescriptif, orientation	2	Innovant
1	Localisé dans la région	1	Recommandation, citation, rappel peu prescriptif	1	Existant, peu innovant

La note totale par action est calculée en faisant la **somme des notes issues des croisements mesure/enjeu**x **divisée par 3 afin d'obtenir une moyenne arrondie variant de -3 et 3**. Les recommandations, du fait de leur faible opposabilité (elles ne sont pas obligatoires), sont en générales évaluées par une note de 0 ou 1 selon leur intérêt pour la mise en œuvre du projet.

Cette notation « qualitative » garde une part de **subjectivité** en fonction de l'évaluateur. Ainsi, les notes peuvent plus ou moins varier selon l'appréciation individuelle des sous-critères et de la prise en compte des enjeux environnementaux. Une série d'allers-retours entre la maitrise d'ouvrage et l'évaluateur sur la notation des dispositions permet de mieux argumenter les notes attribuées.

1.1.2. L'analyse des réductions des émissions de GES

➔ ***Rappels***

Atmo Nouvelle Aquitaine, l'Association Agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air en région met en œuvre des mesures et modélisations permettant d'estimer les émissions de polluants atmosphériques à l'échelle de chaque commune, en fonction des secteurs émetteurs. Ainsi, une estimation des émissions passées de CO_2 liées aux transports routiers sur le territoire est disponible à partir de 2010.

Émissions totales liées aux transports routiers dans la COBAS *(Source Atmo Nouvelle Aquitaine)*	
CO_2 en 2010	101 866 tonnes
CO_2 en 2017	107 298 tonnes

Objectif « Facteur 4 »

Le Facteur 4 désigne l'engagement pris par la France en 2003 de « diviser par un facteur 4 les émissions nationales de gaz à effet de serre de 1990 d'ici 2050 ». Cet objectif, issu des accords de Kyoto, validé par le « Grenelle de

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

l'environnement » en 2007 a été revu avec la COP21 ayant conduit à l'objectif de neutralité carbone en 2050 (facteur 6).

Selon les chiffres établis par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, les émissions de gaz à effet de serre issues des transports ont augmenté de 9,5 % entre 1990 et 2010. En appliquant ce taux, on estime donc facilement les émissions de 1990.

Émissions totales 1990	
CO_2 en 1990	93 028 tonnes
CO_2 Facteur 4 en 2050	23257 tonnes
CO_2 Facteur 6 en 2050	15505 tonnes

Les émissions estimées en 1990 et en 2050 issues de l'application d'un taux national doivent être considérées avec une marge d'erreur estimée à 10 %.

➔ ***Principes de calcul et hypothèses de travail***

L'analyse vise à vérifier si les objectifs de part modale proposés par le PDM sont cohérents avec les objectifs de référence en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique.

Le PDM ne dispose pas de modèle de trafic pour évaluer les reports modaux susceptibles d'intervenir à la suite de sa mise en œuvre. La démarche proposée s'appuie donc sur une approche simplifiée des émissions moyennes par habitant du territoire pour le secteur des transports. Celle-ci permet de vérifier des ordres de grandeur dans un souci d'accompagnement stratégique. Il ne s'agit pas d'un outil de calcul fin ni de prédiction des émissions. Il est toutefois adapté au calibrage des ambitions du PDM.

L'estimation se base sur des facteurs d'émission de polluants par habitant. Les émissions projetées se font en fonction de la population, des parts modales et du taux de remplissage des véhicules particuliers (VP) et des autobus (TC) (le train n'est pas pris en compte).

Le calcul pose l'hypothèse que la distance moyenne parcourue quotidiennement par un habitant du territoire reste identique entre 2018 et 2030 et que le nombre de déplacements moyens par habitant reste stable.

Parts modales

La part modale se définit comme la proportion du trafic effectuée par un mode de transport donné. Elle est mesurée en divisant le total des déplacements pour un mode donné par le nombre total de déplacements (tous modes confondus) sur une période de référence.

La part modale sur le territoire, identifiée dans le diagnostic du PDM, est projetée en 2035 puis reportée sur un trajet type moyen d'un habitant. Cette part modale prend ainsi en compte les déplacements motorisés comme non motorisés. Les parts modales des modes doux (piétons, cycles…) ne sont pas considérées ; leur taux d'émissions étant nuls ou négligeables (trottinettes ou vélos électriques).

Le diagnostic du PDM a estimé la part modale liée aux véhicules particuliers à 82 % en 2016, tandis que celle des transports collectifs est estimée à 8 % (soit une part modale pour les bus, aucune ligne de tramway et/ou de métro n'existant sur le territoire). Les hypothèses s'appuient sur les habitudes de déplacements recensées pour le motif Domicile-Travail (Fichier MOBPRO de l'Insee) ainsi que sur les évolutions démographiques du territoire (taux de croissance données Omphale de l'Insee).

Le scénario du PDM envisage à l'horizon 2035 une part modale véhicule particulier de 69 % et une part modale transport collectif de 11 %.

Répartition des parts modales sur la COBAS	État initial	Scénario PDM 2035
Part modale VP (%)	82 %	69 %
Part modale TC (%)	8 %	11 %
Population	66420 (2017)	84 294

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Facteurs d'émission

Les émissions « VP » représentent le taux d'émission d'un véhicule particulier type pour un déplacement présentant un taux de remplissage moyen de 1,1. Ce qui signifie qu'en moyenne, un trajet en voiture particulière se fait avec 1,1 personne à bord.

Les taux d'émission utilisés correspondent aux facteurs agrégés calculés par l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux – anciennement INRETS). Ces taux d'émissions prennent en compte les progrès technologiques pour chaque type de polluants. Les facteurs d'émissions 2050 n'étant pas calculés par l'IFSTTAR, ils ont été considérés identiques à ceux de 2015 (hypothèse de ralentissement des progrès et limites technologiques).

Concernant les émissions « TC » (transports collectifs), elles représentent le taux d'émissions d'un bus type sur un parcours type. On admet ici que les trajets effectués en bus représentent 100 % des déplacements en transports collectifs (déplacements limités via le train) avec pour hypothèse un taux de remplissage moyen de 10,8 passagers.

Facteurs *agrégés en* g/km (source INRETS 2015)	2010	2020	2030	2050
Facteurs d'émission VP CO_2	164,4740	133,7880	123,4780	123,4780
Facteurs d'émission TC CO_2	1199,5180	1202,5820	1203,2780	1203,2780

L'utilisation de facteurs agrégés entraîne une marge d'erreur estimée à 20 %.

Scénario tendanciel : évolution démographique et évolution des GES

D'après les données issues du diagnostic, la population estimée à 66 420 habitants en 2017 devrait atteindre 84 294 en 2035.

Les données disponibles pour estimer les émissions initiales sont celles de 1990, 2010 et 2017.

Taux de remplissage

Le remplissage moyen des bus est estimé d'après la moyenne nationale concernant les transports collectifs (10,8), celui des véhicules particuliers (1,1 personne) ayant été identifié par le diagnostic du PDM. Le remplissage moyen d'un véhicule particulier à l'horizon 2035 est estimé à 1,5 pers/VP et 23 pers/bus.

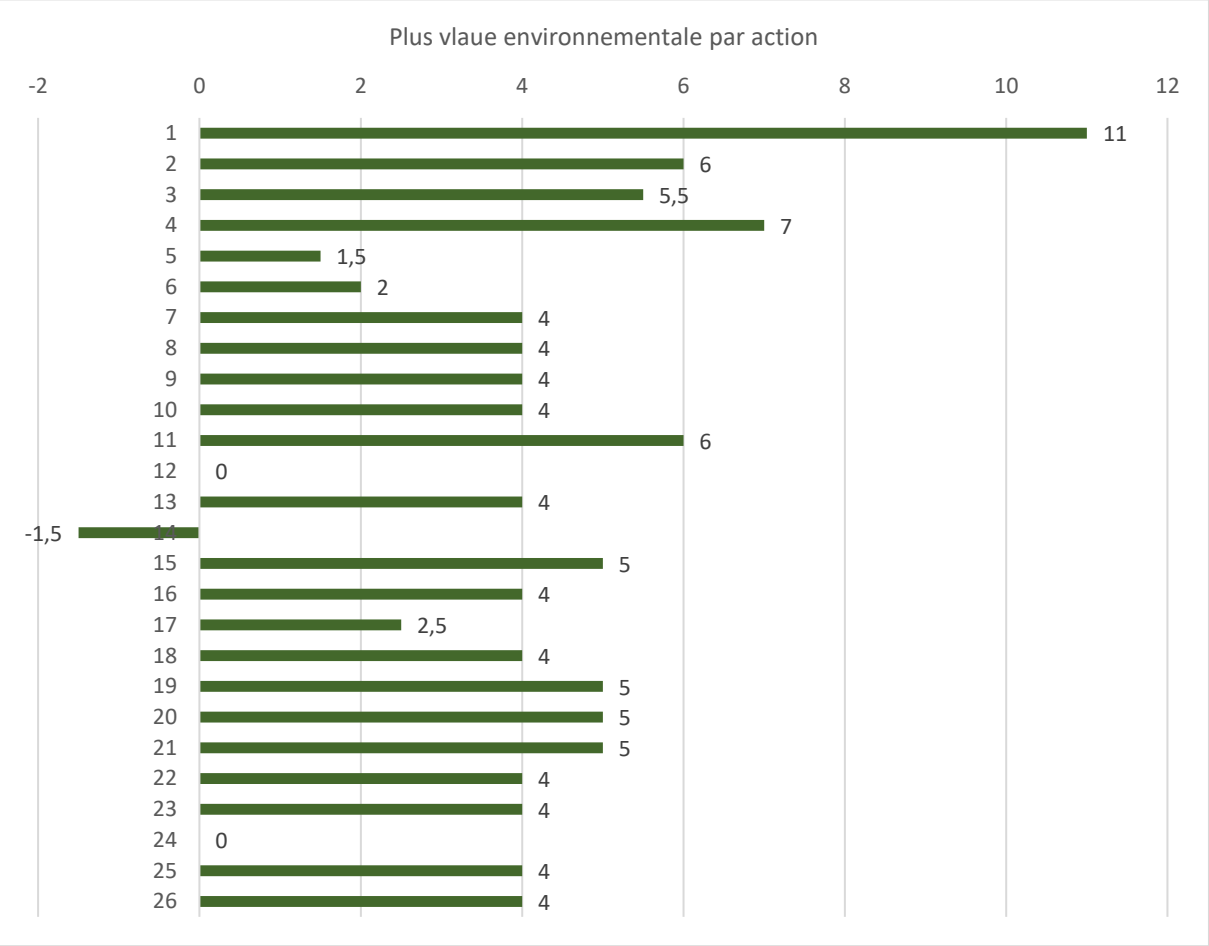
➔ *Limites et pistes d'amélioration*

- La part des émissions dues au transit et au fret est incluse dans les chiffres du transport routier d'Atmo. Or, le PDM possède peu de moyens d'action sur ce dernier. Afin d'obtenir une évaluation plus fine des effets attendus du PDM, il conviendrait d'identifier la part représentant le transit dans les émissions de référence afin de pouvoir les soustraire des estimations actuelles et de celles attendues en 2035 ;
- Les NOx ne sont pas pris en compte dans le calcul malgré leur fort pouvoir de réchauffement du fait de l'absence de données initiales.
- La prise en compte de la distance moyenne et des distances parcourues par types de mode permettrait d'affiner le modèle, et de prendre en compte d'autres critères que les parts modales et les taux de remplissage. En effet, au-delà d'une utilisation moindre de véhicules particuliers en termes de fréquence, c'est essentiellement le raccourcissement des distances quotidiennes qui permet de réduire les émissions de GES. Cette notion n'est pas considérée dans les calculs.
- L'évolution technologique du parc automobile vers des modèles électriques, hybrides ou à hydrogène n'est pas prise en compte. Pour autant, cette évolution relève de facteurs exogènes au PDM.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

1.2. Analyse globale des incidences des actions du PDM

Le graphique suivant présente les résultats de l'analyse des incidences cumulées pour chaque action. Les codes couleurs correspondent aux thématiques du plan d'action.



Seule une action ne contribue pas à la plus-value environnementale du PDM : « Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal » malgré la recherche d'un usage multimodal. En effet, il a été estimé que la requalification de la piste 214 forestière pouvait entraîner une augmentation du risque d'incendie, une augmentation de la fragmentation du milieu dans la zone protégée traversée ainsi que des nuisances.

Les actions qui contribuent véritablement à la plus-value environnementale du PDM (par ordre décroissant) sont les suivantes :

- 1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable
- 4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus
- 15 : Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels

Ces actions sont nécessaires à une organisation des mobilités plus favorable à l'intermodalité et aux modes alternatifs à la voiture individuelle. Elles visent à poursuivre la densification urbaine en cohérence avec les axes forts de transports collectifs existants et futurs, en particulier aux abords des gares et des axes forts de lignes de bus. Elles permettront de favoriser les déplacements de proximité. Elles augmenteront l'attractivité des transports en commun et des modes actifs et à contraindre l'usage de la voiture dans les centres-villes et les centres-bourgs. Elles vont permettre de rendre le réseau de bus plus compétitif (enquête origine-destination, horaires, amélioration globale de la desserte du territoire, développement de quatre niveaux de lignes), d'améliorer la vitesse commerciale des bus (voies propres, connexions…), d'adapter les fréquences en haute-saison. Elles entraîneront une réduction des vitesses sur les axes routiers majeurs et d'étendre les zones apaisées existantes en centre-ville et sur certains axes structurants, pour favoriser les déplacements piétons et cycles.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

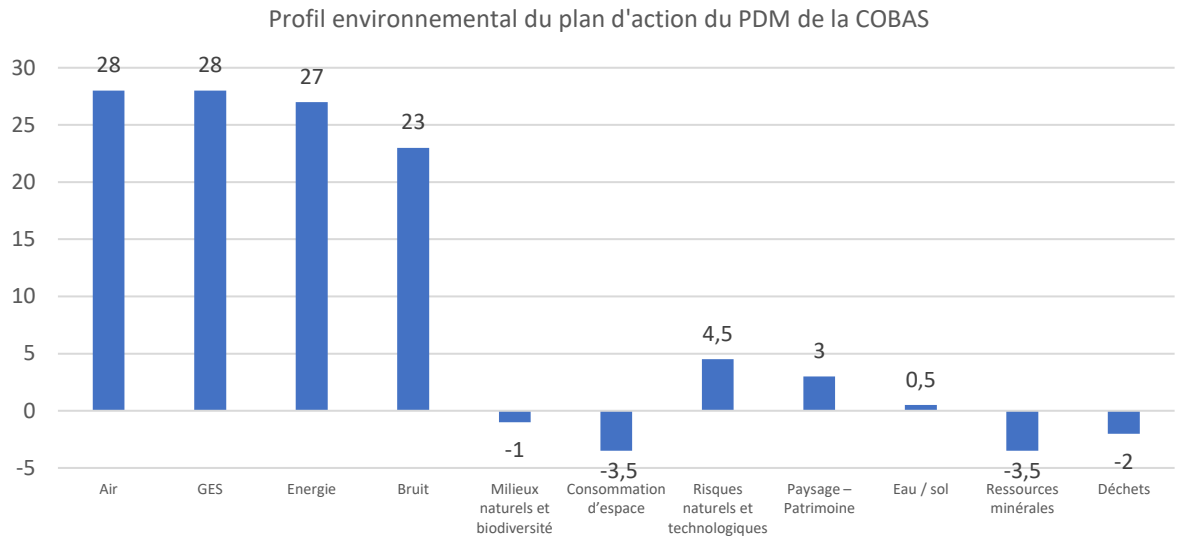
Elles présentent une plus-value plus importante que d'autres actions très bénéfiques sur le plan des thématiques énergie, GES et air car elles n'impliquent pas des travaux sources d'impacts environnementaux.

Deux actions présentent une plus-value environnementale nulle car elles d'actions stratégiques sans incidences directes qualifiables :

- 12 : Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques
- 24 : Agir contre le stationnement illicite

1.2.1. Prise en compte des enjeux : le profil environnemental du Plan d'action

L'histogramme suivant présente le profil environnemental du plan d'action, c'est-à-dire les incidences du plan sur chaque thématique environnementale.



Les principaux effets attendus sur l'environnement sont :

- Une **incidence globale positive** du fait de l'optimisation de l'usage de la voiture, des reports de l'autosolisme vers les transports publics et les modes actifs ;
- Une **nécessaire vigilance sur l'artificialisation et l'imperméabilisation** d'espaces par les nouveaux aménagements (P+R, adaptation des voiries, parking de covoiturage), sur **l'utilisation de ressources minérales** et la **gestion des déchets des travaux publics**.

Les principaux effets attendus sur la santé et le cadre de vie sont :

- Une diminution des nuisances dans les centres villes/bourgs ;
- Une amélioration de la sécurité tout mode ;
- Une amélioration du cadre de vie grâce aux projets d'aménagement et de mise en accessibilité des espaces ;
- Un développement des modes actifs bénéfiques à la santé.

Les principaux effets attendus sur les pratiques de mobilité sont :

- Une évolution des comportements par une meilleure information et la sensibilisation des habitants du territoire.
- Un renforcement de l'usage des transports publics par une meilleure couverture du territoire, une meilleure adéquation avec les besoins des usagers et une amélioration des temps de parcours
- Une amélioration de la fluidité du trafic par certains aménagements,
- Le développement d'espaces et d'aménagement pour favoriser les usages piétons et cyclistes,
- Une diminution et une rationalisation du trafic automobile en centre-ville,
- Un développement d'offres et de services alternatifs à la voiture plus compétitifs,

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Les chapitres suivants détaillent les incidences par enjeu. A noter que les actions 12 et 24 n'ayant pas d'incidences, il n'y est pas fait référence.

Concernant le projet de mise à 2x2 voies de la RN250/RD1250, des cartes d'enjeux écologiques sont rappelées en annexe.

➔ *Énergie et gaz à effet de serre*

Note : voir également l'analyse menée sur les incidences du PDM sur les émissions de GES

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Énergie et gaz à effet de serre	Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports	Diminution des consommations énergétiques liées aux transports
	Réduire les consommations d'énergie fossile liées au transport	

Les multiples actions du plan d'action permettront de réduire les consommations d'énergie fossile liées aux déplacements :

- renforcement de l'offre ferroviaire cadencé toutes les 30 minutes et étude pour le développement de liaisons maritimes à travers le golf d'Arcachon
- restructuration et hiérarchisation des lignes de bus (sites propres, optimisation des temps de trajet et du nombre d'arrêts, augmentation des amplitudes horaires)
- ajustement des services de transport à la demande
- création de places dédiées au covoiturage
- stationnement vélo abrité et/ou sécurisé (environ 120 places)
- aménagement de cheminements piétons et cyclables
- densification du réseau cyclable (étude d'un schéma directeur cyclable)
- révision du plan de circulation de la Teste-de-Buch
- réduction de la vitesse (sur environ 20 km) et l'extension des zones apaisées (28 km de voiries)
- stations de recharge électriques (environ 20 bornes)
- création d'environ 6 aires de covoiturage et de parcs relais (entre 3 à 6)
- incitation au développement des mobilités durables dans les entreprises et administration

Ainsi, les consommations d'énergie liées aux déplacements routiers du quotidien et des loisirs ainsi que les émissions de GES en seront réduites.

Concernant les impacts des déplacements liés à la logistique, le plan d'action prévoit la réalisation d'une étude en vue d'établir un schéma directeur logistique.

➔ *Santé — Pollutions atmosphériques et nuisances sonores*

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Santé – Pollutions atmosphériques/qualité de l'air et nuisances sonores	Réduire les émissions de polluants atmosphériques liées aux transports, particulièrement les véhicules particuliers	Diminution des émissions de polluants et de bruits Diminution de l'exposition des populations
	Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique, principalement au niveau des grands axes routiers	
	Réduire les nuisances sonores d'origine routière	
	Réduire la population exposée aux nuisances sonores	

Toutes les actions du plan d'action permettent globalement de :

- Réduire les émissions atmosphériques liées aux transports, notamment les véhicules particuliers ;
- Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique.
- Une grande part des actions contribuent à réduire les nuisances sonores et l'exposition des populations à ces dernières

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Les actions *1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable, 2 : Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement urbain, 4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus, 8 : Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable et 11 : Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels* offrent la plus grande plus-value concernant l'enjeu sur la qualité de l'air. L'amélioration de la cyclabilité et de la piétonnisation du territoire, le renforcement de l'intensité urbaine autour d'axes de TC et de l'offre de TC permettront de réduire l'utilisation des véhicules personnels et favoriseront des modes moins ou non polluants et meilleurs pour la santé.

Concernant les nuisances sonores, toutes les actions du plan d'action qui visent à réduire les déplacements en véhicule automobile contribuent à la réduction des bruits routiers. Pour autant, le renforcement de l'offre de transports en commun amplifie les nuisances acoustiques liées aux redémarrages des autobus à chaque arrêt de bus.

De manière cumulée, l'ensemble des actions du PDM devraient permettre de diminuer le nombre de déplacements automobiles, mais la baisse de trafic devra être importante pour avoir un effet significatif sur les niveaux de bruit. Il est rappelé que pour avoir une amélioration de l'ambiance acoustique significative (diminution du niveau sonore de 2 dB(A)), il est nécessaire de réduire le trafic routier de l'ordre de 60 %.

➔ *Milieux naturels et biodiversité*

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Milieux naturels et biodiversité	Préserver les milieux naturels, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques	Destruction de milieux naturels et fragmentation potentielle de continuités écologiques

Les impacts des infrastructures de transport sur les milieux naturels et les espèces sont multiples : perte d'habitats, mortalité d'individus, nuisances sonores, lumineuses, fragmentation (amplifiée par la largeur et la fréquentation des voies). Toutes les actions situées hors du milieu urbain et susceptibles de provoquer ou d'augmenter une fragmentation ou de détruire un milieu seront à l'origine d'incidences négatives : création de parcs relais et de stationnements (n°5), d'aires de covoiturage (n°17) et la création de pistes cyclables (n°8).

Toutefois, les infrastructures créées devraient se situées soit en milieu urbain, soit en lisière d'infrastructures existantes sur des secteurs ne présentant pas d'enjeu écologique majeur. L'impact écologique devrait rester peu significatif et devra être justifié par les études d'impacts des projets. La réalisation de ces aménagements pourrait toutefois engendrer des pertes d'éléments végétaux intéressants (haie arbustive ou arborée, arbre isolé, etc.) participant à la biodiversité ordinaire urbaine et périurbaine.

Aussi, le PDM indique :

- Les parcs relais seront végétalisés pour désimperméabiliser et renaturer les sols pour lutter contre les risques d'inondation et les îlots de chaleur. De la végétation pourra être ajoutée. L'aménagement offrira flexibilité et réversibilité
- Un traitement paysager est prévu au niveau des aires de covoiturage et constituera une plus-value en matière de cadre de vie. L'implantation des aires de covoiturage sur des espaces artificialisés existants ou des aires de stationnements existantes seront privilégiées.
- L'objectif est de libérer de l'espace de stationnement privé au profit du développement de la végétalisation ou des modes alternatifs notamment.

Les actions n°1 peut avoir un impact positif sur la biodiversité ordinaire par le biais de la végétalisation.

On relève donc des incidences positives et négatives. La plus-value du projet consiste essentiellement dans le report modal qui permet de réduire les flux automobiles et donc les risques de mortalité des espèces et de manière indirecte dans la baisse des émissions de GES. Pour rappel, la fragmentation des territoires et le réchauffement climatique est deux principales causes d'érosion de la biodiversité.

➔ *Consommation d'espace foncier*

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Consommation d'espaces	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles	Artificialisation et imperméabilisation des sols

Les systèmes de transport nécessitent de l'espace foncier non seulement des voieries pour circuler, mais aussi des espaces de stationnement. Chaque voiture nécessite en moyenne 3 emplacements de stationnement de 20 m^2 (domicile, travail, loisir). Pour un trajet donné, un bus standard (70 places) en zone dense, nécessite 7 à 10 fois moins d'espace de circulation et 80 à 100 fois moins d'espace de stationnement que 70 automobiles. Un bus de 70 personnes équivaut à environ 54 voitures en heure de pointe.

La consommation d'espace est liée directement à la mise en œuvre des actions du PDM impliquant la création ou le renforcement de voieries ou d'aménagements routiers. Toutes les actions situées hors du milieu urbain entraîneront l'artificialisation de nouveaux espaces : création de parcs relais et de stationnements (n°5), création de pistes cyclables (n°8), création d'aires de covoiturage (n°17). En milieu urbain, soit elles se feront à emprise constante, soit elles empièteront sur des espaces dédiés à l'aménagement urbain des bords de voierie (trottoirs, linéaires végétaux, alignement d'arbres).

De manière indirecte, elle est reliée à la reconfiguration du partage de la voirie, aux réorganisations du stationnement et aux implantations périphériques des zones d'habitat et d'activités à proximité des axes de transports et des équipements.

Le contenu du PDM ne permet pas d'apporter des précisions sur la consommation d'espace impliquée par ces aménagements, qui reste donc estimative et indicative.

➔ *Paysages et patrimoine*

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Paysages et patrimoine	Préserver les paysages et le patrimoine	Dégradation des paysages par les infrastructures de transport Requalification environnementale de voieries

La plus-value paysagère du PDM est très limitée (note de 3) et ne concernera que les paysages urbains. Trois actions présentent une plus-value paysagère : n°5 la végétalisation des cheminements et des parcs relais, n°11 par les aménagements piétons qualitatifs et n°17 qui prévoit un traitement paysager au niveau des aires de covoiturage.

➔ *Risques majeurs*

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Risques naturels et technologiques	Réduire ou ne pas aggraver les risques actuels et les accidents	Diminution ou aggravation des risques d'inondation au niveau des infrastructures de transports Diminution des risques d'accident

Les actions du PDM peuvent avoir un impact sur les risques majeurs naturels et technologiques par la construction d'aménagements susceptibles de renforcer ou diminuer :

- L'intensité de l'aléa : ex. obstacles à l'écoulement des eaux dans les zones inondables, imperméabilisation des sols qui augmente le ruissellement,
- L'exposition des biens et des personnes : ex. augmentation du trafic sur des axes exposés, construction d'infrastructures dans des zones soumises à des risques.

Plusieurs actions envisagent des aménagements de ce type : parcs relais, aires de covoiturage, stationnements vélos, pistes cyclables, sites propres.

Aucune action n'évoque directement le risque de transports de matière dangereuse (TMD). L'action n°15 présente une plus-value du fait de la réduction des vitesses et donc du risque d'accidentologie. Les actions n°19,

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

20 et 21 peuvent également participer à réduire les risques TMD par une meilleure coordination, une meilleure gestion logistique et la réduction des véhicules poids lourds en ville.

L'action n°1 et n°5 entraîneront une végétalisation de certains espaces pouvant réduire les ruissellements pluviaux. L'augmentation du trafic sur la piste 214 par l'action n°15 est susceptible d'engendrer une augmentation du risque de feu de forêt (à la suite des incendies, l'élargissement de la piste 214 n'est plus retenue).

➔ *Eau*

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Eau	Limiter les risques de pollution de l'eau et par voie de conséquence des sols	Dégradation de la qualité des eaux par les ruissellements sur voierie Imperméabilisation des sols

Les eaux de ruissellement de voirie sont un vecteur important de micropolluants en milieu urbain, dont certains identifiés comme polluants prioritaires par la Directive Cadre sur l'Eau de l'Union Européenne. Dans le cadre de la réalisation de parkings P+R ou d'aires de covoiturage, des solutions de captation des hydrocarbures et toutes solutions permettant une nouvelle infiltration des eaux seront mises en œuvre pour diminuer le risque de pollution des eaux par le ruissellement.

Une approche possible pour maîtriser cette pollution à la source est celle de la biofiltration, au moyen de systèmes végétalisés conçu pour le stockage, la filtration et éventuellement l'infiltration de l'eau. Ce type de système permet de réduire les flux de macropolluants, tels que les matières en suspension et les nutriments, via une amélioration de la qualité du ruissellement combinée à une réduction de son volume.

L'intensification urbaine (n°1) permet de réduire les linéaires de réseaux et ainsi les pertes potentielles d'eau. Plusieurs actions prévoient la construction d'infrastructures (parcs, aires, voies cyclables, remaniement de voieries) sans qu'il soit prévu une meilleure gestion des ruissellements. L'action n°1 et n°5 impliquent toutefois une végétalisation pouvant réduire les risques de pollution par ruissellement pluvial.

Une étude est prévue pour développer des liaisons maritimes régulières sur le bassin d'Arcachon (n°3). Les navettes seraient mises en service à l'année, à raison de quelques allers-retours par jour adaptés aux horaires de travail et d'école pour attirer les actifs et les étudiants. Le développement de navettes maritimes pourrait provoquer une pollution des eaux côtières (n°3).

➔ *Ressources minérales / déchets du BTP*

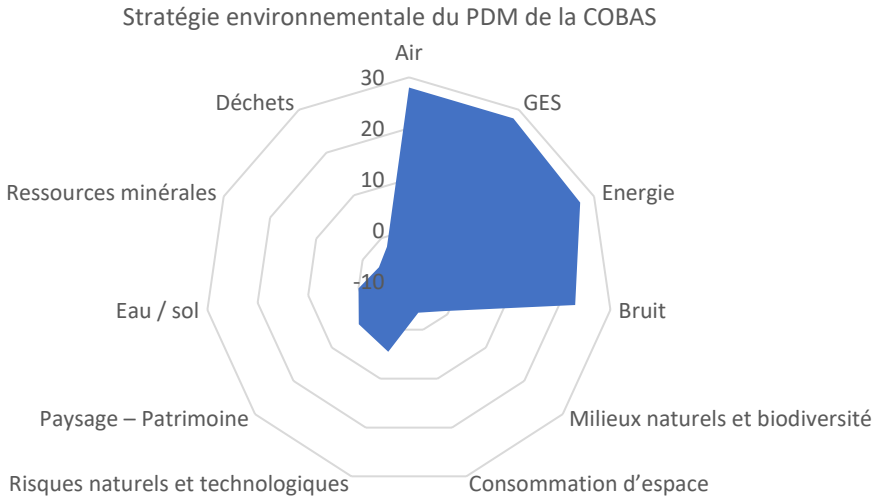
Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Ressources minérales	Favoriser les ressources locales et optimiser les transports de matériaux	Utilisation de granulats extraits ou de matériaux recyclés
Déchets	Mieux gérer les déchets issus du BTP	Utilisation de granulats extraits ou de matériaux recyclés

L'ensemble des actions de construction nécessitent des granulats communs pour la réalisation des fondations, des bâtiments, des assises et des enrobés routiers. Des techniques de réemploi des matériaux issus de la démolition d'infrastructures préexistantes ainsi que l'utilisation de ressources secondaires permettent aujourd'hui de réduire les pressions sur les ressources extraites. Sur cette thématique, la mise en œuvre du PDM présente des incidences négatives (n°5, 8, 14, 17).

De manière corollaire, une production de déchets du BTP est susceptible de découler de ces actions. Par ailleurs, le renouvellement des véhicules thermiques par de nouvelles motorisations engendrera la reprise de ces véhicules. Le PDM ne dispose pas de leviers d'action sur ce sujet

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

1.2.2. Synthèse des incidences sur les enjeux : la stratégie environnementale du PDM



Le plan d'action prend en compte une partie des enjeux identifiés par l'état initial de l'environnement comme le montre le graphique représentant sa stratégie environnementale. Celle-ci est cohérente avec les attendus d'un PDM qui se doit de bien répondre aux quatre thématiques environnementales associées aux impacts des mobilités sur l'environnement :

- GES
- Énergie
- Santé — Pollutions atmosphériques — Qualité de l'air
- Nuisances sonores

La plus-value environnementale globale du document découle principalement de ces quatre thématiques pour lesquelles les incidences sont positives et beaucoup plus élevées que celles des autres enjeux environnementaux.

Les autres enjeux restent ponctuellement abordés, Des incidences négatives peuvent être constatées sur la ressource foncière, les ressources minérales et les déchets. Précisons que l'évaluation a été menée de manière très fine en prenant en compte toutes les incidences sur le foncier : de l'ajout de stationnements pour les vélos à l'élargissement de voiries pour les lignes de bus ou les pistes cyclables. Ces réaménagements nécessaires à la mise en œuvre des dispositions du PDM seront également source de déchets du BTP et sont également susceptibles de provoquer l'arrachage d'arbres, la destruction de linéaires végétaux ou d'espaces de biodiversité ordinaire.

1.2.3. Zoom sur les incidences du PDM en matière d'émissions de gaz à effet de serre

➔ ***Synthèse des données entrantes***

Les actions entreprises par le PDM se traduisent en amélioration des taux de remplissage des véhicules particuliers (actions favorisant le covoiturage) et des bus (en relation avec l'augmentation de leurs parts modales). Ainsi, les données entrantes retenues sont :

	État initial	Scénario Fil de l'eau 2035	Scénario PDM 2035
Part modale VP (%)	82,0	82	69
Part modale TC (%)	8,0	8	11
Taux de remplissage VP	1,3	1,1	1,5
Taux de remplissage TC (Bus)	10,8	10,8	23
Population	66 420 (2017)	84 294	84 294

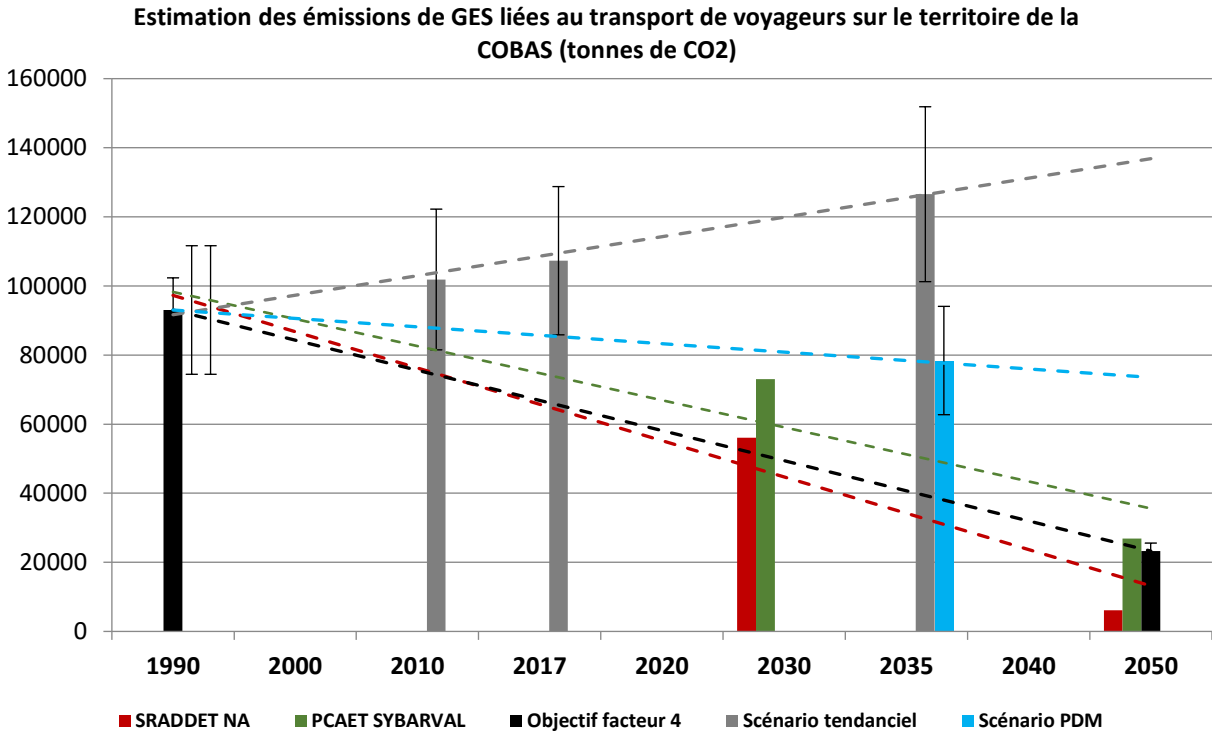
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

➔ *Résultats et discussion*

L'évolution des parts modales et des taux de remplissage conduit aux résultats suivants :

Émissions liées aux transports routiers de voyageurs	2035 Fil de l'eau	2035 PDM
CO2 (tonnes)	126 545	78 407

Ces estimations sont données avec une marge d'erreur de +/- 20 %, vu les incertitudes existantes. Seules les grandes tendances sont à considérer.



Le graphique obtenu représente les tendances des émissions de CO_2 sur le territoire selon le scénario au fil de l'eau et celui du PDM par rapport aux trajectoires pour atteindre les objectifs du PCAET de SYBARVAL, du SRADDET Nouvelle-Aquitaine et du Facteur 4.

Le scénario du PDM induit une nette amélioration quant aux émissions de CO_2 du secteur des transports de voyageurs vis-à-vis du scénario au fil de l'eau. On estime une baisse d'environ 38 % des émissions de CO_2 en 2035 à travers la mise en œuvre du PDM par rapport au fil de l'eau.

Rappelons que la part des transports routiers des voyageurs dans l'ensemble des émissions de GES sur le territoire n'est pas connue.

➔ *Conclusion*

Les progrès technologiques des véhicules particuliers (VP) vont permettre une réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Ces progrès compensent d'ores et déjà significativement l'augmentation de la population (émissions n'augmentant pas au même niveau que la population).

Toutefois, la mise en œuvre du scénario du PDM, dont le plan d'action va permettre une modification des parts modales et potentiellement du taux de remplissage moyen des transports, devrait apporter une plus-value supplémentaire en termes de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO_2 (et de l'ensemble des GES) par rapport au scénario au fil de l'eau.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

La mise en œuvre du PDM permet d'envisager une diminution des émissions de CO_2 de 38 % en 2035. Cette baisse va dans le sens du Facteur 4 et des objectifs réglementaires et devra être renforcée par la suite pour les atteindre en 2050.

Eu égard aux marges d'erreur, des marges de progrès seront à rechercher lors des futures révisions du PDM :

- Viser un report encore plus ambitieux vers les modes actifs. Le PDM amorce une évolution favorable à renforcer ultérieurement afin de garantir l'atteinte de l'objectif « facteur 4 » en matière de transport ;
- Faire progresser les taux de remplissage des VP et TC
- Favoriser l'évolution du parc routier vers des motorisations plus sobres en énergie et émissions

1.2.4. Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Les actions proposées dans le PDM vont dans le sens d'une optimisation des flux de transports individuels et collectifs et d'un développement des modes actifs. Aucune mesure n'est donc à mettre en place dans le cadre de sa mise en œuvre sur les aspects énergie, gaz à effets de serre, nuisances sonores et qualité de l'air.

Comme il l'a été relevé précédemment, le PDM apporte une moins-value sur certains enjeux environnementaux. Aussi des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation sont identifiées. Elles sont présentées dans un chapitre spécifique « Mesures ERC ».

1.3. Secteurs susceptibles d'être impactés à la mise en œuvre du PDM

1.3.1. Présentation des secteurs susceptibles d'être impactés

Au-delà de ses actions et dispositions variées, le plan d'action du PDM porte et spatialise via ses cartes un certain nombre de projets structurants dont la localisation peut être connue. Leur réalisation est susceptible d'impacter les secteurs sur lesquels ils sont localisés. Il s'agit donc des secteurs susceptibles d'être impactés (SSEI).

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, ce chapitre décrit les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan d'action, analyse les incidences potentielles de sa mise en œuvre et propose le cas échéant des mesures d'évitement, réduction et compensation permettant de diminuer l'impact environnemental sur ces secteurs spécifiques.

Les secteurs susceptibles d'être impactés présentés par la suite constituent la liste la plus exhaustive possible, selon le niveau de connaissance donné par le plan d'action du PDM. Tous les secteurs de projets identifiés bénéficient donc d'une évaluation environnementale rigoureuse et argumentée dans ce chapitre, qu'ils soient concernés ou non par le réseau Natura 2000.

Les actions entraînant une artificialisation de nouveaux espaces sont concernées : création de parcs relais et de stationnements (n°5), création de pistes cyclables (n°8), création d'aires de covoiturage (n°17), études de travaux sur la RN250, RD1250 et sur les giratoires (n°14).

Chacun de ces projets est potentiellement générateur d'incidences notables à une échelle très « locale ». Les pages suivantes présentent donc les caractéristiques et les incidences potentielles de ces projets, afin de proposer le cas échéant des mesures d'évitement, réduction et/ou de compensation adéquates.

➔ ***Méthode d'analyse***

La localisation de ces projets dans un logiciel SIG permet d'identifier les incidences potentielles en fonction des périmètres des enjeux environnementaux. Ce recoupement permet d'avoir une première approche des sensibilités environnementales de chacun et de caractériser leur prise en compte par le projet de PDM. Des tampons ont été utilisés pour représenter leur emprise potentielle en phase travaux et utilisation. Ces tampons sont croisés avec les périmètres à enjeux relatifs à l'occupation du sol, les milieux naturels, le patrimoine et le paysage ainsi que les risques.

Rappelons que le niveau de précision ne saurait atteindre celui des études d'impact spécifiquement dédiées à ces projets, en accord avec l'article R122-20 du Code de l'environnement.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

➔ *Limites de l'analyse*

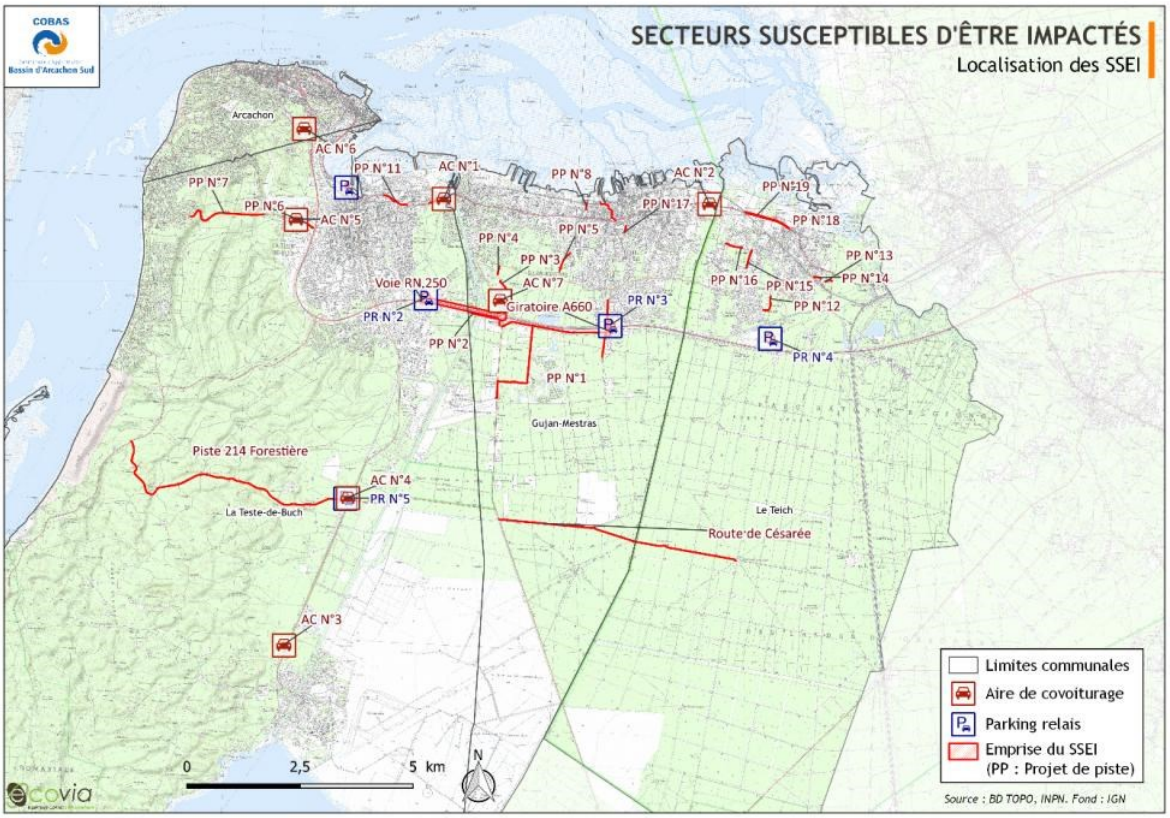
Pour permettre d'affiner l'analyse des impacts potentiels de ces aménagements, leur localisation précise est nécessaire. Néanmoins, en l'état, une analyse fine, satisfaisante est impossible au regard des imprécisions des projets prévus. En effet, les emprises des projets et leur localisation géographique ne sont pas définies (cf. cartes illustrant les actions). D'autre part, en l'absence d'éléments cartographiés des continuités écologiques de la COBAS, les continuités écologiques régionales ont été utilisées malgré la maille peu précise pour un projet de territoire. Rappelons que l'identification des continuités écologiques doit être établie par les SCoT et les documents d'urbanisme à partir de celles du SRADDET Nouvelle Aquitaine.

➔ *Localisation des secteurs de projet*

Sont identifiés les projets suivants :

- 21 tronçons de pistes cyclables
- 7 aires de covoitures
- 5 parcs relais
- 3 projets portant sur des aménagements d'infrastructures routières : Giratoire A660, Route de Césarée, et RN 250

La carte suivante localise l'ensemble des secteurs de projet sur le territoire. A noter que les projets au stade d'intention ne sont pas identifiés sur la carte.

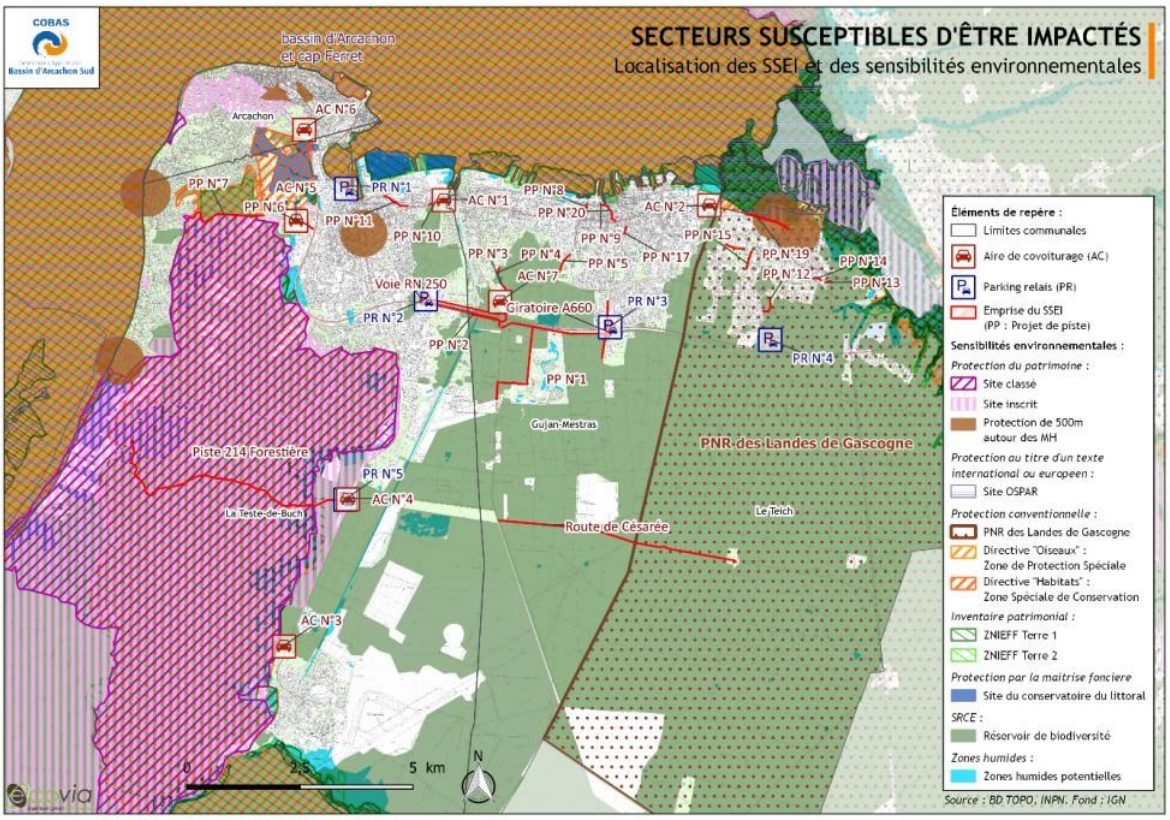


Les tableaux d'après présentent les interactions potentielles pour chacun des éléments de connaissance environnementaux concernés (à la suite des incendies, l'élargissement de la piste 214 forestière n'est plus retenue.

1.3.2. Analyse « macro » territoriale des secteurs de projet

La localisation de ces projets par rapport aux sensibilités environnementales permet d'ores et déjà d'identifier ceux pouvant entrer en conflit avec des enjeux environnementaux (voir carte suivante).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



➔ ***Aires de covoiturage***

Aires de covoiturage	N°1	N°2	N°3	N°4	N°5	N°6	N°7
Biodiversité et milieux naturels							
Inventaire patrimonial, protection au titre d'un texte international							
ZNIEFF 1 (Lette de la Craste de Nezer)	-	-	-	-	-	-	-
ZNIEFF 2 (Bassin d'Arcachon)	-	-	-	-	-	-	-
OSPAR	-	-	-	-	-	-	-
Protection conventionnelle							
PNR des Landes de Gascogne	-	-	-	-	-	-	-
N2000 ZPS - Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin	-	-	-	-	-	-	-
N2000 ZSC (détail ci-dessous)							
Zones humides de l'arrière-dune du pays de Born	-	-	-	-	-	-	-
Bassin d'Arcachon et Cap Ferret	-	-	-	-	-	-	-
Dunes modernes du littoral landais d'Arcachon à Mimizan Plage	-	-	-	-	-	-	-
Vallées de la Grande et de la Petite Leyre	-	-	-	-	-	-	-
Forêts dunaires de La Teste de Buch	-	-	-	-	-	-	-
Protection par la maitrise foncière							
Site du conservatoire du littoral - Dune du Pilat	-	-	-	-	-	-	-
Ancien SRCE							
Réservoirs de biodiversité	-	-	OUI	-	-	-	-
Corridors écologiques	-	-	-	-	-	-	-
Inventaire et caractérisation des zones humides du bassin versant des étangs littoraux Born et Buch (AEAG)	-	-	-	OUI	-	-	-

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Paysage et patrimoine							
Périmètre de protection de 500m autour des monuments historiques	-	-	-	-	-	-	-
Site classé - Dune du Pyla et forêt usagère	-	-	-	-	-	-	-
Site inscrit - *Chateau de Ruat, parc et dépendances*	-	-	-	-	-	-	-
Site inscrit - *Forêt usagère de La Teste*	-	-	-	-	-	-	-
Site inscrit - *Littoral et site de la forêt usagère*	-	-	-	OUI	-	-	-

L'aire de covoiturage n°3 se situe dans un réservoir de biodiversité défini à l'échelle régionale par l'ancien SRCE. L'aire n°4 se situe, quant à elle, dans le zonage du site inscrit « *Littoral et site de la forêt usagère ».*

Les projets d'aire de covoiturage sont plutôt situés en « contexte urbain », sur des terrains dégradés en bordure de voiries et n'interfèrent pas avec des enjeux paysagers ou écologiques même s'ils semblent situés sur des réservoirs de biodiversité d'échelle régionale.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DESESGAULX, Présidente de la COBAS

➔ *Pistes cyclables*

Note : pour les chapitres suivants, seuls les périmètres concernés sont listés.

Pistes cyclables	N°1	N°2	N°3	N°4	N°5	N°6	N°7	N°8	N°9	N°10	N°11	N°12	N°13	N°14	N°15	N°16	N°17	N°18	N°19	N°20	N°21
Biodiversité et milieux naturels																					
Inventaire patrimonial, protection au titre d'un texte international																					
ZNIEFF 2 (Bassin d'Arcachon)	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-
OSPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-
Protection conventionnelle																					
PNR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	-	OUI	OUI	-	OUI
N2000 ZPS - Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-
N2000 ZSC (détail ci-dessous)																					
Bassin d'Arcachon et Cap Ferret	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-
Forêts dunaires de La Teste de Buch	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ancien SRCE																					
Réservoirs de biodiversité	OUI	OUI	OUI	OUI	-	-	OUI	-	-	-	-	OUI	OUI	-	-	-	-	-	OUI	-	-
ZH du BV des étangs littoraux Born et Buch (AEAG)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	OUI	-
Paysage et patrimoine																					
Périmètre de protection de 500m (MH)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	OUI	-	-
Site inscrit : Chateau de	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Ruat, parc et dépendances																				
Site inscrit : Littoral et site de la forêt usagère	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Le linéaire prévu à construire de plus de 150 km croise des secteurs à enjeux divers. Ainsi, plusieurs pistes se retrouvent au sein de réservoirs de biodiversité de l'ancien SRCE, ou dans des secteurs à enjeux (sites inscrits, périmètres de protection des monuments historiques, secteurs d'inventaire écologique). Le projet de piste N°19 présente le plus d'enjeux devant la piste N°7.

Les travaux et impacts reliés à la mise en place de voies cyclables restent néanmoins marginaux que ce soient vis-à-vis des continuités écologiques ou des paysages, par rapport aux gains attendus sur la consommation énergétique, la production de GES ou de polluants aériens et la réduction des nuisances sonores. L'évitement semble difficile à réaliser une fois le projet finalisé et la compensation n'est *a priori* pas nécessaire.

En ce qui concerne la gestion des paysages remarquables, que ce soient les sites inscrits ou les sites classés, le développement de pistes cyclables n'est pas de nature à remettre en cause la qualité des paysages locaux. À l'inverse, permettre une circulation aisée et sécurisée à vélo pourrait être l'occasion de développer des entrées de ville et un aménagement urbain présentant un caractère plus qualitatif. Les mesures de réduction à mettre en œuvre devront aller dans ce sens.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

➔ ***Parcs relais***

Parcs relais	N°1	N°2	N°3	N°4	N°5
Biodiversité et milieux naturels					
Inventaire patrimonial, protection au titre d'un texte international					
ZNIEFF 2 (Bassin d'Arcachon)	OUI	-	-	-	-
OSPAR	OUI	-	-	-	-
Protection conventionnelle					
PNR des Landes de Gascogne	-	-	-	OUI	-
N2000 ZPS - Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin	OUI	-	-	-	-
N2000 ZPS - Bassin d'Arcachon et Cap Ferret	OUI	-	-	-	-
Ancien SRCE					
Réservoirs de biodiversité	OUI	OUI	-	OUI	OUI
Paysage et patrimoine					
Site inscrit : Littoral et site de la forêt usagère	-	-	-	-	OUI

On note que parmi les parcs relais, le projet n°1 présente le plus d'enjeux écologique.

Tout comme les projets d'aire de covoiturage, les projets de création de parcs relais sont plutôt situés en « contexte urbain », sur des terrains dégradés en proximité de voiries et n'interfèrent pas avec des enjeux paysagers ou écologiques même s'ils se situent en limite de réservoirs de biodiversité d'échelle régionale. Leur construction soulève toutefois la problématique paysagère selon leur hauteur et intégration.

A noter que les deux Parcs relais localisés à La Hume et Césarée ne disposent pas de réserves foncières et que selon les indications de la commune, leur localisation sur les stationnements actuels du Bassin des Loisirs ne peuvent être dévolus à cet effet considérant leur fréquentation maximale en période estivale.

Des mesures de réduction des impacts sont à prévoir lors de la réalisation des parcs relais (voir chapitres suivants).

➔ ***Travaux sur voiries***

Les travaux devant être réalisés sur les infrastructures routières existantes sont en phase d'étude (réaménagement des échangeurs routiers, mise à 2x2 voies de la RN250/RD1250). Ces dernières comprennent notamment la réalisation d'études d'impact, bien plus précises que la présente évaluation environnementale du PDM de la COBAS.

➔ ***Bilan : les secteurs susceptibles d'être impactés***

Parmi les secteurs de projets, les secteurs susceptibles d'être impactés suivants ont été retenus :

- Aires de covoiturage N°3 et N°4, notamment au titre du site classé
- Parc relais N°1, notamment au titre des sites Natura 2000
- Pistes cyclables N°7 et N°19, également au titre des sites Natura 2000

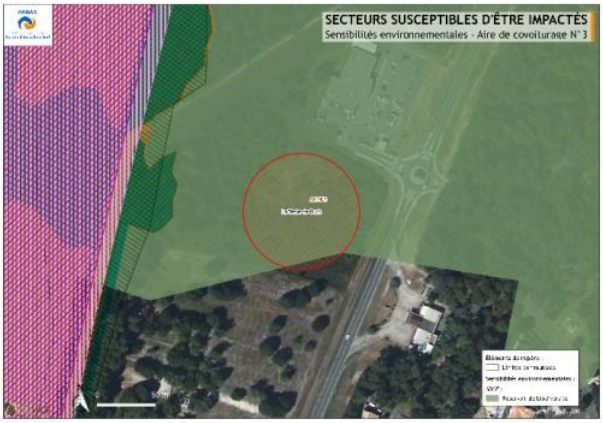
1.4. Zoom sur les secteurs les plus sensibles

Note : ne sont présentés ci-dessous que les sites présentant des enjeux autres que ceux reliés à la présence d'un site Natura 2000.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

1.4.1. Les aires de covoiturage

La carte ci-dessous localisent au moyen de tampons les secteurs de localisation des aires de covoiturage N°3 et N°4.



L'aire de covoiturage N°3 a été située sur un espace semi-ouvert par manque d'information. Etant donné la présence du giratoire et du parking, sa localisation sera plus appropriée en proximité directe de ces deux espaces afin d'éviter les impacts sur les milieux naturels. L'aire de covoiturage n°4 est localisée dans un site inscrit qui recouvre une zone de moto-cross.

L'action 17 précise « il est préconisé de réaliser une étude à une échelle intercommunale afin d'établir une politique cohérente de localisation de ces équipements, ces derniers pouvant être mutualisés avec des aires de stationnement existantes. Les aires de covoiturage seront aménagées comme de **véritables pôles multimodaux avec des services intégrés variés** (bornes de recharges, jalonnement piéton et cyclable, aménagements cyclables stationnements vélos et à proximité d'arrêts de transport collectif urbain).

Etant donné ses informations, l'évaluation environnementale édicte les mesures d'évitement et de réduction suivante :

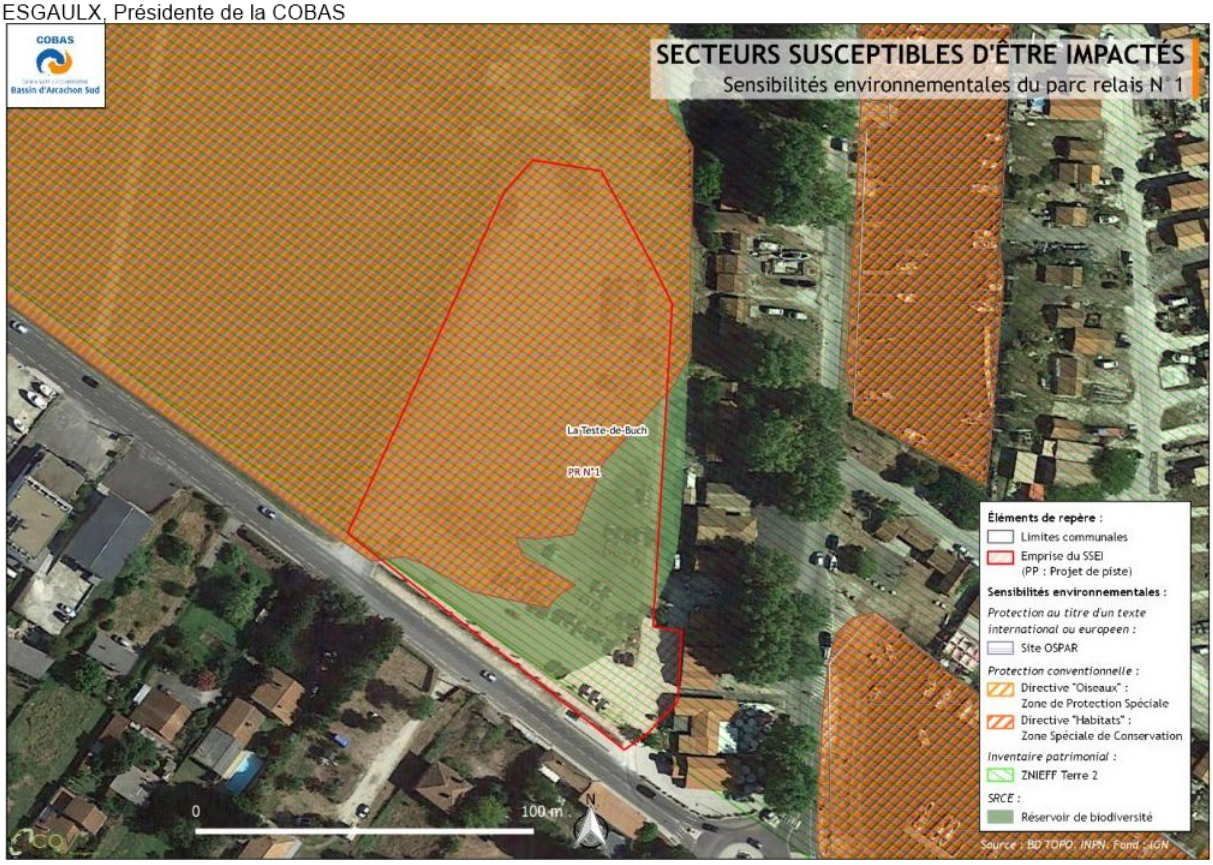
- Localiser l'aire de covoiturage N°3 sur le parking déjà existant
- Aménager l'aire de covoiturage N°4 en continuité avec le terrain de moto-cross au plus proche des voiries existantes.

Les mesures définies au chapitre 3 devront être appliquées.

1.4.2. Parc relais N°1

Le site se trouve pour partie sur un espace assurant déjà la fonction de parking et sur un espace dégradé inclus dans le site Natura 2000 « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin. Force est de constater que la précision des périmètres de la ZNIEFF et du réservoir de biodiversité de l'ancien SRCE ne correspondent pas à la réalité du terrain.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

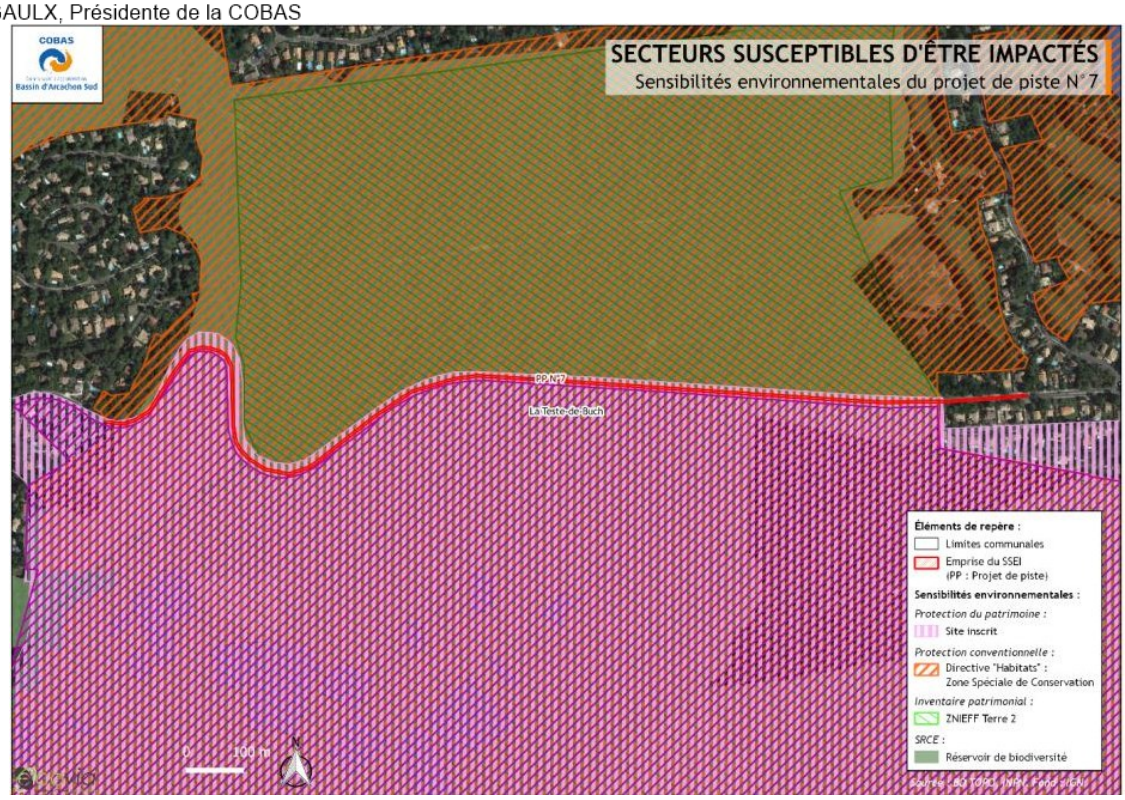


Au regard de ces éléments, le projet n'est pas susceptible d'engendrer des incidences significatives au regard des continuités écologiques et de la ZNIEFF. L'ensemble des mesures ERC définies au chapitre 3 devront toutefois être appliquées, notamment au regard de la consommation foncière et des risques d'imperméabilisation.

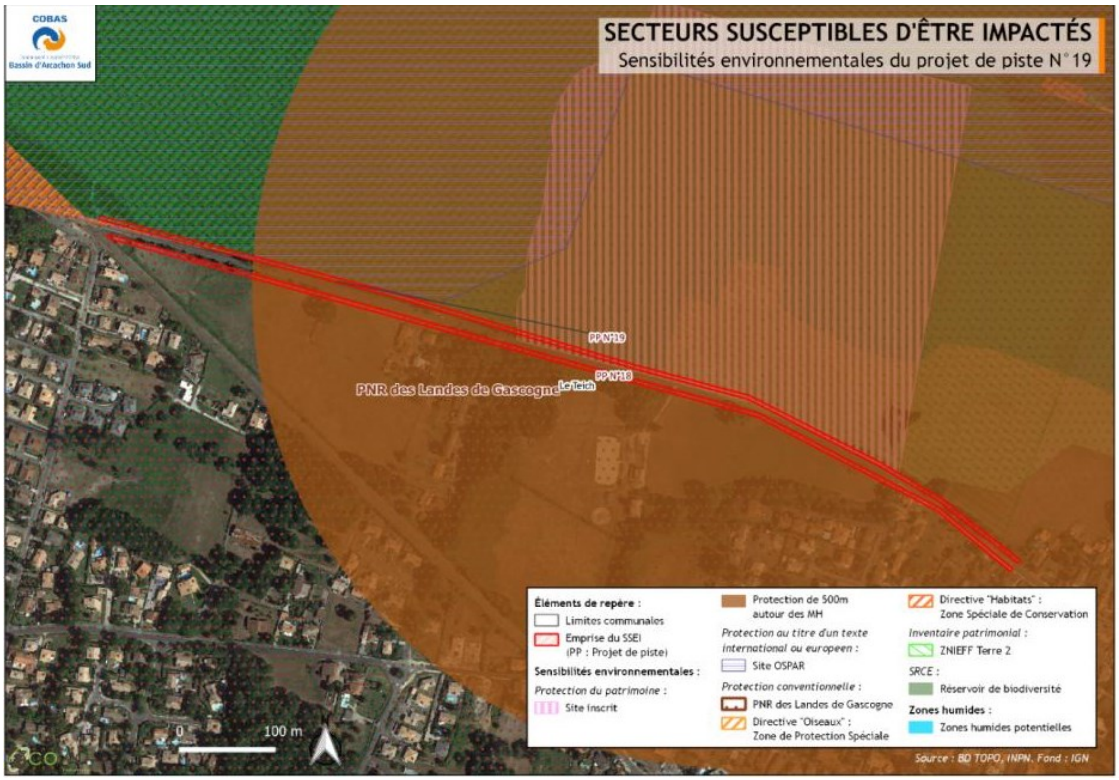
1.4.3. Pistes cyclables N°7 et N°19

La piste cyclable N°7 suit une voie déjà existante qui traverse le site Natura 2000 « Forêts dunaires de La Teste de Buch » et longe le site inscrit. Etant donné la nature du projet, les incidences demeureront négligeables. Les mesures ERC définies au chapitre 3 devront être appliquées.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Comme on le voit, la piste cyclable N°19 est en bordure du site inscrit, du site Natura 2000 et traverse le PNR et le périmètre de 500 m de protection du monument inscrit. Etant donné la nature du projet, les incidences demeureront négligeables. Les mesures ERC définies au chapitre 3 devront être appliquées.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

1.5. Étude des incidences au titre de Natura 2000

1.5.1. Rappels réglementaires

Le décret n° 2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 impose la réalisation d'une analyse des incidences Natura 2000 pour les PDM qui sont soumis à évaluation environnementale. Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Le décret précise que l'évaluation environnementale tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle satisfait aux prescriptions de l'article R. 414-23, à savoir qu'elle comprend :

- 1 °) Une présentation simplifiée du document de planification accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets ; lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni.
- 2 °) Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du document de planification, ou du programme, projet, manifestation ou intervention, de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation.

Le présent dossier d'incidence Natura 2000 est donc un dossier « simplifié » (exposé sommaire) qui s'inscrit en complément de l'évaluation environnementale du PDM de la COBAS.

➔ *Présentation du réseau Natura 2000*

Le réseau Natura 2000 renvoie à un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et/ou de leurs habitats alors considérés d'intérêt communautaires.

Ce réseau correspond ainsi aux sites identifiés au titre de deux directives européennes : la Directive « Oiseaux » et la Directive « Habitats Faune Flore », qui ont été mises en place pour atteindre les objectifs de protection et de conservation. Les sites désignés au titre de ces deux directives forment le réseau Natura 2000 transposé en droit français par ordonnance du 11 avril 2001. Le réseau Natura 2000 regroupe deux grandes catégories de sites :

- Les ZPS (zones de protection spéciale) sont pour la plupart issues des ZICO (zones importantes pour la conservation des oiseaux), elles participent à la préservation d'espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire. Les ZSC ont été créées en application de la directive européenne 2009/147/CE, plus communément appelée « Directive Oiseaux ».
- Les ZSC (zones spéciales de conservation) présentent un fort intérêt pour le patrimoine naturel exceptionnel qu'elles abritent. Les ZSC ont été créées en application de la directive européenne 92/43/CEE, appelée « Directive Habitats ». Les habitats naturels et les espèces inscrits à cette directive permettent la désignation d'un site d'importance communautaire (SIC). Après arrêté ministériel, le SIC devient une zone spéciale de conservation (ZSC) et sera intégré au réseau européen Natura 2000.

L'outil Natura 2000 s'appuie sur un comité de pilotage formé par les acteurs locaux. Les objectifs de gestion et moyens associés sont déclinés dans un document d'objectif appelé DOCOB. Natura 2000 permet de mobiliser des fonds nationaux et européens et des outils (mesures agroenvironnementales) sur des actions ciblées dans le DOCOB. Le réseau Natura 2000 n'a pas de portée règlementaire, mais doit être pris en compte dans les documents d'aménagement.

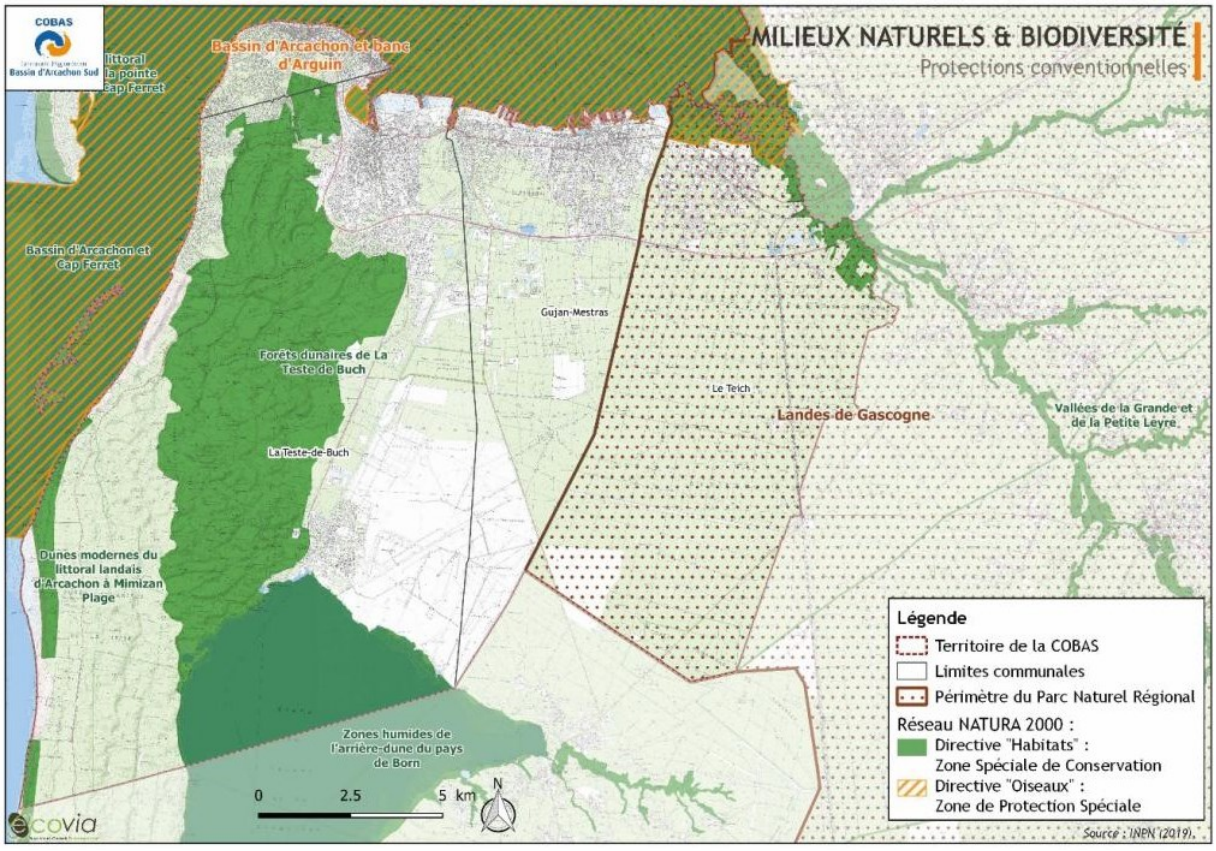
Le territoire de la COBAS est concerné par **5 zones spéciales de conservation (ZSC) et 1 zone de protection spéciale (ZPS).** Celles-ci couvrent 9 133 ha, soit **environ 28,4 %** de la superficie du territoire.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Tableau 11 : Sites Natura 2000 présents sur le territoire de la COBAS

Natura 2000	Code	Surface totale du site (ha)	Surface N2000 PDM (ha)	Part comprise dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée (%)
Zone Spéciale de Conservation (Directive Habitats)					
Bassin d'Arcachon et Cap Ferret	FR7200679	22 638,75	520,49	2,30	1,62
Dunes modernes du littoral landais d'Arcachon à Mimizan Plage	FR7200710	738,00	287,89	39,01	0,90
Forêts dunaires de La Teste-de-Buch	FR7200702	5333,78	5333,78	100	16,59
Vallées de la Grande et de la Petite Leyre	FR7200721	5597,23	209,81	3,75	065
Zones humides de l'arrière-dune du pays de Born	FR7200714	12 915,22	2260,19	17,50	7,03
Zone de Protection Spéciale (Directive Oiseaux)					
Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin	FR7212018	22 639,14	520,49	2,30	1,62

La carte suivante illustre le réseau Natura 2000 sur le territoire.



1.5.2. Sites Natura 2000 potentiellement concernés et étude simplifiée des incidences potentielles

Sur l'ensemble de ces périmètres NATURA 2000, des secteurs de projet sont prévus :

- La ZSC FR7200702 « Forêts dunaires de La Teste-de-Buch » située sur le territoire, 16,6% de la superficie de la COBAS est impactée par le projet de piste cyclable (piste N°7).
- La ZPS « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin », qui se superpose sur le domaine maritime avec la ZSC « Bassin d'Arcachon et cap Ferret », est concernée par le parc relais N°1 et le projet de piste N°19.

➔ ***Site « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin »***

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Description

Le bassin d'Arcachon regroupe différents milieux caractéristiques qui en font une zone de reproduction, d'alimentation et d'abri pour l'avifaune marine. Les habitats marins et côtiers représentent seulement 7% du site qui couvre essentiellement le secteur marin.

La présence de la plus grande surface d'Europe d'herbiers à zostères, une biodiversité importante de mollusques et de crustacés, la présence de dunes hydrauliques sous-marines et de bancs découverts, de zones de frayères et de nurseries de poissons offrent des zones d'alimentations importantes pour les oiseaux d'eau et marins.

La lagune abrite une importante communauté d'oiseaux d'eau d'origine européenne (100 000 oiseaux d'eau) pendant l'hiver dont les Sternes Caugek. Le Banc d'Arguin est classé dans la catégorie des secteurs sensibles pour le développement et la croissance de cette espèce pendant la saison estivale ainsi que pour les puffins des Baléares, espèce classée par l'UICN en danger critique d'extinction.

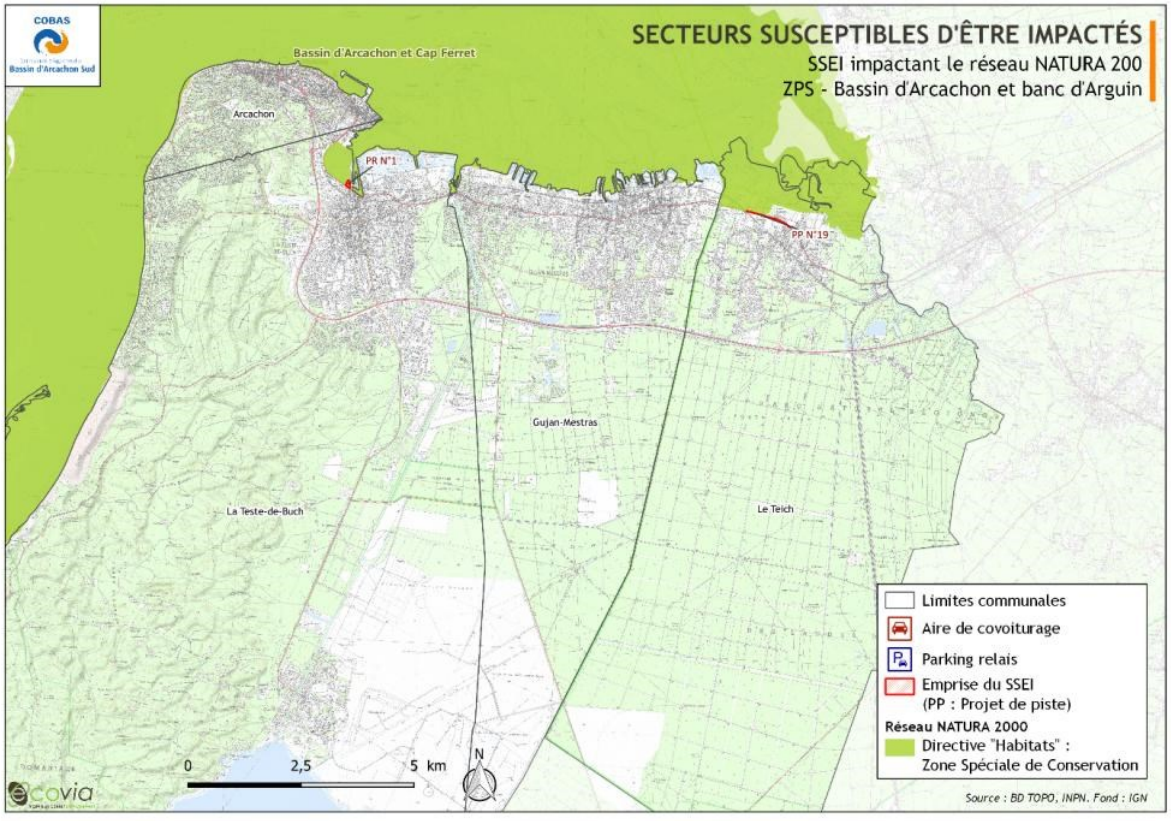
Pressions et enjeux

Le site comprend le sémaphore de Cap Ferret. Plus généralement, les espaces marins inclus dans le périmètre sont mobilisés pour assurer la protection du territoire national, y compris à un niveau stratégique. Les activités de défense, d'assistance et de sauvetage, de prévention et de lutte contre la pollution et de police en mer n'ont pas été remises en cause lors de la désignation du site. Le site est géré par le PNM du Bassin d'Arcachon (un plan de gestion est en préparation).

Par ailleurs, le site présente une vulnérabilité liée à la qualité de l'eau (pollutions agricoles et urbaines), à l'artificialisation des berges et de la côte, et à la perturbation de la tranquillité des espaces de nidification ou de gagnage par les loisirs aquatiques ou la fréquentation des berges.

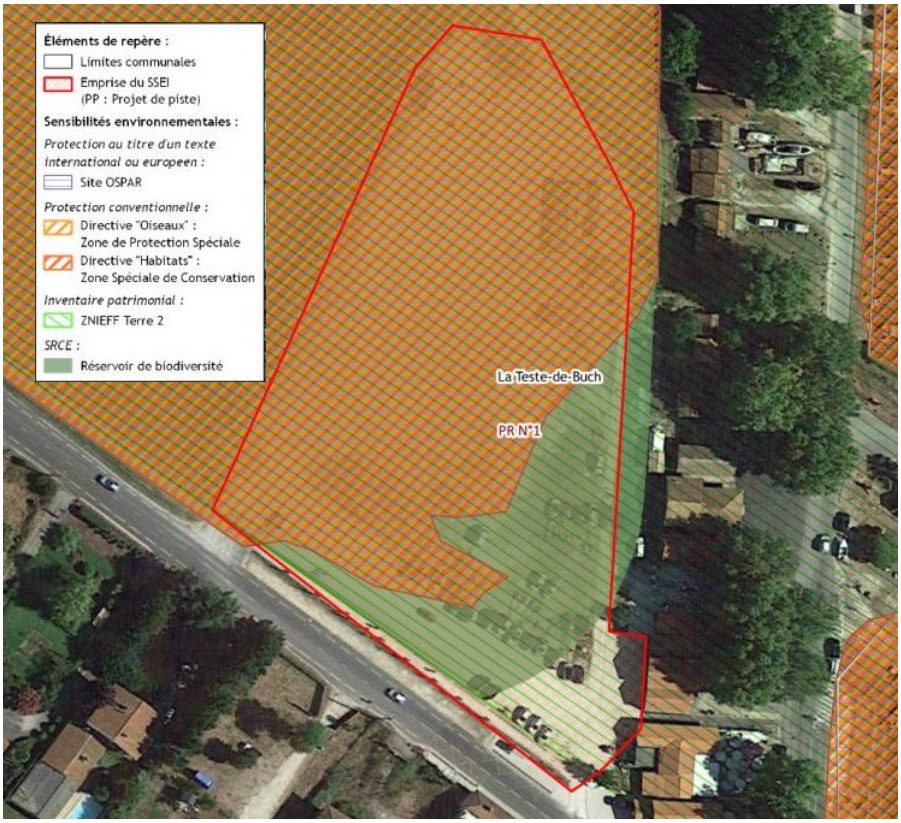
Etude simplifiée des incidences potentielles

Le plan d'action implique des réaménagements en secteur urbanisés en bordure sud-ouest du site (PR n°1) et sud-est (piste n°17).



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

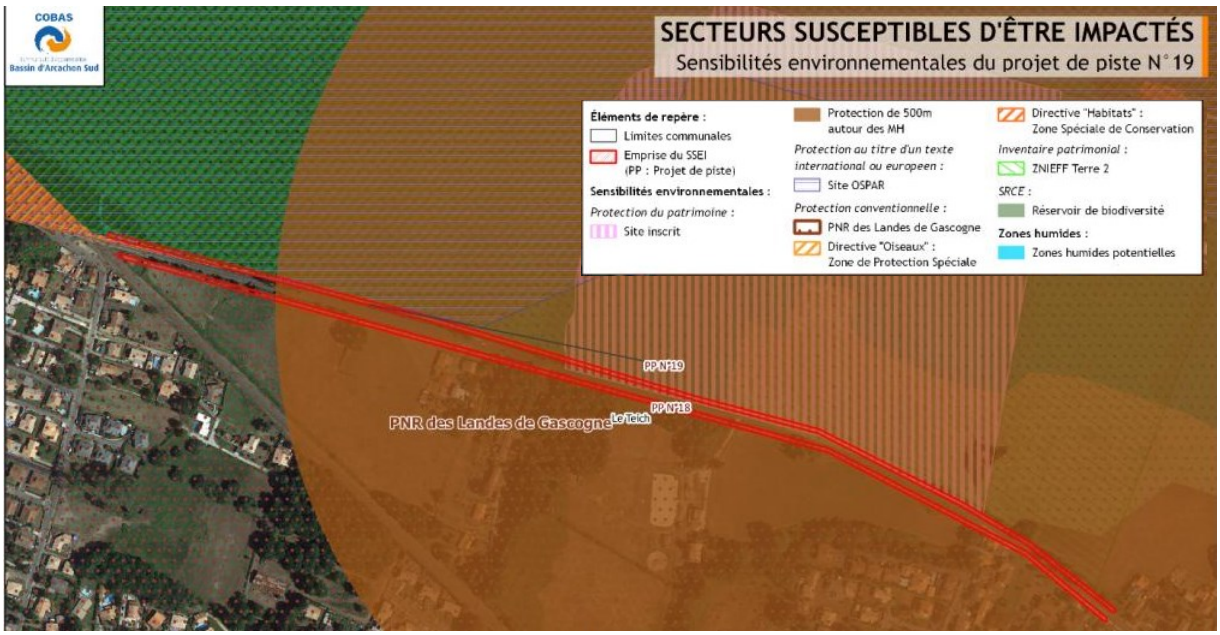
Comme déjà précisé, le parc relais N°1 et le projet de piste N°19 se situent en bordure du site en contexte urbain déjà aménagé ou dégradé comme le montre les deux zooms suivants.



Les pressions constatées sur le site se localisent surtout dans l'espace maritime et sur le long du rivage. Or, ces deux projets situés au sud du site sont éloignés des secteurs à enjeux de conservation.

Les parcs relais visent à faciliter l'accès aux sites touristiques en période estivale, en étant localisé en amont des sites. 30 à 70 stationnements sont prévus. Par ailleurs, le PDM précise que « les parcs relais seront **végétalisés** pour désimperméabiliser et renaturer les sols pour lutter contre les risques d'inondation et les îlots de chaleur. De la végétation pourra être ajoutée pour améliorer le confort des usagers et créer des zones d'ombres […]. L'aménagement offrira **flexibilité et réversibilité**, permettant de s'adapter aux évolutions des besoins au cours de l'année et dans les années à venir. Ils relais fonctionneront uniquement en période haute (de juin à septembre), puis pourront fonctionner à l'année en fonction de la fréquentation. Il sera nécessaire de réaliser pour chacun des secteurs envisagés, une étude de définition précise.

Ces deux projets ont donc pour objectifs d'apaiser les circulations automobiles à travers le report modal vers les transports collectifs et l'utilisation du vélo. Ainsi, la qualité de l'air devrait s'améliorer au bénéfice également des écosystèmes et des espèces tout comme les émissions de gaz à effets de serre.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

➔ *Site « Forêts dunaires de La Teste-de-Buch »*

Description

Le site s'étire au sud du bassin d'Arcachon sur plus de 15 kilomètres de long et s'étend sur 5312 ha sur les communes de La Teste de Buch et Arcachon (seulement 38ha). Il est entouré par les prés salés ouest de la Teste de Buch au Nord, le lac de Cazaux Sanguinet au Sud, la craste de Nezer à l'Est et la Dune du Pilat à l'Ouest.

Plusieurs périmètres se retrouvent sur le site avec deux espaces naturels sensibles - le site classé de la « Dune du Pyla et de la forêt usagère » et le site inscrit de la « Forêt usagère de la Teste » (littoral et extension) - quatre zones naturelles d'intérêt floristiques et faunistiques (ZNIEFF), un statut forestier particulier (forêt privée usagère dont la valeur originale est reconnue).

Le site comprend 7 habitats d'intérêt communautaire dont 2 d'intérêt prioritaire :

- Dunes boisées des régions atlantique, continentale et boréale (566 ha) ;
- Dunes boisées littorales thermo-atlantiques à Chêne vert (149 ha) ;
- Arrières-dunes boisées à Chêne pédonculé (4054 ha) ;
- Aulnaies, saulaies, bétulaies et chênaies pédonculées marécageuses arrière dunaires (256 ha) ;
- Chênaies pédonculées à Molinie bleue (9 ha) ;
- Pelouses rases annuelles arrière dunaires (habitat prioritaire) (10 ha).
- Ourlets acidiphiles héliophiles à Ciste à feuille de sauge et Garance voyageuse (habitat prioritaire, présent sur l'ensemble de la zone mais sous forme très localisé).

La quasi-totalité de ces habitats communautaires est représenté par des boisements (environ 90%). Une très faible proportion est occupée par les landes sèches (< à 0.5 %) et les pelouses arrière dunaires d'intérêt prioritaire (< à 1 %).
Le site n'abrite aucune espèce végétale d'intérêt communautaire, mais 3 espèces végétales présentant un intérêt patrimonial, de niveau national ou régional, ont été recensées (Bruyère du Portugal, Fougère des marais, Leucobryum glauque).

L'intérêt faunistique repose sur la présence de 6 espèces faunistiques inscrites à l'annexe II de la Directive « Habitats » :

- Insectes : Grand Capricorne, Damier de la succise, Fadet des Laîches.
- Mammifères : Grand rhinolophe, Petit Rhinolophe, Minioptère de Schreibers.

Ces trois dernières espèces ont été observées au niveau du site de l'Eden au Nord-ouest du site (ensemble de bunkers). Ces bunkers constituent des gîtes pour les chauves-souris cavernicoles tandis que les chênes (vert et pédonculé) présentent un intérêt certain pour ces espèces.

Pressions et enjeux

L'activité sylvicole est très représentée, avec 95% du site recouvert par les forêts dunaires. La chasse est également importante. Ensuite, l'extraction pétrolière représente 13 % de la production d'hydrocarbures en France. Enfin, les activités touristiques exercent une forte pression touristique en été (Bassin d'Arcachon, Dune du Pilat, Cazaux...).

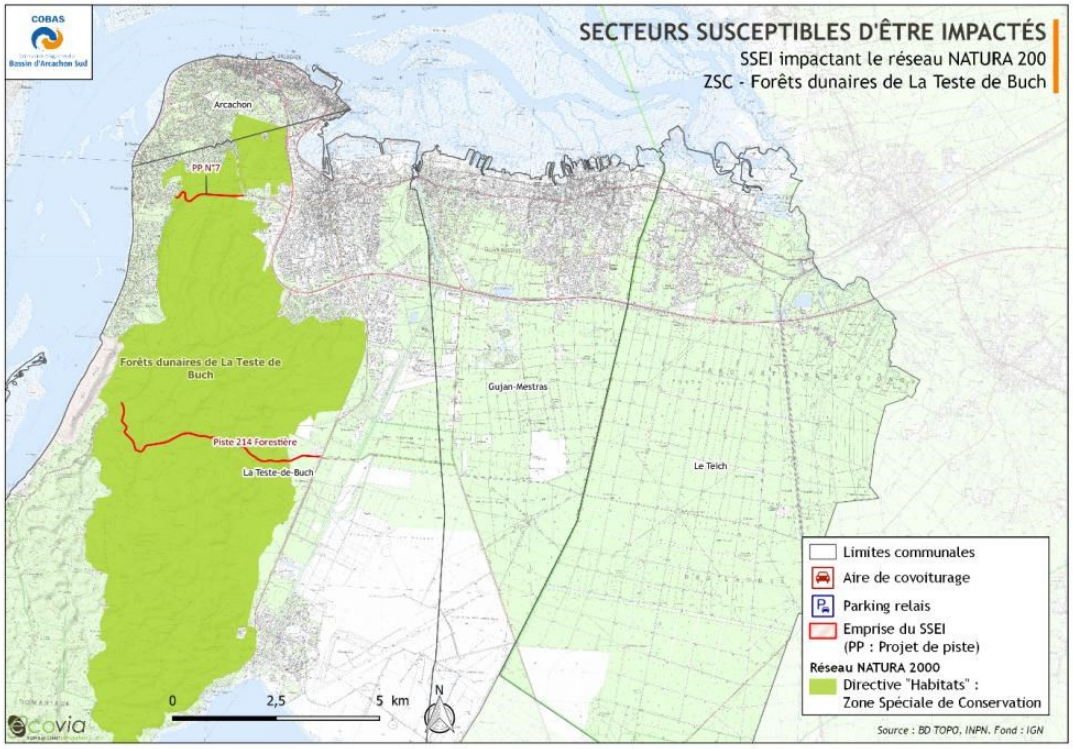
On constate sur l'ensemble du site un état de conservation des boisements dunaires moyen à mauvais. Ceci s'explique principalement par la rareté des feuillus âgés et sénescents en strate arborée, la difficulté de régénération du Pin maritime et le caractère intensif de certains boisements. Aussi, l'état de conservation des populations des deux espèces d'insectes saproxylophages ne semble pas bon.

Enfin, les boisements humides (intérêt patrimonial majeur), localisés à l'Est du site, s'assèchent progressivement, et des espèces invasives (notamment à proximité des cabanes) sont relevés.

Etude simplifiée des incidences potentielles

Le plan d'action implique des réaménagements le long de deux axes routiers traversant le site au nord le long de la D217 (aménagement d'une piste cyclable n°7).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Le projet de piste n°7 longera la D217 (boulevard Lignon) qui traverse l'espace forestier. Le PDM ne précise pas si l'aménagement de la voirie induira un élargissement de la voie ou bien sera réalisé sur l'emprise existante. Il est précisé à l'action 8 « Les aménagements cyclables réalisés limiteront autant que possible l'artificialisation des sols, en particulier dans le cas de la traversée d'espaces naturels et sensibles. »

Précisons qu'à la suite des incendies de feux de forêt, la piste 214 forestière qui servait aux véhicules des pompiers et aux riverains pourra être interdite à la circulation motorisée. Ceci engendrerait un apaisement des pressions liées à la circulation sur le secteur.

1.5.3. Mesures ERC recommandées

L'évaluation environnementale recommande en complément des mesures du chapitre 3, les mesures suivantes :

- Réaliser une étude d'impact des trois projets afin de qualifier les incidences plus précisément
- Etudier la possibilité de transplanter les arbres devant être supprimés. Si cela n'était possible, veiller à leur valorisation en bois d'œuvre ou énergétique.
- Mettre en œuvre les mesures ERC définies par l'étude d'impact
- Ne pas engendrer de nouvelle rupture de continuité entre les deux côtés du massif boisé par l'ajout de dispositifs de sécurisation des voies cyclables

Les aménagements devront être le plus naturel possible (privilégier l'utilisation de bois d'œuvre, revêtement naturel, perméable pour les piste cyclables) afin de respecter le caractère des sites traversés.

1.5.4. Conclusion sur les incidences potentielles du PDM sur le Réseau Natura 2000

Trois secteurs de projets se situent dans deux sites du réseau Natura 2000 : « Forêts dunaires de La Teste-de-Buch » « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin ». Deux projets correspondent à la réalisation de pistes cyclables le long de voies routières existantes. Ces pistes cyclables ont pour objectif d'apaiser le trafic automobile, d'où une réduction potentielle du risque de mortalité par choc. Le PDM précise que « les aménagements cyclables réalisés limiteront autant que possible l'artificialisation des sols, en particulier dans le cas de la traversée d'espaces naturels et sensibles ». Au regard de l'emprise des pistes cyclables et de leur localisation, leurs incidences ne sont pas estimées de nature à remettre en cause l'état de conservation des habitats et espèces à l'origine de la désignation des deux sites.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Le parc relais n°1 est prévu en bordure sud-ouest du site « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin » sur un espace déjà dégradé, localisé en bordure de voirie, à l'opposé des espaces à enjeux de conservation des espèces d'intérêt communautaire du site. Au regard de ces informations, de la qualité des aménagements recherchés et en l'absence de localisation précise, la présente évaluation estime que les incidences sur le fonctionnement du site ne seront pas significatives.

Pour autant, des mesures ERC ont été définies. Les études de définition devront s'assurer à l'échelle de chacun de ces projets de retenir la meilleure solution et d'établir précisément les mesures ERC s'appliquant. La COBAS devra s'assurer de leur mise en œuvre effective à travers le suivi du PDM prévu en action 25.

Aussi, le PDM n'engendrera pas d'incidences susceptibles de remettre en cause les habitats et espèces ayant conduits à la désignation des sites NATURA 2000.

2. Mesures ERC

Les actions proposées dans le PDM vont dans le sens d'une optimisation des flux de transports individuels et collectifs et d'un développement des modes actifs. Aucune mesure n'est donc à mettre en place dans le cadre de sa mise en œuvre sur les aspects énergie, gaz à effets de serre, nuisances sonores et qualité de l'air.

Comme il l'a été relevé précédemment, le PDM apporte une moins-value sur certains enjeux environnementaux. Aussi des mesures d'évitement, de réduction (éventuellement de compensation) ont été identifiées.

2.1. Les mesures inclues dans le plan d'action

Le tableau suivant récapitule les mesures inclues dans les fiches actions :

1	Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable	Les espaces libérés le seront au profit de la végétalisation (lutte contre les îlots de chaleur, développement de la biodiversité en ville, lutte contre les inondations, infiltration des eaux, etc.) et au profit des modes alternatifs moins consommateurs d'énergie et moins polluants que la voiture individuelle.
5	Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes	La végétalisation des cheminements et des parcs relais permettra de désimperméabiliser, renaturer les sols et ne pas aggraver les risques d'inondation.
11	Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels	Ces aménagements qualitatifs engendreront par ailleurs une plus-value paysagère notable.
17	Améliorer et développer les mobilités alternatives	Un traitement paysager est prévu au niveau de ces aires et constituera une plus-value en matière de cadre de vie.
20	Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif	Une vigilance pourra être portée sur les incidences environnementales négatives de certains de certains modes (fret aérien et fret maritime notamment).
21	Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques	En matière d'énergie, les véhicules propres (triporteur électrique, normes Euro VI, véhicules électriques, etc.) seront encouragés pour le dernier kilomètre.
26	Mener des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers	La communication et la sensibilisation à l'écomobilité

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

La réalisation des pistes cyclables et des cheminements piétons participera à l'évolution des perceptions paysagères dans l'espace urbain et dans les espaces périurbains des autres communes de l'agglomération. Des principes d'intégration paysagère seront suivis lors de ces réalisations et lors des réaménagements de voiries ou d'arrêts de transport dans un respect des identités paysagères locales.

2.2. Mesures ERC complémentaires

Il est rappelé que les projets de construction d'infrastructures routières font l'objet d'une étude d'impact conformément à la règlementation en vigueur et que l'évaluation environnementale du PDM ne se substitue en aucun cas à celle-ci.

Une vigilance importante sera de mise sur les aménagements réalisés pour s'assurer de la prise en compte des enjeux de biodiversité et la mise en œuvre de la démarche ERC (éviter, réduire, compenser).

2.2.1. Consommation d'espace

La création de voieries en site propre, la requalification de la piste 214 forestière, la création de pistes cyclables peuvent être source d'artificialisation supplémentaire suivant la largeur actuelle des voies et leur localisation. La création d'aires de covoiturage et de parc relais seront également à l'origine de nouvelles emprises bâties.

Aussi, l'évaluation environnementale recommande les mesures de réduction suivantes selon un principe d'économie d'espace :

- La largeur des voiries sera adaptée au mieux des usages prévus ;
- Le stationnement pourra être envisagé en parkings souterrains ou en silo lorsque cela sera possible ;
- Les nouveaux aménagements devront être privilégiés sur les espaces déjà urbanisés ou dégradés ;
- Les principes de mutualisation des différents espaces seront développés afin de garantir une utilisation maximale de l'offre par différents usagers, par exemple :
  - Installation de systèmes de production d'énergie renouvelable sur les parkings et les aires de stationnement ;
  - Végétalisation (toitures, murs, abords, etc.) par des espèces endémiques ou adaptées aux évolutions climatiques ;

2.2.2. Milieu naturel, biodiversité

Les mesures pour réduire les incidences des actions du PDM sur les milieux naturels et la biodiversité consisteront à :

- Tenir compte, en amont des différents projets, de l'intérêt écologique du site, des espaces verts et arborés ;
- Privilégier les projets ayant le moindre impact sur le milieu ;
- Intégrer au financement et à la mise en œuvre des projets des mesures de compensation (restauration des corridors écologiques, reconstitution de milieux, aménagement de passages à faune, etc.).

En milieu urbain, la préservation des alignements d'arbres, des arbres isolés et de tout élément végétal et la reconstitution de zones végétalisées devront être une priorité lors du réaménagement des voies.

Pour suivre la mise en œuvre du PDM et ses effets sur les espaces naturels, il est intéressant d'assurer un suivi écologique de chaque projet, de sa conception à sa réalisation : choix du projet en fonction des critères environnementaux, mesures de réduction entreprises, mesures de compensation mises en place (rétablissement d'une continuité, reconstitution d'un milieu…).

2.2.3. Ressources en eau

Les navettes pourront provoquer des rejets polluants des eaux côtières dus aux moteurs thermiques (action 3) aussi l'expérimentation de navettes à propulsion électrique devrait être privilégiée.

Par ailleurs, afin de réduire l'incidence des actions du PDM sur la ressource en eau, différentes mesures peuvent être envisagées à l'échelle des projets :

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

- Réduire l'imperméabilisation des différents aménagements (croisant le principe d'économie d'espace) ;
- Mettre en place les mesures adaptées au regard de la sensibilité et la vulnérabilité des milieux, pour chaque ouvrage ou aménagement potentiellement polluant (protection des captages d'alimentation en eau potable, gestion alternative des eaux pluviales, traitement adapté des eaux de ruissellement avant rejet dans le milieu récepteur) ;
- Mettre en place les précautions particulières durant les phases de chantiers (protection des rivières, surveillance des dépôts…).

2.2.4. Risques naturels et technologiques

Les aménagements devront prendre en compte les contraintes hydrauliques en recherchant la transparence hydraulique et en limitant l'imperméabilisation de sols. Des matériaux drainants seront préférés dans toute opération de création ou réaménagement de voirie. Les surfaces végétalisées seront maximisées.

2.2.5. Ressources minérales et déchets

Ces mesures sont regroupées du fait de la nature commune des pressions exercées sur ces deux enjeux. La création de parcs relais, le mobilier urbain modifié ainsi que les réaménagements de voirie nécessiteront des matériaux de construction et produiront des déchets du BTP

Le réemploi direct sur chantier et l'usage de techniques plus économes en matériaux doivent être recherchés :

- Les cahiers des charges des travaux devront prévoir une part de matériaux recyclés ou de ressources secondaires afin de réduire les extractions de granulat.
- Une gestion optimale des déchets des chantiers sera mise en place de manière à favoriser leur réemploi et leur recyclage.
- La proximité des sources de production sera recherchée.

3. Méthodologie utilisée pour la réalisation de l'évaluation

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

- *8 ° Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré.*

Le présent chapitre présente ainsi la méthodologie utilisée pour la réalisation de l'évaluation environnementale du PDM de la COBAS.

3.1. Généralités sur la démarche d'évaluation environnementale du PDM de la COBAS

L'évaluation environnementale du PDM de la COBAS a été conçue de façon à placer l'environnement au cœur du processus de décision. Elle a été conduite en parallèle de l'élaboration du PDM avec des phases d'échanges avec l'intercommunalité (services techniques urbanisme, environnement, les élus en charge du dossier, etc.), les communes, le bureau d'études en charge de l'élaboration du projet de PDM et les services d'Etat.

Il s'agit donc d'une démarche itérative accompagnant chaque étape de l'élaboration du document de planification et permettant d'ajuster le projet. Des modifications conséquentes ont donc été inscrites dans le PDM, à la suite de cette démarche d'allers-retours entre le projet et les résultats de son analyse environnementale.

L'analyse finale des incidences environnementales du PDM est en grande partie axée sur les secteurs susceptibles d'être impactés où les risques d'incidences y sont, en effet, plus importants.

3.2. Limites de l'évaluation environnementale

La méthode d'évaluation environnementale reprend, en l'adaptant, le contenu de l'étude d'impact des projets. Mais les propositions d'actions et les projets qui en découlent ne sont pas toujours définis et localisés avec précision sur le territoire. Chaque projet, notamment ceux d'infrastructures, doit donc faire l'objet d'une étude d'impact particulière.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Les enjeux à prendre en compte et les mesures à proposer ne sont ni de même nature, ni de même échelle et de même degré de précision que ceux évalués lors d'un projet d'aménagement localisé et défini techniquement. Ainsi, les incidences des différents projets inscrits dans le PDM ne sont abordées qu'au regard de leur état d'avancement. En revanche, l'évaluation environnementale formule des recommandations visant à encadrer les projets dont les contours précis restent flous par rapport aux enjeux environnementaux identifiés à leur niveau ou à proximité.

Les incidences environnementales de la mise en œuvre du PDM sont quantifiées dans la mesure du possible. L'estimation des surfaces consommées par les projets demeure relativement accessible, ce n'est pas le cas pour toutes les données environnementales.

L'évaluation quantitative des actions du PDM est donc réalisée dans la mesure du possible (disponibilité des outils) tandis que l'analyse qualitative des orientations du PDM est systématiquement menée.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Dispositif de suivi environnemental

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

- *la présentation des critères, indicateurs et modalités y compris les échéances retenues :*
    - *a) pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5 ° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6 ° ;*
    - *b) pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;*

Le présent chapitre concerne l'analyse des résultats de l'application du PDM sur l'environnement. La COBAS sera responsable du suivi des indicateurs présentés ci-après.

1. Les différents types d'indicateurs de suivi

Un indicateur quantifie et agrège des données pouvant être mesurées et surveillées pour suivre l'évolution environnementale du territoire.

Plusieurs méthodes de classification des indicateurs existent, notamment celles établies par l'Organisation de Coopération et de Développement économiques (OCDE) qui fait référence. De ce son côté, le MEDAD propose aussi de suivre des indicateurs d'état, de pression et de réponse :

- Les **indicateurs d'état**. En matière d'environnement, ils décrivent l'état de l'environnement du point de vue de la qualité du milieu ambiant, des émissions et des déchets produits. Exemple : Taux de polluants dans les eaux superficielles, indicateurs de qualité du sol, etc.
- Les **indicateurs de pression**. Ils décrivent les pressions naturelles ou anthropiques qui s'exercent sur le milieu. Exemple : Évolution démographique, Captage d'eau, Déforestation, etc.
- Les **indicateurs de réponse**. Ils décrivent les politiques mises en œuvre pour limiter les impacts négatifs. Exemple : Développement des transports en commun, Réhabilitation du réseau d'assainissement, etc.

Dans le tableau présenté en page suivante, les indicateurs sont classés selon ces 3 catégories élémentaires. De plus, il est précisé qu'il a été proposé un nombre d'indicateurs limité, facilement mobilisables, et les plus pertinents possibles pour compléter les indicateurs déjà associés aux actions du PDM.

2. Propositions d'indicateurs

Le tableau ci-après liste, pour les différentes thématiques environnementales étudiées, une première série d'indicateurs identifiés comme étant intéressants pour le suivi de l'état de l'environnement du territoire de la COBAS. Ils permettent de mettre en évidence des évolutions en matière d'amélioration ou de dégradation de l'environnement, sous l'effet notamment des aménagements prévus par le PDM.

Il est proposé que ces indicateurs soient mis à jour selon des périodicités variables. Avant la mise en place effective d'un tel tableau de bord, il sera important de valider le choix des indicateurs finalement les plus pertinents à suivre, en fonction de leur utilité et de leur disponibilité.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Thématiques environnementales	Indicateurs/Variables	Type d'indicateurs	Source	Fréquence de suivi
Émissions de GES	Mesures des GES émis annuellement (en tCO_2e) par le secteur des transports	État	AREC Nouvelle Aquitaine	4 ans
Maitrise de la demande énergétique	*Parts d'usage de chaque mode (flux domicile-travail issu du recensement général de la population ou enquête dans les secteurs de densification urbaine)*	*État*	*COBAS (action 1)*	*en continu*
	Distance moyenne quotidienne parcourue par les habitants de la COBAS	*État*	*COBAS (action 1)*	*en continu*
	Nombre de kilomètres de sites propres dédiés aux bus	*Réponse*	*COBAS (action 8)*	*moyen terme*
	Nombre de parcs relais réalisés et nombre de places de stationnement correspondantes	*Réponse*	*COBAS (action 5)*	*court terme*
	Fréquentation des parcs relais	*État*	*COBAS (action 5)*	*court terme*
	Nombre et type d'aménagement piéton réalisé	*Réponse*	*COBAS (action 11)*	*Court à moyen terme*
Qualité de l'air & santé	Mesures des NOx émis annuellement (en tonnes équivalent CO_2) par le secteur des transports	État	Atmo Nouvelle Aquitaine	4 ans
	Nombre de dépassements annuels de la valeur limite règlementaire en NO2	État	Atmo Nouvelle Aquitaine	Annuel
	Evolution de la densité de population (notamment aux abords des axes forts de transports)	*Réponse*	*COBAS (action 1 du PDM)*	*continu*
	Nombre de dépassements annuels de la valeur limite règlementaire en PM2,5	État	Atmo Nouvelle Aquitaine, Invent'Air	Annuel
Nuisances sonores	*Nombre de kilomètres de voirie apaisée*	*Réponse*	*COBAS (action 15)*	*Moyen terme*
	Nombre de kilomètres de voies aménagées en faveur du respect des limitations de vitesse	*Réponse*	*COBAS (action 15)*	*Moyen terme*
	Linéaire des différentes catégories de voies selon le classement sonore des infrastructures DDT	État	DDT	5 ans
	Evolution du nombre de points noirs du bruit (PNB) recensés sur le territoire	État	COBAS	5 ans dans le cadre de la révision des cartes de bruit du PPBE
	Part de la population exposée à la valeur limite règlementaire de 68 dB(A)	État	COBAS	5 ans dans le cadre de la révision des cartes de bruit du PPBE
Impact des projets portés par le PDM	*Fréquentation du réseau ferroviaire, de la navette maritime, des lignes de bus, des lignes de cars*	*État*	*COBAS (action 1)*	*5 ans*
	Linéaire d'aménagement cyclable créé (km)	*Réponse*	*COBAS (action 6)*	*moyen terme*
	Fréquentation des aménagements cyclables (nombre de cyclistes par jour)	*État*	*COBAS (action 8)*	*Annuel*
	Nombre de kilomètres de voirie requalifiée ou doublée	*État*	*COBAS (action 14)*	*Long terme (Infrastructure)*
	Nombre de bornes de recharge électriques implantées	*Réponse*	*COBAS (action 17)*	*Moyen terme*
	Consommation énergétique du territoire par le secteur du transport	État	AREC Nouvelle Aquitaine	5 ans
	Part des énergies renouvelables consommées par le secteur des transports	État	AREC Nouvelle Aquitaine	5 ans
	Artificialisation des sols liées aux infrastructures et aménagements réalisées (extension en ha)	État	COBAS (action 29 et 25)	En continu de la réalisation des projets - Bilan à 5 ans
	Nombre d'infrastructures fragmentant les réservoirs de biodiversité et coupant des corridors écologiques (trames vertes et bleues)	Pression		
	Linéaire de voie verte bénéficiant d'un traitement adapté au maintien des fonctionnalités écologiques	Réponse		
	Nombre de projets inscrits au PDM ayant fait l'objet d'un traitement paysager ou d'une revégétalisation	Réponse		
	Linéaire d'infrastructures concernées par un périmètre (rapproché et/ou éloigné) de captage	Réponse		
	Linéaire d'infrastructures concernées par l'atlas des zones inondables	État		
	Taux de réemploi direct des déchets de chantiers	Réponse		

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

	Taux d'incorporation de ressources recyclées et de produits bois dans les matériaux de construction	Réponse		
	Linéaire aménagé favorisant l'infiltration des eaux pluviales	Réponse		

3. Modalités de suivi

Le suivi du PDM comprend :

- le calcul des indicateurs ;
- leurs interprétations ;
- les propositions éventuelles de mesures correctrices à apporter.

Il sera réalisé dans le délai légal imparti de 5 ans à compter de la date d'approbation du PDM. Il pourra être réalisé par un spécialiste de l'environnement, ou une autre structure compétente en la matière.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Annexes

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Annexe 1 : Réglementation concernant la qualité de l'air (Source : ATMO Grand Est)

Objectifs de qualité de l'air			
Dioxyde d'azote **(NO_2)**	Santé	**40 µg/m³** — moyenne annuelle	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Dioxyde de soufre **(SO_2)**	Santé	**50 µg/m³** — moyenne annuelle	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Particules **(PM10)**	Santé	**30 µg/m³** — moyenne annuelle (particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur ou égal à 10 µm)	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Particules **(PM2,5)**	Santé	**10 µg/m³** — moyenne annuelle (particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur ou égal à 2,5 µm)	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Benzène **(C_6H_6)**	Santé	**2 µg/m³** — moyenne annuelle	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Plomb **(Pb)**	Santé	**0,25 µg/m³** — moyenne annuelle	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Ozone **(O_3)**	Santé	**120 µg/m³** — maximum journalier de la moyenne sur 8 heures, calculé sur une année civile	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
	Végétation	**6000 µg/m³.h** — AOT 40 calculé à partir de valeurs horaires entre 8 h et 20 h de mai à juillet	

Valeurs limites			
Dioxyde d'azote **(NO_2)**	Santé	**200 µg/m³** — moyenne horaire — à ne pas dépasser plus de 18 heures par an (centile 99,8)	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
		40 µg/m³ — moyenne annuelle	
Dioxyde de soufre **(SO_2)**	Santé	**125 µg/m³** — moyenne journalière À ne pas dépasser plus de 3 jours par an (centile 99,2)	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
	Santé	**350 µg/m³** — moyenne horaire À ne pas dépasser plus de 24 heures par an (centile 99,7)	
Particules **(PM10)**	Santé	**50 µg/m³** — moyenne journalière À ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile (centile 90,4)	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
		40 µg/m³ — moyenne annuelle	

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Particules **(PM2,5)**	Santé	**25 µg/m³** — moyenne annuelle (particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur ou égal à 2,5 µm) — marges de dépassement autorisées avant la date d'applicabilité : 2010 = 4µg/m³ ; 2011 = 3µg/m³ ; 2012 = 2µg/m³ ; 2013 et 2014 = 1µg/m³	à partir de 2015
Benzène **(C_6H_6)**	Santé	**5 µg/m³** — moyenne annuelle	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Monoxyde de carbone **(CO)**	Santé	**10 mg/m³** — maximum journalier de la moyenne glissante sur 8 heures	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Plomb **(Pb)**	Depuis 2002	**0,5 µg/m³** — moyenne annuelle	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011

Valeurs cibles			
Ozone (O3)	Santé	**120 µg/m³** — maximum journalier de la moyenne sur 8 heures à ne pas dépasser plus de 25 jours par an, moyenne sur 3 ans. Applicable au 01/01/2010	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
	Végétation	**18 000 µg/m³.h** — AOT 40 calculé à partir de valeurs horaires entre 8 h et 20 h de mai à juillet en moyenne sur 5 ans. Applicable au 01/01/2010	
Particules **(PM2,5)**	Santé	**20 µg/m³** — moyenne annuelle (particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur ou égal à 2,5 µm)	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Arsenic **(As)**	Santé	**6 ng/m³** — moyenne annuelle du contenu total de la fraction PM10	Applicable au 01/01/2013
Cadmium **(Cd)**	Santé	**5 ng/m³** — moyenne annuelle du contenu total de la fraction PM10	Applicable au 01/01/2013
Nickel **(Ni)**	Santé	**20 ng/m³** — moyenne annuelle du contenu total de la fraction PM10	Applicable au 01/01/2013
Benzo(a)Pyrène **(B [a] P)**	Santé	**1 ng/m³** — moyenne annuelle du contenu total de la fraction PM10	Applicable au 01/01/2013

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Seuils de recommandation et d'alerte			
Dioxyde d'azote **(NO_2)**	Recommandation et information	**200 µg/m³** — moyenne horaire	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
	Alerte	**400 µg/m³** — moyenne horaire	
		200 µg/m³ — moyenne horaire Si la procédure d'information et de recommandation a été déclenchée la veille et le jour même et que les prévisions font craindre un nouveau risque de déclenchement pour le lendemain.	
Dioxyde de soufre **(SO_2)**	Recommandation et information	**300 µg/m³** — moyenne horaire	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
	Alerte	**500 µg/m³** — moyenne horaire 3 heures consécutives	
Ozone **(O_3)**	Recommandation et information	**180 µg/m³** — moyenne horaire	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
	Alerte	**240 µg/m³** — moyenne horaire	
	Alerte+mesures d'urgence 1	**240 µg/m³** — moyenne horaire (3 heures consécutives pour la mise en œuvre de plan d'action à court terme)	
	Alerte+mesures d'urgence 2	**300 µg/m³** — moyenne horaire (3 heures consécutives pour la mise en œuvre de plan d'action à court terme)	
	Alerte+mesures d'urgence 3	**360 µg/m³** — moyenne horaire	
Particules **(PM10)**	Recommandation et information	**50 µg/m³** — moyenne journalière	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air Version en vigueur au 7/01/2011
	Alerte	**80 µg/m³** — moyenne journalière	

Niveaux critiques			
Dioxyde de soufre **(SO_2)**	Végétation	**20 µg/m³** — moyenne annuelle et du 1er octobre au 31 mars	**Article R221-1** Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Oxydes d'azote **(NO_x)**	Végétation	**30 µg/m³** — moyenne annuelle	

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Annexe 2 : Classement sonore du réseau routier

Source : Classement sonore du département de la Gironde – annexe à l'arrêté préfectoral du 02/06/2016 - DDTM 33

Commune	Voie	Début du tronçon	Fin du tronçon	Tissu	Largeur	TMJA	Vitesse	Pourcentage PL	Laeq jour	Laeq nuit	Catégorie
Arcachon	Boulevard de la Côte d'Argent	Boulevard de l'Océan	Avenue du Parc	O	7	5000	50	3	64	56	5
Arcachon	Boulevard de la Côte d'Argent	Avenue du Parc	av de Montaut	O	7	5000	50	3	64	56	5
Arcachon	Boulevard de la Côte d'Argent	av de Montaut	Allée Risque tout	O	7	5000	50	3	61	53	5
Arcachon	D1250	Fin D1250 48+1070	Panneau agglo Arcachon 47+660	O	7	21 614	50	3	71	63	3
Arcachon	D1250	Panneau agglo Arcachon 47+660	limite de commune La Teste-de-Buch	O	7	26 385	50	3	72	63	3
Arcachon	D650	Av N Deganne	limite de commune La Teste-de-Buch	O	7	9510	50	3	67	58	4
Arcachon	D650	Av N Deganne	Boulevard de l'Océan	O	7	9510	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	A660	D650e3	D652	O	12	38 357	90	6	78	71	2
Gujan-Mestras	A660	limite de commune Le Teich	D650e3	O	20	38 357	130	6	80	73	2
Gujan-Mestras	D260	RD 652	Entrée d'agglomération	O	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan-Mestras	D260	D652	Entrée d'agglomération	O	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan-Mestras	D260	D652	Entrée d'agglomération	O	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan-Mestras	D260	Sortie d'agglomération	RD 650 E3	O	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan-Mestras	D260	Allée des écureuils	Allée de Malpont	O	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan-Mestras	D260	Rond-Point (Rue Chante Cigale)	Allée des Corsaires	O	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan-Mestras	D260	Allée des Corsaires	Allée du Haurat	O	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan-Mestras	D260	Allée du Haurat	Limite commune Gujan-Mestras	O	7	5640	90	3	69	60	4
Gujan-Mestras	D260	D650E3	Allée des écureuils	O	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan-Mestras	D260	Allée de Malpont	Rond-Point (Rue Chante Cigale)	O	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan-Mestras	D260	Sortie d'agglomération Gujan-Mestras	Rue Aime Broustaut	O	7	5640	90	3	69	60	4
Gujan-Mestras	D650	Allée de Canteranne	Entrée d'agglomération	O	7	10 270	70	3	70	61	4
Gujan-Mestras	D650	Entrée d'agglomération	Allée du Haurat	O	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650	Allée du Haurat	Rue Camille Dignac	O	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650	Rue Camille Dignac	Rue du Maréchal Foch	O	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650	Rue du Maréchal Foch	Allée de Fontebride	O	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650	Allée de Fontebride	Allée des Places	O	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650	Allée des places	Allée des Coquelicots	O	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650	Allée des coquelicots	Sortie d'agglomération	O	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650E3	Rond-Point (Allée Mansart)	Allée Joseph Vernet	O	7	10 320	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650E3	Piste cyclable	D260 (Rond-Point)	O	7	10 320	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650E3	Allée François Mauriac	Allée du Lavoir	O	7	10 320	50	3	67	59	4

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Commune	Voie	Début du tronçon	Fin du tronçon	Tissu	Largeur	TMJA	Vitesse	Pourcentage PL	Laeq jour	Laeq nuit	Catégorie
Gujan-Mestras	D650E3	Allée Joseph Vernet	Piste cyclable	O	7	10 320	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650E3	Allée du Lavoir	Allée du Fin	O	7	10 320	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650E3	D260 (Rond-Point)	Allée Nattier	O	7	10 320	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650E3	Allée Natier	Allée François Mauriac	O	7	10 320	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650E3	Bretelle	Rond-Point (Allée Mansart)	O	7	10 320	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650E3	Allée du Fin	D650	O	7	10 320	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D650E3	A660	Bretelle	O	7	10 320	50	3	67	59	4
Gujan-Mestras	D652	Début limitation 90 km/h	RD 256	O	7	6680	90	4	70	61	4
Gujan-Mestras	N250	D652 39+000	limite de commune La Teste-de-Buch	O	7	35 236	90	5	78	70	2
Gujan-Mestras	Route des Lacs	Allée de Bordeaux	N250	O	7	5000	50	3	64	56	5
Gujan-Mestras	Route des Lacs	Allée de Bordeaux	N250	O	7	5000	70	3	67	58	4
Gujan-Mestras	Route des Lacs	Av du Maréchal de Lattre de Tassigny	Allée de Bordeaux	O	7	5000	50	3	64	56	5
La-Teste-de-Buch	Bd de l'Ocean	Entrée d'agglomération	RD217	O	7	5000	50	3	64	56	5
La-Teste-de-Buch	D112	D217	Fin sens unique	O	7	5000	50	2	64	55	5
La-Teste-de-Buch	D112	Fin sens unique	Début zone 30	O	7	5000	50	2	64	55	5
La-Teste-de-Buch	D112	Début zone 30	Fin zone 30	O	7	5000	30	2	60	52	5
La-Teste-de-Buch	D112	Fin zone 30	RN250	O	7	5000	50	2	64	55	5
La-Teste-de-Buch	D112	RN250	Sortie d'agglomération	O	7	5000	50	2	64	55	5
La-Teste-de-Buch	D112	Sortie d'agglomération	RD256	O	7	5000	90	2	69	60	4
La-Teste-de-Buch	D1250	Panneau agglo Arcachon 47+660	limite de commune La Teste-de-Buch	O	7	26 385	50	3	72	63	3
La-Teste-de-Buch	D1250	limite de commune Arcachon	D259 42+800	O	7	26 385	90	3	76	67	3
La-Teste-de-Buch	D1251	Rue de la Regue Blanque	D650	O	7	21 614	50	3	71	62	3
La-Teste-de-Buch	D1251	Avenue de la Regue Verte	Rue de la Regue Blanque	O	7	21 614	50	3	71	62	3
La-Teste-de-Buch	D1251	D1250	Avenue de la Regue Verte	O	7	21 614	50	3	71	62	3
La-Teste-de-Buch	D217	Bretelle	Allée du Bois de Rome	O	7	11 698	50	3	68	59	4
La-Teste-de-Buch	D217	RD217E1	Fin zone 30	O	7	11 698	30	2	64	55	5
La-Teste-de-Buch	D217	Fin zone 30	Bretelle d'accès RN250	O	7	11 698	50	2	68	59	4
La-Teste-de-Buch	D217	Bretelle (Bd du Pyla)	Bretelle	O	7	11 698	50	3	68	59	4
La-Teste-de-Buch	D217	Bd Louis Lignon	Pare-Feu	O	7	11 698	90	3	73	63	3
La-Teste-de-Buch	D217	Avenue des Chênes Verts	Bd Louis Lignon	O	7	11 698	50	3	68	59	4
La-Teste-de-Buch	D217	D218	Avenue de l'Eden	O	7	11 698	50	3	68	59	4
La-Teste-de-Buch	D217	Avenue de l'Eden	Avenue des Chênes Verts	O	7	11 698	50	3	68	59	4
La-Teste-de-Buch	D217	Pare-Feu	Rond-Point (Boulevard d'Arcachon)	O	7	11 698	90	3	73	63	3
La-Teste-de-Buch	D217	Rue du Port	Av Charles de Gaulle	O	7	5000	50	3	64	55	5
La-Teste-de-Buch	D217	Rue du Port	Av Charles de Gaulle	O	7	5000	50	3	64	55	5
La-Teste-de-Buch	D217	Rue du Port	Av Charles de Gaulle	O	7	5000	50	3	64	55	5

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Commune	Voie	Début du tronçon	Fin du tronçon	Tissu	Largeur	TMJA	Vitesse	Pourcentage PL	Laeq jour	Laeq nuit	Catégorie
La-Teste-de-Buch	D217	Rue du Port	Av Charles de Gaulle	O	7	5000	50	3	64	55	5
La-Teste-de-Buch	D217	Rue des Maraîchers	Rue du Chemin des Dames	O	7	5000	50	3	64	55	5
La-Teste-de-Buch	D217	Rue des Maraîchers	Rue du Chemin des Dames	O	7	5000	50	3	64	55	5
La-Teste-de-Buch	D217	Rue du Port	Av Charles de Gaulle	O	7	5000	50	3	64	55	5
La-Teste-de-Buch	D217	D112	rue du Chemin des Dames	O	6	5000	50	0	64	54	5
La-Teste-de-Buch	D217	Allée du Bois de Rome	D1250	O	7	11 698	50	3	68	59	4
La-Teste-de-Buch	D218	RD217	Allée Jean Armand	O	7	5000	50	4	65	56	5
La-Teste-de-Buch	D218	Allée Jean Armand	Sortie d'agglomération	O	7	5000	50	4	65	56	5
La-Teste-de-Buch	D218	Sortie d'agglomération	Rond-point du Pyla	O	7	5000	90	4	69	60	4
La-Teste-de-Buch	D218	Garde-Feu n°19	Voie Forestière	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	La Salie-Nord	Plage de la Salie-Nord	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	Dulet	Voie Forestière	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	Plage de la Salie-Nord	Piste cyclable	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	Voie Forestière	Piste 214	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	La Salie-Sud	Terrain militaire	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	Voie Forestière	La Lagune	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	Observatoire	La Salie-Nord	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	La lagune	Observatoire	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	Piste 214	Voie Forestière	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	Rond-Point D259	Dulet	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	La Roquette	Garde-Feu n°19	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	Terrain militaire	D83	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	Piste cyclable	La Salie-Sud	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	Voie Forestière	Garde-feu de Bayonne	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D218	Garde-feu de Bayonne	La Roquette	O	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-de-Buch	D259	Rond-point du Pyla	RN250	O	7	12 087	90	2	73	63	3
La-Teste-de-Buch	D650	Sortie d'agglomération	Entrée d'agglomération	O	7	12 087	70	3	70	61	4
La-Teste-de-Buch	D650	Entrée d'agglomération	Début de 2 × 2 voies	O	7	12 087	50	5	68	59	4
La-Teste-de-Buch	D650	Début de 2 × 2 voies	fin de 2 × 2 voies	O	15	12 087	50	3	67	58	4
La-Teste-de-Buch	D650	fin de 2 × 2 voies	100m avant feu	O	7	9510	50	3	67	58	4
La-Teste-de-Buch	D650	100m après feu	sortie d'agglomération	O	7	9510	50	3	67	58	4
La-Teste-de-Buch	D650	Sortie d'agglomération	Entrée d'agglomération	O	7	9510	70	3	70	61	4
La-Teste-de-Buch	D650	limite de commune Arcachon	D1251	O	15	9510	50	3	67	58	4
La-Teste-de-Buch	N250	limite de commune Gujan-Mestras	D259 42+800	O	7	35 236	90	5	78	70	2
Le Teich	A660	limite de commune	limite de commune	O	20	38 357	130	6	80	73	2
Le Teich	D216	Limite de departement	Entree d'agglomeration	O	7	6672	90	1	70	80	4
Le Teich	D260	Allée de Cantaranne	Rond-Point (Avenue de Camps)	O	7	5640	50	3	65	55	5

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Commune	Voie	Début du tronçon	Fin du tronçon	Tissu	Largeur	TMJA	Vitesse	Pourcentage PL	Laeq jour	Laeq nuit	Catégorie
Le Teich	D260	D650E1	Rue de Française	O	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rond-Point (Avenue de Camps)	Rue de Caplande	O	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rue de Française	Rond-Point (Rue de Balanos)	O	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rond-Point	D650E1	O	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rue de Caplande	Rond-Point (Le Burgat)	O	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rond-Point (Le Burgat)	Rond-Point	O	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rond-Point (Rue de Balanos)	Rue de Mourey	O	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rond-Point (Le Burgat)	Rond-Point (Le Burgat)	O	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rue de Mourey	D650	O	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rue du Hourney ; sortie Le Teich	Limite commune Gujan-Mestras	O	7	5640	90	3	69	60	4
Le Teich	D650	Limitation commune LE TEICH	Debut limitation 70 km/h	O	7	8750	70	5	70	61	4
Le Teich	D650	Debut limitation 70 km/h	Fin limitation 70 km/h	O	7	8750	70	5	70	61	4
Le Teich	D650	Fin limitation 70 km/h	Entree d'agglomeration	O	7	8750	90	5	72	63	3
Le Teich	D650	Entree d'agglomeration	Rond-point parc regional	O	7	10 270	50	3	67	59	4
Le Teich	D650	Rond-point parc regional	Rue de Jeangard	O	7	10 270	50	3	67	59	4
Le Teich	D650	Rue de Jeangard	Rue du stade	O	7	10 270	50	3	67	59	4
Le Teich	D650	Rue du stade	Sortie d'agglomeration	O	7	10 270	50	3	67	59	4
Le Teich	D650	Sortie d'agglomeration	Debut limitation 70 km/h	O	7	10 270	70	3	70	61	4
Le Teich	D650	Debut limitation 70 km/h	Allee de Canteranne	O	7	10 270	70	3	70	61	4
Le Teich	D650E1	Rue des Pins	D650	O	7	6620	90	3	70	61	4
Le Teich	D650E1	A660	Fin échangeur	O	7	6620	90	3	70	61	4
Le Teich	D650E1	D260	Rue des Pins	O	7	6620	90	3	70	61	4
Le Teich	D650E1	Fin échangeur	D260	O	7	6620	90	3	70	61	4

Annexe 3 : Classement sonore du réseau ferroviaire

Source : Classement sonore du département de la Gironde – annexe à l'arrêté préfectoral du 02/06/2016 - DDTM 33

Commune	Numéro de l'axe	Voie	Début du tronçon	Fin du tronçon	Nombre de voies	Laeq jour	Laeq nuit	Catégorie
Le Teich	655 000	Bordeaux à Irun	Talence	Lamothe	2 voies ou plus	81	78	2
Le Teich	655 000	Bordeaux à Irun	Lamothe	Limite Dept	2 voies ou plus	80	78	2

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Annexe 4 : Zones bruyantes sur les routes départementales

Source : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de 2ème échéance du Département de la Gironde

L'ensemble des fiches sont présentées pages suivantes.

PPBE CD 33	D218	COMMUNE D'ARCACHON
ZB1-D218		

DIAGNOSTIC

Critère de détermination	Vitesse maximale autorisée (km/h)	Localisation en agglomération	Nombre de personnes exposées	Nombre de bâtiments exposés	Etablissement(s) sensibles exposé(s)	Objectif	TMJA 2011
Dépassements du seuil réglementaire Lden > 68 dB(A)	50	Oui	Lden : 5	Lden : 2	Aucun	Respect des valeurs limites	8 658

Repérage terrain : Bâtiments situés en bordure de voie avec des commerces en rez-de-chaussée. Le critère d'antériorité semble respecté.

ACTION(S) ENVISAGEABLES(S)

Présentation et motif du choix des actions : Après la réalisation d'une étude de confirmation du caractère PNB des bâtiments, un renforcement acoustique des façades sera envisagé.

N°	Désignation	Description	Estimation financière
1	Fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique de confirmation des PNB (vérification des critères acoustiques, d'antériorité et de destination)	1 000 €
2	Isolement de façade	Travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)	24 000 € HT

PPBE CD 33	D650	COMMUNE D'ARCACHON
ZB1-D650		

DIAGNOSTIC

Critère de détermination	Vitesse maximale autorisée (km/h)	Localisation en agglomération	Nombre de personnes exposées	Nombre de bâtiments exposés	Etablissement(s) sensibles exposé(s)	Objectif	TMJA 2011
Dépassements du seuil réglementaire Lden > 68 dB(A)	30 et 50	Oui	Lden : 6	Lden : 5	Aucun	Respect des valeurs limites	8 778

Repérage terrain : Une partie de la rue est pavée, le revêtement de la route est en bon état. Le critère d'antériorité semble respecté.

ACTION(S) ENVISAGEABLES(S)

Présentation et motif du choix des actions : Après la réalisation d'une étude de confirmation du caractère PNB des bâtiments, un renforcement acoustique des façades sera envisagé.

N°	Désignation	Description	Estimation financière
1	Fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique de confirmation des PNB (vérification des critères acoustiques, d'antériorité et de destination)	1 500 €
2	Isolement de façade	Travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)	60 000 € HT

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

PPBE CD 33	D650	COMMUNE DE GUJAN-MESTRAS
ZB2-D650		

DIAGNOSTIC

Critère de détermination	Vitesse maximale autorisée (km/h)	Localisation en agglomération	Nombre de personnes exposées	Nombre de bâtiments exposés	Etablissement(s) sensibles exposé(s)	Objectif	TMJA 2011
Dépassements du seuil réglementaire Lden > 68 dB(A)	30 et 50	Oui	Lden : 22	Lden : 4	Aucun	Respect des valeurs limites	8 558

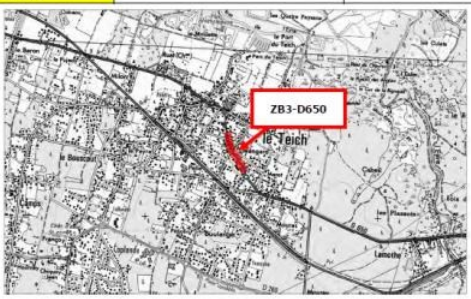
Repérage terrain : Présence de plateaux surélevés. Le revêtement de la route est en bon état. Le critère d'antériorité semble respecté.

ACTION(S) ENVISAGEABLES(S)

Présentation et motif du choix des actions : Après la réalisation d'une étude de confirmation du caractère PNB des bâtiments, un renforcement acoustique des façades sera envisagé.

N°	Désignation	Description	Estimation financière
1	Fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique de confirmation des PNB (vérification des critères acoustiques, d'antériorité et de destination)	1 500 €
2	Isolement de façade	Travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)	48 000 € HT

PPBE CD 33	D650	COMMUNE DE LE TEICH
ZB3-D650		



DIAGNOSTIC

Critère de détermination	Vitesse maximale autorisée (km/h)	Localisation en agglomération	Nombre de personnes exposées	Nombre de bâtiments exposés	Etablissement(s) sensibles exposé(s)	Objectif	TMJA 2011
Dépassements du seuil réglementaire Lden > 68 dB(A)	50	Oui	Lden : 6	Lden : 2	Aucun	Respect des valeurs limites	8 558 10 722

Repérage terrain : Le revêtement de la route est en bon état. Le critère d'antériorité semble respecté.

ACTION(S) ENVISAGEABLES(S)

Présentation et motif du choix des actions : Après la réalisation d'une étude de confirmation du caractère PNB des bâtiments, un renforcement acoustique des façades sera envisagé.

N°	Désignation	Description	Estimation financière
1	Fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique de confirmation des PNB (vérification des critères acoustiques, d'antériorité et de destination)	1 000 €
2	Isolement de façade	Travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)	24 000 € HT

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Annexe 5 : Liste des sites BASOL

Source : Base de données BASOL – Géorisques – consultée le 05/12/2019

Commune	Nom usuel	Adresse	Activité	Principaux polluants constatés	Situation technique du site
Arcachon	Ancienne usine à gaz - Agence EDF GDF Services du Bassin d'Arcachon	18, rue Georges Méran	Cokéfaction, usines à gaz	?	**Site libre de toutes restrictions, travaux réalisés, aucune restriction, pas de surveillance nécessaire**
Arcachon	ELF DISTRIBUTION	Quai du Commandant SILHOUETTE	–	?	**Site à connaissance sommaire, diagnostic éventuellement nécessaire**
Gujan-Mestras	Ancienne décharge Delorme de Gujan-Mestras	Delorme	Décharges d'ordures ménagères	Déchets non dangereux Polluants présents dans les nappes : Cadmium (Cd), Hydrocarbures	**Site traité avec surveillance, travaux réalisés, surveillance imposée par AP ou en cours (projet d'AP présenté au CODERST)**
Gujan-Mestras	Station-service SHELL	142, Cours de Verdun	Détail de carburants	Polluants présents dans les sols : BTEX, Hydrocarbures Polluants présents dans les nappes : BTEX, Hydrocarbures	**Site mis à l'étude, diagnostic prescrit par arrêté préfectoral**
Le Teich	BEYNEL MANUSTOCK	7, rue de la Petite Forêt	Scierie avec traitement du bois	?	**Site sous surveillance après diagnostic, pas de travaux complets de réhabilitation dans l'immédiat**
Le Teich	MANUSTOCK	Avenue de la Côte d'Argent	Traitement du bois	Polluants présents dans les sols ou les nappes : Hydrocarbures	**Site traité avec restrictions d'usages, travaux réalisés, restrictions d'usages ou servitudes imposées ou en cours**
Le Teich	SIBA - Le Teich	"Lande de la Berle du Tchan"	Ancien site de stockage de boues urbaines	?	**Site libre de toutes restrictions, travaux réalisés, aucune restriction, pas de surveillance nécessaire**
La Teste-de-Buch	Ancienne station-service jacqueline DEISS	52, rue St-Exupéry	Ancien garage avec station-service exploitée de 1962 à 2000	?	**Site mis à l'étude, diagnostic prescrit par arrêté préfectoral**
La Teste-de-Buch	COBAS Décharge de Natus	Le Corneau	Décharges d'ordures ménagères	Déchets non dangereux Polluants présents dans les sols : Plomb (Pb)	**Site traité avec surveillance, travaux réalisés, surveillance imposée par AP ou en cours (projet d'AP présenté au CODERST)**
La Teste-de-Buch	Décharge de Mariolan	Mariolan	Décharges d'ordures ménagères	Hydrocarbures	**Site traité avec restrictions d'usages, travaux réalisés, restrictions d'usages ou servitudes imposées ou en cours**
La Teste-de-Buch	SHELL Pyla	5 Rond-Point du Figuier	Détail de carburants	Polluants présents dans les nappes : BTEX, Hydrocarbures	**Site traité avec surveillance, travaux réalisés, surveillance imposée par AP ou en cours (projet d'AP présenté au CODERST)**
La Teste-de-Buch	SNC ALVEA	260 Avenue Henry Becquerel	Station-service	?	**Site libre de toutes restrictions, travaux réalisés, aucune restriction, pas de surveillance nécessaire**
La Teste-de-Buch	Station-service LISA MAXIMUM CARBURANT	5 avenue Binghamton	Station-service	?	**Site nécessitant des investigations supplémentaires**
La Teste-de-Buch	UIOM de la Teste	UIOM de La Teste	Traitement de déchets urbains	Polluants présents dans les sols : Plomb (Pb)	**Site traité avec restrictions d'usages, travaux réalisés, restrictions d'usages ou servitudes imposées ou en cours**
La Teste-de-Buch	VERMILION EMERAUDE REP	Av Gustave Eiffel bp 63	Dépôts de pétrole, produits dérivés ou gaz naturel	Polluants présents dans les sols ou les nappes : H.A.P., Hydrocarbures	**Site traité avec surveillance, travaux réalisés, surveillance imposée par AP ou en cours (projet d'AP présenté au CODERST)**

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Annexe 6 : Liste des sites recensés par l'iREP en 2017

Source : Base nationale des émissions polluantes des installations industrielles (IREP) – Géorisques consulté

Commune	Nom établissement	Adresse	Activité
LA TESTE-DE-BUSH	Vermilion Rep Dépôt de Cazaux	Rue de la Caone	Extraction de pétrole brut
LA TESTE-DE-BUSH	LIXOL	ZI 525 boulevard de l'Industrie	Fabrication de matières plastiques de base
LA TESTE-DE-BUSH	BA 120 Cazaux	331640Cazaux Air	Défense
LA TESTE-DE-BUSH	DEA CAZAUX	BA 120 BP 70413	Défense
LA TESTE-DE-BUSH	DGA Essais en vol - Antenne de Cazaux	BP 10416 33 164	Défense
LA TESTE-DE-BUSH	STEP de la TESTE DE BUCH	160 avenue de l'Aérodrome	Collecte et traitement des eaux usées
LA TESTE-DE-BUSH	NANNI INDUSTRIES SAS	11 avenue Edmée Mariotte	Fabrication de moteurs et turbines, à l'exception des moteurs d'avions et de véhicules

Annexe 7 : Liste des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Source : Base des installations classées du ministère de la transition écologique et solidaire - http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr - consultée le 04/12/2019

Commune	Nom établissement	Adresse	Activité	Etat d'activité	Régime	Priorité nationale	IED-MTD
ARCACHON	COBAS - déchetterie	Boulevard Mestrezat	Collecte de déchets non dangereux	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
ARCACHON	ESSO - Arcachon (Pins1)	–	Liquides inflammables (remplissage ou distribution) autres que 1435	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
ARCACHON	MUSEE AQUARIUM ARCACHON	2 rue Professeur Jolyet	Présentation au public d'animaux d'espèces non domestiques	En fonctionnement	Inconnu	Non	Non
ARCACHON	SEMA	Les Abatilles 157 Boulevard de la Côte d'Argent	Fabrication de boissons	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
ARCACHON	SOCIETE SCIENTIFIQUE D'ARCACHON	Rue Professeur Jolyet	Présentation au public d'animaux d'espèces non domestiques	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	COBAS - déchetterie	Lieudit Delorme Avenue de Césarée	Collecte de déchets non dangereux	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	CONSEIL REGIONAL D'AQUITAINE	Port de la Barbotière	Ateliers d'essais sur banc de moteurs à combustion interne ou à réaction, turbines	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	CRCAA	Port de Canal	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	LASSIE - (ex Lartigue)	'Delorme' Allée de Bordeaux	Ordures ménagères (stockage et traitement)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	MAIRIE - Gujan-Mestras 'Delorme'	'Delorme'	Ordures ménagères (stockage et traitement)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Commune	Nom établissement	Adresse	Activité	Etat d'activité	Régime	Priorité nationale	IED-MTD
GUJAN-MESTRAS	SARL DE MALPONT	DOMAINE DE TAURES TAURES	Chiens (élevage, vente, transit, garde, fourrières)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	SIBA - Gujan (Craste de Zarra)	Le Timounet	Carrières (exploitation de)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	SIBA - Gujan-Mestras	Verdalles	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	SMPBA	Port de la Molle Allée de la Barbotière	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	STB ORENSANZ	Avenue de Césarée prolongée lieu-dit 'Terre Neuve'	Broyage, concassage, ...et autres produits minéraux ou déchets non dangereux inertes Produits minéraux ou déchets non dangereux inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	COBAS -transit-	Avenue de l'Aérodrome	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	COBAS-NATUS-(ex District Sud Bassin)	'Le Corneau'	Enseignement	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	DISTRICT SUD BASSIN - La Teste (Transit)	Station transfert déchets ménagers Zone Industrielle	Ordures ménagères (stockage et traitement)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	LIXOL - Groupe BERKEM	525 Boulevard de l'Industrie	Industrie chimique	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	NANNI INDUSTRIES SAS	ZI, 11 Avenue Mariotte	Fabrication de machines et équipements n.c.a.	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	SAS CAPY	436 Avenue de l'Aérodrome	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	VERMILION REP S.A.S.	15 rue de la Caone Cazaux	Extraction d'hydrocarbures	En fonctionnement	Autorisation (SEVESO Seuil Haut)	Oui	Non
LA TESTE DE BUCH	ZOOLAND PARK DU BASSIN D'ARCACHON	Route de Cazaux	Présentation au public d'animaux d'espèces non domestiques	En fonctionnement	Inconnu	Non	Non
LE TEICH	BEYNEL MANUSTOCK-Le Teich-	7, rue de la Petite Forêt	Travail du bois et fabrication d'articles en bois et en liège, à l'exception des meubles ; fabrication d'articles en vannerie et sparterie	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LE TEICH	COBAS	Centre de Valorisation des Déchets 'Graulin'	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Commune	Nom établissement	Adresse	Activité	Etat d'activité	Régime	Priorité nationale	IED-MTD
LE TEICH	L'ESTURGEONNIERE S.A.S.	Route de Mios Balanos	Pêche et aquaculture	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LE TEICH	SIBA - Le Teich	SIBA lieu-dit « Landes de la Berle de Tchan »	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LE TEICH	SOVASOL Goupe SOLVALOR	Lieudit 'Graulin'	Produits minéraux ou déchets non dangereux inertes (transit) Déchets non dangereux non inertes (transit) Déchets non dangereux (traitement)	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non

Annexe 8 : Les arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle

Source : Base de données Gaspar consultée le 03/12/2019

Catastrophe	Début	Fin	Publication arrêté	Publication JO	Communes concernées
Tempête	06/11/1982	10/11/1982	30/11/1982	02/12/1982	Toutes les communes de la COBAS (**4 communes**)
Inondations et coulées de boues	08/12/1982	31/12/1982	11/01/1983	13/01/1983	Arcachon, Le Teich et La Teste-de-Buch (**3 communes**)
	08/08/1992	09/08/1992	19/03/1993	28/03/1993	La Teste-de-Buch (**1 commune**)
	24/12/1993	10/01/1994	12/04/1994	29/04/1994	Gujan-Mestras, Le Teich et La Teste-de-Buch (**3 communes**)
Inondations, coulées de boues, glissements et chocs mécaniques liés à l'action des vagues	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999	Toutes les communes de la COBAS (**4 communes**)
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/07/2003	30/09/2003	26/06/2008	05/07/2008	Le Teich (**1 commune**)
Inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues	24/01/2009	27/01/2009	28/01/2009	29/01/2009	Toutes les communes de la COBAS (**4 communes**)
Chocs mécaniques liés à l'action des vagues	27/02/2010	28/02/2010	11/03/2010	13/03/2010	Arcachon et La Teste-de-Buch (**3 communes**)
	28/02/2010	01/03/2010	11/03/2010	13/03/2010	Gujan-Mestras (**1 commune**)
Inondations et coulées de boues	26/07/2013	27/07/2013	10/09/2013	13/09/2013	Arcachon (**1 commune**)
Mouvements de terrain	26/07/2013	27/07/2013	27/02/2014	01/03/2014	Arcachon (**1 commune**)
Inondations et coulées de boues	26/07/2013	27/07/2013	10/09/2013	13/09/2013	Gujan-Mestras et La Teste-de-Buch (**2 communes**)
	29/01/2014	31/01/2014	07/07/2014	09/07/2014	Gujan-Mestras (**1 commune**)
	01/02/2014	03/02/2014	27/04/2015	06/05/2015	Le Teich (**1 commune**)
	01/07/2018	01/07/2018	17/09/2018	20/10/2018	Arcachon (**1 commune**)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Annexe 9 : Tableau de synthèse des enjeux du TRI du Bassin d'Arcachon

Source : Stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) du bassin d'Arcachon — SIBA

Enjeux		Arcachon			La Teste-de-Buch			Gujan-Mestras			Le Teich		
		F	M	E	F	M	E	F	M	E	F	M	E
Enjeux sur les personnes	Population	80	515	1695	170	2900	4975	790	3530	5345	0	145	305
	Emplois	<50	735	1515	<50	1415	2530	775	1300	2510	0	0	55
Zones d'activité	Surface d'activité économique	_	1	1	2	6	7	5	5	5	_	_	_
Bâtiments et sites sensibles	Établissement hospitalier	_	1	1	_	1	1	_	1	2	_	_	_
	Établissement d'enseignement	_	_	2	_	_	1	_	1	4	_	_	2
	Camping	_	_	_	_	1	1	_	3	3	_	_	_
Activités polluantes et dangereuses		_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_
Établissements utiles à la gestion de crise		_	3	4	_	_	2	_	_	2	_	_	_
Réseaux et installations utiles pour la gestion de crise	Gare	_	_	_	_	1	1	_	1	2	_	_	_
	Aéroport, aérodrome	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_
	Autoroutes, quasi-autoroute	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_
	Route, liaison principale	_	1	_	_	2	2	_	_	1	_	_	1
	Voie ferrée principale	_	_	_	_	1	1	1	1	1	_	_	_
Établissements ou installations susceptibles d'aggraver la gestion de crise	Installation d'eau potable	_	_	_	_	1	1	_	1	1	_	_	_
	Transformateur électrique	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_
	Autre établissement sensible à la gestion de crise	_	_	3	_	_	1	_	_	1	_	_	_
Patrimoine culturel		_	_	1	_	_	2	_	2	4	_	_	_
TOTAL		0	6	12	2	13	19	6	15	26	0	0	5

F : évènement fréquent, M : évènement moyen, E : évènement extrême

Annexe 10 : Les principaux ouvrages de protection existants

Source : résumé du PAPI

Le territoire dispose de plusieurs dispositifs de protection contre les submersions marines (principalement des digues). Ils sont listés dans le tableau ci-dessous.

Commune	Ouvrage	État	Niveau de protection actuel	Gestionnaire
La Teste-de-Buch	Digue Couach	Bon	3,3 m NGF (2015)	SIBA
	Digue Johnston	Bon	3,3 m NGF (2015)	SIBA
	Digue des Prés salés (est et ouest)	Moyen (tronçons en bons états et tronçons dégradés)	3,3 m NGF (2015)	SIBA
	Digue Safran	_		SARL Domaine des Bordes
Gujan-Mestras	Digue de la Hume à Meyran	_		SIBA
	Digue Ostrea edulis	_		Privé
	Digue du Lycée de la mer	_		CR Nouvelle Aquitaine
Le Teich	Digue du parc ornithologique	Moyen	2,8 m NGF (2014)	SIBA

Un Plan Submersion rapide (PSR) a par ailleurs été labellisé par la commission inondation de Bassin le 9 mars 2017 pour la restauration de la digue Johnston sur la commune de La Teste-de-Buch.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Annexe 11 : Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Source : Base des installations classées du ministère de la Transition écologique et solidaire — http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr — consultée le 04/12/2019

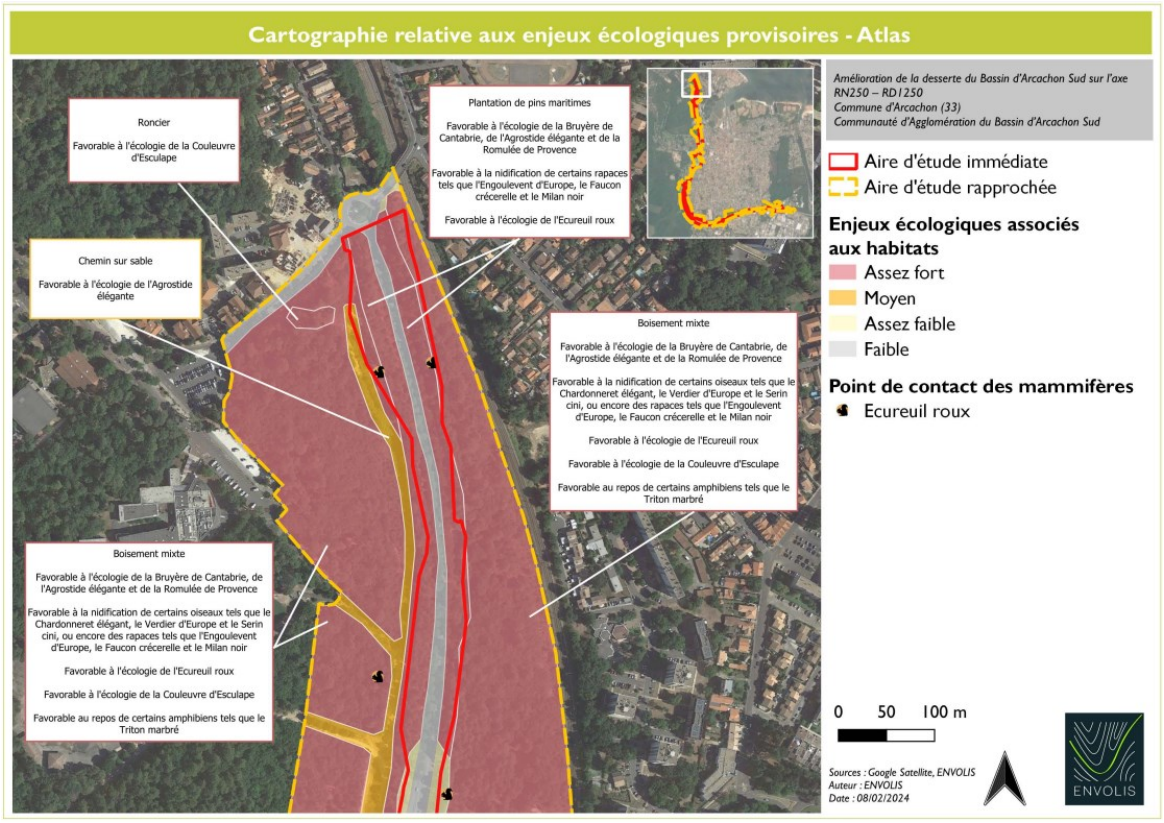
Commune	Nom établissement	Adresse	Activité	État d'activité	Régime	Priorité nationale	IED-MTD
ARCACHON	COBAS — déchetterie	Boulevard Mestrezat	Collecte de déchets non dangereux	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
ARCACHON	ESSO — Arcachon (Pins1)	–	Liquides inflammables (remplissage ou distribution) autres que 1435	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
ARCACHON	MUSÉE AQUARIUM ARCACHON	2 rue Professeur Jolyet	Présentation au public d'animaux d'espèces non domestiques	En fonctionnement	Inconnu	Non	Non
ARCACHON	SEMA	Les Abatilles 157 boulevard de la Côte d'Argent	Fabrication de boissons	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
ARCACHON	SOCIÉTÉ SCIENTIFIQUE D'ARCACHON	Rue Professeur Jolyet	Présentation au public d'animaux d'espèces non domestiques	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	COBAS — déchetterie	Lieudit Delorme Avenue de Césarée	Collecte de déchets non dangereux	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	CONSEIL RÉGIONAL D'AQUITAINE	Port de la Barbotière	Ateliers d'essais sur banc de moteurs à combustion interne ou à réaction, turbines	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	CRCAA	Port de Canal	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	LASSIE — (ex Lartigue)	« Delorme » Allée de Bordeaux	Ordures ménagères (stockage et traitement)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	MAIRIE — Gujan-Mestras « Delorme »	« Delorme »	Ordures ménagères (stockage et traitement)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	SARL DE MALPONT	DOMAINE DE TAURES TAURES	Chiens (élevage, vente, transit, garde, fourrières)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	SIBA — Gujan (Craste de Zarra)	Le Timounet	Carrières (exploitation de)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	SIBA — Gujan-Mestras	Verdalles	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	SMPBA	Port de la Molle Allée de la Barbotière	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN-MESTRAS	STB ORENSANZ	Avenue de Césarée prolongée lieu-dit « Terre Neuve »	Broyage, concassage... et autres produits minéraux ou déchets non dangereux inertes Produits minéraux ou déchets non dangereux inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non

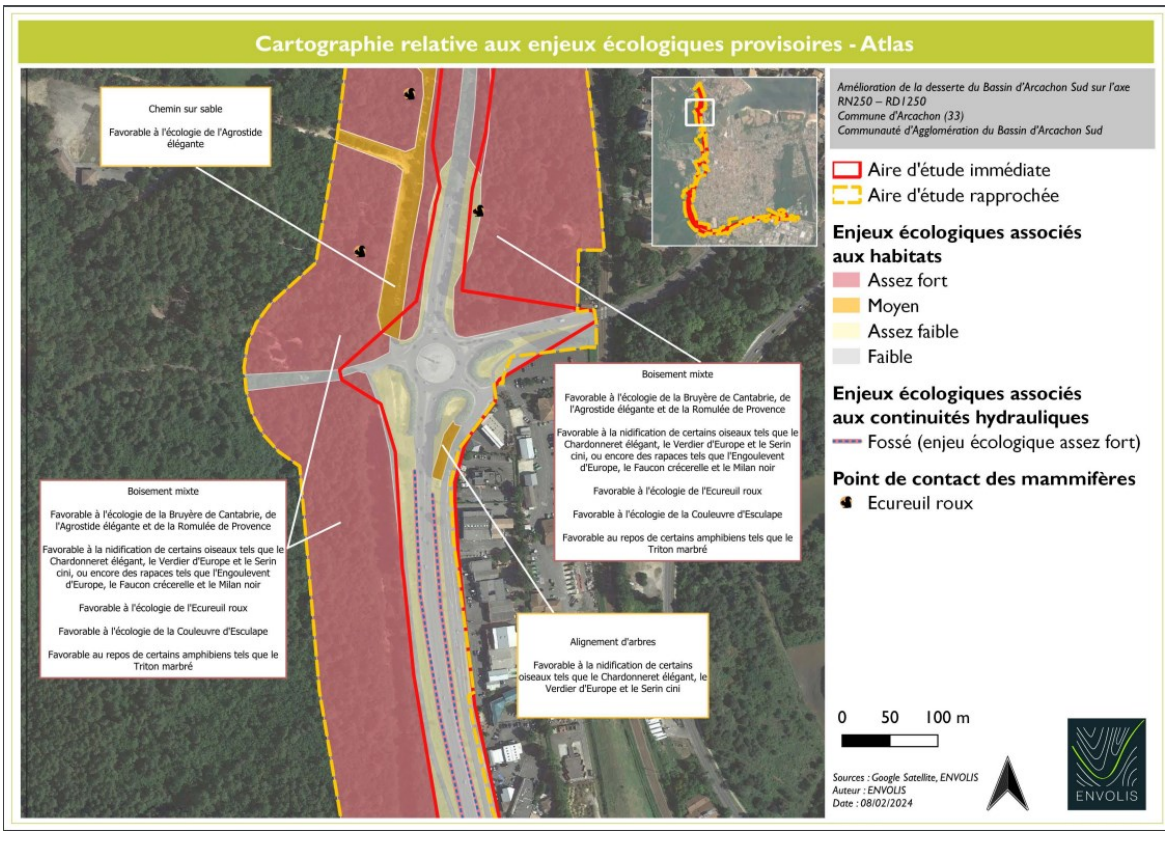
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Commune	Nom établissement	Adresse	Activité	État d'activité	Régime	Priorité nationale	IED-MTD
LA TESTE-DE-BUCH	COBAS — transit —	Avenue de l'Aérodrome	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LA TESTE-DE-BUCH	COBAS-NATUS — (ex-District Sud Bassin)	« Le Corneau »	Enseignement	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
LA TESTE-DE-BUCH	DISTRICT SUD BASSIN — La Teste (transit)	Station transfert déchets ménagers Zone industrielle	Ordures ménagères (stockage et traitement)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
LA TESTE-DE-BUCH	LIXOL — Groupe BERKEM	525 boulevard de l'Industrie	Industrie chimique	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LA TESTE-DE-BUCH	NANNI INDUSTRIES SAS	ZI, 11 Avenue Mariotte	Fabrication de machines et équipements n.c.a.	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LA TESTE-DE-BUCH	SAS CAPY	436 avenue de l'Aérodrome	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LA TESTE-DE-BUCH	VERMILION REP S.A.S.	15 rue de la Caone Cazaux	Extraction d'hydrocarbures	En fonctionnement	Autorisation (SEVESO Seuil haut)	Oui	Non
LA TESTE-DE-BUCH	ZOOLAND PARK DU BASSIN D'ARCACHON	Route de Cazaux	Présentation au public d'animaux d'espèces non domestiques	En fonctionnement	Inconnu	Non	Non
LE TEICH	BEYNEL MANUSTOCK-Le Teich —	7, rue de la Petite Forêt	Travail du bois et fabrication d'articles en bois et en liège, à l'exception des meubles ; fabrication d'articles en vannerie et sparterie	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LE TEICH	COBAS	Centre de valorisation des déchets « Graulin »	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LE TEICH	L'ESTURGEONNIERE S.A.S.	Route de Mios Balanos	Pêche et aquaculture	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LE TEICH	SIBA — Le Teich	SIBA lieu-dit « Landes de la Berle de Tchan »	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LE TEICH	SOVASOL Goupe SOLVALOR	Lieudit « Graulin »	Produits minéraux ou déchets non dangereux inertes (transit) Déchets non dangereux non inertes (transit) Déchets non dangereux (traitement)	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

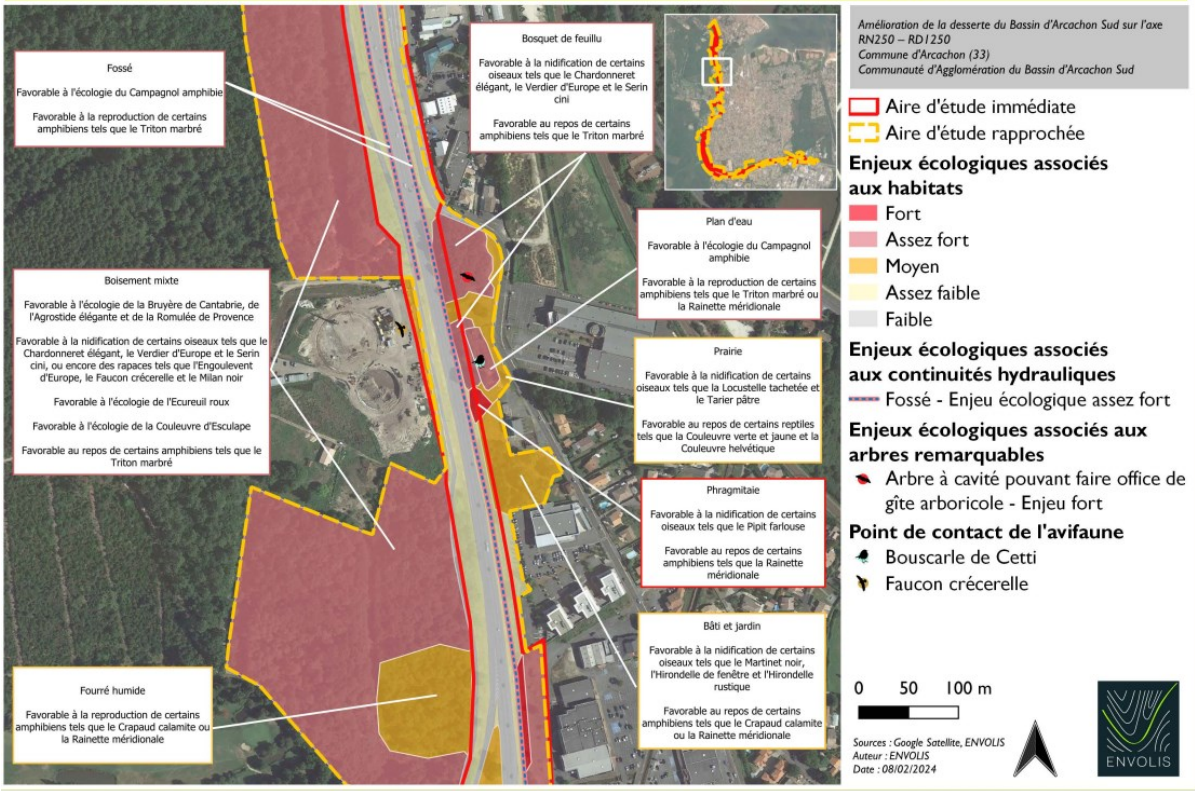
Annexe 12 : Cartographies relatives aux enjeux écologiques provisoires – Etude projet RN250/RD1250



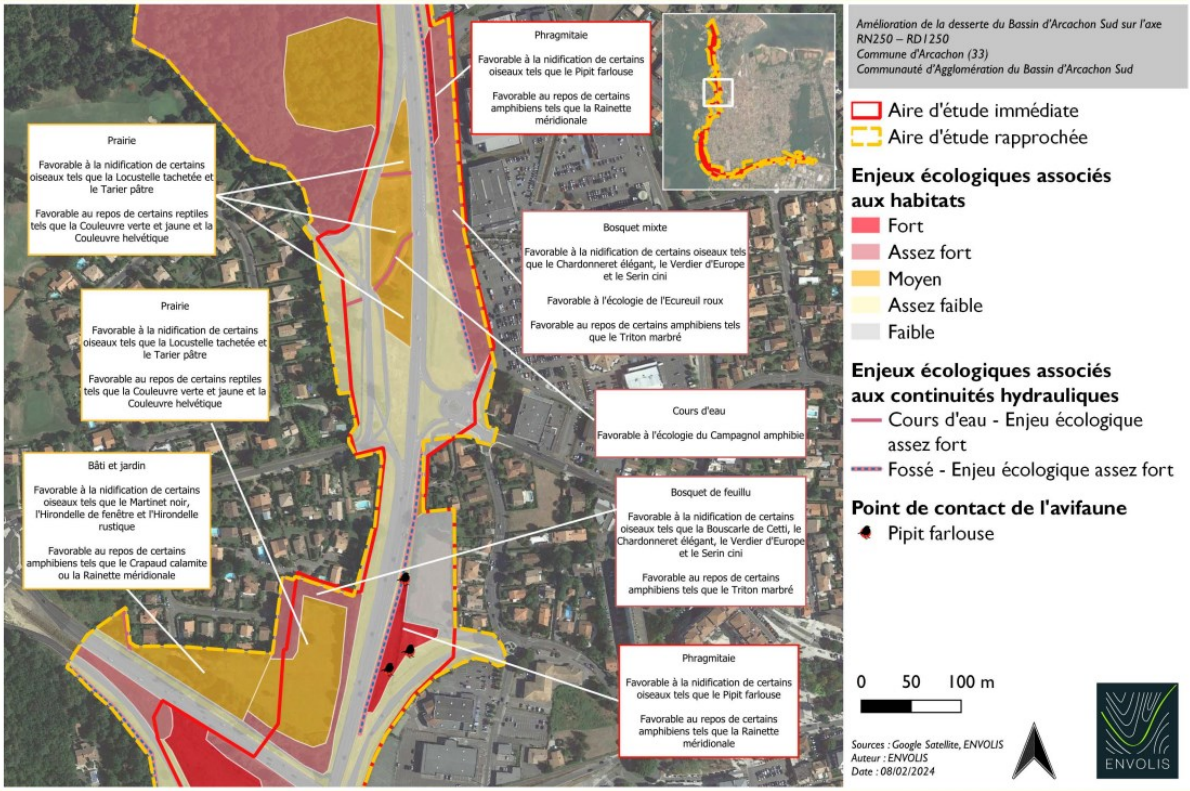


Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Cartographie relative aux enjeux écologiques provisoires - Atlas

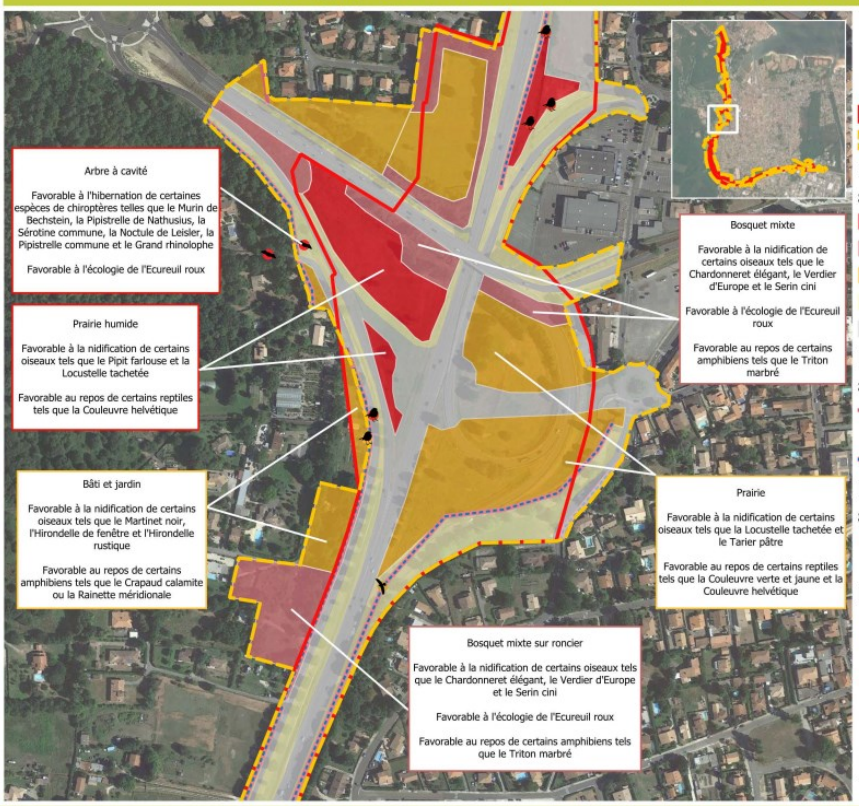


Cartographie relative aux enjeux écologiques provisoires - Atlas



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Cartographie relative aux enjeux écologiques provisoires - Atlas



Amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe RN250 – RD1250
Commune d'Arcachon (33)
Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud

Aire d'étude immédiate
Aire d'étude rapprochée

Enjeux écologiques associés aux habitats
Fort
Assez fort
Moyen
Assez faible
Faible

Enjeux écologiques associés aux continuités hydrauliques
Cours d'eau - Enjeu écologique assez fort
Fossé - Enjeu écologique assez fort

Enjeux écologiques associés aux arbres remarquables
Arbre à cavité pouvant faire office de gîte arboricole - Enjeu fort

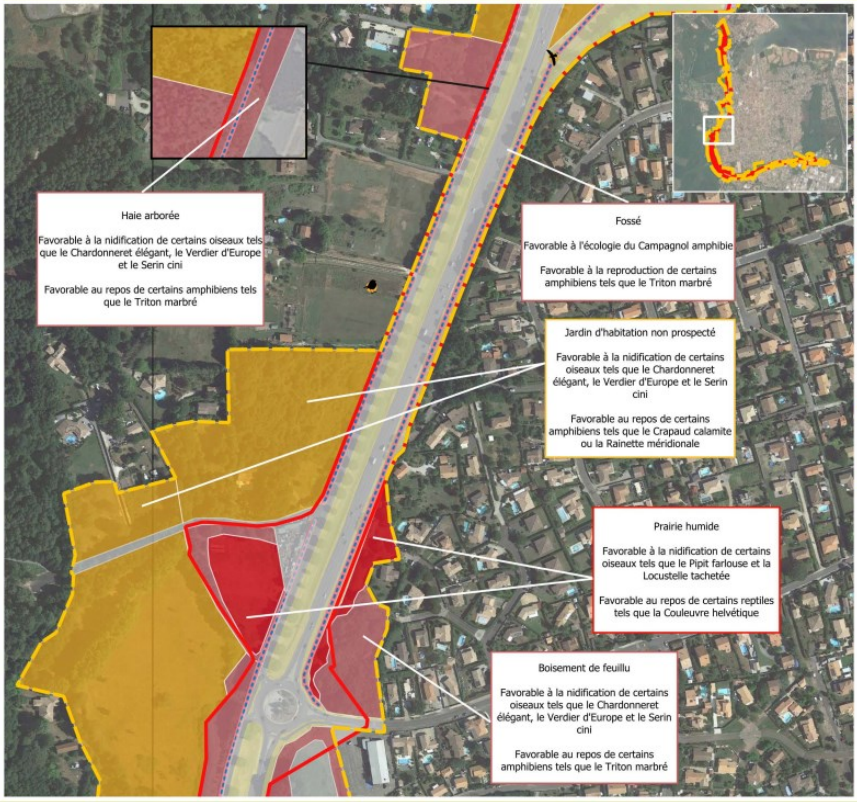
Point de contact de l'avifaune
Tarier pâtre
Faucon crécerelle
Pipit farlouse

0 50 100 m

Sources : Google Satellite, ENVOLIS
Auteur : ENVOLIS
Date : 08/02/2024

ENVOLIS

Cartographie relative aux enjeux écologiques provisoires - Atlas



Amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe RN250 – RD1250
Commune d'Arcachon (33)
Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud

Aire d'étude immédiate
Aire d'étude rapprochée

Enjeux écologiques associés aux habitats
Fort
Assez fort
Moyen
Assez faible
Faible

Enjeux écologiques associés aux continuités hydrauliques
Fossé - Enjeu écologique assez fort

Point de contact de l'avifaune
Faucon crécerelle
Tarier pâtre

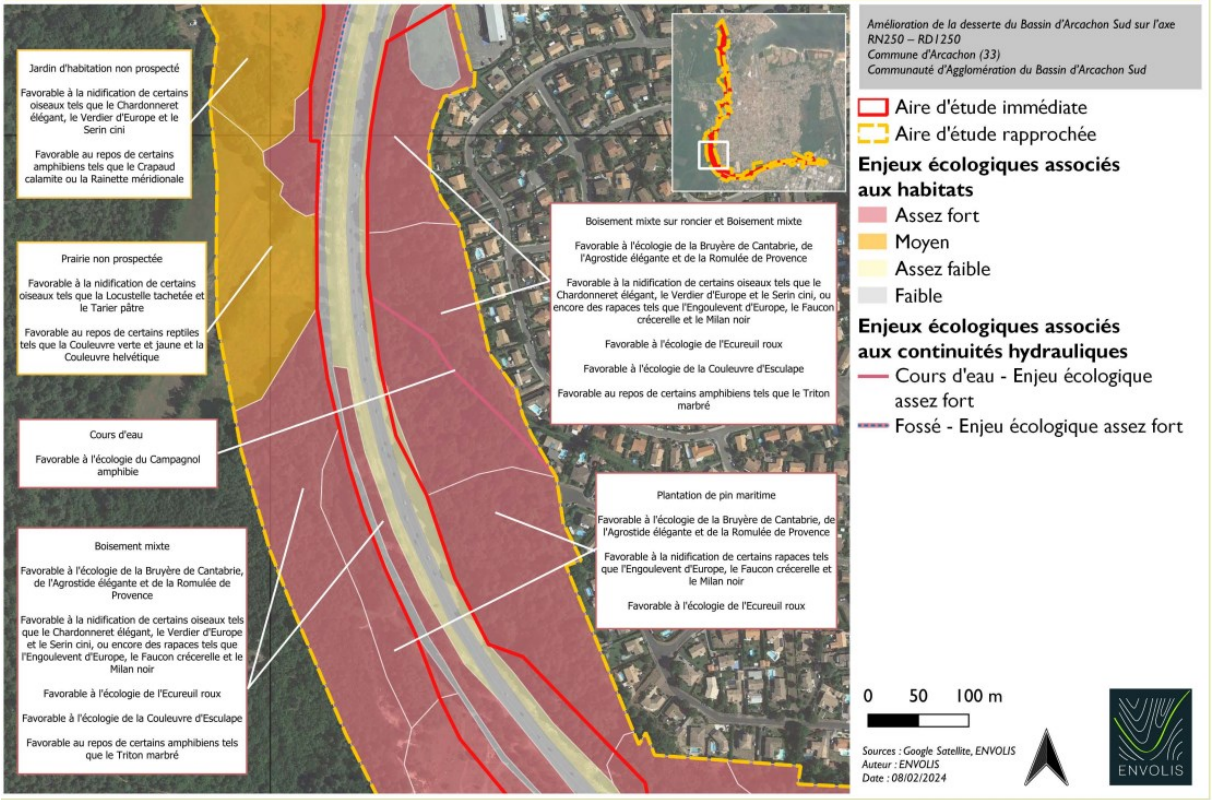
0 50 100 m

Sources : Google Satellite, ENVOLIS
Auteur : ENVOLIS
Date : 08/02/2024

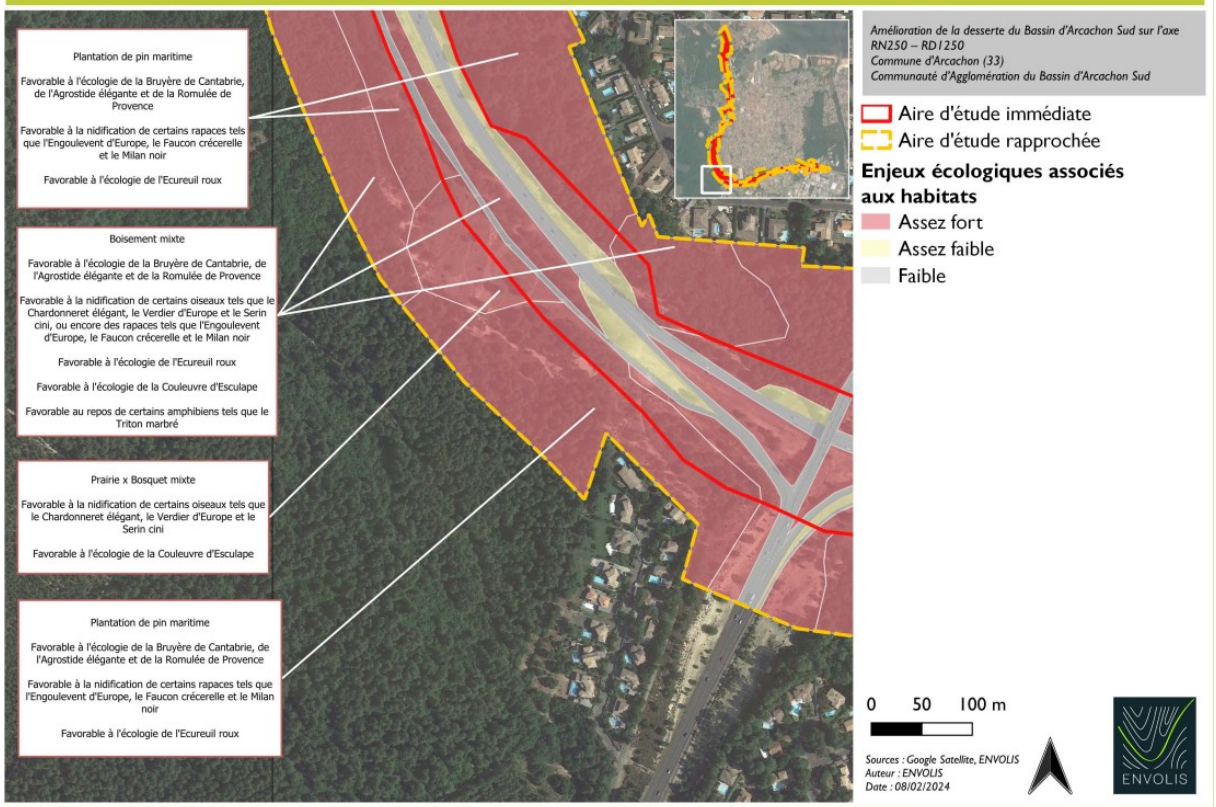
ENVOLIS

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Cartographie relative aux enjeux écologiques provisoires - Atlas

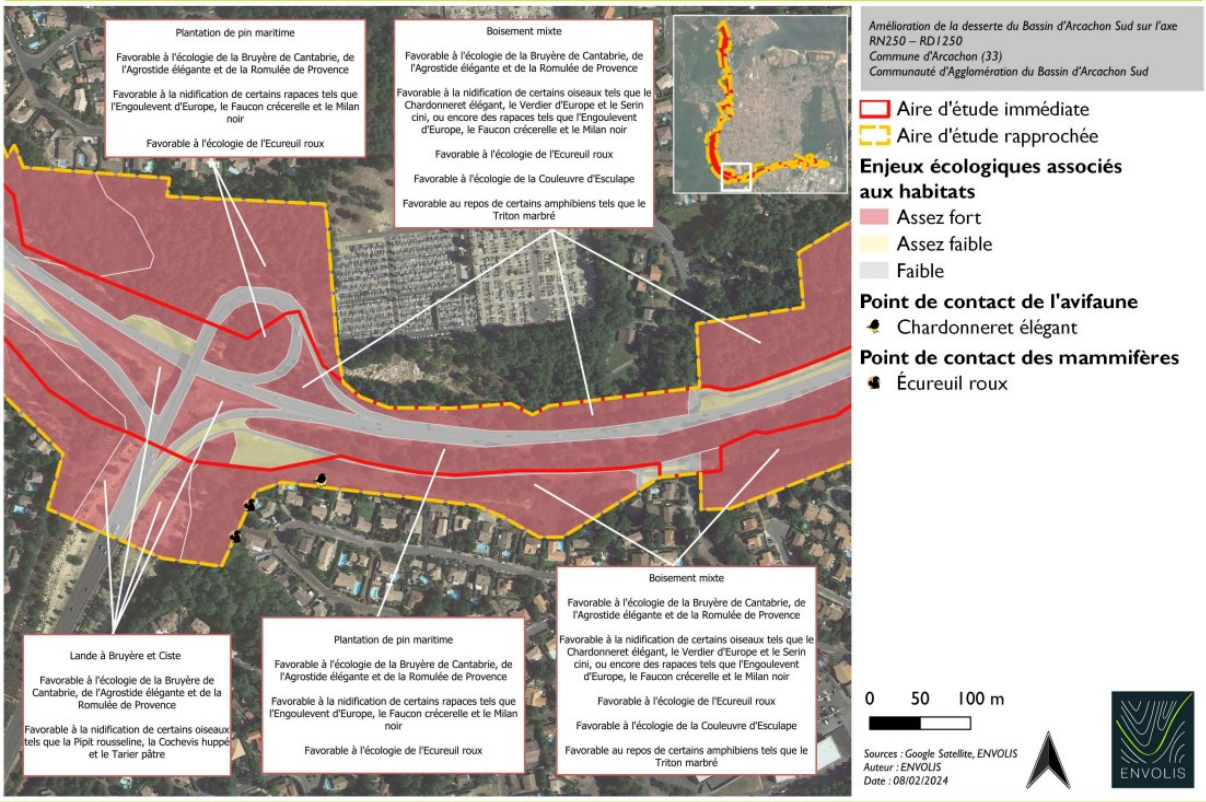


Cartographie relative aux enjeux écologiques provisoires - Atlas



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Cartographie relative aux enjeux écologiques provisoires - Atlas



Amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe RN250 – RD1250
Commune d'Arcachon (33)
Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud

Aire d'étude immédiate
Aire d'étude rapprochée

Enjeux écologiques associés aux habitats
Assez fort
Assez faible
Faible

Point de contact de l'avifaune
Chardonneret élégant

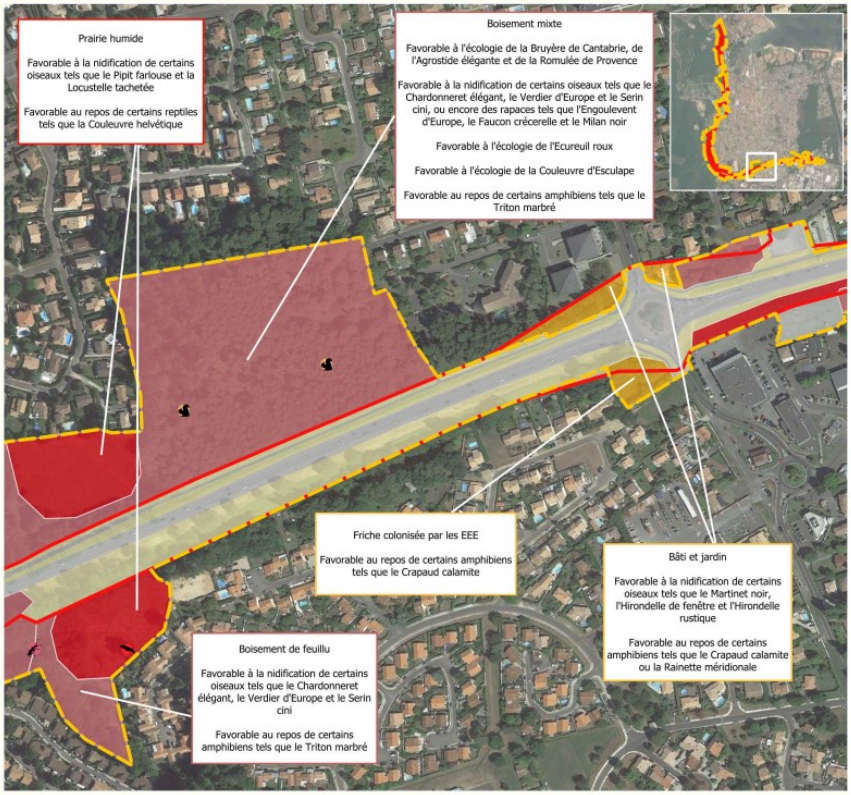
Point de contact des mammifères
Écureuil roux

0 50 100 m

Sources : Google Satellite, ENVOLIS
Auteur : ENVOLIS
Date : 08/02/2024

ENVOLIS

Cartographie relative aux enjeux écologiques provisoires - Atlas



Amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe RN250 – RD1250
Commune d'Arcachon (33)
Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud

Aire d'étude immédiate
Aire d'étude rapprochée

Enjeux écologiques associés aux habitats
Fort
Assez fort
Moyen
Assez faible
Faible

Enjeux écologiques associés aux arbres remarquables
Arbre présentant des traces de Grand Capricorne - Enjeu assez fort
Arbre à cavité pouvant faire office de gîte arboricole - Enjeu fort

Point de contact des mammifères
Écureuil roux

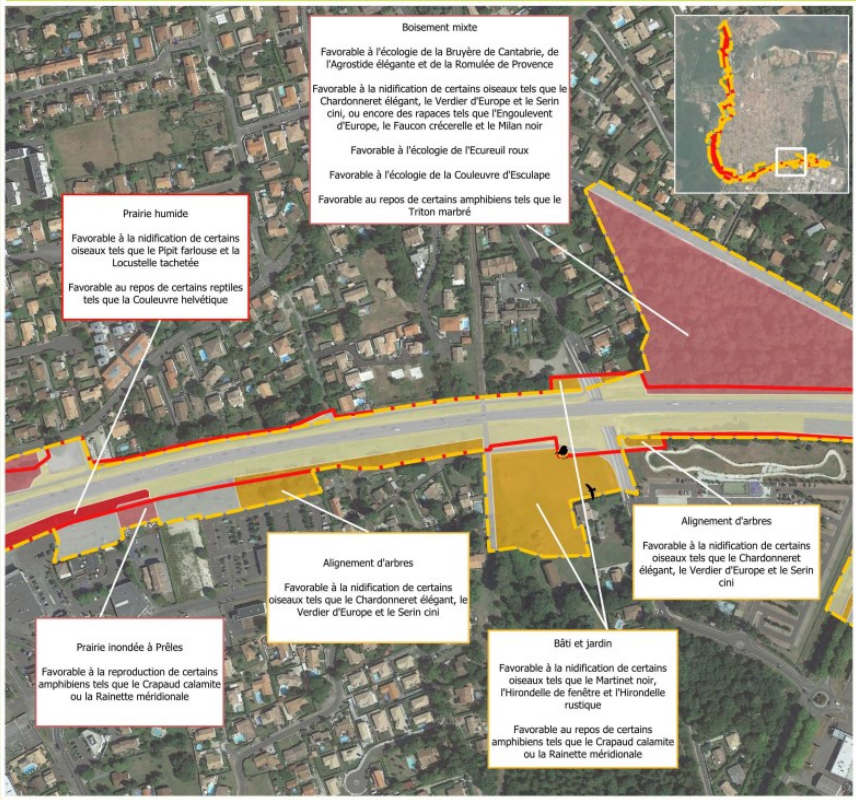
0 50 100 m

Sources : Google Satellite, ENVOLIS
Auteur : ENVOLIS
Date : 08/02/2024

ENVOLIS

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Cartographie relative aux enjeux écologiques provisoires - Atlas



Amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe RN250 – RD1250
Commune d'Arcachon (33)
Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud

Aire d'étude immédiate
Aire d'étude rapprochée

Enjeux écologiques associés aux habitats
Fort
Assez fort
Moyen
Assez faible
Faible

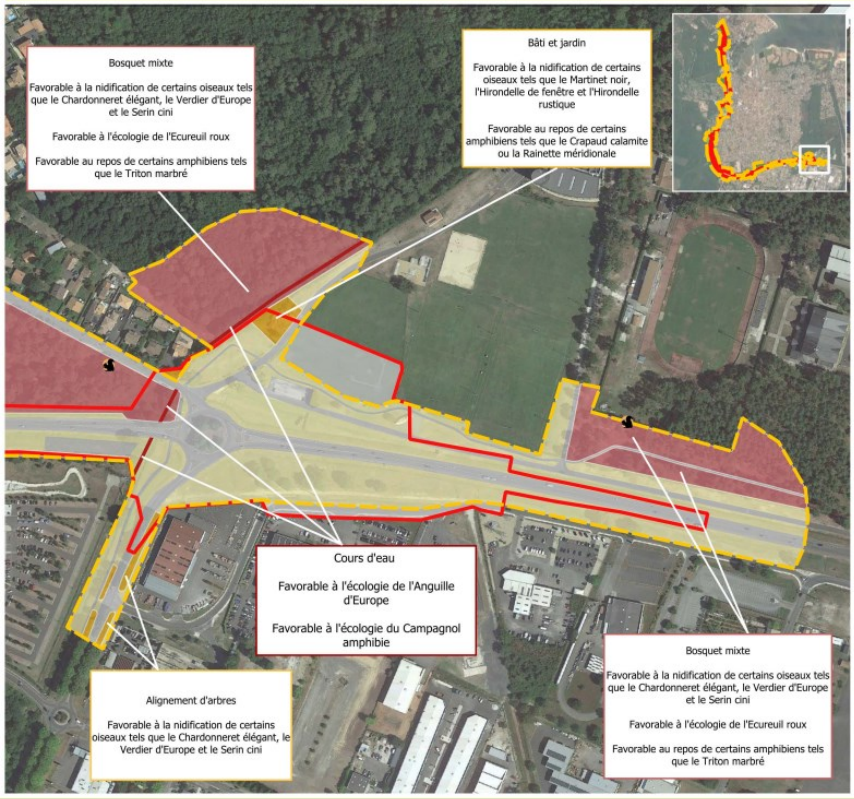
Point de contact de l'avifaune
Faucon crécerelle
Tarier pâtre

0 50 100 m

Sources : Google Satellite, ENVOLIS
Auteur : ENVOLIS
Date : 08/02/2024

ENVOLIS

Cartographie relative aux enjeux écologiques provisoires - Atlas



Amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe RN250 – RD1250
Commune d'Arcachon (33)
Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud

Aire d'étude immédiate
Aire d'étude rapprochée

Enjeux écologiques associés aux habitats
Assez fort
Moyen
Assez faible
Faible

Enjeux écologiques associés aux continuités hydrauliques
Cours d'eau - Enjeu écologique très fort

Point de contact des mammifères
Écureuil roux

0 50 100 m

Sources : Google Satellite, ENVOLIS
Auteur : ENVOLIS
Date : 08/02/2024

ENVOLIS