

**Concertation préalable  
(14 mai au 30 juin 2018)**

## **4 - Annexe fiche n°4 Contexte environnemental de la RD3**

# SOMMAIRE

<b>I</b>	<b>Annexe fiche n°4 .....</b>	<b>3</b>
<b>II</b>	<b>Annexes relatives aux milieux naturels .....</b>	<b>11</b>

## I- Annexes pour le bruit

### I.1) Réglementation

La réglementation relative au bruit du trafic routier et à la gestion du bruit dans l'environnement distingue :

- la réglementation relative au classement sonore des infrastructures de transports terrestres visant à affecter des normes d'isolement acoustique de façade à toute construction nouvelle venant s'ériger dans un secteur de nuisance sonore ;
- la réglementation relative à l'élaboration des cartes de bruit stratégiques et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) aux abords des principales infrastructures de transport ainsi que dans les grandes agglomérations, visant à éviter, prévenir et réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement ;
- la réglementation relative à la limitation du bruit des voies nouvelles ou des voies existantes faisant l'objet d'une modification, destinée à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure nouvelle ou modifiée ne crée des nuisances sonores excessives pour les bâtiments riverains existants avant l'infrastructure.

### I.2) Indices réglementaires et critères d'ambiance sonore

Le bruit de la circulation automobile fluctue au cours du temps. La mesure instantanée (au passage d'un camion, par exemple) ne suffit pas pour caractériser le niveau d'exposition des personnes.

C'est le cumul de l'énergie sonore reçue par un individu qui est l'indicateur le plus représentatif des effets du bruit.

Ce cumul est traduit par le niveau énergétique équivalent noté Leq. En France, ce sont les périodes (6 h - 22 h) et (22 h - 6 h) qui ont été adoptées comme référence pour le calcul du niveau Leq. Les indices réglementaires s'appellent LAeq(6 h - 22 h) et LAeq(22 h - 6 h). Ils correspondent à la moyenne de l'énergie cumulée sur les périodes (6 h - 22 h) et (22 h - 6 h) pour l'ensemble des bruits observés.

Le critère d'ambiance sonore est défini dans l'Arrêté du 5 mai 1995. Il permet de caractériser une zone d'ambiance sonore, selon les critères suivants :

Bruit ambiant existant toutes sources sonores confondues (en dB(A))		Caractérisation de la zone
LAeq (6h-22h)	LAeq (22h-6h)	
< 65	< 60	Modéré de jour et de nuit
> ou = 65	< 60	Non modéré de jour et modérée de nuit
< 65	> ou = 60	Modéré de jour et non modéré de nuit
> ou = 65	> ou = 60	Non modéré de jour et de nuit

### I.3) Annexes relatives aux Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

#### I.3.1 Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et Points Noirs du Bruit (PNB)

Les PPBE doivent être élaborés par :

- les gestionnaires des réseaux routiers : avant 2008 pour les axes circulés par plus de 6 millions de véhicules par an (1ère échéance) et avant 2013 pour ceux circulés par plus de 3 millions de véhicules par an (2ème échéance) ;
- les gestionnaires des réseaux ferroviaires : avant 2008 pour les voies empruntées par plus de 60 000 trains par an (1ère échéance) et avant 2013 pour celles empruntées par plus de 30 000 trains par an (2ème échéance) ;
- les gestionnaires des aéroports de plus de 50 000 mouvements par an avant 2008 (1ère échéance) ;
- les communautés d'agglomérations : avant 2008 pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants (1ère échéance) et avant 2013 pour celles de plus de 100 000 habitants (2ème échéance).

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le Code de l'Environnement français fixe des valeurs limites selon le type de source considérée.

Pour les contributions sonores attribuables aux infrastructures des réseaux routier et ferroviaire, les objectifs de réduction retenus sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit, faisant suite au Plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003 et à la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transport terrestre.

Un Point Noir du Bruit (PNB) est un bâtiment sensible localisé dans une Zone de Bruit Critique (ZBC) dont les niveaux sonores en façade résultant de l'exposition au bruit issu des infrastructures de transports terrestres dépassent ou risquent de dépasser au moins l'une des valeurs limites définies dans la circulaire du 25 mai 2004, détaillées dans le tableau ci-après :

Valeurs limites relatives aux contributions sonores dB(A) en façade (si une seule de ces valeurs est dépassée, le bâtiment peut être qualifié de point noir)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV exclusivement dédiée TGV > 250 km/h	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV Voie ferrée conventionnelle
L <sub>Aeq</sub> (6h-22h)	70	73	73
L <sub>Aeq</sub> (22h-6h)	65	68	68

Illustration 1 : Valeurs limites relatives aux contributions sonores des infrastructures de transports terrestres (source : circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transport terrestre)

Les enquêtes de gêne révèlent qu'à partir de ces valeurs, plus de 80% des personnes enquêtées se déclarent «gênées» ou «très gênées».

Pour les bâtiments qui dépassent ou sont proches des valeurs limites de la réglementation et sont ainsi recensés PNB, des dispositifs de protection doivent être proposés pour réduire l'exposition au bruit en façade des bâtiments, ou à l'intérieur des pièces de vie.

Plusieurs solutions de protection peuvent être envisagées.

Dès lors que plusieurs PNB sont regroupés, des solutions de protection collective par un traitement à la source doivent être privilégiées. Il peut s'agir de la mise en place :

- d'écrans antibruit,
- de merlons (talus) ou tranchées (installation d'une dalle de béton perforée ou non au-dessus de la voie),
- de revêtements de chaussée peu bruyants.

Pour les PNB isolés ou lorsque le traitement à la source s'avère économiquement ou techniquement irréalisable, des solutions individuelles (traitement sur le bâti) sont préconisées.

Ponctuellement, un traitement sur le bâti peut encore être préconisé aux étages supérieurs d'un bâtiment en complément de la mise en œuvre d'un écran, afin d'en limiter la hauteur.

### *1.3.2 Identification et localisation des zones bruyantes (RD3 et RD106)*

Le PPBE identifie 11 zones de bruit critique le long de la RD3 en traversée du territoire de la COBAN, de Mios à Lège-Cap-Ferret, et 4 zones de bruit critique le long de la RD106 sur les communes de Lège-Cap-Ferret et Lanton.

Au total, ce sont 114 PNB identifiés et 250 personnes exposées à des niveaux sonores supérieurs à 68 dB(A) en moyenne.

Une hiérarchisation de ces zones bruyantes a été réalisée dans le cadre du PPBE, en fonction :

- de la présence d'établissements sensibles de type enseignement ou santé ;
- du nombre de bâtiments et d'habitants exposés à un dépassement des valeurs limites ;
- des périodes d'exposition au dépassement (période Ln : la nuit uniquement et/ou Lden : journée complète).

Trois niveaux d'enjeux ont ainsi été retenus, permettant de classer les zones de bruit en zones à enjeux forts (rouge), moyens (orange) et faibles (jaune).

Les zones bruyantes identifiées le long des RD3 et RD106 sur le territoire de la COBAN sont présentées dans le tableau ci-dessous et les fiches pages suivantes.

Zone de bruit	Localisation	Nombre de personnes exposées		Nombre de bâtiments exposés		Bâtiment sensible exposé
		Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
ZB1 – RD3	MIOS	25	-	7	-	non
ZB2 – RD3	MIOS	1	-	1	-	non
ZB3 – RD3	BIGANOS	35	-	19	-	non
ZB4 – RD3	BIGANOS	1	-	1	-	non
ZB5 – RD3	AUDENGE	23	2	17	2	non
ZB6 – RD3	AUDENGE	24	-	13	-	non
ZB7 – RD3	LANTON	1	-	1	-	non
ZB8 – RD3	LANTON	1	-	1	-	non
ZB9 – RD3	ANDERNOS LES BAINS	81	-	20	-	non
ZB10 – RD3	ARES	40	-	20	-	non
ZB11 – RD3	LEGE CAP FERRET	8	-	6	-	non
<b>Sous-total RD3</b>		<b>240</b>	<b>2</b>	<b>106</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
ZB1 – RD106	LEGE CAP FERRET	0	-	2	-	non
ZB2 – RD106	LANTON	3	-	2	-	non
ZB3 – RD106	LANTON	3	-	1	-	non
ZB4 – RD106	LANTON	4	-	3	-	non
<b>Sous-total RD106</b>		<b>10</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL COBAN</b>		<b>250</b>	<b>2</b>	<b>114</b>	<b>2</b>	<b>0</b>

### 1.3.3 Plan d'actions

Les actions envisageables pour la résorption de ces points noirs du bruit sont présentées, par zone, dans les fiches pages suivantes.

Il s'agit :

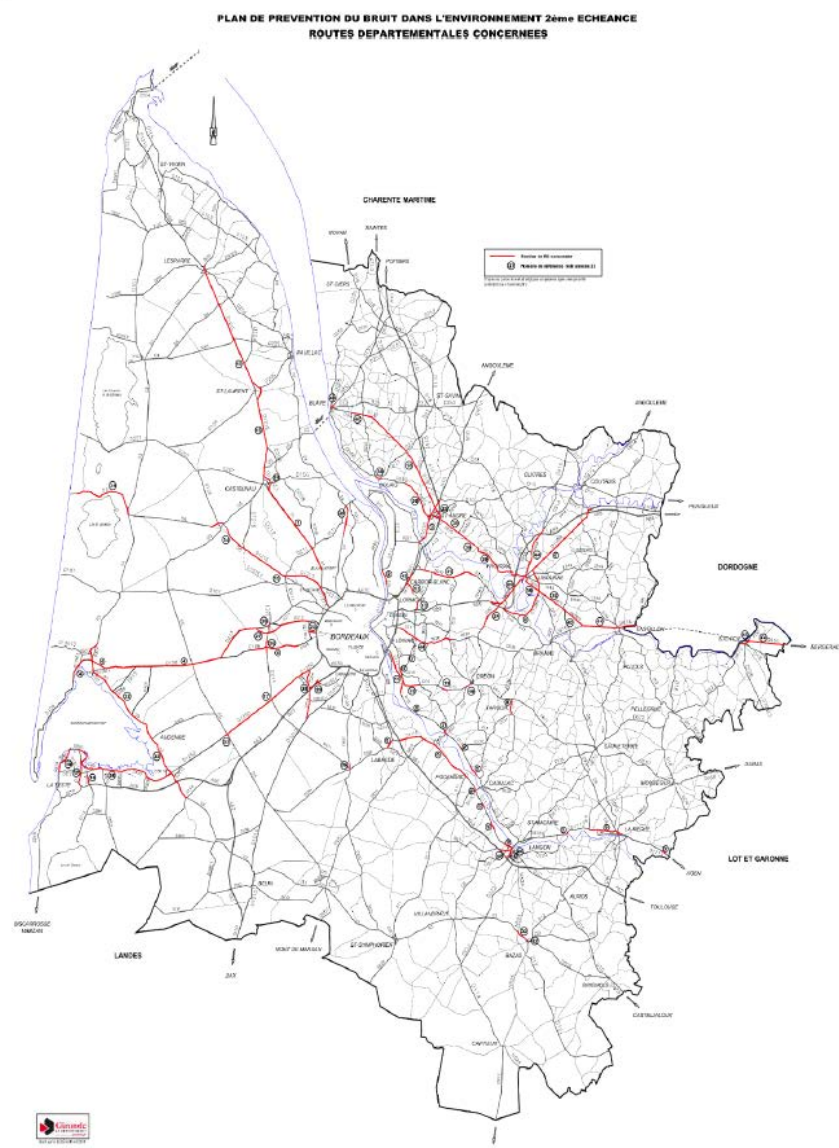
- De travaux d'insonorisation des façades après confirmation du caractère PNB des bâtiments concernés ;
- De la mise en place d'un revêtement acoustique de type BBTM1 lors du renouvellement de la couche de roulement.

La mise en place d'écrans anti-bruit ou de merlons de part et d'autre de la voirie n'est pas appropriée en milieu urbain. L'estimation du coût de ces travaux (en € HT) est présentée dans le tableau ci-dessous :

Zone de bruit	Localisation	Etudes	Insonorisation de façade	Enrobé phonique	TOTAL
ZB1 – RD3	MIOS	2 000	96 000		98 000
ZB2 – RD3	MIOS	1 000	12 000		13 000
ZB3 – RD3	BIGANOS	2 000	228 000	150 000	380 000
ZB4 – RD3	BIGANOS	1 000	12 000		13 000
ZB5 – RD3	AUDENGE	2 000	204 000		206 000
ZB6 – RD3	AUDENGE	2 000	156 000	50 000	208 000
ZB7 – RD3	LANTON	1 000	12 000		13 000
ZB8 – RD3	LANTON	1 000	12 000		13 000
ZB9 – RD3	ANDERNOS LES BAINS	2 500	240 000	200 000	442 500
ZB10 – RD3	ARES	2 000	240 000	150 000	392 000
ZB11 – RD3	LEGE CAP FERRET	1 500	72 000	250 000	323 500
<b>Sous-total RD3</b>		<b>18 000</b>	<b>1 284 000</b>	<b>800 000</b>	<b>2 102 000</b>
ZB1 – RD106	LEGE CAP FERRET	1 000	24 000	50 000	75 000
ZB2 – RD106	LANTON	1 000	24 000		25 000
ZB3 – RD106	LANTON	1 000	12 000		13 000
ZB4 – RD106	LANTON	1 000	36 000		37 000
<b>Sous-total RD106</b>		<b>4 000</b>	<b>96 000</b>	<b>50 000</b>	<b>150 000</b>
<b>TOTAL COBAN</b>		<b>22 000</b>	<b>1 380 000</b>	<b>850 000</b>	<b>2 252 000</b>

Le PPBE du Département de la Gironde sur les routes départementales identifie le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin comme une mesure de substitution à la mise en œuvre des actions associées aux zones de bruit ZB3-D3 à ZB10-D3 soit 8 secteurs (3 secteurs à enjeux faibles, 4 à enjeux moyens et 1 à enjeu fort). Les diminutions de trafic attendues sur la RD3 permettraient de faire diminuer les niveaux de bruit émis par le trafic automobile et ainsi de supprimer 92 PNB et protéger 206 personnes soit 85% du nombre total de personnes et de bâtiments exposés au bruit de la RD3. Le traitement de ces PNB est évalué à 1 667 500 €HT. L'engagement de ces travaux est aujourd'hui conditionné par la concrétisation du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin.

### I.3.4 Réseau routier départemental concerné par le PPBE 2ème échéance du Département de la Gironde





#### I.4) Annexes relatives au classement sonore des infrastructures de transport

En application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992, les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée, selon les critères ci-dessous :

Niveau sonore de référence $L_{Aeq}(6h-22h)$ en dB(A)	Niveau sonore de référence $L_{Aeq}(22h-6h)$ en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	Catégorie 1 - la plus bruyante	300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	Catégorie 2	250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	Catégorie 3	100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	Catégorie 4	30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	Catégorie 5	10 m

Les secteurs affectés par le bruit doivent être reportés à titre informatif sur les documents graphiques des Plans Locaux d'Urbanisme. Ce classement a pour effet d'affecter des normes d'isolement acoustique de façade à toute construction nouvelle érigée dans un secteur de nuisance sonore.

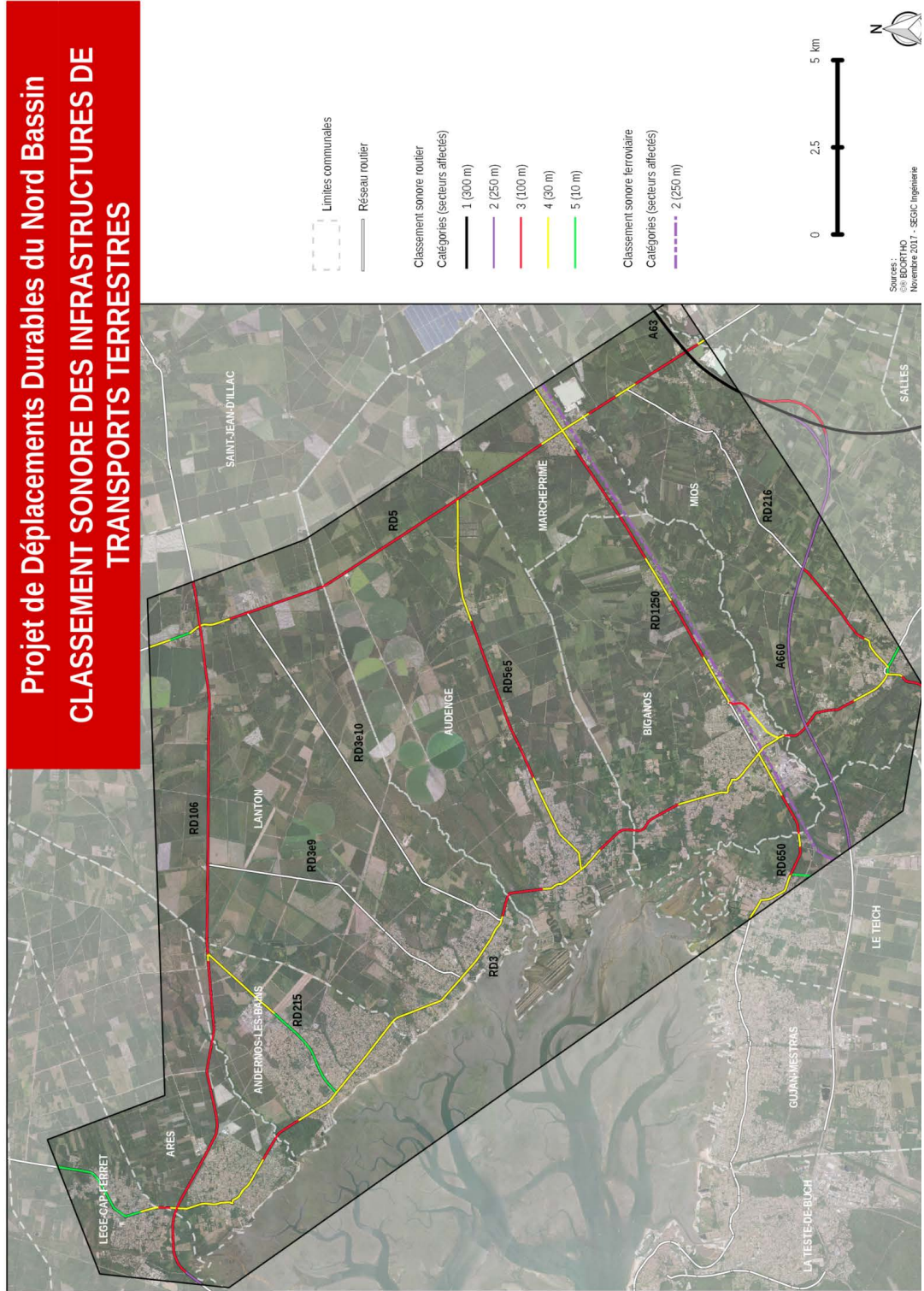
Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres en Gironde a été approuvé par arrêté préfectoral du 02 juin 2016, abrogeant les arrêtés préfectoraux en date des 30 janvier 2003, 02 mars 2009, 03 mars 2009, 06 avril 2011 et 08 août 2011.

Le classement sonore des axes routiers au droit de la zone d'étude est présenté sur la carte page suivante.

Ainsi, les principaux axes routiers sont classés en catégorie 3 hors agglomération et en catégorie 4 en zone agglomérée.

La voie ferrée et l'A660 sont classées en catégorie 2.

Carte : Classement sonore des infrastructures de transport



## II- Annexes relatives aux milieux naturels

Dans le cadre des études préliminaires du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin, une évaluation de la sensibilité des milieux naturels sur le territoire d'étude a été réalisée.

L'objectif de cette étude était de définir les zones à enjeu écologique présentent sur le territoire d'étude de façon à, autant que faire se peut, réduire les impacts du projet sur l'environnement.

Le travail réalisé s'articule en deux phases :

- La première phase a consisté à recueillir les données existantes et notamment les différents zonages du patrimoine naturel existants sur le territoire ; cet inventaire a été réalisé dans une aire d'étude de près de 40 000 ha.
- La seconde phase a visé à préciser les niveaux d'enjeux écologiques par des inventaires naturalistes ciblés sur quelques habitats naturels dans une aire d'étude de près de 12 000 ha évitant les principaux zonages recensés précédemment.

### ■ Etape 1 :Recueil des données

Les données récoltées ont concerné différents types de zonages à savoir les zonages réglementaires, les espaces protégés au titre de conventions et d'engagements européens et internationaux, les espaces protégés de façon contractuelle ou par maîtrise foncière, les zonages d'inventaire et les éléments structurants (TVB).

**Vingt types de zonages ont été identifiés sur l'aire d'étude de la phase 1 et dans un rayon de 10 km :**

- 1 Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope
- 2 Réserves Naturelles Nationales - 19 Sites inscrits
- 7 Sites Classés - 1 zone humide RAMSAR
- 1 Parc Naturel Régional - 1 Parc Naturel Marin
- 6 sites Natura 2000 (1 Zone de Protection Spéciale – Directive Oiseaux et 5 Zones Spéciales de Conservation – Directive Habitat/Faune/Flore)
- 8 sites acquis par le Conservatoire du Littoral et 11 situés dans son périmètre d'intervention
- 9 espaces naturels sensibles et 18 situés dans la zone de préemption des espaces naturels sensibles du département de la Gironde
- 1 réserve ornithologique
- 13 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique de type 1
- 6 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique de type 2
- 1 Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux
- 2 Zones humides élémentaires –SDAGE Adour-Garonne
- Des zones humides identifiées dans le SAGE Leyre et des zones humides identifiées dans le SAGE des Lacs Médocains.
- 21 corridors (essentiellement liés aux milieux aquatiques et humides)
- 11 réservoirs de biodiversité - Un réseau hydrographique bien développé.



**Ces données font état d'un patrimoine naturel riche sur le territoire.**

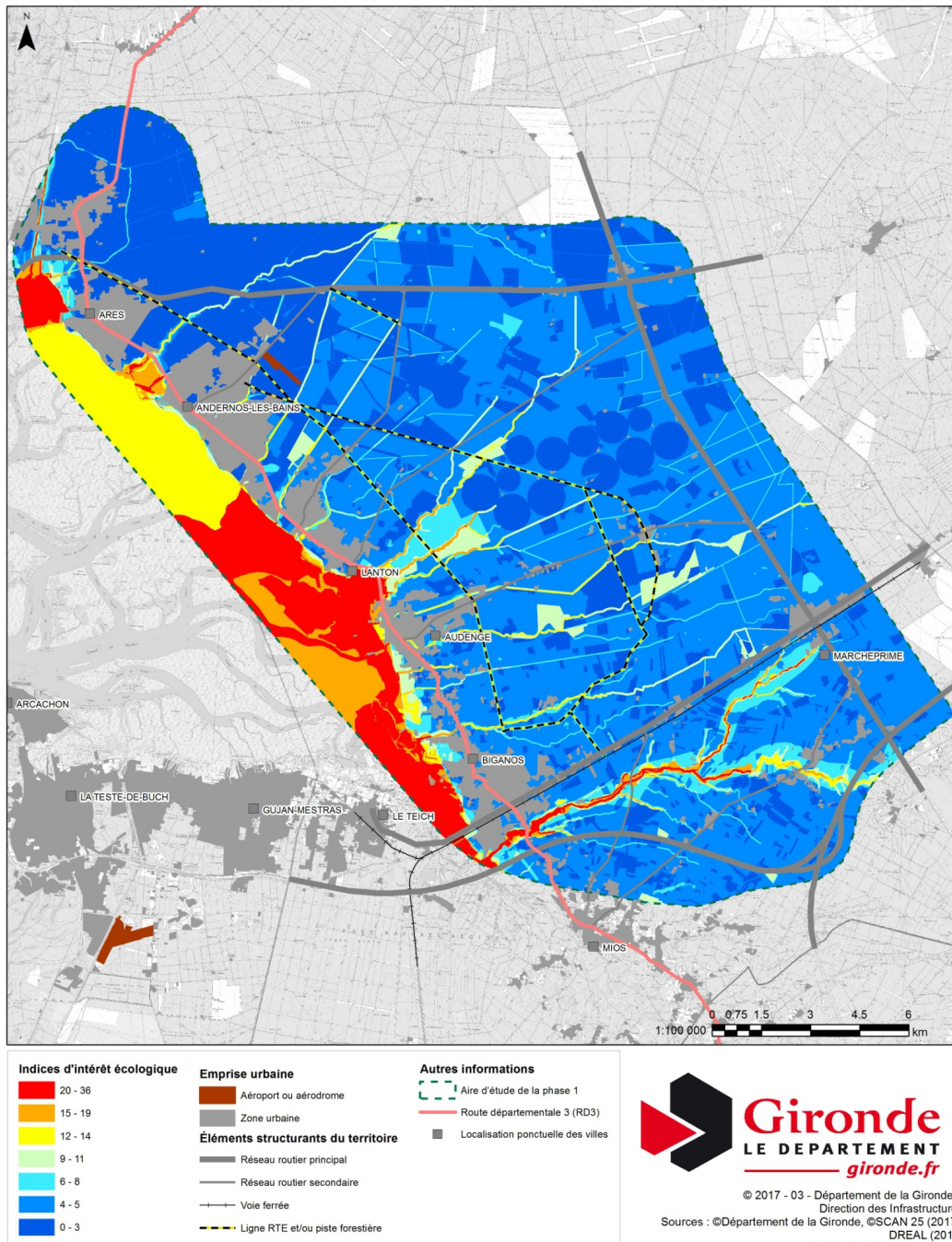
A chaque zonage, a été attribuée une note d'intérêt écologique définie en fonction de l'intérêt faunistique, faunistique ou paysager et du caractère réglementaire ou non du zonage concerné.

La superposition de plusieurs zonages donne lieu à une addition des notes d'intérêt écologique définissant des secteurs auxquels sont attribués des indices d'intérêt écologique.



## Département de la Gironde Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin – Phase 1

Indices d'intérêt écologique



Les abords de la RD3 sont matérialisés par des zones urbanisées denses ainsi que par des enjeux écologiques forts comme l'illustre la carte ci-dessous sur laquelle des regroupements de classe d'indices ont été effectués pour simplifier la lecture des enjeux écologiques.

**Les secteurs présentant les plus forts indices d'intérêt écologique et donc les plus forts enjeux écologiques sont situés majoritairement sur la frange littorale du bassin d'Arcachon.**

D'autres zones à enjeu ont été identifiées à l'intérieur des terres notamment sur et au droit du réseau hydrographique ainsi qu'au niveau des embouchures avec le bassin d'Arcachon. Sont concernées :

- Le ruisseau de Cirès entre Andernos et Arès ;
- Le Domaine de Certes et Graveyron avec le ruisseau de Lanton, le ruisseau du Milieu et le ruisseau de Passaduy.
- Le ruisseau de Lacanau et ses affluents.

#### ■ **Evaluation du niveau d'enjeu écologique**

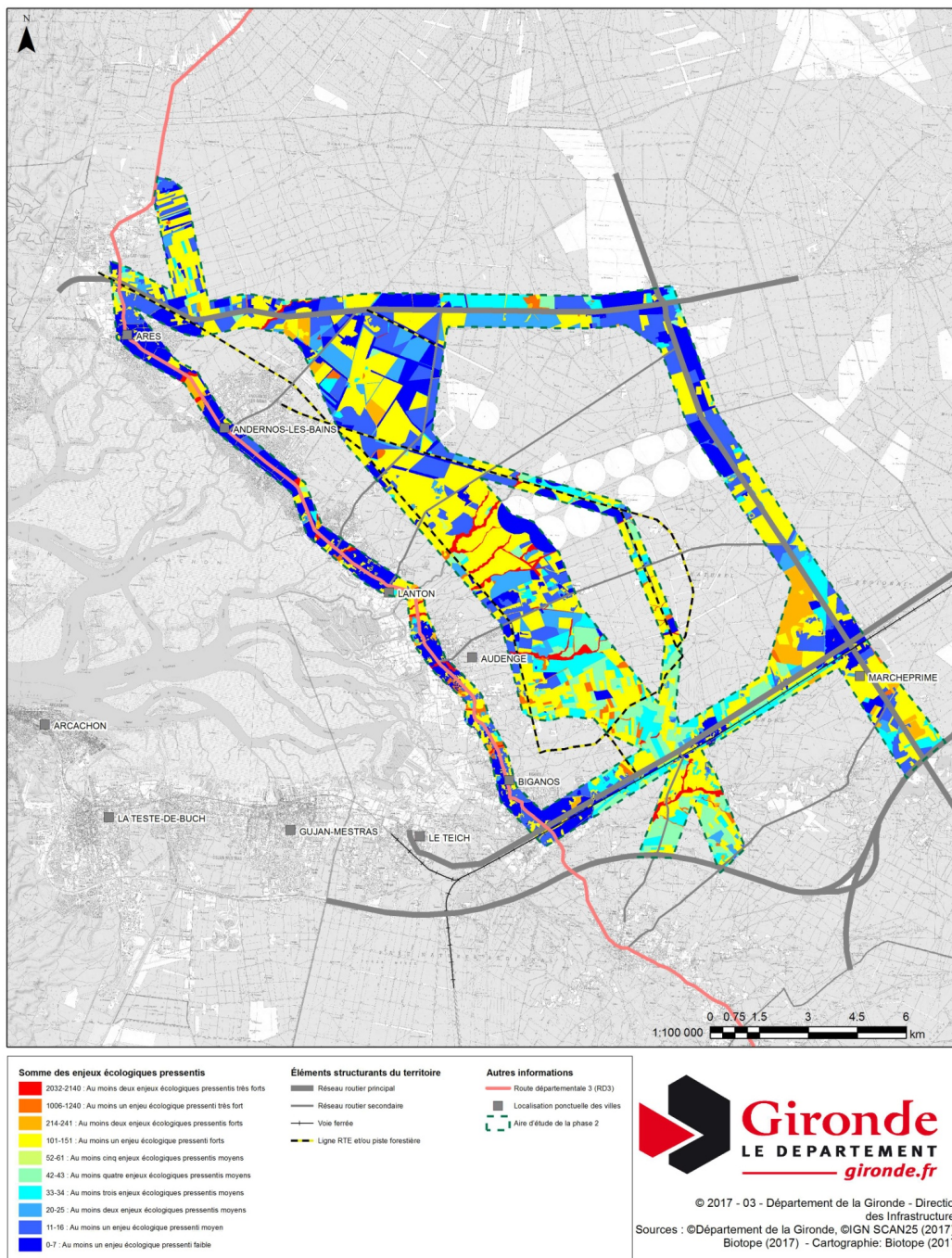
Cette deuxième phase consiste en la réalisation d'inventaires faune/flore non exhaustifs ciblés sur les différents types d'habitats présents. L'aire d'étude de cette phase 2 avoisine les 12 000 ha. Elle a été définie selon les principes suivants qui s'inscrivent dans une démarche d'évitement et de réduction :

- Evitement des zones aux enjeux écologiques les plus forts identifiés lors de la première phase,
- Prise en compte des principaux périmètres de protection stricte (APPB, RN et RR, ENS,...) situés sur le littoral,
- Intégration de la sensibilité écologique croissante des milieux et espèces à mesure que l'on s'approche du littoral.

Au sein de cette aire d'étude, les enjeux écologiques ont été évalués pour chacun des groupes étudiés (flore, insectes, poissons et crustacés, amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères) sur la base des données de présence d'espèces mais aussi de la capacité d'accueil et la fonctionnalité des habitats pour ces espèces.

La somme des enjeux écologiques de chaque habitat pour l'ensemble des groupes est présentée sur la carte suivante (les couleurs chaudes matérialisant les plus forts enjeux et les couleurs froides les plus faibles) :





La présence importante d'enjeux faibles au droit de la RD3 est liée à la présence importante de zones urbanisées. Il n'en demeure pas moins que plusieurs zones à enjeu très fort sont interceptées.

**Les principales richesses environnementales du secteur se rencontrent dans 5 principales zones rappelées ci-dessous.**

- Cœur de biodiversité N°1 :

L'intérêt de cette zone réside principalement dans la présence de corridors écologiques matérialisés par des cours d'eau et des boisements alluviaux au droit des ruisseaux de Comte, de Cirès, du Bétay ou encore fossé de Castaing). Outre ces milieux, retenons la présence de forêts de feuillus mésophiles et de vieux pins maritimes favorables pour les chiroptères et les mammifères et de lagunes abritant généralement une forte biodiversité. La RD106 et la RD3 qui traversent la zone constituent un élément fragmentant pour ce cœur de biodiversité.

- Cœur de biodiversité N°2 :

La richesse de cette zone est due au ruisseau qui la traverse ainsi qu'aux boisements de feuillus mésophiles et alluviaux (corridor écologique). La RD3 qui traverse la zone constitue un élément fragmentant pour ce cœur de biodiversité.

- Cœur de biodiversité N°3 :

Cette zone est caractérisée par les ruisseaux de Rouillet, du Milieu, de Passaduy et le Berlo du Pin et les boisements alluviaux associés. D'autres milieux naturels (lagunes, pelouses acidiphiles, landes, boisements de pins âgés) confèrent à la zone un intérêt vis-à-vis entre autres du Fadet des Laïches et des chauve-souris. La RD3 qui traverse la zone constitue un élément fragmentant pour ce cœur de biodiversité.

- Cœur de biodiversité N°4 :

La richesse de cette zone est liée aux cours d'eau qui la traversent (ruisseaux de Pontails, d'Aiguemorte et de la possession, Berle de Cabanasses, de Vigneau et de Tagon), à la surface importante de boisements (de feuillus mésophiles et alluviaux de pinèdes âgées) ainsi que la présence de landes humides à Molinie et de lagunes)..

- Cœur de biodiversité N°5 :

La zone est caractérisée par une importante concentration de pinèdes âgées associées de landes humides à molinie et par les boisements de feuillus alluviaux qui bordent le ruisseau de Lacanau. Cette zone comporte également des lagunes et des prairies humides. Une voie verte traverse ce cœur de biodiversité. La RD3 qui traverse la zone constitue un élément fragmentant pour ce cœur de biodiversité.



