



## VIVE LA FORET ASSOCIATION LOI 1901 N° 4/02099

déclarée en préfecture le 30 août 1989. Parution J.O. le 04.10.89

AGREEE pour le département de la Gironde

par ARRETE PREFECTORAL DU 22 DECEMBRE 1994

siège social : Mairie de Lacanau

**ADRESSE POSTALE** : VLF – 2, place des Tilleuls 33000 Bordeaux

☎ / FAX 09.72.61.36.87. – site : <http://www.vivelaforet.org> Courriel : [vlf@vivelaforet.org](mailto:vlf@vivelaforet.org)



Courrier en file  
13 DEC. 2018  
Direction des Infrastructures

Département de la Gironde  
Direction des Infrastructures  
Projet contournement Lesparre-Médoc  
Esplanade Charles de Gaulle  
33 074 Bordeaux Cedex.

Objet : Concertation préalable Projet contournement Lesparre-Médoc

Bordeaux, le 11 Décembre 2018

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la concertation publique préalable sur le projet de contournement des agglomérations de Lesparre-Médoc et Gaillan-en-Médoc, du 19 novembre au 21 décembre 2018, je vous prie de bien vouloir trouver 2 documents qui livrent les avis et propositions de l'association Vive la Forêt.

Nous regrettons que le site d'accueil des avis en ligne, ne permette pas, comme dans le cas des enquêtes publiques de déposer des fichiers.

Cordialement,

Pour Vive la Forêt,

Patrick POINT  
Président de l'association Vive la Forêt

DATE	Dir.	Adm.	Inf.	Dev.	Exp.	Aut.
Directeur	☉	☑				
Administrat. Générale		☑				
Pôle Programmation			☑			
Pôle Développement					☑	☑
Services Exploitation						
C.R.D. Médoc						
C.R.D. Barthelemy						
C.R.D. Gironde-Médoc						
C.R.D. Sud Gironde						
C.R.D. Nord Gironde						
C.R.D. Libourais						

à effectuer avant le :



**VIVE LA FORET** ASSOCIATION LOI 1901 N° 4/02099

Déclarée en préfecture le 30 août 1989. Parution J.O. le 04.10.89

AGREEE pour le département de la Gironde par ARRETE PREFECTORAL DU 22 DECEMBRE 1994

Siège social : Mairie de Lacanau

**ADRESSE POSTALE** : VLF – 2, place des Tilleuls 33000 Bordeaux

FAX 09.72.61.36.87. – site : <http://www.vivelaforet.org> Courriel : [vlf@vivelaforet.org](mailto:vlf@vivelaforet.org)

## Projet de contournement de Lesparre-Médoc

### *Contribution de Vive la Forêt à la concertation préalable*

Avant même le lancement de la concertation préalable, Vive la Forêt, à la suite d'une réunion d'information en juillet à la Mairie de Lesparre-Médoc, a procédé à une analyse du projet sur la base des informations disponibles. Depuis le 19 novembre, avec l'ouverture officielle d'une concertation préalable qui s'achèvera le 21 décembre, nous disposons d'un dossier à l'appui du projet.

Nous complétons ici notre première analyse en tenant compte du dossier et des choix qu'il comporte.

### **Une clarification de la portée du dispositif de concertation préalable**

En préalable, il nous paraît important de situer le rôle et la portée d'une concertation préalable.

- Le champ de la concertation préalable est précisé par l'article L121-15-1 du code de l'environnement.

*« La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable. »*

On voit par-là que la concertation préalable a une portée supérieure à celle que lui donne le Conseil Départemental quand il indique :

*« La concertation est un processus qui se poursuit tout au long de l'élaboration d'un projet, elle doit permettre :*

- ✓ *D'informer le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet : usagers, riverains, élus, associations, chambres consulaires et organisations socioprofessionnelles etc,*
- ✓ *D'écouter et de dialoguer pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux, mais aussi faire émerger les attentes de la population, et, le cas échéant, enrichir le projet ».*

**Il est important de souligner que la concertation n'est pas cantonnée à enrichir le projet. Elle peut conduire à en rejeter la nécessité.**

Les modalités de la concertation préalable sont fixées par l'article L121-16 du code de l'environnement. La durée de la concertation peut aller jusqu'à 3 mois. Le Conseil Départemental a choisi d'en rester à un mois, ce qui, pour ce type de projet, est sans doute un peu court.

Nous organiserons cette contribution en 2 parties. La première, analyse à partir du document soumis à la concertation préalable (partie 2), l'évaluation faite par le Conseil Départemental pour soutenir la réalisation d'un contournement empruntant le tracé nommé « Variante 2 ». La seconde livre les observations sur la pertinence du projet et formule des propositions.

## **A) Le projet soutenu par le Conseil Départemental de Gironde**

Le document dresse superficiellement un état des lieux du territoire étudié. L'aire d'étude s'étend sur 6 communes, du canton du Nord Médoc. On trouve une description du réseau routier. Pour la section concernée trois types de trafic sur la RD 1215 seraient à considérer : transit, accès au territoire, desserte locale. Cette distinction est tout à fait essentielle pour apprécier le projet de contournement.

Malheureusement, aucune enquête de circulation n'a été engagée pour identifier la part de ces trois composantes du trafic. Il faut donc constater qu'une information primordiale fait défaut.

Les points de congestion qui sont évoqués sont limités en nombre et dans leurs effets journaliers et saisonniers. Les ralentissements évoqués sont qualifiés de l'ordre de quelques minutes... On se pose immédiatement la question de savoir si cette situation, qui peut être améliorée par des aménagements adéquats, justifie la dépense d'une quarantaine de millions d'euros, la destruction d'écosystèmes remarquables et un impact sur l'habitat rural.

Il est ensuite identifié des enjeux écologiques, de risque inondation et de risque incendie qui conduisent à écarter tout contournement par l'Est. L'étude va porter sur trois tracés pour un contournement Ouest. Les 3 variantes sont sommairement présentées et l'exercice livré dans la partie 2 du document consiste à confronter leurs tracés pour sélectionner le meilleur.

Les rédacteurs ont choisi une approche qualitative en 5 classes portant sur 6 critères qui sont apparemment considérés comme ayant la même importance, ce qui déjà fait problème.

L'échelle de notation est la suivante :

Incidence positive 	Incidence neutre/faible 	Incidence modérée 	Incidence forte 	Incidence très forte 
--	---	---	---	--

Le classement final est selon les auteurs :

Critère		Variante 1	Variante 2	Variante 2 sud
	L'habitat riverain			
	L'agriculture /sylviculture			
	Les activités locales et les projets de développement locaux			
	Le milieu naturel			
	Les critères techniques et financiers			
	Incidence sur les trafics			

**« Au vu de ces éléments, le Département propose de retenir la variante 2 pour la poursuite des études »**

Derrière l'évidence que le document du CD33 tente de mettre en avant, se cache beaucoup de subjectivité, d'arbitraire et, on ne peut s'empêcher d'y penser, de manipulation.....

La variante 2 n'a pas de pastille rouge.... Et pourtant sur les critères techniques et financiers, curieusement la variante 1 qui coûterait 33,6 M€ est en rouge et la variante 2 qui coûterait 37,5 M€ est, elle, dotée d'une pastille jaune clair (incidence modérée) ! La description des sous-critères géométrie, sécurité et écoulements naturels n'apparaît pas introduire de discrimination majeure entre les 2 variantes....

S'agissant des milieux naturels, on s'étonnera que les variantes 1 et 2 soient considérées comme équivalentes lorsqu'on lit le descriptif. Clairement si la variante 1 est considérée d'incidence forte, alors la variante 2 devrait être classée en incidence très forte (pastille rouge).

La variante 2 Sud, est sur le papier, moins impactante sur l'habitat riverain que la 2. Pourtant elles sont toutes 2 classées comme ayant une incidence modérée. La variante 2 pourrait à cette aune recevoir ici la pastille correspondant à une incidence forte.

On constatera alors qu'avec 2 pastilles d'incidence très forte et 2 pastilles d'incidence forte, la variante 2 perd ses charmes !

**Il est bien clair que le pseudo classement présenté n'a aucun sens.**

Aucune des variantes proposées ne dégage un intérêt intrinsèque. La première n'est plus praticable car on en a volontairement fermé la possibilité en construisant sur l'emprise, pourtant en espace réservé au

POS. Les deux autres sont dévastatrices sur le plan environnemental et de leur impact sur les riverains et le cadre de vie. Elles conduisent à engager des fonds publics très conséquents de 35 à 40 millions d'euros qui pourraient très utilement être dépensés ailleurs, à commencer par des aménagements de la circulation en zone urbaine et la création d'aménagements en faveur des modes doux. Le document du CD33 constate l'absence de pistes cyclables et « *des cheminements piétons limités à leur strict nécessaire sur la RD 1215 (trottoirs peu larges et traversées piétonnes sans signalisation verticale)* ».

Ajoutons que la variante 2 est privilégiée par le CD33, notamment parce qu'elle permettrait de desservir le site d'Epsilon composite, qui bénéficie déjà d'une desserte et d'un rond-point spécifique. L'enquête publique sur le projet d'aménagement de la zone d'activités composite et matériaux innovants de la Maillarde, tourne au fiasco après le rapport très sévère et l'avis négatif du commissaire enquêteur.

**La variante 2 ne dégage nullement un bilan avantages - inconvénients positif.**

Venons-en maintenant aux observations de Vive la Forêt sur la logique et la justification du projet

## **B) Observations et propositions et VLF**

Un examen rétrospectif montre les incertitudes attachées à ce projet d'infrastructure. Quelques constats viennent relativiser l'opportunité d'un tel projet. Il s'en déduit des préalables : l'analyse du problème de la circulation dans la traversée de la ville et l'identification de solutions locales.

### **1. Un projet vieux de plus de trente-cinq ans**

La paralysie qui a, durant de longues années, frappé ce projet n'est pas sans signification.

#### **1.1. L'Etat se désengage du projet qu'il avait initié**

Le projet initial avait été imaginé par les services de l'Etat pour une route classée nationale (N 125). Il avait donné lieu à la production d'un avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI). On n'a plus trace des justifications produites à l'époque. Mais, lors de la révision de 1997 du POS de Lesparre qui avait été approuvé en 1985, les services de l'Etat notent que la réalisation de la déviation avait été prévue dans un autre contexte économique .... qui n'est donc plus d'actualité. Ils s'interrogent sur la possibilité de substituer une approche basée sur des aménagements de traverses. Ils préconisent une analyse des différentes solutions. Dans l'attente de ces études les emplacements inscrits au POS de Lesparre doivent être maintenus<sup>1</sup>. Il en va de même pour Gaillan.

---

<sup>1</sup> Avis de l'Etat sur le projet de POS arrêté. « *Une décision ministérielle ancienne correspondant à un autre contexte économique avait prévu la réalisation de la déviation Lesparre-Gaillan..... Pour la déviation de Lesparre, il est demandé d'examiner dans quelles mesures, des aménagements de traverses ne seraient pas mieux à même de répondre à la problématique posée, notamment en période estivale. Une analyse des différentes solutions devra être effectuée..... Dans l'attente de ces études, les emplacements réservés inscrits au POS de Lesparre pour la déviation doivent être maintenus.* » Voir : [https://www.pigma.org/public/doc\\_urba\\_33/33240/Pieces\\_Ecrites/33240\\_POS\\_19991115\\_Rapport\\_Presentation\\_Annexe1.pdf](https://www.pigma.org/public/doc_urba_33/33240/Pieces_Ecrites/33240_POS_19991115_Rapport_Presentation_Annexe1.pdf)

Ainsi l'Etat ne voit plus la nécessité urgente de réaliser cette déviation. Son intérêt s'affaiblit encore lorsqu' en 2006, il transfère la RN 215 au département de la Gironde sous le nom de route départementale 1215 (RD 1215).

## 1.2. Le département exhume le projet en 2010, mais les élus locaux n'en veulent pas

Le Conseil général souhaite relancer le projet. Il commande en 2010 une étude concernant la déviation de Lesparre. Selon ce document, trois tracés seraient ainsi privilégiés, deux passant par l'ouest, le troisième évitant la commune par l'est. La variante n° 1 côté ouest correspond aux emplacements réservés dans les documents d'urbanisme des communes de Lesparre, Gaillan. La variante 2 passe aussi par la zone ouest. Elle traverse le massif boisé et se déploie au sein d'un habitat diffus. La variante n° 3 contourne la ville de Lesparre par le côté Est. Elle traverse une zone des prairies et des cultures notamment viticoles. La variante 1 qui est le projet d'origine passait à proximité de zones urbaines, mais avec une emprise réservée supérieure à 150 m de large<sup>2</sup>. Elle ne générerait pas de nuisances significatives. L'approbation des POS marquait l'absence d'opposition frontale à cette implantation. Elle ne signifiait pas pour autant une volonté d'aller de l'avant.

Convaincus d'un effet négatif pour le commerce local et l'animation de Lesparre, les élus traînaient des pieds. Ils avaient d'ailleurs délivré des permis de construire à proximité immédiate, voire sur l'emprise du projet, stérilisant ainsi le projet initial de déviation. On notera que le PLU de Lesparre a supprimé l'emplacement réservé pour cette déviation.

En octobre 2011, le Conseil général proposait aux communes concernées : Lesparre-Médoc, Gaillan en Médoc et Queyrac de retenir la variante 2. Le coût global de cette réalisation était estimé à 48,25 millions d'euros dont 9,8 millions d'euros pour les acquisitions.

## 1.3. Le rejet de la variante 2



Les impacts sont importants, notamment sur Gaillan où plusieurs voies vont être purement et simplement coupées sans aucune traversée possible. Il s'agit des routes de Reynaud, de Lande Basse, du Luc Blanc, de Pey Lacanau, du Petit Moulin et de Coudessan. Sur Lesparre. Le tracé passe à moins de 200 mètres du bâti des hameaux et lieux-dits de La Maillarde, Lande Basse, Luc Blanc, Pey de Lacanau, le Petit Moulin, Peyriguet, le Moulin de Vignemelon, la Font du Pin. Les résidents concernés alertent la presse. Le projet semble enterré. Observons d'ailleurs que le PLU de Lesparre approuvé le 10 juillet 2017 ne comporte aucun emplacement réservé pour un futur contournement.

<sup>2</sup> L'Etat, en fonction de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme fixait une zone de recul de part et d'autre de la chaussée prévue de 75m, hors des zones urbanisées.

## 1.4. La relance du projet

Le Département indique qu'il a engagé mi 2017 les études préalables à la déclaration d'utilité publique du projet, comprenant un diagnostic du territoire, des inventaires écologiques et des études de trafic, pour analyser les différentes solutions d'aménagement. Ces études ne sont pas communiquées.

Le Conseil départemental a réuni, en avril 2018, les élus locaux concernés pour le premier comité de pilotage du projet de contournement de Lesparre Médoc. Il a soumis une nouvelle variante dite 2 bis contournant par l'ouest et passant plus au sud que la variante 2. Le coût estimé est de 35 millions d'euros<sup>3</sup>.

En juillet 2018 trois réunions de groupes de travail ont été conduites : groupe Développement économique et touristique du territoire, groupe : Environnement, agriculture et forêt, groupe : Insertion et cadre de vie.

Le Conseil Départemental annonce vouloir mettre en place une démarche de certification HQE infrastructure. Il annonce une concertation publique préalable pour 2018, la réalisation du dossier de DUP et le démarrage de la procédure en 2019, les procédures environnementales et la maîtrise du foncier interviendront en 2020-2021. Les travaux sont prévus sur la période 2022-2025.

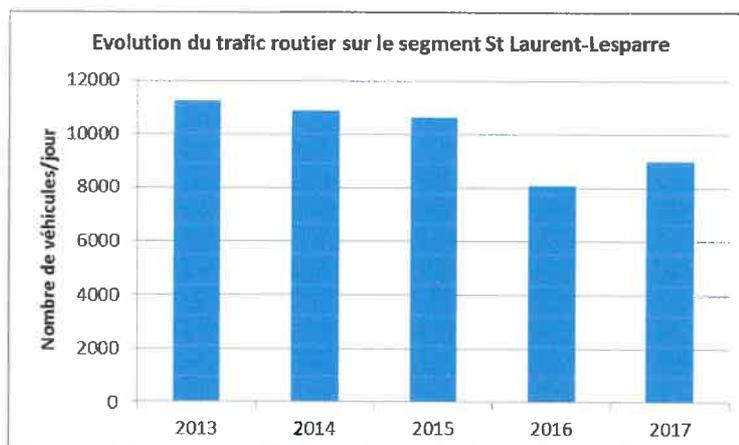
## 2. Quelques constats préalables

### 2.1. Des flux de circulation à Lesparre Médoc qui ont régressé depuis plusieurs années

Contrairement aux affirmations souvent avancées, les flux de trafic entrant et sortant de Lesparre ont régressé.

Si l'on additionne les flux mesurés pour les principaux accès aboutissant à Lesparre, soit : la RD1215, la D204, la D203, la D202, on obtient pour 2017 un flux cumulé de 26470 véhicules/jour. Ce même calcul pour l'année 2013 donne un cumul de 30200 véhicules/jour. On observe sur les 5 années une baisse de 12%.

Ceci est confirmé par l'examen des comptages sur le segment Saint Laurent de Médoc – Lesparre. Le trafic est passé de 11250 véhicules /jour en 2013 à 9010 véhicules/jour en 2017 ce qui donne une baisse de 20%<sup>4</sup>.



<sup>3</sup> Valeur inférieure aux 48,28 millions d'euros de la variante 2 estimée en 2011.

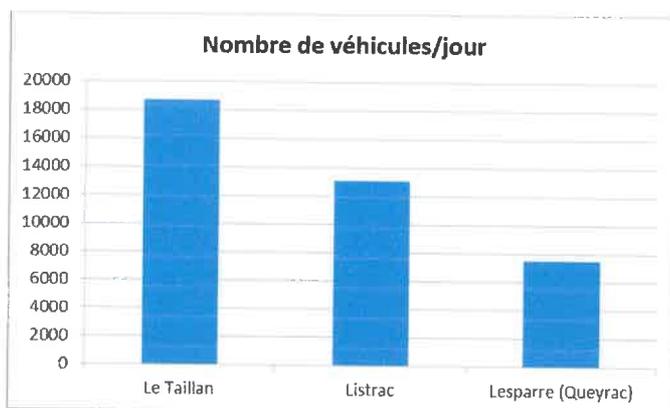
<sup>4</sup> <https://www.gironde.fr/deplacements/les-routes-et-ponts#comptage-routier>

**Conclusion : La baisse observée du trafic relativise tout discours sur l'urgence de la mise en œuvre du projet**

## 2.2. Un contournement de troisième rang pour la D1215 et D1215E1

On le sait le premier goulot d'étranglement et de création de nuisances est celui du Taillan-Médoc, sur la branche D1215E1. Un dossier mal préparé et l'entêtement du Conseil Départemental ont conduit au blocage du dossier. Outre l'amélioration de la qualité de vie locale, c'est un flux de 18700 v/j qui est concerné, dont 866 PL<sup>5</sup>.

Le deuxième goulot rencontré est celui de Listrac, avec un flux mesuré en sortie de 13100 v/j en 2017 dont 1020 PL. Lesparre n'arrive qu'en troisième position. Il n'y a pas de comptage immédiatement à la sortie de Lesparre. Le flux est mesuré à Queyrac. Il est de 7550v/j en 2017 dont une part très faible de PL, de l'ordre de la quinzaine.



Seules des enquêtes origine-destination permettraient d'approcher vraiment les flux totalement concernés par les projets de déviation.

**Conclusion : Le contournement de Lesparre n'est pas, en toute hypothèse, l'opération prioritaire à engager pour améliorer la circulation sur la RD 1215.**

## 2.3. Un projet favorisant l'urbanisation dans une zone soumise à de nombreux aléas environnementaux

Les communes littorales de la pointe du Médoc croissent fortement. La population légale en 2017 est de 15170 hab. Elle dépasse déjà la valeur de référence (hypothèse moyenne) prévue dans le SCOT pour l'année 2020 (15067 hab). Depuis 1999, le taux moyen annuel de croissance est ainsi de 1,20%.

Faut-il, par un projet de contournement de Lesparre, amplifier encore l'urbanisation d'une zone qui est confrontée à de nombreux aléas environnementaux très prégnants ? Doit-on pousser à l'accroissement de la vulnérabilité ?

Faut-il le rappeler, la zone est exposée à l'Ouest à un des plus forts reculs du trait de côte de la côte Sud-atlantique et la réflexion devrait porter aujourd'hui sur les possibilités de relocalisation pour les sites les plus

<sup>5</sup> Flux mesuré à Louens. Valeur 2017.

menacés (par exemple la réflexion menée à Lacanau pour relocaliser 300 millions d'Euros de biens existants menacés par le recul du trait de côte d'ici à 2100, dans le cadre d'une réflexion nationale coordonnée par l'Etat)<sup>6</sup>.

Faut-il rappeler aussi à l'Est de la zone, l'aléa d'inondation fluvio-maritime de la Gironde. Alors même que les derniers travaux du GIEC conduiront sans doute à relever les seuils de prise en compte de cet aléa<sup>7</sup>. Les périmètres pris en compte concernent le seul aléa d'inondation fluvio-maritime de la Gironde. Ils ne considèrent pas son influence sur le réseau hydrographique, qui n'est modélisé, dans ce périmètre d'inondation fluvio-maritime, que comme relief pouvant être inondé, pas comme élément dynamique. De plus, il faudrait y associer les périmètres de remontée de nappe et de refus d'infiltration.

**Conclusion : Le projet de contournement de Lesparre favoriserait l'urbanisation des communes du Nord de la CdC Médoc Atlantique, en dépit de leur exposition maximale à des aléas naturels identifiés, très importants, aux horizons de réalisations quasi-certains et contemporains. Faciliter l'accroissement des enjeux soumis à ces aléas naturels pendant que certaines communes de la CdC tentent déjà de les réduire semble inopportun.**

## **2.4. Un projet qui mise sur des transports automobiles, à l'efficacité énergétique très faible.**

Au-delà du désengorgement du centre-ville pour l'amélioration de la qualité de vie des riverains, le contournement de Lesparre faciliterait essentiellement l'usage de véhicules personnels utilisés pour des trajets domicile-travail individuels quotidiens sur l'axe nord-sud médoc. Le contournement de Lesparre favoriserait ainsi l'usage d'un mode de transport à l'efficacité énergétique très faible dans un contexte économique, social et environnemental qui devrait au contraire inciter le département à développer les modes de transport les plus efficaces, dont les transports en commun.

Le choix du département d'allouer des moyens importants, estimés entre 35 et 40 millions d'euros, à la réalisation d'un contournement routier qui favoriserait le trafic automobile et son accroissement est d'autant plus surprenant que la desserte de la CdC Médoc Atlantique par les transports en commun est considérée défailante depuis de nombreuses années, avec une capacité de transport estimée à moins de 1000 personnes dans le sens Lesparre – Bordeaux avant 8 heures du matin en 2018 :

- Les lignes de bus [TransGironde \(qui dépendaient du département jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2017 et dépendent de la région depuis\)](#), desservent les agglomérations de la pointe Médoc, Grayan et la Pointe de Grave, à travers Lesparre mais n'offrent que peu de trajets quotidiens et peu de jonctions efficaces vers les bassins d'emplois du sud Médoc. La capacité de transport en place, hors saison touristique, est d'environ 480 personnes dans le sens Lesparre – Bordeaux avant 8 heures du matin.
- Les lignes ferroviaires TER Aquitaine, qui dépendent de l'Etat et de la région, ne desservent que la côte est du Médoc, et l'essentiel du trafic est mis en service entre Lesparre et Bordeaux, laissant la pointe Médoc peu desservie. La capacité de transport en place, hors saison touristique, est d'environ 500 personnes dans le sens Lesparre – Bordeaux avant 8 heures du matin (Les gares disposent en outre d'un nombre de place de parking très limité, celle de Lesparre n'a par exemple que 60 places).

<sup>6</sup> Rapport de synthèse « Quels enjeux d'adaptation à l'érosion marine à Lacanau ? Chiffres et images clefs » Disponible sur [http://www.mairie-lacanau.fr/uploads/media/chiffres\\_clefs\\_et\\_images\\_de\\_l\\_etude\\_sur\\_la\\_relocalisation\\_a\\_Lacanau.pdf](http://www.mairie-lacanau.fr/uploads/media/chiffres_clefs_et_images_de_l_etude_sur_la_relocalisation_a_Lacanau.pdf)

<sup>7</sup> On notera que la durée de l'amortissement de l'équipement envisagé est du même ordre que l'horizon de réalisation des risques climatiques.

Comme observé dans les études menées dans le cadre de la création du PNR sur le secteur médocain, le constat de cette desserte défailante explique le rôle joué jusqu'à présent par le transport automobile dans le Médoc : « la voiture y est un moyen de déplacement privilégié, car la majorité des trajets se fait plus rapidement par la route que par le train. Les principales villes du Médoc que sont Soulac-sur-Mer, Pauillac ou Lesparre-Médoc sont accessibles plus rapidement par la route que par le train. » L'insuffisance des infrastructures ferroviaires et la disparité du réseau de bus y rendent indispensable la possession d'une voiture pour se déplacer.

**Conclusion :** L'investissement nécessaire au contournement routier de Lesparre réduirait d'autant le montant des capitaux qui pourraient être affectés aux investissements indispensables pour mettre en place des transports en commun efficaces sur le Médoc. Il y renforcerait la dépendance de la population au transport automobile, y aggravant l'intensité énergétique du transport des biens et des personnes, et y aggravant aussi l'inégalité d'accès de la population aux transports. Il compliquerait et retarderait la mise en place d'une [stratégie d'aménagement durable du territoire](#) de la CdC Médoc Atlantique, qui prendrait en compte son contexte économique, social et environnemental, dont le déploiement à court terme y est pourtant rendu indispensable par le changement climatique.

## 2.5. Un projet destructeur d'espaces naturels et générateur de nuisances pour les habitants concernés

Les tracés des variantes 2 et 2Sud sont incontestablement générateurs d'impacts significatifs sur les milieux naturels. Les habitants concernés avaient fortement réagi aux nuisances générées par la variante 2. Le tracé annoncé pour la 2Sud suscite aussi des réactions d'hostilité. Si pour l'impact sur les milieux, on a considéré une bande de 200m de part et d'autre du tracé, pour l'impact sur les habitants, l'étude en reste à une bande de 100m de part et d'autre....

Les éléments livrés dans la partie 2 du document pour la concertation préalable, pour superficiels qu'ils soient, puisque limités à deux cartes figure 23 et 28 et à un bref descriptif pour le critère « Milieux naturels », montrent que des atteintes significatives aux milieux naturels et à la biodiversité sont à attendre

**Conclusion :** Il faut éviter de céder à la tentation de sacrifier des milieux naturels d'une grande richesse sans prendre la mesure du coût écologique et des contraintes juridiques associées qui s'imposent. Il faut aussi prendre en considération les droits acquis au cadre de vie choisi par les résidents ruraux impactés.

## 3. Une double proposition

### 3.1. Revisiter les objectifs assignés par le Conseil Départemental

Ces objectifs sont au nombre de quatre :

- **Améliorer le cadre de vie des riverains de la RD1215 par la réduction de l'exposition aux pollutions et nuisances sonores et par la modification des usages de la voie existante**

Le Conseil départemental désigne au premier chef les riverains de la 1215 comme bénéficiaires du projet. Mais combien sont-ils à ressentir les effets néfastes de la circulation ? N'y a-t-il pas des solutions autour d'une circulation plus apaisée redessinée au sein de l'enveloppe urbaine ? Symétriquement, les variantes proposées créent des nuisances pour les populations en zone rurale.

- **Améliorer la sécurité des usagers et riverains de la RD1215 en sortant le trafic de transit des traversées d'agglomérations;**

Les accidents en agglomération sont essentiellement des accidents corporels. Les accidents mortels sont à 70% hors agglomération. Il est ici question de contournement d'agglomération donc, paradoxalement d'amplification du risque d'accident mortel.

- **Améliorer la liaison routière Bordeaux – le Verdon par l'amélioration et la fiabilisation du temps de parcours;**

Observons qu'il ne s'agit pas de la seule desserte des 10 communes de l'ex CdC Pointe du Médoc (15 170 hab (2017)). La zone est aussi desservie par la D101 et la D1E4. Il faudrait et c'est essentiel adapter et renforcer les transports en commun dont l'offre est aujourd'hui défailante.

- **Aménager le territoire pour favoriser le développement économique et touristique du Médoc;**

Le développement économique local immédiat, pourrait être menacé par l'implantation en bordure de déviation de grandes surfaces aspirant l'activité commerciale du centre-ville. Par ailleurs, comme mentionné précédemment, on peut s'interroger sur l'opportunité de favoriser l'urbanisation de zones qui, à la pointe du Médoc, sont soumises à des très forts aléas naturels.

### **3.2. Examiner une alternative 1bis au tracé du projet**

La réflexion devrait s'appuyer sur une analyse détaillée de la circulation dans Lesparre et livrer un diagnostic. Peut-on rejoindre des propositions formulées par les services de l'Etat en 1997 ? Il avait été *«demandé d'examiner dans quelles mesures, des aménagements de traverses ne seraient pas mieux à même de répondre à la problématique posée, notamment en période estivale»*. Cette analyse de la pertinence d'une réorganisation de la circulation locale, avec création ou transformation d'un maillage qui pourrait peut-être s'appuyer pour partie sur la variante 1, nous paraît être un préalable à tout examen. Le financement de cette variante 1bis, plus efficace et plus durable que les solutions actuellement envisagées, pourrait bénéficier des 35 à 40 millions d'euros proposés par le Conseil Départemental.

Bordeaux, le 05 Décembre 2018

Pour Vive la Forêt



Le Président

Patrick POINT



**VIVE LA FORET** ASSOCIATION LOI 1901 N° 4/02099

déclarée en préfecture le 30 août 1989. Parution J.O. le 04.10.89

AGREEE pour le département de la Gironde

par ARRETE PREFECTORAL DU 22 DECEMBRE 1994

siège social : Mairie de Lacanau

**ADRESSE POSTALE** : VLF – 2, place des Tilleuls 33000 Bordeaux

☎ / FAX 09.72.61.36.87. – site : <http://www.vivelaforet.org> Courriel : [vlf@vivelaforet.org](mailto:vlf@vivelaforet.org)

## **Doutes et interrogations à propos de la procédure de concertation préalable mise en œuvre par le Conseil Départemental de la Gironde, à propos du contournement de Lesparre-Médoc.**

Le Conseil Départemental de Gironde a lancé une procédure de concertation préalable pour une durée de 1 mois du 19 novembre au 21 décembre 2018.

### ➤ **Pourquoi une telle procédure de concertation préalable ?**

Parce que le projet de contournement de Lesparre est « *susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement* » (Article L122-1 du code de l'environnement). La concertation préalable permet « *de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire* » (Article L121-15-1 du code de l'environnement).

### ➤ **Qui peut décider qu'une concertation est nécessaire ?**

- Le maître d'ouvrage d'un projet ou la personne publique responsable pour un plan ;
- L'autorité compétente pour autoriser le projet : elle prend alors une décision motivée ;
- Le public, lorsqu'est mis en œuvre le droit d'initiative pour les projets, plans et programmes qui sont concernés.

Ici, c'est le CD33 qui a décidé de la concertation.

### ➤ **Une concertation à l'objectif biaisé**

- L'article L121-15-1 du code de l'environnement stipule : « *Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable* ».
- Le CD33 indique pour sa part : « *Chaque observation fera l'objet d'une réponse et un bilan sera dressé pour permettre à l'Assemblée départementale de faire le choix du tracé à la fin du premier trimestre 2019* ».
- Ainsi, pour le CD33 la question de l'opportunité même du projet ne semble pas se poser. Pourtant le cadre réglementaire ouvre la voie à ce questionnement.

### ➤ **Une concertation minimale sans recours à un garant**

Un maître d'ouvrage qui choisit, alors qu'il n'y est pas réglementairement obligé, de faire une concertation, peut la faire en respectant ces conditions minimales. Il peut aussi choisir de recourir à

un garant. La demande d'un garant est particulièrement légitime dans le cadre du projet qui est supérieur à 10 M€ de crédits publics avec déclaration d'intention du maître d'ouvrage.

### ➤ Les limites du dispositif sans garant

Réglementairement, le seul engagement du maître d'ouvrage est le suivant : « *Le bilan de cette concertation est rendu public. Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.* »

Autrement dit le maître d'ouvrage fait un peu ce qu'il veut des avis du public. Il n'y a pas de garantie totale d'objectivité.

- Dans le dispositif choisi par le CD33, la consultation par internet offre la possibilité de rédiger une question, un avis, une remarque. Il n'y a pas de possibilité de joindre un fichier reflet d'une contribution étendue. Il faut alors l'adresser par voie postale ou directement dans un registre.
- Les contributions déposées en ligne ne sont pas consultables.

Les seules obligations du maître d'ouvrage sont :

- De rendre public le bilan de la concertation.
- D'indiquer les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

Pour le CD33, ce document est stratégique : « *Ce bilan servira de base à l'étude d'impact et à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique prévue en 2020.* »

### ➤ Les avantages d'un garant

- Lorsqu'il y a sollicitation d'un garant, celui-ci est désigné par la Commission National du Débat Public.
- Le garant est compétent pour demander une étude technique ou une expertise complémentaire que la CNDP financera.
- Il reçoit, par voie postale ou électronique, les observations ou propositions du public.
- Les observations sont mises en ligne.
- Il dispose d'un délai d'un mois à compter de la fin de la concertation pour établir un bilan de celle-ci, qui comprend une synthèse des observations et propositions présentées ou les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable.

## Conclusion

La mise en œuvre d'une concertation préalable alors même que le maître d'œuvre a indiqué, non pas qu'il cherchait une solution, mais qu'il en disposait déjà d'une avec la variante 2, n'offre guère de marge pour un débat sur l'opportunité même du projet. L'absence de garant donne au Conseil Départemental la maîtrise totale sur les avis émis qui ne peuvent être consultés et sur le bilan de la concertation qu'il en tirera. Cela nous inquiète, d'autant plus que bilan est considéré comme une pièce maîtresse de du dossier de déclaration d'utilité publique (nécessaire pour pouvoir exproprier).

Pour Vive la Forêt,

Patrick POINT  
Président de l'association Vive la Forêt



Patrick Point