

Alain RENARD

*Vice-Président chargé de la préservation de l'environnement, gestion des risques et des ressources et infrastructures routières  
Conseiller départemental du canton de Nord-Gironde  
Maire de Saint-Savin*

VIVE LA FORET  
VLF- 2, PLACE DES TILLEULS  
33000 BORDEAUX

Réf. à rappeler  
Direction des Infrastructures-Pôle Programmation  
dgat-di-pprog@gironde.fr  
Tél. : 05 56 99 33 33

A Bordeaux, le **3 JUIL. 2019**

Monsieur,

Vous avez contribué à la concertation menée fin 2018 portant sur le projet de contournement de LESPARRÉ-MÉDOC et GAILLAN-EN-MÉDOC et vous nous avez transmis un courrier daté du 11 décembre 2018, qui a été reçu le 13 décembre 2018.

Le projet de bilan de cette concertation a été présenté en réunion publique le 05 mars dernier. Ce 08 avril, la commission permanente du département a délibéré sur ce projet de bilan. Le bilan final est consultable sur le site [www.gironde.fr](http://www.gironde.fr).

Dans votre document vous questionnez le département sur un certain nombre de sujets. Voici les réponses que je suis en mesure de vous apporter :

Le projet d'aménagement routier s'inscrit dans les dispositions réglementaires prescrites par les articles L.103-2 du Code de l'Urbanisme et L. 121-16 du Code de l'Environnement.

Cette phase de concertation vient après les études préalables, en amont du choix de la solution afin d'arrêter le programme de l'opération. A ce stade, toutes les options d'aménagement ne sont pas fixées ; elles le seront à l'issue de cette démarche d'association du public. A partir du bilan, les études de conception détaillée seront engagées pour définir précisément le tracé et les emprises nécessaires à l'ouvrage. La procédure de déclaration d'utilité publique pourra alors être engagée.

Sur les circulations : 11 postes de comptages automatiques et 9 postes d'enquête Origines/Destinations (OD) par relevé de plaques minéralogiques ont été disposés dans l'aire d'étude, permettant de récupérer des informations sur le trafic routier sur la RD1215 et sur les autres axes. Les postes de comptages automatiques ont enregistré le nombre de véhicules passant sur une semaine, sans interruption du mardi 06 juin au lundi 12 juin 2017 inclus. Les postes d'enquête OD ont quant à eux comptabilisé le nombre de véhicules entre 7h et 9h et entre 17h et 19h, le 08 juin 2017. Le département dispose également de compteurs permanents sur la RD1215. Au Nord de LESPARRÉ-MÉDOC, à hauteur de QUEYRAC, le trafic a augmenté en moyenne de 1,5% par an entre 2000 et 2018. A titre de comparaison, le trafic de la déviation de Castelnau a augmenté de 1,6% par an entre 2000 et 2018. En 2018, il a été enregistré en moyenne 7 330 véhicules par jour au niveau du compteur de QUEYRAC, dont 3,65% de Poids Lourds (soit 267 PL en moyenne par jour). Les comptages spécifiques réalisés en juin 2017 comptabilisent, eux, 11 000 véhicules/jour au Sud de LESPARRÉ-MÉDOC et 7 500 par jour au nord de GAILLAN-EN-MÉDOC et entre 6 à 8% de PL.

**Le Département au cœur des solidarités humaines et territoriales**

**Département de la Gironde** : 1, esplanade Charles-de-Gaulle - CS 71223 - 33074 BORDEAUX CEDEX - Tél. 05 56 99 33 33 - [gironde.fr](http://gironde.fr)

**Permanences** : Saint-Savin : Tél./fax : 05 57 58 08 20

**Contact** : Secrétariat : 05 56 99 33 33 poste 3622 - [a.renard@gironde.fr](mailto:a.renard@gironde.fr)

Cependant, la prise en compte de l'évolution passée du trafic n'est pas le seul élément à prendre en considération dans la modélisation du trafic. En effet le modèle de simulation des trafics routiers projetés à un horizon lointain (2030) est basé sur une maquette informatique partagée entre l'Etat, la Région, le Département et Bordeaux Métropole. Cette maquette se base sur les statistiques de déplacements générées par les différentes zones du territoire, en fonction de l'habitat et des activités qui s'y trouvent, ainsi que de leurs évolutions. Les comptages réalisés permettent de vérifier la fiabilité. Ce modèle génère des projections de trafic basées sur un jour de semaine hors période de vacances scolaires. Il est donc plutôt prudent sur des routes pouvant avoir un trafic saisonnier.

Par ailleurs, la circulation sur la RD1215 n'est pas l'unique justification du projet de contournement. Le projet de contournement de LESPARRÉ-MÉDOC a pour principaux objectifs :

- d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RD 1215 par la réduction de l'exposition aux pollutions et nuisances sonores et par la modification des usages de la voie existante,
- d'améliorer la sécurité des usagers et riverains de la RD 1215 en sortant le trafic de transit des traversées d'agglomérations,
- d'améliorer la liaison routière BORDEAUX/LE-VERDON-SUR-MER par l'amélioration et la fiabilisation du temps de parcours.

Ces objectifs sont plus larges que le traitement des congestions de l'actuelle RD1215 dans la traversée de LESPARRÉ-MÉDOC.

Sur votre analyse critique de l'évaluation des différentes variantes présentées à la concertation : la variante 1 est très proche de la voie ferrée et implique la réalisation de deux raccordements par carrefour giratoire très proches de passages à niveaux, ce qui présente une dangerosité accrue et une contrainte technique. Par ailleurs, le tracé de la variante 1 empiète la zone rouge du Plan de Prévention des Risques Inondation entre « Raynaud » et « Bassot ». La variante 2 évite le périmètre du PPRI. Cette caractéristique conduit à rendre le tracé de la variante 1 plus difficile à concevoir et à réaliser. La variante 1 empiète plus largement le site Natura 2000 des Marais du Bas Médoc que la variante 2. En effet, au nord, le tracé coupe le site Natura 2000 du Bas Médoc à hauteur de Coudessan. La variante 2 évite le site. Et au sud, la variante 1 est plus impactante d'un point de vue environnemental, que la variante 2 dans la traversée du site Natura 2000.

Une lecture attentive du dossier permet de noter que la variante 2 Sud présente le désavantage de créer des allongements de parcours assez long pour les hameaux situés au sud de Conneau (voir figure 27 p 60).

On peut convenir, que sur ce sujet, un rappel dans le tableau de synthèse aurait été plus pédagogique.

Une analyse multicritère des variantes est présentée au dossier de concertation. Il a semblé convenable de conclure le dossier sur la lecture qu'en faisait le département et d'indiquer ainsi la proposition de poursuivre les études sur la variante 2. Cela entendu, il ne s'agit que d'une proposition soumise également à la concertation.

Le Département a demandé à la commune de LESPARRÉ-MÉDOC de surseoir à statuer sur les demandes d'autorisation d'occupation du sol susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreux le projet de contournement en cours d'étude (art L 424-1 du code de l'urbanisme). Le périmètre dans lequel s'applique le sursis à statuer est reporté sur les PLU des communes de LESPARRÉ-MÉDOC et de QUEYRAC. L'emplacement réservé éventuellement à créer au bénéfice du département pour le contournement résultera de la mise en compatibilité des PLU au moment de la DUP.

Sur la question de l'ordre de réalisation des aménagements sur la RD 1215, vous avez raison de souligner que l'aménagement de l'itinéraire en CASTELNAU-DE-MÉDOC et la Métropole présente un bénéfice supérieur pour l'accessibilité du Médoc. C'est la raison pour laquelle le Département a priorisé des investissements pour la réalisation de la déviation du TAILLAN-MÉDOC et l'allongement du créneau 2x2 voies d'ARSAC à CASTELNAU-DE-MÉDOC entre 2019 et 2022.

Sur les transports en commun, il existe aujourd'hui une offre de transport en commun dimensionnée sur le territoire.

Afin d'appréhender plus finement l'efficacité et l'exhaustivité de cette offre, la Région Nouvelle Aquitaine, autorité organisatrice de transports terrestres et ferroviaires sera sollicitée. La valorisation des modes de déplacements actifs fera l'objet d'un volet spécifique dans les études à venir. Une réflexion approfondie sur ce point sera menée en concertation avec les élus locaux notamment sur les opportunités de valorisation et d'apaisement du trafic dans les centres-bourgs.

La préservation des milieux naturels est un enjeu important dans la conduite d'un projet routier. Le projet de contournement s'inscrit notamment dans le cadre d'une réglementation stricte. Il sera élaboré dans un souci constant d'éviter les impacts sur l'environnement. Les impacts qui n'auront pu être évités seront réduits au maximum puis en dernier lieu compensés afin que le projet présente au final un bilan neutre voire positif vis-à-vis de l'environnement.

Le projet sera optimisé de manière à limiter les nuisances sonores en intervenant notamment sur sa géométrie et, le cas échéant, en mettant en œuvre des protections à la source (merlon, mur anti-bruit, ...). Ainsi, à proximité des zones urbanisées, un profil en travers en déblais sera privilégié. L'étude d'impact présentera une étude acoustique détaillée, indiquant les niveaux de bruit engendrés, ainsi que la localisation et le dimensionnement des protections à mettre en œuvre. Ces protections seront conçues afin que les niveaux de bruit générés par la voie nouvelle ne dépassent pas les seuils réglementaires. Ces seuils réglementaires sont définis en fonction des niveaux de bruits actuels auxquels sont soumises les habitations.

A l'issue de la concertation publique, l'assemblée départementale a décidé de :

- Poursuivre l'étude de la variante 2 tout en incluant dans le projet la section de la RD 1215 comprise entre la fin de la 2x2 voies sur la commune de SAINT-GERMAIN-D'ESTEUIL et l'amorce de la variante 2. Il s'agira d'étudier la faisabilité d'un contournement du hameau de Liard ou d'un apaisement de la circulation dans sa traversée

- Prendre en compte dans la poursuite des études les réponses apportées à chacune des contributions,

- L'étude d'une variante correspondant à des aménagements sur place de la RD 1215 actuelle accompagnée d'une réorganisation des flux de circulation,

- Réaliser l'étude d'impact du projet et le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique,

- Définir en partenariat avec les collectivités locales, communes et communautés de communes, les conditions et aménagements nécessaires à une modification des usages sur la RD 1215 actuelle, un apaisement de la circulation, un renforcement de la marche et de l'usage du vélo,

- Evaluer, en partenariat avec les collectivités locales et les acteurs économiques, l'impact du projet sur l'activité commerciale des centres bourg, définir les conditions nécessaires à une revitalisation,

- Poursuivre le projet en associant largement les acteurs locaux à son élaboration.

Seront ainsi mis en place :

- un comité de pilotage, associant les maires concernés, présidents de communautés de communes et conseillers départementaux,

- un comité consultatif, composé d'acteurs du territoire : acteurs institutionnels, socio-économique et associatifs. Il a pour rôle de suivre les étapes d'élaboration du projet et de formuler des avis et propositions en vue de son amélioration,

- des groupes de travail thématiques qui auront vocation à faire des propositions sur des aspects particuliers du projet dans l'objectif d'en maximiser les effets positifs et de faciliter son insertion dans le territoire.

Les groupes de travail porteront sur l'environnement, l'insertion du projet dans le territoire et le cadre de vie, le développement économique, la requalification de la RD 1215 actuelle pour une modification des usages.

L'ensemble de ses études seront menées en 2019 et au premier semestre 2020. La procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du contournement pourrait avoir lieu au second semestre 2020.

Je ne manquerai pas de faire participer l'association à cette démarche.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de toute ma considération.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Alain Renard', with a horizontal line underneath.

Alain RENARD