

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*



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-MEDOC et GAILLAN-EN-MEDOC et vous nous avez transmis un courrier, qui a été reçu le 26 décembre 2018.

Le projet de bilan de cette concertation a été présenté en réunion publique le 05 mars dernier. Ce 8 avril, la commission permanente du département a délibéré sur ce projet de bilan. Le bilan final est consultable sur le site www.gironde.fr.

Dans votre document vous nous questionnez sur un certain nombre de sujets. Voici les réponses que je peux vous apporter :

Votre proposition alternative concernant la variante 2 apporte les réponses suivantes : pour l'effet sur la circulation sur la route de VENDAYS-MONTALIVET, la modélisation réalisée montre que la variante 2 apporte une faible perte de circulation à l'heure de pointe du matin (de l'ordre de 20 véhicules), mais une perte de trafic plus significative à l'heure de pointe du soir (de l'ordre de 100 véhicules). La variante V2 aura donc un effet positif sur la circulation de cette voie.

Au nord, votre proposition ampute le contournement d'environ 6km, par un piquage depuis le lieu-dit « Petit Moulin » vers le lieu-dit « Bois du Fil ». Le tracé de la variante 2 entre « Petit Moulin » et le nord de QUEYRAC, correspondant au 6km cités, a été privilégié car il permet de dévier le trafic de transit de cette route à grande circulation sur une portion de la RD1215 où l'on compte 9 carrefours (Rte de Truxet/Ch. de la colonne, Ch de Boulilande, Les Gabriaux, Ch de Queyzac, Ch. De Lescapon (RD102E2), Rte de Biail, imp. de la Baurie/Rue de Layauga, Rte de Laborie, Rte de Calmeyrac) et de multiples accès directs. Ces accès et carrefours desservent l'agglomération de Queyrac à l'est et les hameaux de Queyzac, Les Ourmes, Les Gabriaux, Coudessan et Castanet à l'ouest.

Par ailleurs, le tracé de la variante 2 dévie également le passage à niveau de Lescapon dont la géométrie est étriquée.

Malgré l'intérêt que présente votre proposition, le choix de privilégier un tracé déviant l'ensemble de ces points potentiellement accidentogènes a été retenu à l'issue de la concertation.

Toutefois, l'étude d'une variante d'aménagement sur place de la RD 1215 va également être engagée. Le choix devra être réexaminé au regard du résultat de cette étude.

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

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

Contact : Secrétariat : 05 56 99 33 33 poste 3622 - a.renard@gironde.fr

Au sud, votre proposition représente une alternative à la variante 1, qui était le tracé historique qui avait été inscrit par l'Etat dans les documents d'urbanisme. Cette variante est abandonnée à l'issue de la concertation, compte tenu de ses forts impacts sur le milieu bâti et des nuisances qu'elle apporterait en terme de bruit.

Le parti d'aménagement de la variante 2 dans ce secteur a été d'éloigner la voie de contournement des parties les plus urbanisées de LESPARRÉ-MÉDOC. En effet, la fonctionnalité du contournement ne consiste pas à une amélioration de la desserte des quartiers de LESPARRÉ-MÉDOC.

Le projet de contournement de Lesparre-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.

Aussi, votre tracé, dont l'intérêt pourrait se justifier si l'objectif était de créer une sorte de « périphérique » de LESPARRÉ-MÉDOC, n'est pas comparable à la voie de contournement, qui poursuit d'autres objectifs.

Par ailleurs, votre proposition de tracé empiète la zone rouge du Plan de Prévention des Risques Inondation entre « Raynaud » et « Bassot ». La variante 2 évite le périmètre du PPRI.

Il empiète également plus largement que la variante 2 sur le site Natura 2000 des Marais du Bas Médoc entre « Petit Moulin » et « Belloc ».

Votre tracé se rapproche de la partie agglomérée au Sud-Ouest de LESPARRÉ-MÉDOC, à proximité des habitations de « Treman » à l'est, et de « Juran », et « Taudinet ». Il intercepte le parcours de la ligne aérienne HTA au niveau de « Bassot ».

Votre proposition se poursuit par d'ailleurs par un « bouclage » de ce « périphérique » à l'est de LESPARRÉ-MÉDOC. Cette voie, qui présente des fonctionnalités de desserte urbaine, ne peut entrer dans le champ de compétences du département. Elle ne dévie d'ailleurs pas la RD1215, mais crée une jonction entre la RD1215, la RD204, la rue du Lt Colonel de Lagarrigue, la rue René Cassin pour rejoindre finalement la RD3. Cette proposition de nouvel itinéraire et votre proposition seront transmis aux collectivités locales (Mairie de LESPARRÉ-MÉDOC, Communauté de communes Médoc Cœur de Presqu'île) qui ont compétence pour ce type de desserte locale.

Plusieurs projets sont pris en compte dans l'étude préalable présentée en concertation publique (cf. §4.5.2 – page 19 du dossier de concertation).

La prise en compte des effets cumulés des projets connus et du projet de contournement sera intégrée à l'étude d'impact du projet de contournement qui sera soumis à évaluation environnementale. L'article R122-5 du code de l'environnement précise les projets à intégrer dans cette analyse. Il s'agit des projets qui auront fait l'objet d'un document d'incidences au titre d'article R214-6 du code de l'environnement et d'une enquête publique ou qui auront fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale publié.

Pour ce qui concerne la création de nouveaux passages à niveau, la circulaire du 18 mars 1991 relative au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau du Ministre de l'Équipement, du Logement des Transports et de la Mer précise :

« La création de nouveaux passages à niveau doit être évitée, qu'il s'agisse de la construction de voies ferrées ou de voies routières. Toutefois, la réalisation d'un passage à niveau peut exceptionnellement être acceptée si la voie ferrée en cause est à trafic lent et faible, et parcourue uniquement par des trains de marchandises. »

Il est donc exclu de créer un nouveau passage à niveau sur la ligne LE-VERDON-SUR-MER/-BORDEAUX. Pour les passages à niveau existants de cette ligne, leur exploitation est du ressort de la SNCF.

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,

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

Alain RENARD

