

CONTOURNEMENT DE LESPARRRE-MEDOC ET GAILLAN-EN-MEDOC

Communes de Saint-Germain-d'Esteuil, Lesparre-Médoc, Gaillan-en-Médoc et Queyrac

Dossier de Concertation publique préalable
du 19 novembre au 21 décembre 2018



Dossier consultable sur le site gironde.fr

SOMMAIRE

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | CONTEXTE DE L'OPERATION | 1 |
| 2 | LE DISPOSITIF DE CONCERTATION | 2 |
| 2.1 | Objet du dossier de concertation | 2 |
| 2.2 | Cadre réglementaire | 2 |
| 2.3 | Objectifs de la concertation | 2 |
| 2.4 | Place de la concertation publique dans l'opération | 2 |
| 2.5 | Modalités de la concertation | 3 |
| 2.6 | Bilan de la concertation préalable et suite à donner | 3 |
| 3 | UN PROJET ELABORE DANS LE RESPECT DES PRINCIPES DE DEVELOPPEMENT DURABLE | 4 |
| 3.1 | Le concept HQE - Infrastructures | 4 |
| 3.2 | La certification | 4 |
| 3.3 | La certification appliquée au projet de contournement de Lesparre et Gaillan | 5 |
| 4 | LE DIAGNOSTIC PREALABLE | 6 |
| 4.1 | Objectifs | 6 |
| 4.2 | Définition de la zone d'étude | 6 |
| 4.3 | Le milieu physique | 8 |
| 4.3.1 | Sol et sous-sol | 8 |
| 4.3.2 | Hydrographie | 10 |
| 4.4 | Le milieu naturel | 12 |
| 4.5 | Le milieu humain | 16 |
| 4.5.1 | Démographie et occupation du sol | 16 |
| 4.5.2 | Economie et tourisme | 18 |
| 4.5.3 | Documents Urbanisme | 20 |
| 4.6 | Le réseau routier | 24 |
| 4.6.1 | Description du réseau | 24 |
| 4.6.2 | Trafics | 26 |
| 4.7 | La mobilité | 28 |
| 4.7.1 | Transports en commun | 28 |
| 4.7.2 | Modes actifs | 28 |
| 4.8 | Les risques naturels et technologiques | 30 |
| 5 | SYNTHESE DES ENJEUX | 34 |
| 6 | ETUDES DE FAISABILITE (VARIANTES DE TRACE ET COMPARAISON DES VARIANTES) | 35 |
| 6.1 | Définitions préalables | 35 |
| 6.1.1 | Objectifs de l'étude de faisabilité | 35 |
| 6.1.2 | Choix du profil en travers | 35 |
| 6.1.3 | Rétablissements des communications et échanges | 36 |
| 6.1.4 | Dispositions diverses | 36 |
| 6.1.5 | Les effets prévisibles de la réalisation d'un contournement | 37 |
| 6.1.6 | Méthodologie d'analyse des variantes | 38 |
| 6.2 | La Variante 1 | 40 |
| 6.2.1 | Description | 40 |
| 6.2.2 | Analyse des incidences et mesures d'insertion | 42 |
| 6.3 | Variante 2 | 47 |
| 6.3.1 | Description | 47 |
| 6.3.2 | Analyse des incidences et mesures d'insertion | 49 |
| 6.4 | Variante 2 SUD | 55 |
| 6.4.1 | Description | 55 |
| 6.4.2 | Analyse des incidences et mesures d'insertion | 57 |
| 7 | COMPARAISON DES VARIANTES ET CONCLUSION | 63 |
| 8 | CALENDRIER ET POURSUITES DE LA CONCERTATION | 64 |

1 CONTEXTE DE L'OPERATION

Les communes de Lesparre-Médoc et Gaillan-en-Médoc sont traversées par la RD1215, axe structurant qui dessert l'ensemble du Médoc, depuis la métropole Bordelaise jusqu'à la pointe du Verdon.

Cet itinéraire, depuis les années 1970, a fait l'objet de plusieurs aménagements parmi lesquels figurent les déviations de Castelnau-de-Médoc et de Saint-Laurent-de-Médoc et l'aménagement des créniaux de dépassement de Saint-Laurent et Lesparre.

Cependant, l'aménagement de cet axe reste incomplet et contraint le trafic de transit à emprunter la route de Bordeaux sur la commune de Lesparre et la route de Lesparre sur la commune de Gaillan. Cette situation entraîne une dégradation du cadre de vie des riverains et des conditions de desserte économique du territoire.

Le projet de contournement de Lesparre-Médoc et Gaillan-en-Médoc, objet de la présente concertation vise donc à remédier à cette situation. Les premières esquisses du projet de contournement de Lesparre par la Route Nationale n° 215 datent des années 1980. L'Etat, alors gestionnaire de la route avait envisagé un contournement en tracé neuf, par l'ouest, passant au plus près des agglomérations de Lesparre-Médoc et Gaillan-en-Médoc

En 2006, dans le cadre de la politique de décentralisation engagée par l'Etat, le Département de la Gironde devient gestionnaire de cette route qui devient alors la Route Départementale n°1215 (RD1215). Le projet de contournement de Lesparre est alors inscrit parmi les objectifs à moyen terme du schéma directeur routier départemental (échéance 2021-2028)

En 2009, des études de recherche de tracés sont lancées par le Département. Le tracé historique envisagé par les services de l'Etat est conservé dans les études mais l'extension de l'urbanisation autour des agglomérations de Lesparre et Gaillan rend sa réalisation difficile, avec un impact fort sur le bâti.

Deux autres variantes de tracé sont alors étudiées. L'une contournant les agglomérations par l'ouest mais plus éloignée des zones bâties, l'autre contournant les agglomérations par l'est.

Le choix de la variante passant par l'ouest est approuvé par les conseils municipaux des trois communes et est présenté en réunion publique en novembre 2011. Plusieurs inquiétudes ont alors été exprimées par les riverains des hameaux proches du tracé et/ou concernés par des allongements de parcours.

En 2012 et 2016, deux réformes importantes du Code de l'Environnement apportent des changements notables dans la conduite de projets routiers. Il s'agit :

- Du Décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
- L'Ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.

En 2016, la volonté du Département de voir ce projet aboutir est confirmée dans le cadre du Plan Médoc prévoyant 160 millions d'euros d'investissement sur 10 ans afin d'améliorer la desserte routière du Médoc.

Une nouvelle série d'études est lancée en 2016 : études de trafic, diagnostic du territoire, inventaire de la faune, de la flore et des habitats naturels, étude de faisabilité et recherche de tracés. Cette nouvelle série d'études a permis d'intégrer la nouvelle réglementation, de mettre à jour l'ensemble des données du territoire et de prendre en compte les remarques formulées depuis 2012 par les acteurs et les habitants du territoire.

Le 23 avril 2018, un Comité de Pilotage est organisé par le Président du Conseil Départemental en présence des élus locaux. L'objectif de ce comité est de présenter les résultats des études et de lancer la phase de concertation publique préalable sur le projet.

En juillet 2018, trois réunions de travail ont été organisées avec les acteurs du territoire. Les trois réunions portaient sur les thématiques suivantes :

- Environnement, forêt et agriculture,
- Développement économique et touristique,
- Insertion et cadre de vie

Elles ont permis de recueillir l'avis des acteurs du territoire sur le projet et les études réalisées, d'identifier les points de vigilance et les bénéfices potentiels du projet pour le territoire, de préparer la phase de concertation et la poursuite des études.

2 LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

2.1 Objet du dossier de concertation

La concertation préalable porte sur le projet de création d'une voie nouvelle de contournement des agglomérations de Lesparre-Médoc et Gaillan-en-Médoc. Le présent dossier a pour vocation de présenter :

- Le dispositif de concertation préalable du public,
- La synthèse des études réalisées par le maître d'ouvrage,
- Les objectifs et les principes d'aménagement proposés,
- Les variantes de tracé proposées et leur analyse.

2.2 Cadre réglementaire

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.

2.3 Objectifs de la concertation

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.

Cette étape permet de recueillir les attentes et les observations de la population de manière à pouvoir les intégrer, dans la mesure du possible, lors de la poursuite des études.

2.4 Place de la concertation publique dans l'opération

La réalisation d'une opération routière est un processus long et complexe comprenant différentes étapes, dont les études occupent une part importante. Différents types d'études sont nécessaires :

- les **études préalables** qui ont pour but de définir les principales caractéristiques du projet. Elles comprennent le diagnostic du territoire, l'étude et la comparaison de différentes variantes,
- la **définition du programme de l'opération** qui sert de cadre aux études de conception détaillées,
- les **études de conception détaillées** (avant-projet et projet) qui visent à affiner la définition du projet et appréhender les différentes possibilités de sa réalisation. Elles sont réalisées concomitamment à l'étude d'impact qui vise à apprécier les conséquences de toutes natures d'un projet pour tenter d'en éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs.

Ces différentes phases s'accompagnent de périodes d'échanges avec les différents acteurs du territoire mais également avec le public afin d'assurer une bonne prise en considération des points de vues des différentes parties prenantes et nourrir ainsi la définition du projet.

La présente concertation vient après les études préalables, en amont du choix de la solution retenue et permettra de définir le programme de l'opération. A ce stade, toutes les options d'aménagement ne sont pas arrêtées ; elles le seront à l'issue de cette démarche d'association du public.

A partir du bilan qui en sera fait, les études de conception détaillée seront engagées, permettant la définition précise du tracé, donc des emprises nécessaires à sa réalisation. Elles feront l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire.

2.5 Modalités de la concertation

Les modalités de cette phase de concertation préalable ont été fixées par le Département de la Gironde en tant que maître d'ouvrage de l'opération. Le dispositif a fait l'objet d'une délibération du Conseil Départemental en date du 2 juillet 2018.

La concertation publique préalable est organisée **du 19 novembre au 21 décembre 2018**. Les modalités de déroulement sont les suivantes :

- **L'information du public sur la tenue de la concertation et ses modalités**

Le public est tenu informé du déroulement de la concertation par :

- Publications sur le site internet du Département de la Gironde et sur les sites internet des collectivités intéressées par le projet,
- Annonces dans la presse écrite locale,
- Affichages sur les panneaux communaux et en mairies,
- Distribution de dépliants.

- **Le support de la concertation**

Le présent dossier de concertation contient l'ensemble des informations utiles à la compréhension du projet. Il est mis à disposition du public en version papier dans la mairie de chaque commune concernée par le projet et sur le site Internet du Département de la Gironde www.gironde.fr/contournement-lesparre.

- **Réunions publiques**

Une réunion publique de lancement de la concertation est organisée à Lesparre le 23 novembre 2018.

Une réunion publique de restitution et de bilan des échanges sera organisée en janvier 2019.

- **Le dispositif de participation**

Le public est invité à faire part de ses remarques et suggestions sur le projet :

- **En ligne** via le formulaire proposé sur le site internet www.gironde.fr/contournement-lesparre,
- **Sur les registres de concertation** mis à disposition en mairies de saint-germain-d'esteuil, lesparre-médoc, gaillan-en-médoc et queyrac,
- **Par courrier** adressé au département à l'adresse suivante :
Département de la Gironde
Direction des infrastructures, Pôle programmation
1 esplanade Charles de Gaulle
CS 71223
33074 Bordeaux CEDEX

2.6 Bilan de la concertation préalable et suite à donner

L'ensemble des contributions sera recueilli et analysé par le maître d'ouvrage afin d'établir **un bilan de la concertation**.

Ce bilan rendra compte de son déroulement et permettra d'en garder une trace non seulement en vue des procédures administratives suivantes mais aussi pour prendre les décisions sur les suites à donner.

La Commission Permanente du Département de la Gironde délibérera sur ce bilan de la concertation et arrêtera le choix d'une variante et les éléments qui seront pris en considération par le maître d'ouvrage pour enrichir le projet.

Le bilan de la concertation et la délibération seront rendus publics sur le site Internet du Département.

3 UN PROJET ELABORE DANS LE RESPECT DES PRINCIPES DE DEVELOPPEMENT DURABLE

3.1 Le concept HQE - Infrastructures

Développée autour d'un large partenariat intégrant l'ensemble des acteurs du monde de la route, la démarche de certification « HQE – Infrastructures » a vu le jour en 2010. Elle se veut une approche globale et transversale qui considère le projet dans ses dimensions humaines, environnementales et économiques.

En effet, une infrastructure agit sur l'environnement, sur la vie sociale et sur la vie économique d'un territoire, à toutes les phases de son cycle. Qu'il s'agisse de sa programmation, de sa conception, de sa réalisation (voire même de son démantèlement), cette infrastructure relève de la décision et de la responsabilité d'un maître d'ouvrage. Celui-ci doit faire en sorte de minimiser son impact environnemental, de garantir sa contribution positive à la vie sociale et économique comme à l'aménagement de l'espace et à la qualité de vie. La « Route Durable » doit être en synergie avec le territoire qu'elle dessert, s'inscrire dans une action positive bénéfique aux habitants, à leurs activités et à leur cadre de vie. La démarche de certification « HQE-Infrastructures » permet la performance du projet au regard de ces différentes thématiques.

Cette démarche permet de recenser toutes les questions que doit se poser le maître d'ouvrage soucieux de réaliser une approche développement durable de son projet :

- Faire l'inventaire des enjeux et des projets de territoire afin de donner un sens au projet en termes d'aménagement du territoire et rendre chaque participant acteur du projet (collectivités, acteurs économiques et associatifs, riverains),
- Mener une concertation approfondie,
- Concevoir le projet pour obtenir une véritable performance environnementale par des aménagements spécifiques, permettant notamment la protection de la nature et de la biodiversité, une gestion optimale de l'eau,
- Apporter des solutions aux principales interrogations et limiter les nuisances générées par le projet en soignant son insertion paysagère, en réduisant la propagation du bruit, en réduisant l'impact carbone du chantier, en veillant au respect de l'usage des lieux.

L'approche est globale et se structure en deux volets :

- Le volet management guide le Maître d'Ouvrage pour organiser le processus d'élaboration d'une infrastructure,
- Le volet développement durable permet d'évaluer la performance globale de l'ouvrage selon une approche territoriale et positive de la route au travers d'une hiérarchisation de 16 objectifs regroupés en 4 thématiques.

3.2 La certification

Le référentiel de certification « HQE-Infrastructures » confère au Maître d'Ouvrage un outil d'évaluation aux trois stades successifs que sont : la programmation, la conception et la réalisation d'infrastructures routières. La démarche de certification est réalisée par un tiers indépendant (Certivéa, filiale du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment).

Les caractéristiques certifiées sont les suivantes :

- La mise en œuvre d'un système de management d'opérations permettant de fixer la performance de développement durable de la route, d'organiser l'opération pour l'atteindre tout en maîtrisant les processus de réalisation opérationnelle,
- La capacité d'un maître d'ouvrage à évaluer la performance de développement durable de son projet routier (PDDR). Cette dernière est caractérisée par 16 objectifs et une soixantaine d'indicateurs.



Pour chacun des 16 objectifs, 3 niveaux de performance sont possibles :

- Base : correspondants aux obligations réglementaires ou aux pratiques courantes,
- Performant : niveau correspondant à des pratiques supérieures à celles imposées par la réglementation,
- Très performant : niveau correspondant aux meilleures pratiques possibles et pouvant nécessiter de l'innovation.

Il appartient au maître d'ouvrage de définir pour chacun des 16 objectifs le niveau de performance qu'il souhaite obtenir, en fonction des enjeux identifiés du territoire concerné.

Ces évaluations et certificats offrent des garanties d'efficacité, de développement reconnus, et permettent de démontrer une approche novatrice, tournée vers l'avenir.

3.3 La certification appliquée au projet de contournement de Lesparre et Gaillan

La liste des objectifs qui seront traités prioritairement au niveau performant et très performant est définie en fonction des enjeux du territoire dans lequel se situe le projet et de la politique d'aménagement du maître d'ouvrage. Elle sera arrêtée au stade de l'étude d'impact pour servir de fil conducteur pour les études détaillées et la réalisation du projet.

Les éléments de diagnostic du territoire, présentés dans la suite du document, conduisent à proposer de traiter les objectifs suivants au niveau performant ou très performant (c'est-à-dire au-delà de ce qu'impose la réglementation) :

- Synergie et cohérence avec les projets du territoire et ses infrastructures,
- Ecoute des besoins et des attentes,
- Paysages et patrimoine,
- Milieux naturels et écosystèmes,
- Sécurité,
- Confort acoustique.

4 LE DIAGNOSTIC PREALABLE

4.1 Objectifs

Les études de diagnostic préalable ont été réalisées entre 2016 et 2018.

Ces études ont pour but de dresser un état des lieux des enjeux et des besoins du territoire étudié, de caractériser le réseau routier et les conditions des circulations actuels et d'orienter la réflexion pour l'élaboration de scénarii d'aménagements.

Dans le cadre de ce diagnostic, l'environnement physique, le milieu naturel, le milieu humain, le réseau routier, la mobilité, le patrimoine historique et les risques naturels et technologiques ont fait l'objet d'une analyse.

Les éléments qui ressortent de cette analyse sont présentés dans les pages suivantes.

4.2 Définition de la zone d'étude

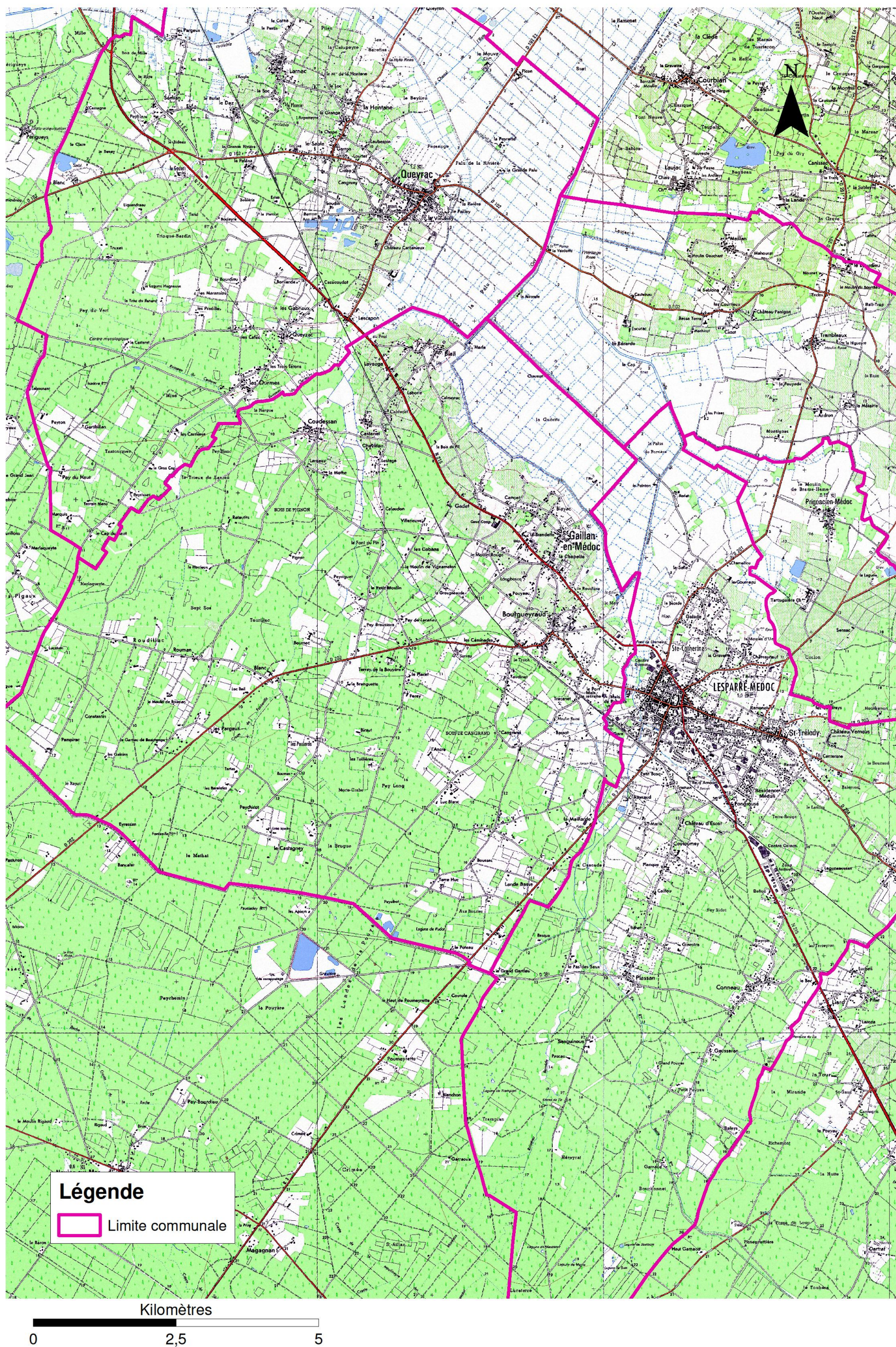
Afin de réaliser l'ensemble des études préalables, une aire d'étude à été définie autour de la RD 1215 et des communes de Lesparre-Médoc et Gaillan-en-Médoc. L'aire d'étude, représentée ci-contre, s'étend sur 6 communes, du nord au sud :

- Queyrac,
- Civrac-en-Médoc,
- Gaillan-en-Médoc,
- Lesparre-Médoc,
- Prignac-en-Médoc,
- Saint-Germain-d'Esteuil.

Toutes les communes appartiennent à la communauté de communes Médoc Cœur de Presqu'île, sauf Queyrac qui dépend de la communauté de communes Médoc-Atlantique.

L'aire d'étude se situe intégralement dans le territoire du Parc Naturel Régional du Médoc ainsi que dans le canton du Nord Médoc.

Figure 1 - Zone d'étude du projet



4.3 Le milieu physique

Les éléments présentés ci après sont issus du diagnostic du territoire réalisé par le bureau d'études IDE Environnement.

4.3.1 Sol et sous-sol

- **Un relief très peu marqué**

Le secteur présente un relief plat. Les zones les plus élevées sont situées au sud à une altitude d'environ 60m sur le repère altimétrique NGF (Nivellement Général de la France). Tandis qu'au nord, au niveau des marais, les altitudes peuvent être en dessous du niveau de la mer.

- **Des sols perméables**

Les sols sont majoritairement constitués de sables en superficie et peuvent présenter une bonne capacité d'infiltration des eaux météoriques. **La présence de marais au nord-est de l'aire d'étude est une contrainte constructive importante pour un projet routier.**

- **Plusieurs masses d'eau souterraines ⁽¹⁾**

Un projet routier, qui ne prévoit pas de forage ou d'installations en grande profondeur, n'est concerné que par les masses les plus superficielles, dites de niveau 1.

Ces masses d'eau, leur état et les objectifs de conservation sont fixés par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau SDAGE Adour-Garonne⁽²⁾ et présentées ci-dessous.

| Aquifère | Code Agence de l'Eau | Etat de la masse d'eau ⁽¹⁾ | | Objectif du SDAGE | |
|---|----------------------|---------------------------------------|------------------|-------------------|------------------|
| | | Etat chimique | Etat quantitatif | Etat chimique | Etat quantitatif |
| Sables plio-quaternaires des bassins côtiers région hydros et terrasses anciennes de la Gironde | FRFG045 | Bon état | Bon état | Bon état 2015 | Bon état 2015 |
| Sables et graviers du pliocène captif secteur Médoc estuaire | FRFG074 | Bon état | Bon état | Bon état 2015 | Bon état 2015 |
| Sables, graviers, galets et calcaires de l'éocène nord AG | FRFG071 | Bon état | Mauvais état | Bon état 2015 | Bon état 2021 |
| Calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne | FRFG083 | Bon état | Bon état | Bon état 2015 | Bon état 2015 |

⁽¹⁾ Etat selon l'évaluation du SDAGE 2016-2021 sur la base des données 2007-2010

- **Des captages d'eau potable dans la zone d'étude**

Concernant les usages des eaux souterraines, d'après l'Agence Régionale de Santé (ARS), **différents captages d'eau destinée à la consommation humaine (CEDCH) sont présents.** Ils sont représentés sur la figure suivante, avec leur périmètre de protection rapproché. Il n'y a pas de périmètre de protection éloigné pour ces captages.

La construction d'une infrastructure routière n'est pas autorisée dans le périmètre de protection immédiate d'un forage destiné à l'alimentation en eau potable. Dans le périmètre de protection rapprochée, l'ensemble des sources de pollution chroniques, saisonnières ou accidentelles sont proscrites.

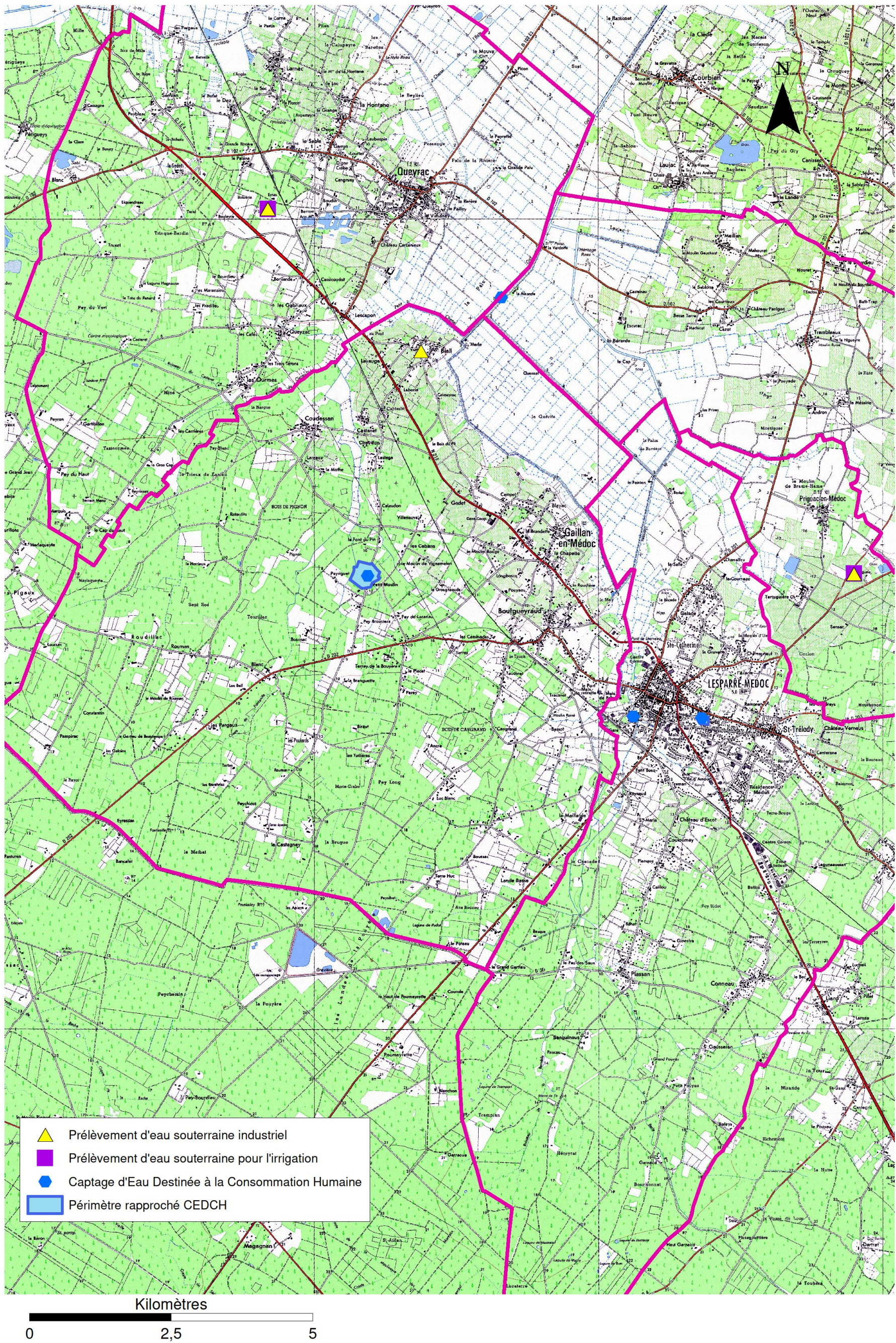
Deux captages destinés à l'irrigation agricole et trois destinés à l'industrie sont déclarés dans l'aire d'étude par l'Agence de l'Eau Adour Garonne et localisés ci-contre.

Ce recensement des captages destinés à l'irrigation agricole n'est probablement pas exhaustif.

1 - Une masse d'eau souterraine est définie comme un volume distinct d'eau souterraine à l'intérieur d'un ou de plusieurs aquifères. Un aquifère est constitué d'une ou plusieurs couches souterraines de roches ou d'autres couches géologiques d'une porosité et d'une perméabilité suffisantes pour permettre soit un courant significatif d'eau souterraine, soit le captage de quantités importantes d'eau souterraine.

2 - Le document de référence concernant la présence, l'état et les objectifs de préservation des masses d'eaux souterraines en Gironde est le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour Garonne 2016-2021.

Figure 2 – Contexte hydrogéologique



4.3.2 Hydrographie

• Un territoire drainé par une multitude de petits cours d'eau

L'intégralité de l'aire d'étude appartient au bassin versant de l'estuaire de la Gironde. Les écoulements se font d'ouest en est par l'intermédiaire d'un réseau dense de ruisseaux, chenaux, fossés et crastes qui drainent l'ensemble des sols. Une grande partie de ce réseau hydrographique est intermittent.

• La masse d'eau superficielle ⁽¹⁾ du chenal de Guy

La zone d'étude s'étend pour sa plus grande partie sur la masse d'eau superficielle du Chenal de Guy. Comme pour les masses d'eau souterraines, l'état de cette masse d'eau et ses objectifs de conservation sont définis dans le SDAGE Adour Garonne 2016-2021 et présentés dans le tableau ci-dessous.

| Nom de la masse d'eau | Code Agence de l'Eau | Etat de la masse d'eau ⁽¹⁾ | | Objectif du SDAGE | |
|-----------------------|----------------------|---------------------------------------|---------------|-------------------|---------------|
| | | Etat écologique | Etat chimique | Etat écologique | Etat chimique |
| Chenal de Guy | FRFRT4_4 | Moyen | Non classé | Bon état 2027 | Bon état 2015 |

⁽¹⁾ : Etat issus de l'évaluation du SDAGE 2016-2021 sur la base de données entre 2009 et 2013

Le Chenal de Guy est d'autre part identifié dans le SDAGE Adour Garonne **comme un axe à grands migrateurs amphihalins**, c'est-à-dire pour les espèces qui naissent en rivière, gagnent la mer pour s'y développer puis retournent dans les eaux continentales pour se reproduire.

Le SDAGE prévoit ainsi que tout franchissement hydraulique des cours d'eau appartenant à cette masse d'eau devra respecter les principes de :

- Transparence hydraulique pour une période d'occurrence d'au moins 100 ans,
- Transparence sédimentaire,
- Transparence écologiques et de non atteinte aux habitats/zones de reproduction et de libre circulation de la faune aquatique et notamment des grands migrateurs amphihalins.

• Usages des eaux superficielles

Concernant les usages des eaux superficielles, des captages d'eau pour l'irrigation agricole et des rejets de stations d'épuration domestiques ou industrielles sont recensés dans l'aire d'étude et présenté ci-contre.

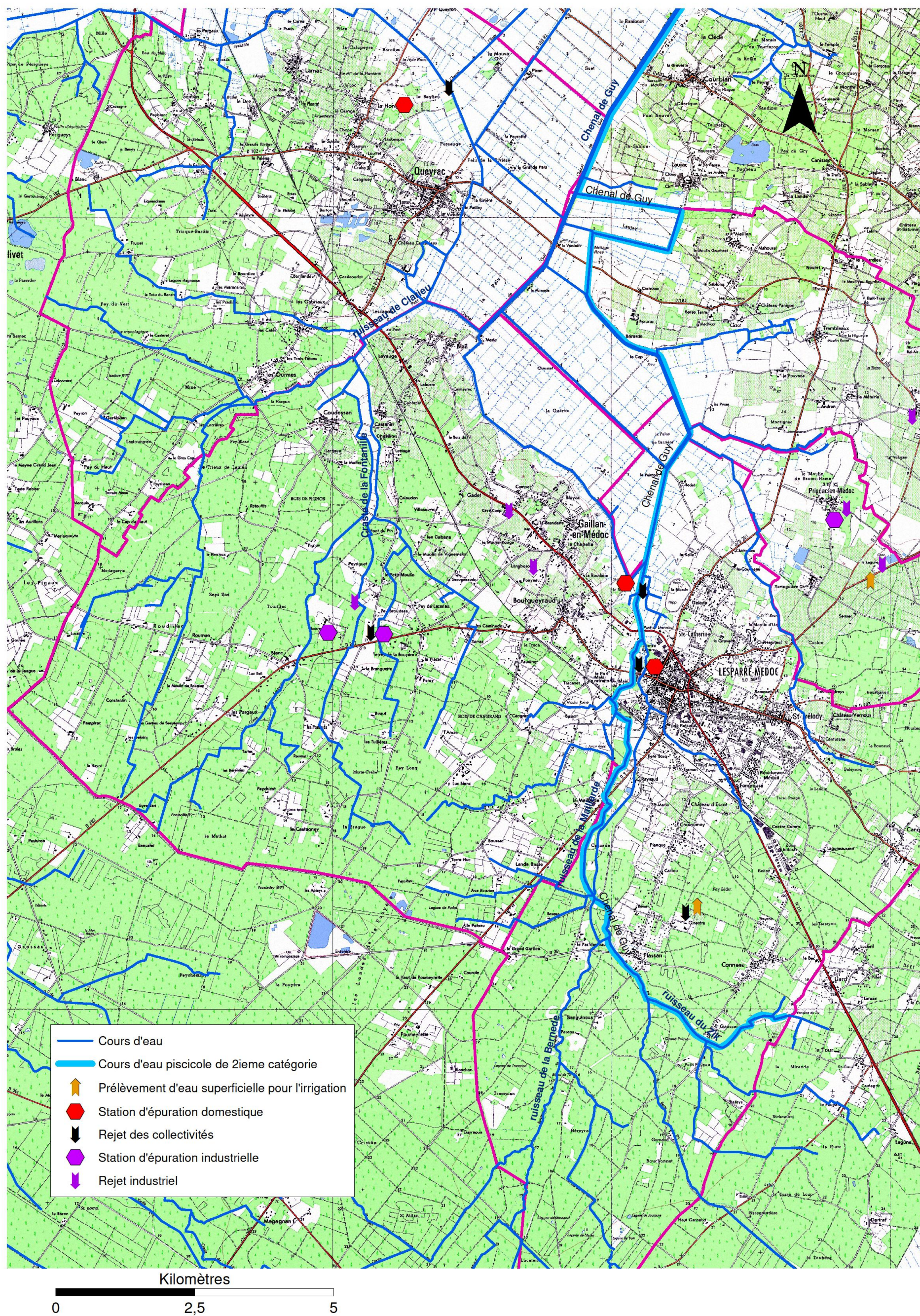
Le Chenal de Guy est de plus identifié par la Fédération Départementale des Associations Agréées de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique de la Gironde (FDAAPPMA 33) comme un cours d'eau de deuxième catégorie piscicole, en domaine privé.

D'autres cours d'eau, chenaux et étangs de l'aire d'étude sont certainement également concernés par des activités de pêche.

Aucun site de baignade n'est présent dans l'aire d'étude.

① Une masse d'eau superficielle est définie comme une partie distincte et significative des eaux de surface, regroupant des milieux aquatiques homogènes telle qu'un lac, une rivière, un fleuve (...) constituant le découpage élémentaire des milieux aquatiques destinée à être une unité d'évaluation.

Figure 3 – Contexte hydrographique



4.4 Le milieu naturel

Les éléments présentés sont issus du diagnostic milieu naturel réalisé par le bureau d'étude EREA Environnement

Il s'agit ici de présenter le contexte écologique dans lequel s'insère le projet.

L'intérêt écologique du secteur étudié repose principalement sur les richesses écologiques des landes et des marais médocains qui abritent une faune remarquable.

Dans un premier temps une analyse des périmètres écologiques réglementaires et d'inventaires permet d'identifier les enjeux écologiques globaux du secteur.

• Les sites NATURA 2000 ⁽¹⁾

Le site « Marais du Bas Médoc » inscrit à la Directive Habitats traverse la zone d'étude notamment le long du Chenal de Guy. Le site couvre une superficie de 15 463 ha du Nord de la pointe Médocaine et s'étend sur des ensembles de zones humides voire très humides (marais d'arrière dune, mattes et palus, marais maritimes endigués). Le site est considéré comme ayant un niveau d'intérêt international. En effet, 16 habitats naturels d'intérêt communautaire ont été identifiés sur le site, parmi lesquels trois habitats dont la conservation est jugée prioritaire.

Le site « Marais du Nord Médoc » Directive Oiseaux est quant à lui situé au nord de la zone d'étude. Il est caractérisé par une diversité d'habitats naturels remarquables permettant l'accueil des oiseaux (mares, prairies humides, haies...). Sa position sur un axe migratoire européen majeur fait de cet ensemble de milieux un site remarquable à l'échelle nationale et internationale pour l'avifaune.

• Zones d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) ⁽²⁾

2 ZNIEFF de type 2 et 2 ZNIEFF de type 1 sont présentes dans l'aire d'étude ou à proximité.

D'une superficie de 11 260 ha, la **ZNIEFF 2 « Marais du Bas Médoc »** est un vaste complexe de marais situé sur un axe migratoire majeur. Elle accueille en toutes saisons une avifaune diversifiée. En raison de la présence de chenaux et de bassins piscicoles abandonnés, de nombreuses espèces rares (plantes, amphibiens, reptiles, mammifères) stationnent et se reproduisent sur la zone.

D'une superficie de 2 516 ha, la **ZNIEFF 2 « Marais de l'arrière littoral du nord Médoc »** est constituée de marais séparés de la façade atlantique par un cordon dunaire important qui oblige les eaux à s'écouler par le Sud en direction du Lac d'Hourtin. La configuration originale de ce complexe de marais a permis le maintien de nombreuses espèces animales et végétales d'intérêt patrimonial comme le Cuivré des marais, le Damier de la Succise, le Vison d'Europe, le Circaète Jean-le-blanc, le Busard des roseaux par exemple.

la **ZNIEFF de type 1 « Marais humide du bas Médoc »** d'une superficie de 1 116 ha, présente au sein de la grande ZNIEFF de type 2 des « Marais du Bas Médoc ». Elle est constituée de prairies humides, de roselières et de cariçaies qui présentent un intérêt fort pour l'accueil de la faune et le développement de plantes rares. Une grande partie de la richesse de la ZNIEFF provient de l'existence de lacs de tonne qui attirent un peuplement ornithologique riche et diversifié.

Enfin, la **ZNIEFF de type 1 « Marais de la Perge et du Gua »** d'une superficie de 609 ha constitue un site de stationnement pour de nombreuses espèces d'oiseaux exploitant les milieux palustres et un corridor écologique important pour la faune. Ces marais abritent notamment le Vison d'Europe, le Crapaud calamite et possiblement le très rare Graphodère à deux lignes observé pour la dernière fois en 1994.

• Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

La **ZICO « Estuaire de la Gironde et marais du Nord Médoc »** couvre une surface de 22 250 ha. Cette zone a été définie par la présence d'espèces patrimoniales nicheuses telles que la Cigogne blanche (*Ciconia ciconia*), le Milan noir (*Milvus migrans*), le Busard des roseaux (*Circus aeruginosus*), le Busard Saint-Martin (*Circus cyaneus*), le Busard cendré (*Circus pygargus*), l'Échasse blanche (*Himantopus himantopus*) et le Pipit rousseline (*Anthus campestris*).

• Axe prioritaire de migration des poissons amphihalins

Le Chenal de Guy est classé dans sa totalité en axe prioritaire pour le rétablissement de la circulation des poissons migrateurs.

D'une superficie de 164 km², il présente un linéaire total de 23 km sur le cours principal. Le cours d'eau se sépare en deux au niveau de Lesparre-Médoc et présente deux grands ensembles d'occupation du sol : les zones humides en aval et les zones forestières en amont de Lesparre-Médoc.

L'ensemble du linéaire est favorable aux anguilles. La partie aval du Chenal de Guy présente des habitats intéressants pour les mulets et les flets.

• Parc Naturel Régional du Médoc

Le **Parc Naturel Régional du Médoc** est un territoire rural habité, dont les paysages, les milieux naturels et le patrimoine culturel sont reconnus au niveau national pour leurs fortes valeurs patrimoniales, mais dont l'équilibre est fragile.

Les cinq missions des Parcs Naturels Régionaux - PNR définies par l'article R 333-4 du Code de l'Environnement sont de :

- Protéger les paysages et le patrimoine naturel et culturel, notamment par une gestion adaptée,
- Contribuer à l'aménagement du territoire,
- Contribuer au développement économique, social, culturel et à la qualité de vie,
- Contribuer à assurer l'accueil, l'éducation et l'information du public,
- Réaliser des actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines cités ci-dessus et de contribuer à des programmes de recherche.

Ce territoire comporte 53 communes, couvre 234 000 hectares et abrite 102 000 habitants (INSEE, 2014).

Encadrée par le Code de l'Environnement, la procédure de création d'un PNR relève de la compétence du Conseil Régional. L'Etat accompagne et valide les étapes en émettant un avis.

LE PNR s'organise autour d'un projet de territoire élaboré en concertation avec les acteurs locaux et valable pour une durée de 15 ans : la Charte de PNR.

C'est le document de référence où sont inscrites les orientations et les actions qui sont mises en œuvre.

Le projet de charte de PNR Médoc consultable en ligne a fait l'objet d'un long processus de rédaction. Il a été validé par les collectivités locales dans le courant de l'année 2018 et passera en avis final à l'automne 2018. Le décret de classement publié par le Ministère de l'Environnement est attendu début 2019.

(1) Depuis le sommet de Rio en 1992, l'Union européenne s'est engagée à enrayer la perte de la biodiversité sur ses territoires en créant un réseau de sites écologiques nommé Natura 2000. Ce réseau est fondé sur la mise en application de deux directives européennes :

*- **La directive Habitats faune flore** du 21 mai 1992 définit les différents types d'habitats naturels (liste établie en annexe I de la directive Habitats), et les espèces animales et végétales (liste établie en annexe II de la directive Habitats) dont la conservation nécessite la désignation de sites Natura 2000*

*- **La directive Oiseaux** du 30 novembre 2009 définit les règles encadrant la protection, la gestion et la régulation d'espèces d'oiseaux.*

Un site désigné Natura 2000 doit être géré de façon à garantir la préservation à long terme des espèces et des habitats.

Le réseau Natura 2000 de sites Français représente 12,9 % de la surface terrestre métropolitaine composée de 1776 sites soit 7 millions d'hectares.

(2) L'inventaire des ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) est un programme initié en 1982 par le ministère en charge de l'environnement et piloté par le Muséum national d'histoire naturelle.

Une ZNIEFF correspond à l'identification scientifique d'un secteur du territoire national particulièrement intéressant sur le plan écologique.

Dans sa conception, l'inventaire ZNIEFF est donc un outil de connaissance et non une procédure de protection des espaces naturels. Il n'a pas de portée normative, même si ces données doivent être prises en compte.

Il existe deux types de ZNIEFF :

*- **les ZNIEFF de type I**, de superficie réduite, sont des espaces homogènes d'un point de vue écologique et qui abritent au moins une espèce et/ou un habitat rares ou menacés, d'intérêt aussi bien local que régional, national ou communautaire*

*- **les ZNIEFF de type II** sont de grands ensembles naturels riches, ou peu modifiés, qui offrent des potentialités biologiques importantes.*

L'inventaire de sites français représente pour les ZNIEFF de type 1; 6.2 millions d'hectares et 15.4 millions d'hectares pour les ZNIEFF de type 2 .

Figure 4 - Zones NATURA 2000

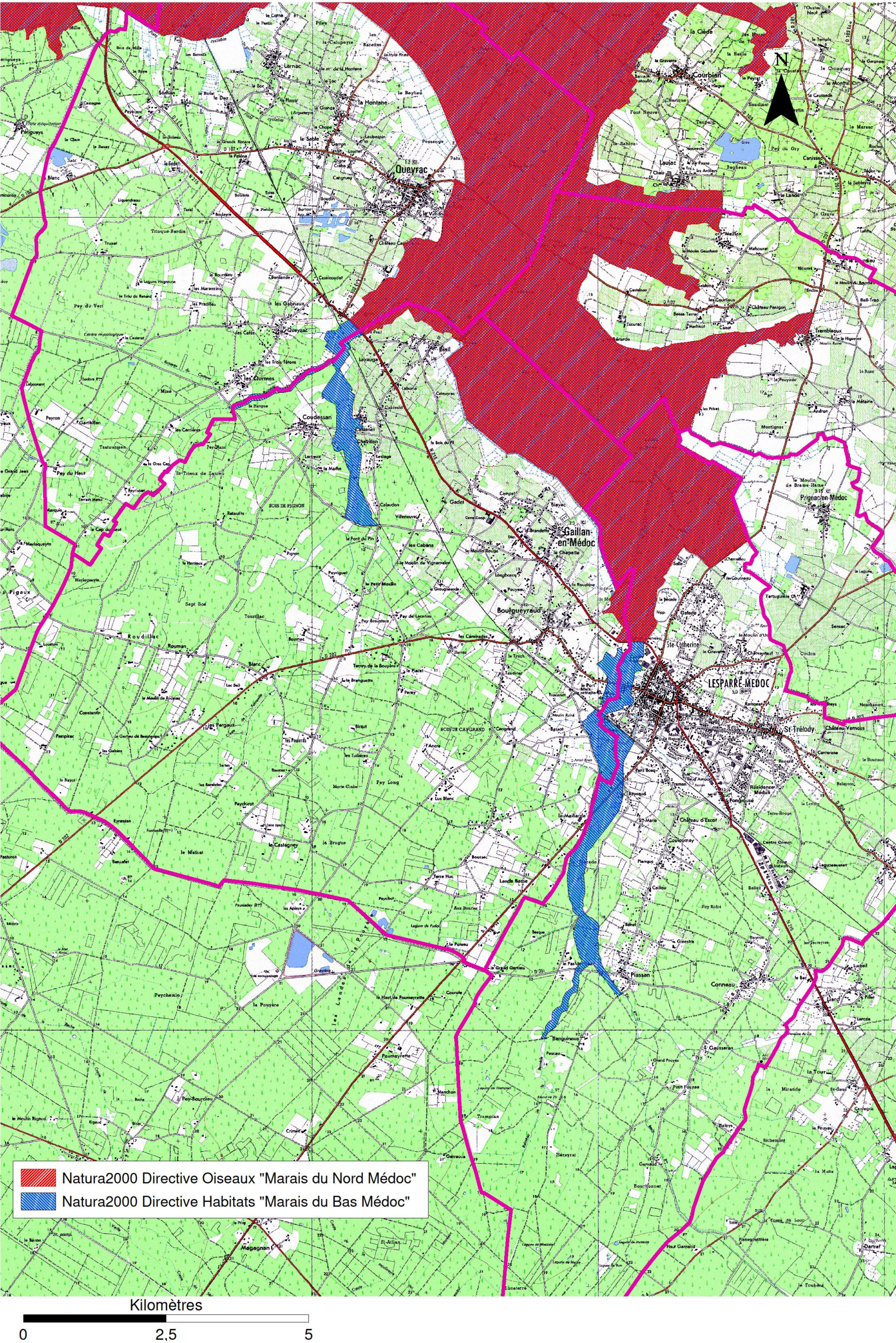
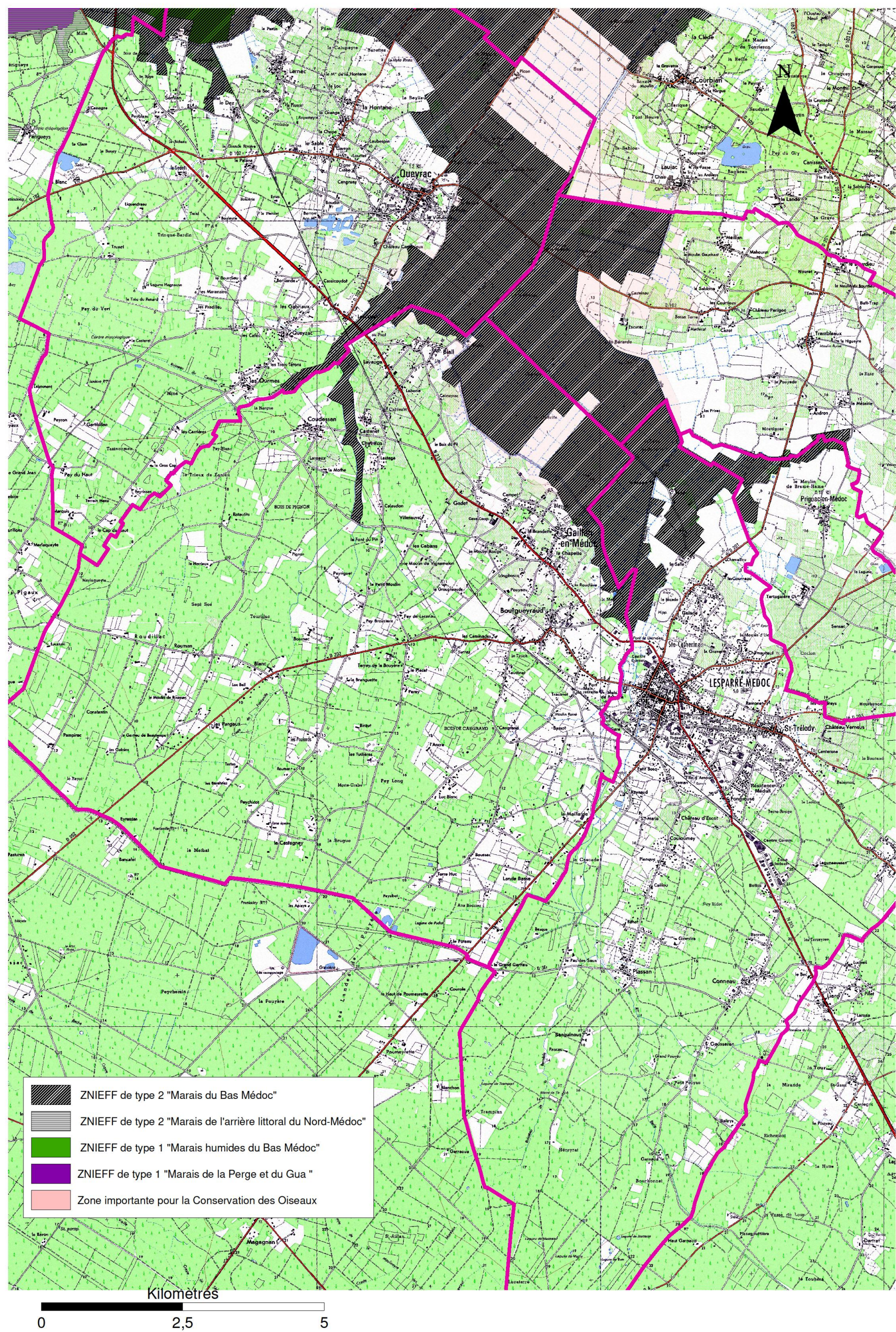


Figure 5 - autres zonages écologiques



4.5 Le milieu humain

4.5.1 Démographie et occupation du sol

• Une démographie en hausse

Les populations des communes de l'**aire d'étude présentent une démographie globalement en hausse depuis 10 ans** (2005-2015). L'arrivée de ménages extérieurs au territoire constitue le facteur principal de croissance de la population. Le Médoc profite en effet d'une forte attractivité en rayonnement de la métropole bordelaise. Ce phénomène s'observe plus particulièrement pour des retraités notamment puisque la part des plus de 60 ans est autour de 32% sur les communes de l'aire d'étude (Gironde 24%).

Avec près de 5 600 habitants, la commune de Lesparre est la plus peuplée du Médoc.

Les recensements 2005, 2010 et 2015 des habitants des 6 communes de l'aire d'étude sont présentés ci-dessous

| Communes | Population municipale (INSEE) | | | |
|-------------------------|-------------------------------|-------|-------|--------------------------------|
| | 2005 | 2010 | 2015 | Taux de croissance (2005-2015) |
| Gaillan-en-Médoc | 1991 | 2034 | 2211 | + 11.05 % |
| Lesparre-Médoc | 5 195 | 5560 | 5 604 | + 7.87 % |
| Civrac-en-Médoc | 525 | 584 | 647 | + 23.24 % |
| Queyrac | 1323 | 1388 | 1370 | + 3.55 % |
| Prignac-en-Médoc | NC | 224 | 209 | |
| Saint-Germain-d'Esteuil | 1161 | 1187 | 1210 | + 4.22 % |
| TOTAL | 10195 | 10753 | 11042 | + 8,3 % |

Au sein de l'aire d'étude, l'habitat est concentré autour des centres des municipalités (Lesparre, Queyrac et Gaillan-en-Médoc) mais on observe aussi de nombreux hameaux et un habitat diffus côté ouest de l'aire d'étude. La présence du vignoble et des marais dans la partie Est de l'aire d'étude tend à limiter l'extension urbaine.

• Une occupation du sol hétérogène

L'occupation du sol de l'aire d'étude est caractérisée par :

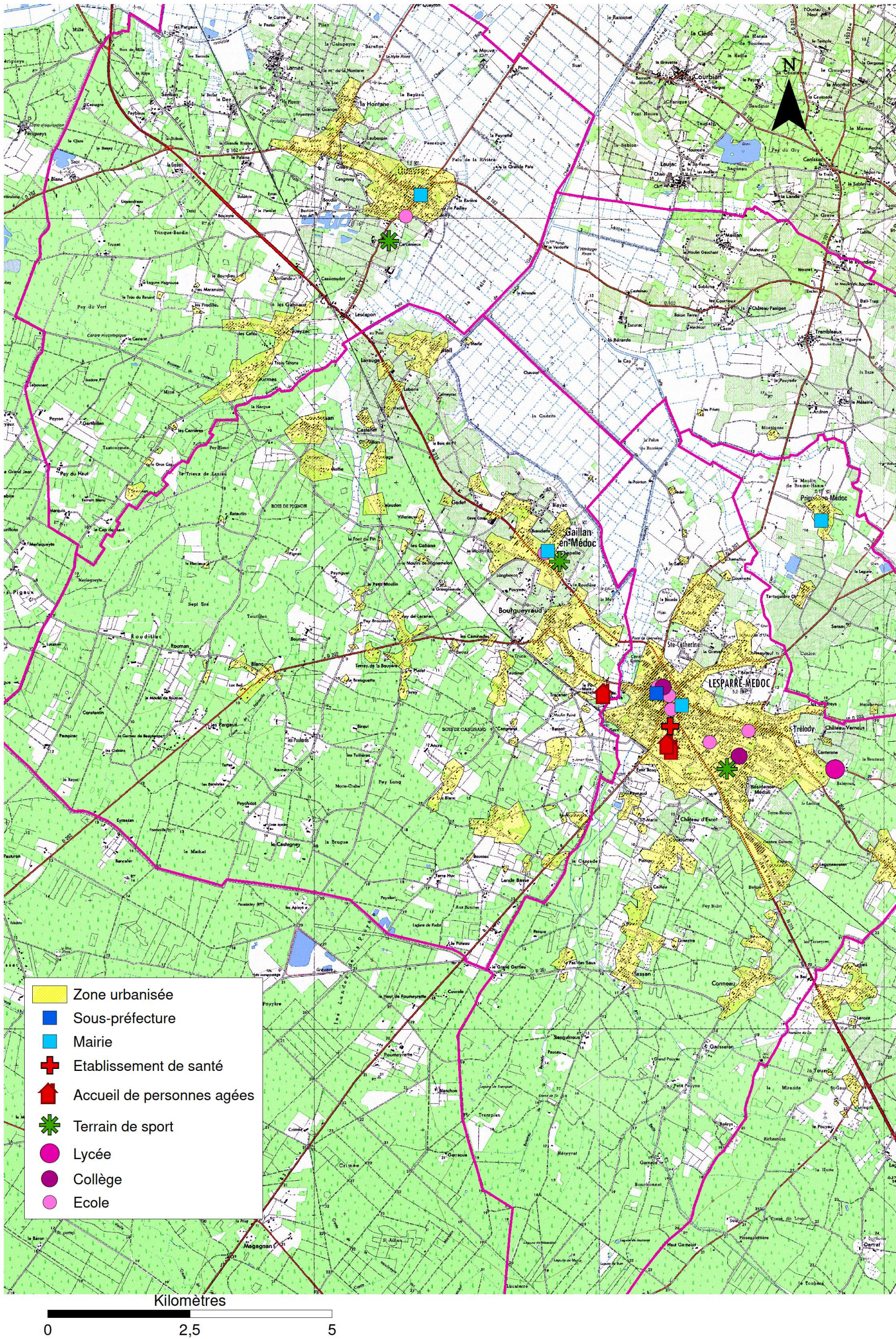
- Des zones d'habitations au centre, le long de l'axe routier de la RD1215 qui traverse du nord au sud l'aire d'étude,
- A l'ouest, des boisements de feuillus et conifères « percés » de zones agricoles et d'habitats diffus,
- Au nord-est, un vaste espace agricole au caractère naturel, correspondant aux marais et ses prairies de pâturage,
- A l'est, et en remontant au nord le long de la RD1215, les vignobles du Médoc, entremêlés d'espaces agricoles complexes (prairies, cultures céréalières, pâturages...).

• Des services concentrés sur la commune de Lesparre

Les Etablissement Recevant du Public - ERP recensés dans l'aire d'étude se concentrent en majorité sur la commune de Lesparre. Il s'agit :

- Des écoles maternelles et primaires,
- Des collèges et d'un lycée,
- De la maison familiale rurale,
- Des établissements d'accueil pour personnes âgées,
- D'un établissement de santé (clinique),
- Des principales administrations : les mairies, la sous-préfecture et le siège de la communauté de communes.

Figure 6 - Contexte humain



4.5.2 Economie et tourisme

• Une économie tournée vers le tertiaire

L'agriculture représente dans la Communauté de Communes de Presqu'île Cœur de Médoc 17% des emplois (principalement des salariés viticoles). Le reste de l'économie locale repose principalement sur l'économie dite « résidentielle » c'est-à-dire découlant du fait d'habiter une région : commerces, services, administratif, loisirs, santé etc.

D'après le diagnostic du SCOT Médoc 2033, **la commune de Lesparre-Médoc s'affirme très nettement comme le principal pôle de commerces et services du territoire** et constitue, au-delà des commerces et services, le principal pôle économique structurant du secteur, voire de la totalité de la presqu'île médocaine.

• Des zones d'activités notables dans le secteur

Actuellement, on recense dans l'aire d'étude deux zones d'activités ZA (soit des espaces exclusivement alloués à l'accueil d'activités économiques, identifiés dans les documents d'urbanisme). Les deux zones sont situées sur la commune de Lesparre-Médoc :

- La zone d'activités de Belloc au sud,
- La zone commerciale de l'avenue Mendes France au nord.

Ces deux zones sont directement desservies par la RD1215.

Le centre ville de Lesparre, à l'écart de la RD1215, présente également une offre de commerces et de services notable.

• Plusieurs projets

Un projet de zone artisanale au niveau du lieu-dit « le Gadet » est inscrit dans le PLU de Queyrac et fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de programmation - OAP.

La ville de Lesparre-Médoc s'est engagée dans des actions coordonnées en matière d'amélioration et de diversification de l'habitat, d'opération de requalification urbaine menée à l'échelle d'îlots insalubres, de mise en valeur des espaces publics au profit du piéton et de la vie sociale.

La commune de Lesparre-Médoc mène conjointement un projet de territoire intégré dans le PLU approuvé en juillet 2017 et un projet urbain de revitalisation du centre bourg.

Plusieurs axes s'en dégagent :

- L'articulation du centre bourg au grand territoire : par son intégration dans un système paysager plus large (parc de la Maillarde, parc urbain naturel) et par le rayonnement de la commune à l'échelle du Médoc,
- Recentrer le développement urbain pour valoriser et améliorer le cadre de vie des Lesparrains,
- Revitaliser le centre-ville.

Un projet de développement d'une zone d'équilibre, zone d'activités départementale Gaillan/Lesparre est à l'étude par le Conseil Départemental de la Gironde autour de la filière des matériaux composites. La zone pourrait être envisagée en deux sites :

- Un premier site, autour d'Epsilon Composite, permettant entre autres, le développement de l'entreprise ;
- Un second site sur la commune de Lesparre-Médoc (au niveau de l'extension de la ZA Lesparre-Belloc).

• Une activité touristique tournée vers le littoral

Le Médoc est naturellement un espace de tourisme avec l'océan et ses grandes plages d'un côté et l'estuaire de la Gironde de l'autre. De plus, depuis quelques années, l'engouement pour l'œnotourisme attire une nouvelle forme de tourisme.

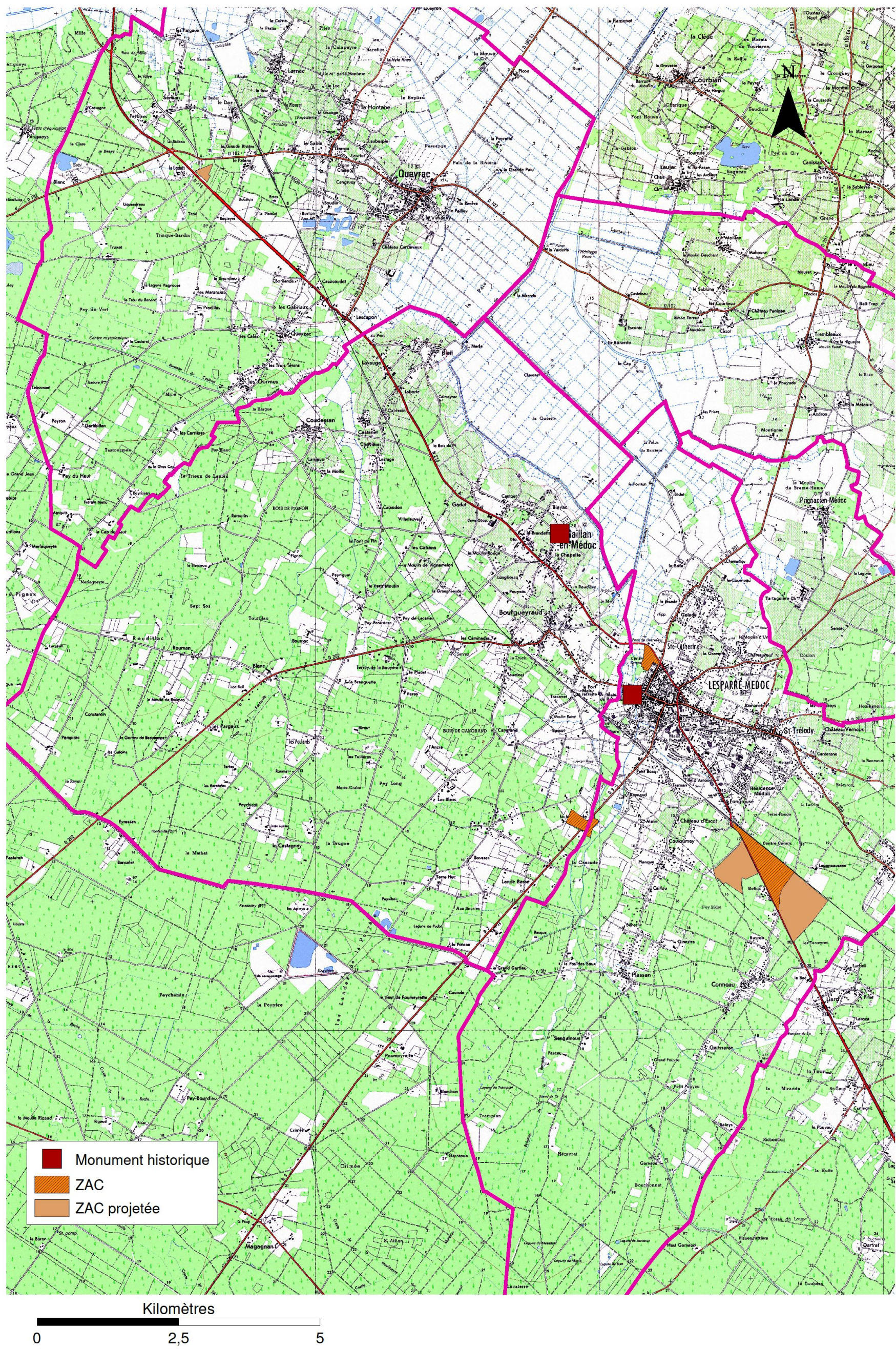
L'aire d'étude est cependant peu concernée par le tourisme, l'attractivité étant concentrée sur les communes littorales ou viticoles.

Ainsi, il y a peu d'offre d'hébergements touristiques sur les communes de Saint Germain-d'Estueil, Queyrac, Gaillan et Lesparre (entre 400 à 750 places/ commune). En comparaison, la commune voisine de Vendays-Montalivet proposait en 2015, 25 950 places labélisées d'hébergements touristiques.

Un monument touristique remarquable est présent dans la zone d'étude, la tour de l'Honneur. Elle est située sur la commune de Lesparre. On y accède par la RD 202.

Figure 7 - Contexte économique et touristique

Source : documents d'urbanisme de Lesparre-Médoc et Queyrac



4.5.3 Documents d'Urbanisme

- **Commune de Lesparre-Médoc**

La commune de Lesparre-Médoc dispose d'un Plan Local d'Urbanisme - PLU approuvé en juillet 2017.

Le PLU a inscrit certains boisements de la commune en Espace Boisés Classés qui interdit tout changement d'affectation et tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Le déclassement d'un espace boisé classé doit être fondé sur des motifs d'urbanisme ou d'intérêt général.

De plus, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable - PADD a intégré le projet de déviation : « La déviation de la RD 1215 a pour objectif d'améliorer l'accessibilité dans tout le Médoc et de réduire le transit qui s'effectue actuellement par la ville. Elle impliquera donc un changement de fonctionnement de la commune, et contribuera à l'apaisement de la ville au profit de la vie locale et des dynamiques urbaines ».

Un fuseau d'étude est inscrit dans le plan de zonage. Il correspond au tracé proposé en 2012. Cette inscription implique qu'à l'intérieur de ce fuseau, toute demande de construction nouvelle doit faire l'objet d'un avis du Département.

- **Commune de Gaillan-en-Médoc**

Aucun document d'urbanisme, emplacement réservé, servitudes, Espace Boisé Classé (EBC) n'est défini. La commune est soumise au Règlement National d'Urbanisme (RNU).

- **Commune de Queyrac**

La commune de Queyrac dispose d'un PLU dont la dernière révision a été approuvée en décembre 2016.

De plus, le PLU a inscrit certains boisements de la commune en Espace Boisés Classés.

Le PADD du PLU de Queyrac présente un tracé de contournement à l'étude et prescrit des orientations d'intégration aux continuités écologiques identifiées, d'intégration au paysage et de prise en compte dans le développement économique de la commune et l'amélioration du cadre de vie.

Un fuseau d'étude est inscrit dans le plan de zonage. Il correspond au tracé proposé en 2012. Cette inscription implique qu'à l'intérieur de ce fuseau, toute demande de construction nouvelle doit faire l'objet d'un avis du Département.

- **Commune de St-Germain-d'Esteuil**

La commune de St Germain d'Esteuil dispose d'un PLU dont la dernière modification a été approuvée en décembre 2011.

De plus, le PLU a inscrit certains boisements de la commune en Espace Boisés Classés.

Le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) du PLU fixe des orientations concernant la déviation de la RD1215 : « Afin de valoriser et sécuriser la traversée du hameau de Liard, la municipalité souhaite que le projet de déviation et de contournement par le Sud soit mené à bout. La sécurisation de la traversée de ce hameau est un élément déterminant pour en assurer le bon fonctionnement mais aussi pour conforter les quelques activités présentes. »

- **Commune de Prignac-en-Médoc**

Aucun document d'urbanisme, emplacement réservé, servitudes, Espace Boisé Classé (EBC) n'est défini. La commune est donc soumise au Règlement National d'Urbanisme (RNU).

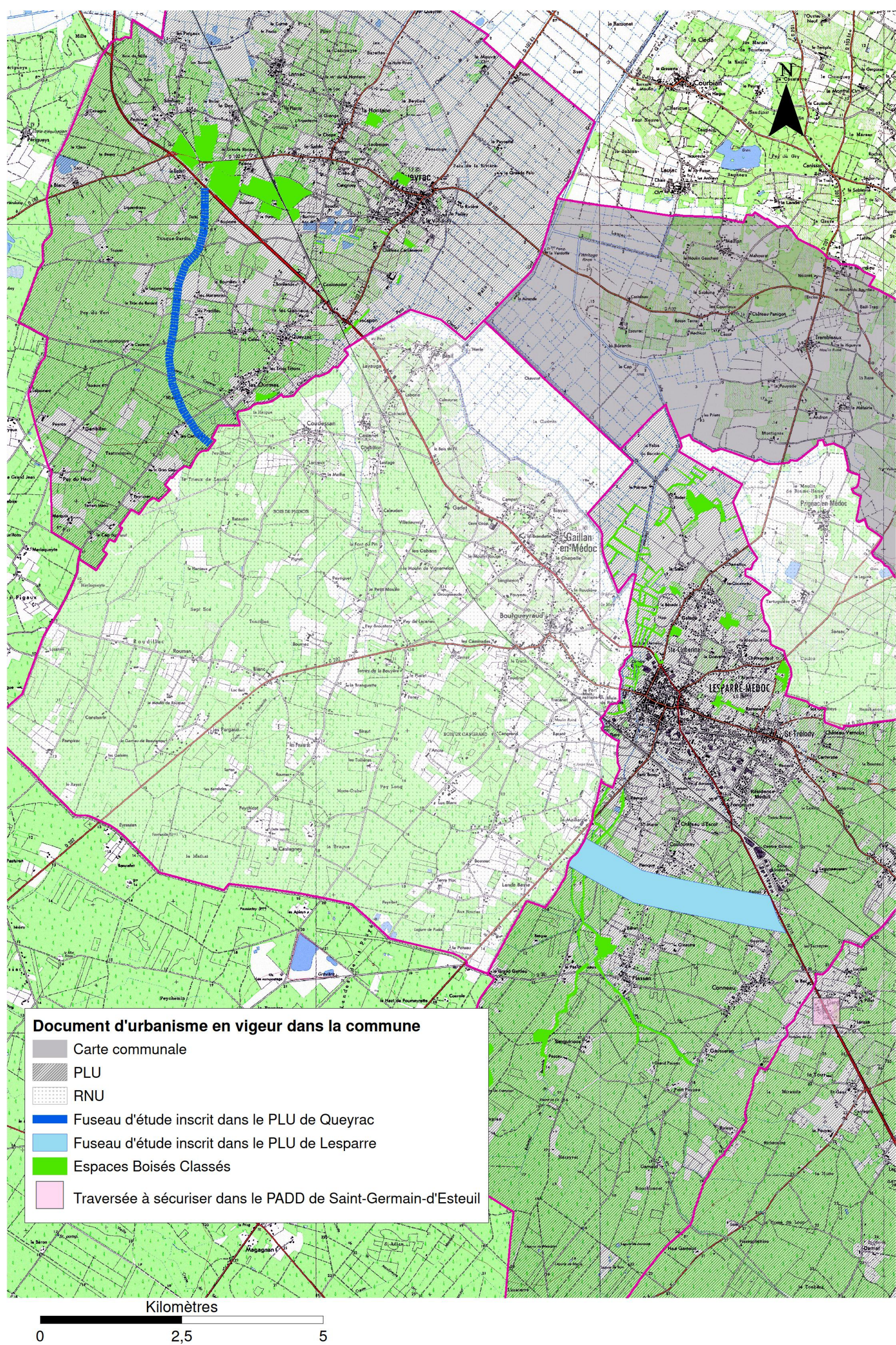
- **Commune de Civrac-en-Médoc**

La commune a établi une carte communale.

Aucun règlement spécifique n'est associé à cette carte communale et c'est le RNU qui s'applique.

Aucune servitude, EBC ou emplacement réservé n'est défini pour cette commune.

Figure 8 - Documents d'urbanisme



• Schéma de Cohérence Territoriale - SCOT

L'aire d'étude est comprise dans le territoire du SCOT Médoc 33 en cours de rédaction.

Le SCoT, document d'urbanisme de planification intercommunale, est un outil précieux dans l'élaboration des projets d'aménagement du territoire. Il permet de mettre en cohérence et de coordonner l'ensemble des politiques publiques des différents territoires composés par les deux communautés de communes, pour consolider leur attractivité et leur dynamisme tout en préservant leur identité.

L'avancement du SCOT est à ce jour la suivante :

- Le diagnostic du territoire a été réalisé,
- Une première version du PADD a été proposée par le groupement de bureaux d'études, et subit des modifications en concertation avec les élus ;
- Une première version du Document d'Orientation et d'Objectifs - DOO a été présentée en conseil syndical.

Le diagnostic du SCOT présente la RD1215 comme « la colonne vertébrale historique du Médoc, l'axe de pénétration majeur du Médoc. Il s'agit là de l'itinéraire d'entrée historique, le chemin le plus rapide pour aller du port de la Lune bordelais jusqu'au Verdon »

Le diagnostic s'attache par ailleurs à décrire cet axe comme structurant, économiquement mais également au niveau de l'habitat, puisque 50% de la population du territoire du SCOT réside dans des villes et villages traversés par cet axe.

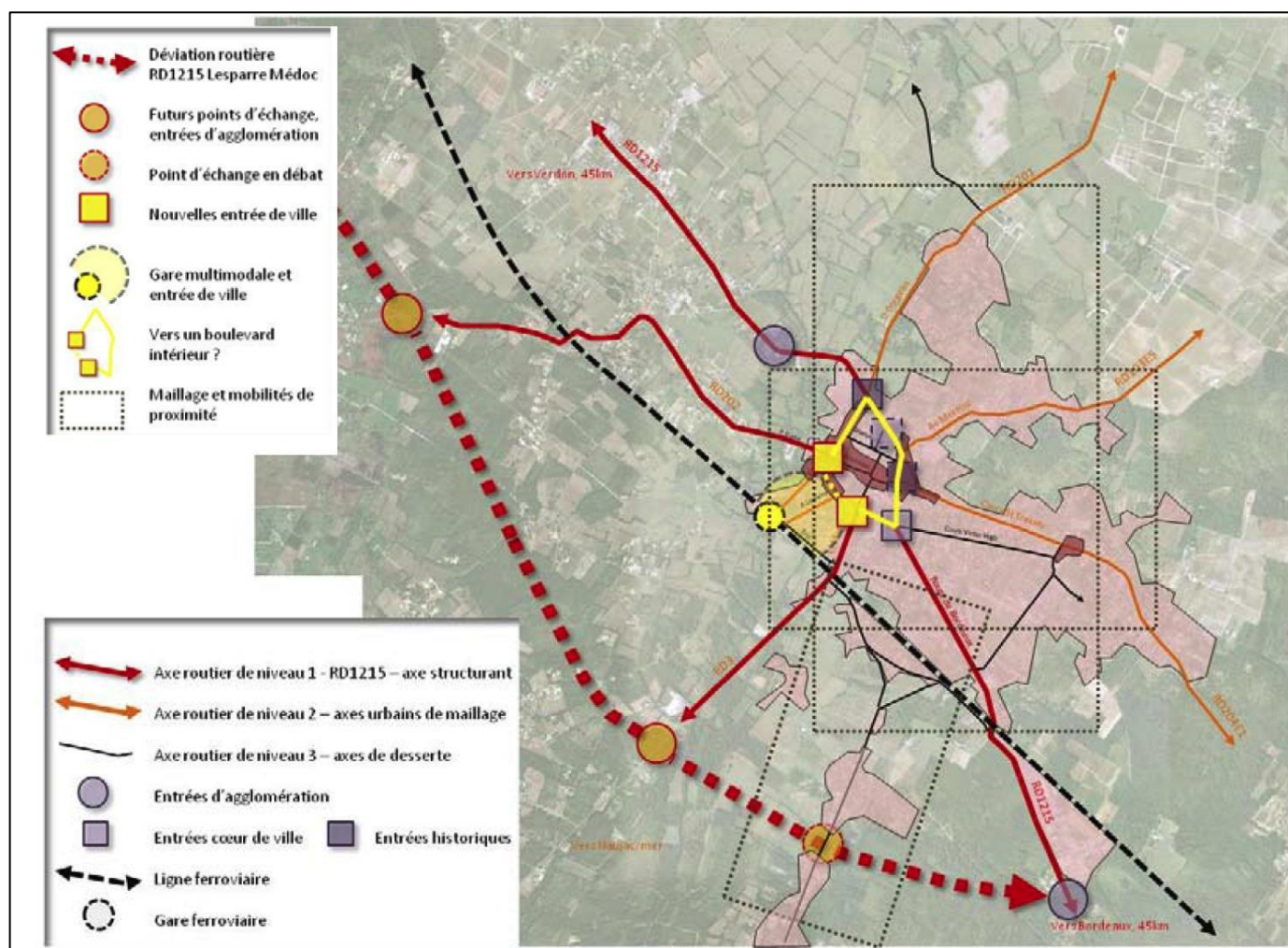
Le diagnostic pointe également l'hétérogénéité du calibrage de l'axe (2X2 voies, 2x1 voie, circulation 110, 90, traversées de villes et villages) concluant que « *ce calibrage très hétérogène, voire décousu, laisse l'impression d'un axe routier en évolution, qui hésite sur son statut, de route départementale tranquille ou de voie express.* »

Il décrit également l'importance du trafic et les problématiques de saturation et qu' « il s'agit donc plutôt de dévier les circulations pour protéger la vie locale tant à Listrac qu'à Lesparre ou Gaillan.

Au-delà de cet aspect lié à la qualité de vie dans les bourgs traversés, il y a sans doute un enjeu de passage à 2 x 2 voies afin d'améliorer le confort de roulement : possibilité de dépasser sans stress, vitesse relevée à 110 km/h. C'est sans doute là un élément d'attractivité tant économique que touristique dans les années à venir, sans que cela ne soit pour autant une ardente obligation. »

Enfin, le diagnostic du SCOT comprend un projet de déviation de Lesparre-Médoc..

Figure 9 Projet de déviation de la RD 1215 à Lesparre-Médoc présenté dans le diagnostic du SCOT Médoc 2033



4.6 Le réseau routier

Les éléments présentés sont issus de l'étude de trafic réalisée en 2017 par le bureau d'étude Explain.

4.6.1 Description du réseau

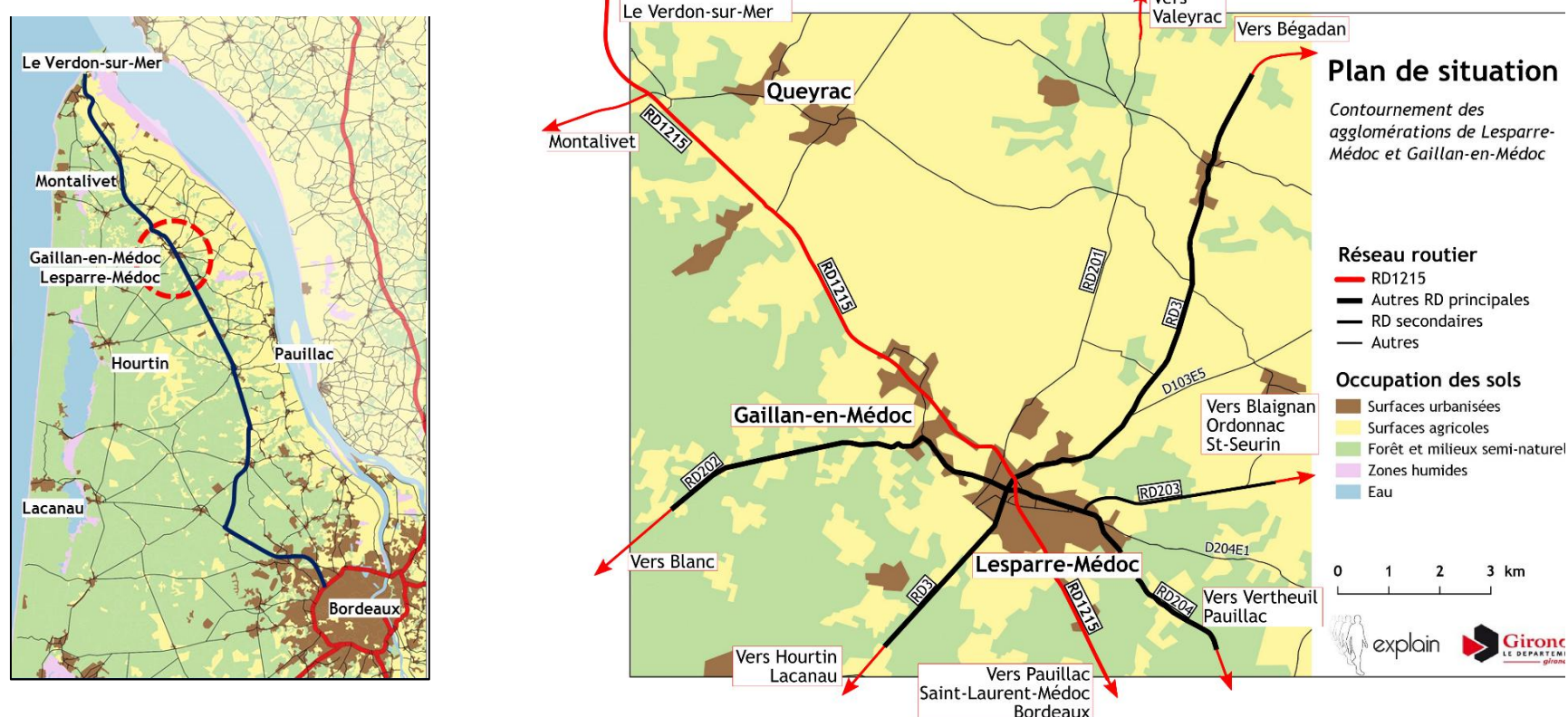
- **La RD 1215, axe structurant pour la desserte du Médoc**

Le Médoc se caractérise par son enclavement entre la côte Atlantique à l'Ouest, l'estuaire de la Gironde à l'Est et leur point de rencontre au Nord. Il s'agit donc d'un territoire isolé dont les déplacements routiers sont nécessairement en échange avec le sud (Bassin d'Arcachon au sud-ouest et Bordeaux au sud-est).

La RD 1215 reliant Bordeaux à la pointe de Grave, en traversant l'intégralité du Médoc suivant l'axe sud-est nord-ouest, est donc particulièrement structurante tant par sa fréquentation que par les liaisons qu'elle permet.

Au niveau de Lesparre, les autres axes (RD 3, RD 202, RD 204 et RD 203) convergent vers la RD 1215. Ces voies desservent les communes situées coté ouest vers la côte atlantique (Hourtin, Montalivet), ou coté est vers l'estuaire de la Gironde (Pauillac, Vertheuil, Civrac-en-Médoc, Bégadan).

Figure 10 - Réseau routier



- **La RD 1215, des fonctions et aménagements hétérogènes**

Dans la zone d'étude, la RD1215 occupe trois fonctions distinctes :

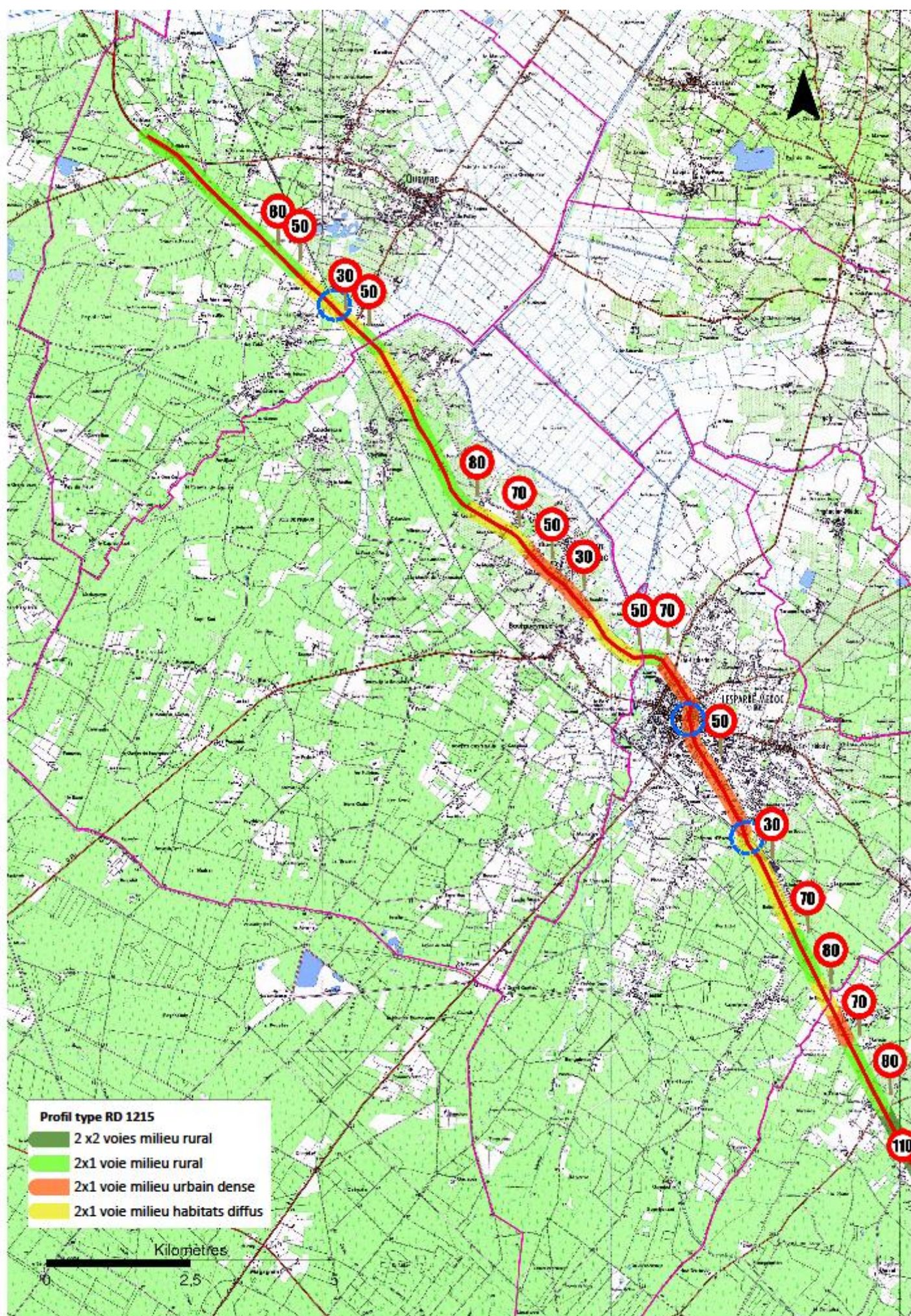
- Une fonction de transit : elle permet une liaison directe entre Bordeaux et le Verdon. Dans les traversées d'agglomération, le trafic de transit subit des ralentissements importants.
- Une fonction d'accès au territoire : la commune de Lesparre-Médoc, sous préfecture du Médoc, possède de nombreux pôles d'attractivité qui participent à son dynamisme (supermarchés, restaurants, établissements scolaires, administrations, équipements sportifs, commerces, banques, gare TER etc). Elle attire donc un trafic en provenance des communes alentours qui ne disposent pas de ces équipements.
- Une fonction de desserte locale : la RD1215 est enfin un axe privilégié pour les déplacements internes à la ville, la voirie secondaire étant peu adaptée à la traversée Nord-Sud de la ville. L'urbanisation des deux communes de l'aire d'étude s'est d'ailleurs fortement développée autour de la RD1215.

La route présente par ailleurs une alternance importante de sections en rase campagne, en milieu urbanisé et en milieu péri urbain. Cela se traduit par une succession de limitations de vitesse et d'aménagements divers de la voie.

La section concernée compte enfin le franchissement de deux passages à niveau, trois carrefours giratoires, un carrefour à feux et de multiples carrefours plans avec le réseau de desserte locale.

Tous ces éléments rendent aujourd'hui la RD1215 incompatible avec sa fonctionnalité initiale de transit.

Figure 11 - Aménagements de la RD 1215



4.6.2 Trafics

• Les trafics journaliers enregistrés

Les trafics journaliers enregistrés sur La RD 1215 s'élèvent à 11 000 véhicules au sud de Lesparre-Médoc, deux sens confondus et 7 500 véhicules au nord de Gaillan.

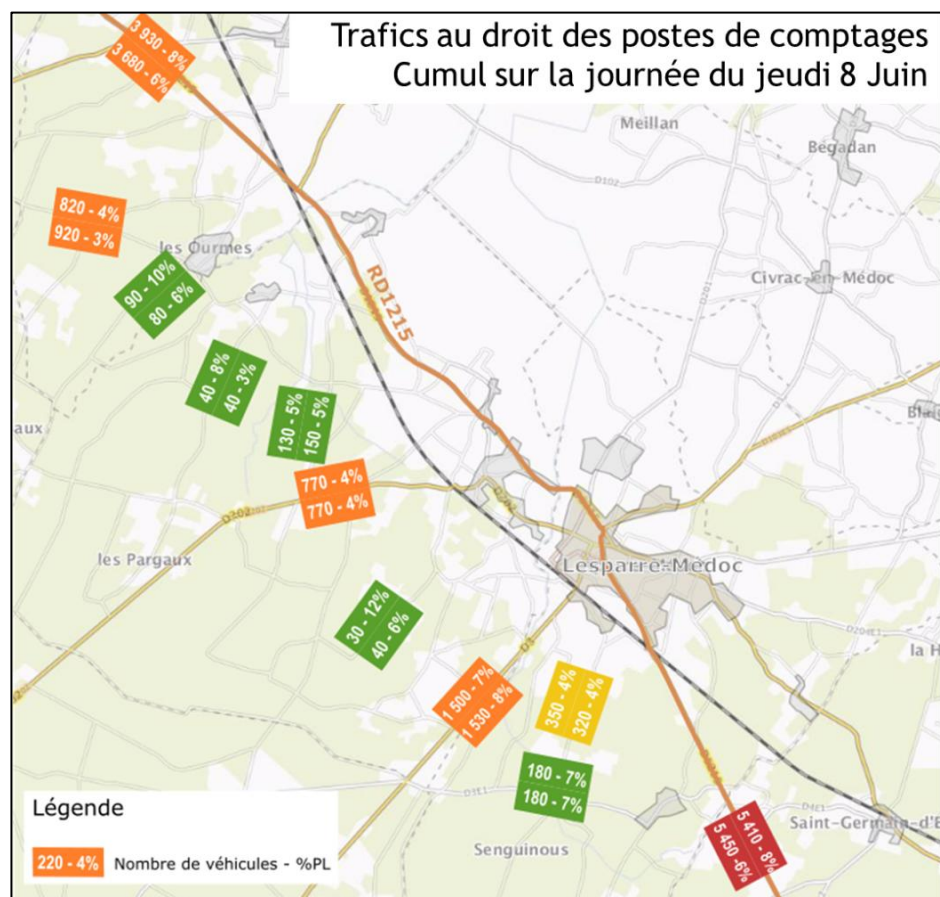
Sur les axes secondaires de l'aire d'étude, 3 030 véhicules/jour ont été relevés sur la RD 3, 1 540 sur la RD 202 et 1 740 sur la route de Vendays.

La route de Plassan supporte par ailleurs un trafic de près de 700 véhicules / jour, ce qui est relativement remarquable.

Enfin, les autres axes sont des voies de faibles trafics, où sont enregistrés moins de 500 passages par jour.

Par ailleurs, l'analyse spécifique du niveau de trafic par types de véhicules met en avant un nombre notable de poids lourds sur l'ensemble du réseau. Ceci peut être mis en parallèle avec la vocation essentiellement agricole des territoires environnants et l'importance de l'activité agricole sur le secteur.

Les poids lourds constituent particulièrement entre 6 et 8% des volumes routiers obtenus aux postes de comptage situés sur la RD1215.

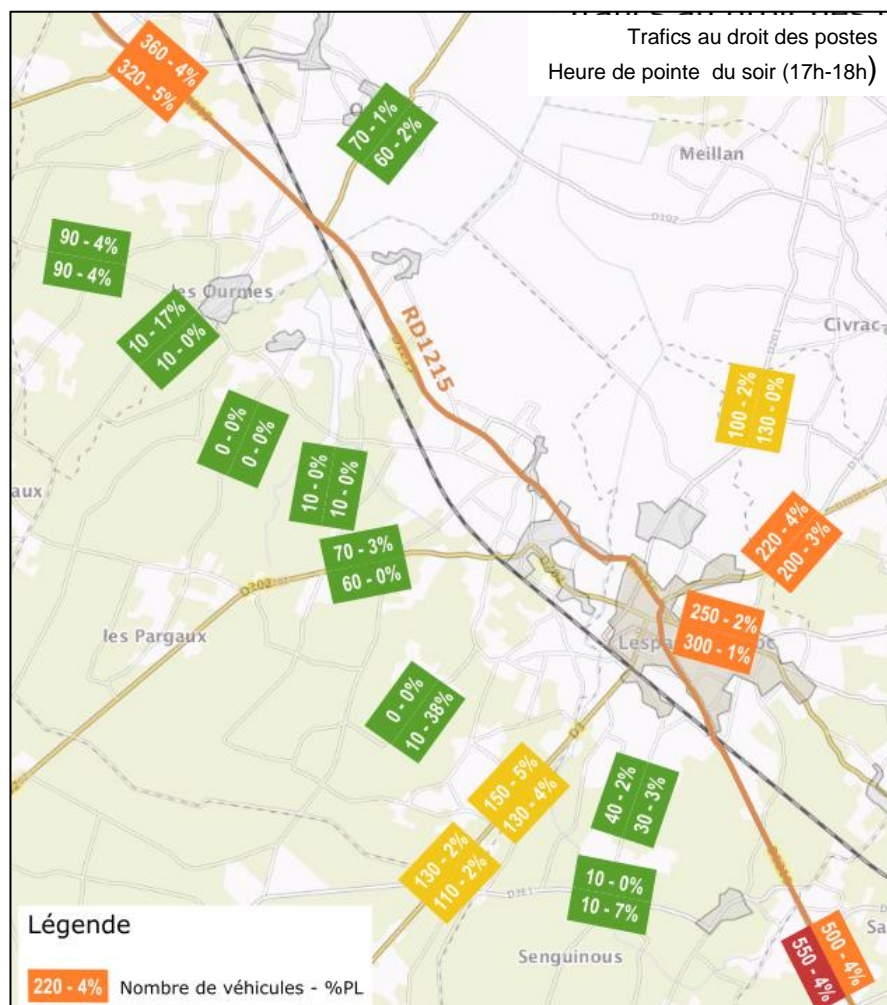


• Des trafics aux heures de pointe tournés vers Lesparre(①)

① Afin d'étudier plus finement les trafics présents dans la zone d'étude, il convient d'analyser les trafics durant les périodes les plus chargées, c'est-à-dire aux heures de pointes du matin et du soir. Au vu des comptages routiers réalisés, l'heure de pointe du matin a été fixée entre 8h et 9h et l'heure de pointe du soir entre 17h et 18h.

L'analyse des trafics aux heures de pointe a permis de dégager plusieurs tendances :

- Globalement, les trafics se révèlent être orientés principalement vers Lesparre-Médoc à l'heure du pointe du matin et en sortie de Lesparre à l'heure de pointe du soir. Ces trafics sont cohérents avec l'attractivité économique de la ville ; la majeure partie de ce trafic correspondant aux déplacements domicile-travail.
- Les échanges avec l'ouest sont assez faibles et répartis sur plusieurs voies. Une exception est faite sur la RD3 où 260 passages sont enregistrés sur l'heure de pointe du matin et 280 à l'heure de pointe du soir.
- Les échanges avec l'est sont relativement importants sur la RD 3 (440 véhicules) et la RD 203 (550 véhicules) avec une part poids lourds significative.



• Deux points de congestion notables

Deux points de ralentissement notables sont constatés dans la zone d'étude :

- Le carrefour Cours Lattre de Tassigny x Cours Georges Mandel x Rue Jean Mermoz (RD1215 x RD3) : il s'agit du seul carrefour à feux situé sur la RD1215 sur l'aire d'étude. Il constitue le point de ralentissement principal. Des remontées de file pouvant atteindre 150 m ont pu être observées aux heures de pointe. La traversée de ce feu tricolore nécessite alors parfois plusieurs cycles de feux soit quelques minutes.



- Le passage à niveau en entrée Sud de Lesparre, qui oblige un arrêt des véhicules pouvant aller de 2 à 3 minutes. La voie est empruntée par les liaisons TER de Bordeaux à Lesparre et au Verdon.

En dehors des heures de pointes classiques, le périmètre d'étude est également soumis à des épisodes de circulation difficiles pour deux raisons :

- les jours de départ et de retours de vacances : la RD1215 draine un volume de véhicules conséquent qui vient valider sa fonction d'axe structurant à l'échelle du Médoc. Ces épisodes de congestion interviennent généralement le vendredi soir et le dimanche soir,
- les vendanges : à cette période de l'année, un nombre remarquable de véhicules agricoles empruntent la RD1215 venant ainsi gêner la circulation des autres véhicules. L'axe n'étant aménagé qu'à une voie de circulation par sens il est parfois difficile de réaliser des dépassements de ces véhicules lents, notamment dans les zones agglomérées. Des ralentissements très importants peuvent donc être constatés à ces occasions. La saison des vendanges dure généralement quelques jours à la transition entre l'été et l'automne.

• Une accidentologie importante sur la RD 1215

Sur la RD1215, dans la zone d'études on recense 29 accidents corporels sur la période 2007-2017 ayant causé 42 victimes, soit 4 morts, 24 blessés hospitalisés et 15 blessés non hospitalisés.

Dans la majorité des cas, les accidents ont lieu hors agglomération (58%), hors intersection (83%) et de jour (62%).

Dans 5 cas sur 29, au moins l'un des conducteurs impliqués présentait une alcoolémie dépassant le seuil réglementaire.

Concernant les types d'usagers concernés, les 29 accidents ont impliqué 2 Poids Lourds, 41 véhicules légers, 11 deux-roues motorisés et 2 piétons.

L'accidentologie sur la RD1215 est plus élevée que dans le reste du territoire d'étude. Cela est principalement lié à la nature de son utilisation, à sa forte fréquentation et aux vitesses importantes de circulation pratiquées hors agglomération.

4.7 La mobilité

4.7.1 Transports en commun

- **Transport ferroviaire**

La zone d'étude est desservie par la ligne TER n°33 entre Bordeaux et le-Verdon-sur-Mer.

D'une longueur totale de 99,8 km, la ligne ferroviaire est à voie unique sur la totalité du parcours.

Le TER 33 dessert 15 gares entre Bordeaux et le Verdon dont Lesparre-Médoc.

En semaine, 10 aller-retours par jour sont proposés entre Lesparre et Bordeaux. Le trajet dure environ 1h30.

- **Transport routier interrégional**

- La ligne 703 TransGironde reliant Lesparre à Bordeaux : 8 boucles sont proposées entre Lesparre et Bordeaux en jour de semaine en période hivernale, 10 en période estivale,
- La ligne 711 TransGironde reliant Lesparre à Hourtin : 3 boucles/ jour en jour de semaine, hiver comme été)
- La ligne 712 TransGironde reliant Lesparre à Grayan : 5 boucles/jour en semaine,
- La ligne 713 TransGironde reliant Lesparre à la Pointe de Grave : 7 boucles/jour de semaine en période hivernale,
- La ligne 717 entre Lesparre et Pauillac est proposée du 30 juin au 2 septembre uniquement et offre 1 boucle le mardi et 1 boucle le jeudi.

Il existe de plus un réseau de transport scolaire sur l'ensemble de l'aire d'étude. Les fréquences et les trajets de ces lignes sont adaptés chaque année en fonction de la demande.

4.7.2 Modes actifs

- **Peu d'aménagements en faveur des modes doux**

Concernant les modes de déplacement actifs, il n'y a pas dans la zone d'étude d'aménagements spécifiques pour les cyclistes. Ceux-ci doivent emprunter et partager la voirie avec les autres véhicules routiers.

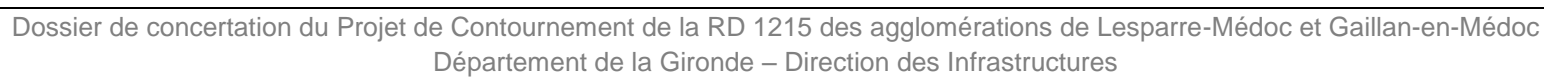
En dehors de la zone piétonne de Lesparre-Médoc, les cheminements piétons sont également limités à leur strict nécessaire sur la RD 1215 (trottoir peu larges et traversées piétonnes sans signalisation verticale).

L'aire d'étude est traversée par plusieurs circuits de randonnées inscrites au Plan Départemental des itinéraires de Promenades et randonnées

- **Projets**

Il existe un projet de revalorisation de l'entre deux Jalles et de l'entrée de ville coté Gaillan Médoc : requalification des abords de la Tour d'Honneur et la création d'un cheminement doux et partagé qui pourrait relier Lesparre-Médoc à Gaillan Médoc.

De plus, la commune de Lesparre-Médoc souhaite renforcer et sécuriser les déplacements doux pour augmenter la part du vélo dans les déplacements en mettant en œuvre de nouvelles liaisons cyclables. Les premiers aménagements sont en cours de réalisation sur la RD1215.



4.8 Les risques naturels et technologiques

• Un risque inondation important

D'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs de Gironde, toutes les communes de l'aire d'étude sont concernées par le risque d'inondation.

Deux Plans de Prévention des Risques d'Inondation - PPRI sont en vigueur sur l'aire d'étude et sont présentés dans la figure ci-contre:

- Le PPRI de la Pointe du Médoc, approuvé en 2002 pour la commune de Queyrac,
- Le PPRI du Médoc centre, approuvé en 2003, pour les autres communes.

Ces PPRI définissent 3 types de zones différentes :

La zone rouge correspondant aux terrains les plus exposés à des risques élevés pouvant mettre en péril les constructions et les personnes. Ces terrains ne sont pas ou très peu urbanisés. Ils correspondent pour la plupart à des secteurs agricoles ou à des secteurs naturels susceptibles de servir de champs d'expansion de la crue afin de ne pas aggraver les inondations à l'amont et à l'aval ;

La zone jaune correspond à des risques moins élevés où l'aléa d'inondation dépend de la fiabilité des ouvrages de protection. Ce sont des secteurs protégés mais dominés par la crue de référence centennale. C'est une zone dans laquelle le risque est jugé acceptable, sa probabilité d'occurrence étant, en l'état des connaissances actuelles, très faible. Le développement n'est pas interdit, il est seulement réglementé afin de tenir compte du risque éventuel d'inondation,

La zone blanche pour laquelle aucun risque n'est connu à ce jour.

• Un risque Feu de forêt important

Les communes de Gaillan en Médoc, Lesparre, Queyrac et Saint Germain d'Esteuil sont concernées par le risque de feu de forêt. Aucun plan local n'existe pour ces communes mais un règlement interdépartemental de protection de la forêt contre les incendies a été approuvé en juin 2016. Ce règlement fixe des niveaux de vigilance correspondant à des périodes régulières dans l'année plus sensibles ou des périodes critiques ponctuelles.

• Inondation par les sédiments

Lorsque des éléments pluvieux exceptionnels surviennent dans une période où la nappe est en situation de hautes eaux, une recharge exceptionnelle s'ajoute à un niveau d'eaux souterraines déjà élevé. Le niveau de la nappe peut alors atteindre la surface du sol. La zone non saturée est alors totalement envahie par l'eau lors de la montée du niveau de la nappe : c'est l'inondation par remontée de nappe ou inondation par les sédiments. Ce risque est cartographié par le BRGM. L'aire d'étude est concernée par des niveaux de risque très fort à faible.

• Retrait gonflement d'argiles

Les sols argileux possèdent la propriété de voir leur consistance se modifier en fonction de leur teneur en eau. Ainsi, en contexte humide, les sols argileux se présentent comme souples et malléables, tandis que ce même sol desséché sera dur et cassant. Des variations de volumes plus ou moins conséquentes en fonction de la structure du sol et des minéraux en présence accompagnent ces modifications de consistance.

Ainsi, lorsque la teneur en eau augmente dans un sol argileux, on assiste à une augmentation du volume de ce sol - on parle alors de "gonflement des argiles". Un déficit en eau provoquera un phénomène inverse de rétraction ou "retrait des argiles".

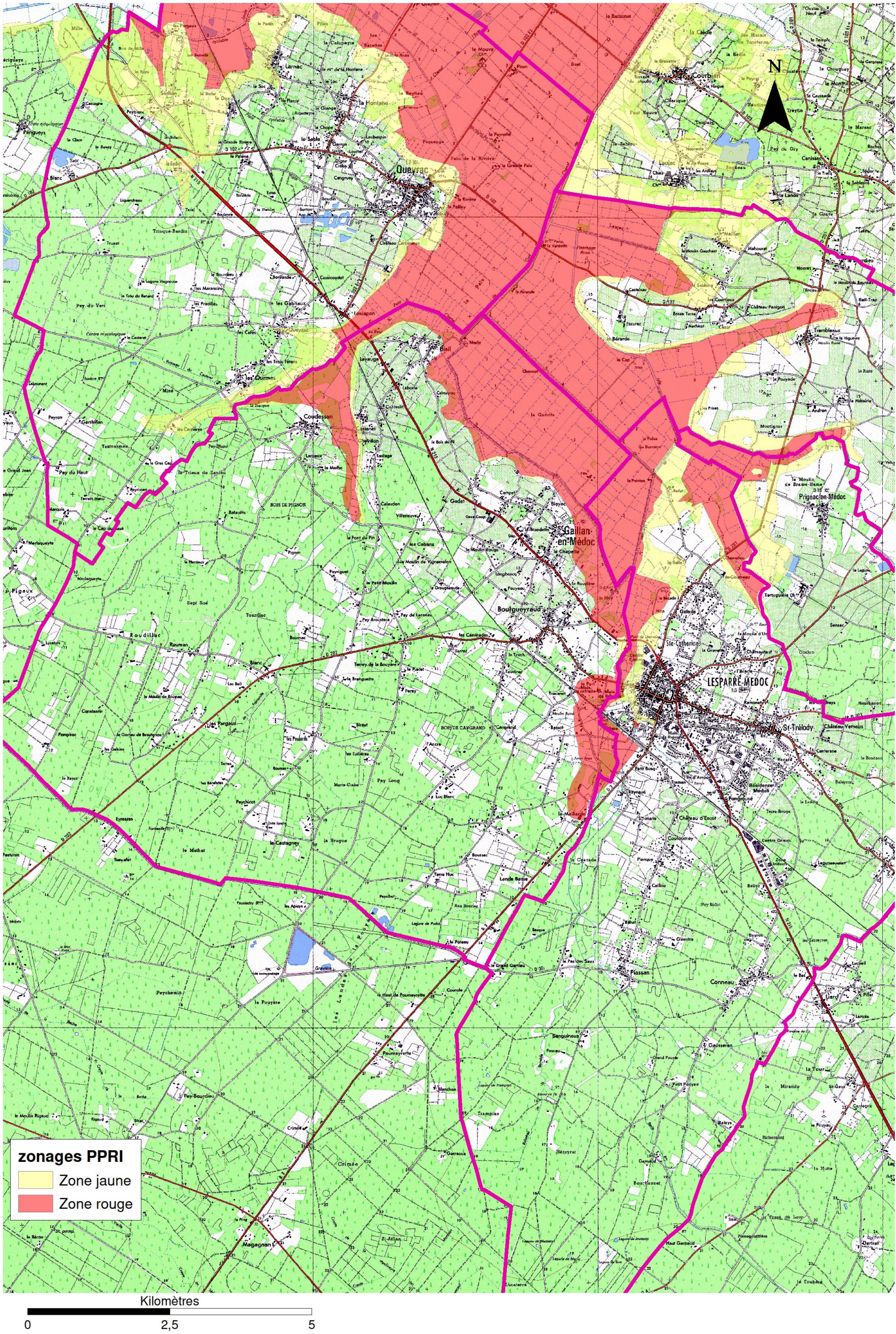
Non dangereux pour l'homme, le phénomène de retrait-gonflement des argiles cause de sérieux dégâts sur les constructions à fondations superficielles (bâtiments et infrastructures routières).

L'aire d'étude est concernée par des niveaux de risque moyen à faible.

• Pas de risques technologiques

Aucun risque industriel n'est recensé dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs de Gironde pour les communes de l'aire d'étude. Trois Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont présentes dans l'aire d'étude ou à proximité immédiate. Aucune n'est classée SEVESO, c'est-à-dire comme particulièrement dangereuse.

Figure 13 - Risque inondation



Ce qu'il faut retenir :

Les analyses des trafics réalisées indiquent que les communes de Lesparre-Médoc et Gaillan-en-Médoc sont soumises à des flux de véhicules importants aux caractéristiques très hétérogènes (transit, dessertes locales, déplacements urbains...).

Les niveaux de trafics génèrent par ailleurs une congestion notable sur la RD1215 sur des périodes bien identifiées : l'heure de pointe du matin et du soir en semaine, la fin de matinée le samedi et le dimanche en fin d'après-midi ou en période estivale.

Les différents pics de trafic, l'accidentologie élevée et la multiplication des nuisances pour les riverains de la RD 1215, générés en bonne partie par un trafic de transit, justifient un renvoi de ces trafics à l'écart des zones urbanisées du territoire d'étude.

Le diagnostic préalable du territoire a permis de mettre en évidence une concentration importante d'enjeux considérés comme forts coté est de la RD 1215. Il s'agit principalement :

Des zones humides à préserver référencées par le SAGE,

Des milieux naturels et espèces remarquables et protégés identifiés avec la mise en place de mesures spécifiques et localisées ;

De la zone inondable (PPRI Pointe du Médoc et Médoc Nord) liés aux crues de la Gironde avec des zones à risques élevés),

De la concentration des vignobles en AOC.

Ces enjeux, considérés comme des contraintes lourdes pour la construction d'un projet routier justifient d'écarter toute solution en tracé neuf passant par l'est.

Les solutions de tracé passant par l'ouest sont donc recherchées, en tenant compte des enjeux importants présents sur ce territoire et synthétisés sur la carte ci-contre.

Figure 14 - carte de synthèse

