

CONTOURNEMENT DE LESPARRRE-MEDOC ET GAILLAN-EN-MEDOC

*Communes de SAINT-GERMAIN-D'ESTEUIL, LESPARRRE-MEDOC,
GAILLAN-EN-MEDOC ET QUEYRAC*

Bilan de la concertation publique



SOMMAIRE

1.	Rappel du projet.....	1
2.	Déroulement de la concertation.....	2
3.	Analyse quantitative et géographique.....	3
4.	Positionnement des acteurs du territoire	3
4.1.	Collectivités.....	3
4.2.	Associations.....	3
4.3.	Entreprises.....	3
5.	Remarques recueillies sur le dispositif de concertation	4
6.	Positionnements en faveur d'une variante.....	5
6.1.	En faveur de la variante 2	5
6.2.	En faveur de la variante 2 sud.....	5
6.3.	En faveur de la variante 1 adaptée.....	6
6.4.	Autre propositions	6
7.	Analyse thématique des contributions défavorables au projet	6
7.1.	Sur l'utilité publique du projet	6
7.2.	Sur les risques de dégradation du cadre de vie des riverains du projet.....	8
7.3.	Sur l'atteinte à l'environnement	8
7.4.	Sur l'atteinte à l'activité commerciales des centres de LESPARRE-MEDOC et GAILLAN-EN-MEDOC	9
7.5.	Sur la prise en compte des risques inondation et feu de forêt	10
7.6.	Des problèmes de circulation à traiter en amont de Lesparre.....	10
8.	Analyses thématiques des contributions favorables au projet.....	11
8.1.	Sur le développement économique du secteur.....	11
8.2.	Sur le désenclavement du Nord-médoc	11
8.3.	Sur le cadre de vie dans LESPARRE-MEDOC	11
8.4.	Sur les conditions de traversée de LESPARRE-MEDOC	11
8.5.	Sur l'activité commerciale.....	12
8.6.	Sur l'opposition aux projets dans le Médoc	12
8.7.	Demande d'optimisation du tracé.....	12
9.	Analyses et réponses aux autres contributions	13
10.	Conclusion.....	14

Le présent rapport a pour objet de présenter le bilan de la concertation publique préalable relative au projet de contournement de LESPARRÉ-MEDOC et GAILLAN-EN-MEDOC.

1. Rappel du projet

Le projet de contournement de LESPARRÉ-MEDOC et GAILLAN-EN-MEDOC date des années 1980 lorsque l'Etat était encore gestionnaire de cette voie. Les premières esquisses du projet ont été élaborées par le Département de la Gironde, en concertation avec les élus locaux en 2011-2012.

En 2017, le Département a engagé une série d'études préalables du projet comprenant un diagnostic du territoire, une étude de faisabilité, des inventaires écologiques et des études de trafic. Ces études ont permis de définir les objectifs et les enjeux du projet, d'étudier des solutions de contournement par une route en tracé neuf et d'analyser puis de comparer trois variantes de tracé.

Le projet de contournement 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.

Le projet s'inscrit par ailleurs dans le cadre d'une démarche Haute Qualité Environnemental (HQE). L'objectif de cette démarche est de concevoir une infrastructure en synergie avec le territoire dont elle est un maillon structurant majeur. Dans une optique de développement durable, le Maître d'Ouvrage recherche ainsi, par le biais de plusieurs outils, à maximiser les effets positifs du projet (mobilité, développement économique, cadre de vie,...) tout en minimisant les effets négatifs (environnement, riverains,...).

Le dossier proposait 3 variantes de contournement en tracé neuf, à 2x1 voie, les connexions au réseau viaire existant et le rétablissement des voies secondaires interceptées :

- la variante 1, longue de 10.5 km longe la voie ferrée au plus près, depuis le carrefour de la zone de Belloc sur la RD 1215 au sud jusqu'au carrefour avec la route de Truxet à QUEYRAC,
- la variante 2, longue de 12.8 km, depuis un carrefour au sud de la zone de Belloc jusqu'à rejoindre la RD 1215 au nord du lieu-dit « Bouleris »,
- la variante 2 sud, longue de 15.8 km, reprend la variante 2 dans sa partie nord et contourne par le sud les hameaux de Luc Blanc, Lande Basse, Plassan et Conneau pour rejoindre la RD 1215 au sud de Liard.

Après une analyse multicritère au regard des différents enjeux du territoire, le dossier proposait de retenir la variante 2.

2. Déroulement de la concertation

La présente concertation publique préalable s'inscrit dans les dispositions réglementaires prescrites par l'article L.121-15 et suivants du code de l'Environnement.

Le dispositif et les modalités de la concertation ont été approuvés par délibération de l'assemblée départementale en date du 2 juillet 2018.

La concertation publique préalable s'est déroulée du 19 novembre au 21 décembre 2018. Elle avait pour objectifs :

- 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 pour faire émerger les attentes de la population, et, le cas échéant, enrichir le projet.

Le public a été 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, dès le 1^{er} novembre 2018 ;
- publication sur le réseau social Twitter et Facebook;
- annonces dans la presse écrite locale - journal Sud-Ouest édition du 3 novembre et Journal du Médoc du 2 novembre ;
- affichages sur les panneaux communaux et en mairies ;
- distribution de dépliants dans les mairies et communautés de communes concernées.

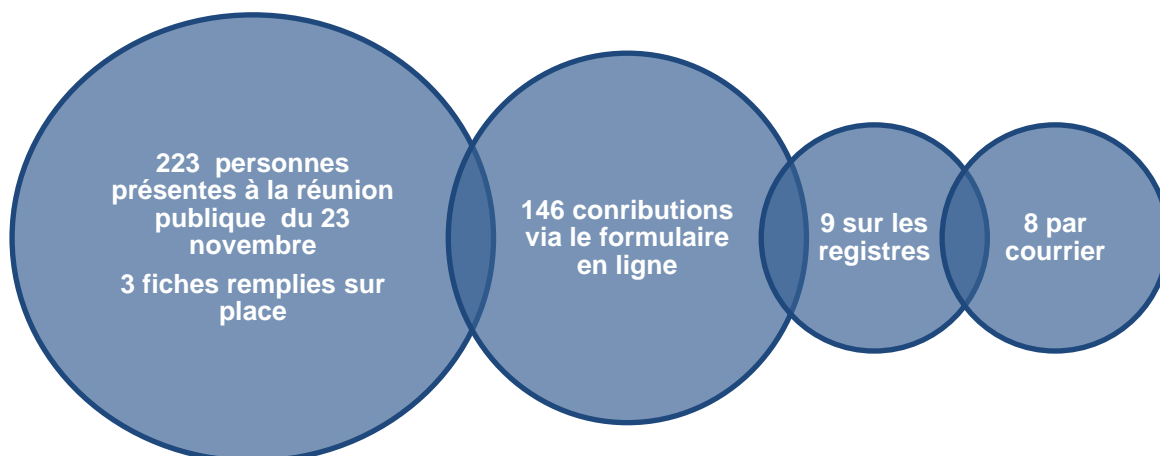
Durant la période de concertation, un dossier contenant l'ensemble des informations utiles à la compréhension du projet a été mis à disposition du public en version papier dans chaque collectivité concernée par le projet et sur le site Internet du Département de la Gironde.

Une réunion publique de lancement de la concertation s'est déroulée à l'espace François Mitterrand de LESPARE-MEDOC, le 23 novembre 2018.

Le public a été invité à faire part de ses remarques et suggestions sur le projet via un formulaire en ligne sur le site internet du Département, par courrier adressé au Département, ou sur l'un des registres mis à disposition dans les collectivités concernées par le projet.

Une réunion publique de restitution des contributions a été organisée le 5 mars 2019.

Ainsi, au cours de cette concertation, 166 contributions écrites ont été recueillies:

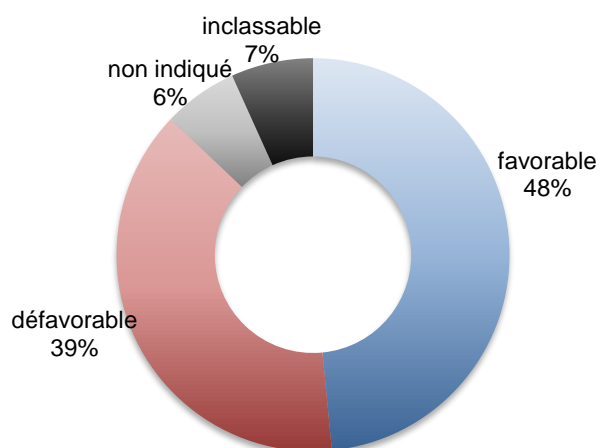


3. Analyse quantitative et géographique

Parmi les 166 contributions recueillies, se distinguent :

- 79 contributions favorables au projet,
- 65 contributions défavorables,
- 10 non indiquées,
- 12 inclassables (vides ou doublons).

Pour la suite de l'analyse, on ne conservera que les contributions des 3 premiers groupes, il reste donc 154 contributions.



Répartition géographique des contributions

Concernant la répartition géographique des contributions analysées :

- 53 contributions proviennent de LESPARRÉ-MEDOC,
- 20 de GAILLAN-EN-MEDOC,
- 12 de QUEYRAC,
- 1 de SAINT-GERMAIN-D'ESTEUIL.

Ainsi, 86 contributions soit 56 % proviennent des communes directement concernées par le projet.

Les 68 contributions restantes se répartissent comme suit :

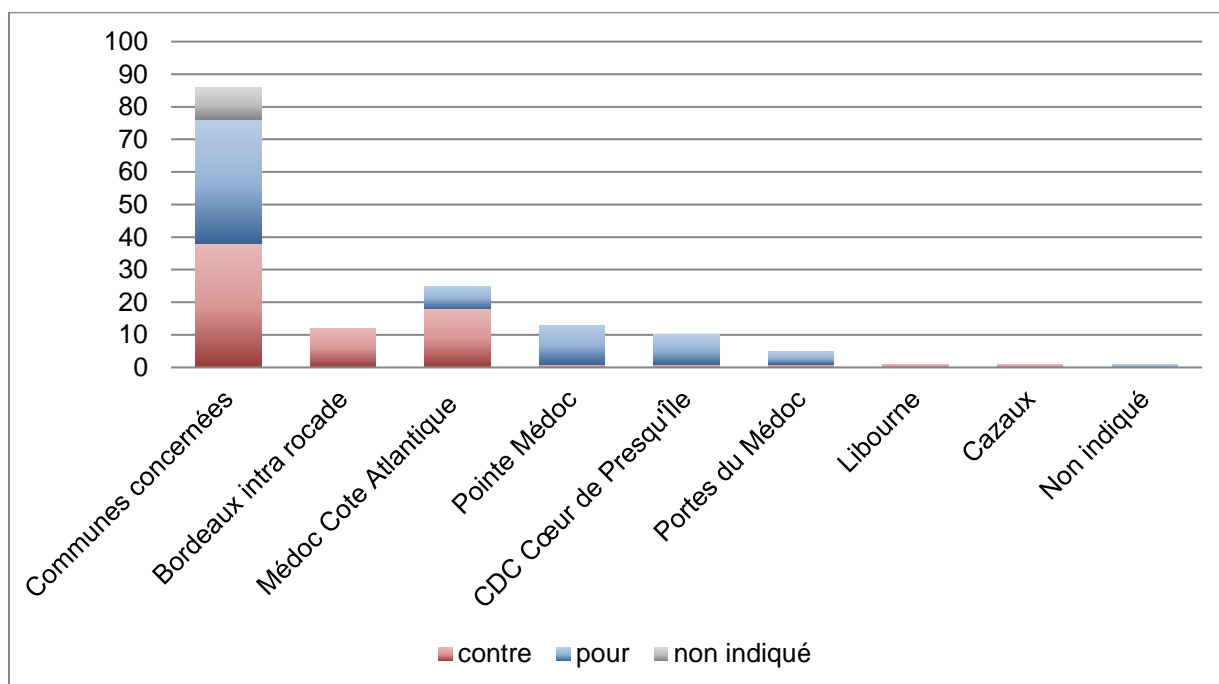
- 25 contributions de communes de la côte Atlantique (CARCANS, HOURTIN, LACANAU, LE PORGE),
- 13 contributions de communes de la Pointe Médoc (LE-VERDON-SUR-MER, VENSAC, SOULAC-SUR-MER, SAINT-VIVIEN-DE-MEDOC ET GRAYAN),
- 12 contributions de communes de Bordeaux intra-rocade (BORDEAUX, MERIGNAC ET LE BOUSCAT),
- 10 contributions de la Communauté de communes Médoc Cœur de Presqu'île (VERTHEUIL CISSAC-MEDOC, SAINT-LAURENT-DE-MEDOC, PAUILLAC, BEGADAN, PRIGNAC-EN-MEDOC, SAINT-CHRISTOLY-DE-MEDOC),
- 5 contributions de communes des Portes du Médoc (ARSAC, LE-PIAN-MEDOC, PAREMPUYRE, BLANQUEFORT),
- enfin 3 contributions isolées (1 de LIBOURNE, 1 de CAZAUX et 1 non indiquée).

La position des contributeurs des communes directement impactées par le projet est très partagée : 38 sont favorables, 38 sont défavorables, 10 ne se prononcent pas.

Les habitants de BORDEAUX intra-rocade et de la Côte Atlantique qui ont participé se sont positionnés en majorité contre le projet.

A l'inverse, les habitants de la zone Pointe Médoc, des autres communes de la Communauté de communes Médoc Cœur de Presqu'île et des Portes du Médoc qui ont participé se sont positionnés majoritairement en faveur du projet.

Positionnement des contributions en fonction des zones géographiques



4. Positionnement des acteurs du territoire

4.1. Collectivités

Quatre communes et 2 communautés de communes sont concernées par le projet : SAINT-GERMAIN-D'ESTUEIL, LESPARRE-MEDOC, GAILLAN-EN-MEDOC et QUEYRAC, ainsi que les communautés de communes Médoc Cœur de Presqu'île et Médoc Atlantique.

La mairie de LESPARRE-MEDOC a apporté une contribution et a rappelé la délibération de son conseil municipal en faveur du projet en novembre 2011.

La mairie de QUEYRAC a apporté plusieurs contributions et donné un avis favorable au projet en conseil communal du 13 décembre 2018 en demandant toutefois une adaptation du tracé dans sa partie nord afin d'éloigner le raccordement du contournement d'une habitation.

La commune avait déjà délibéré en faveur d'un contournement par l'ouest en décembre 2011.

La Communauté de communes Médoc-Atlantique a délibéré en faveur du projet le 20 décembre 2018.

La commune de GAILLAN-EN-MEDOC avait également délibéré en faveur d'un projet de contournement par l'ouest en 2011.

4.2. Associations

5 associations présentes sur le territoire ont apporté leurs contributions :

- Vive la forêt,
- Survivre sur la RD1215,
- Collectif de Défense de notre Environnement Médoc (CDE Médoc)
- Promotion Région Nature
- Nature et Déplacements au cœur du Médoc

Les associations Vive la forêt, Collectif de Défense de notre Environnement Médoc et Nature et Déplacements au cœur du Médoc se positionnent contre le projet.

Promotion Région Nature exprime sa préférence pour la variante 2 sud mais estime que le projet n'est ni indispensable ni prioritaire.

L'association Survivre sur la RD 1215 fait part de son avis favorable sur le projet et de son souhait de voir à terme une véritable voie express desservir le Médoc.

Enfin, le représentant de l'association de commerçants A.L.I.C.E a apporté 2 contributions à titre personnel faisant part de ses craintes vis-à-vis des impacts du projet sur l'activité commerciale des centres-villes.

4.3. Entreprises

2 représentants d'entreprises du secteur ont contribué via le formulaire en ligne.

Le directeur du syndicat de collecte et de traitement des déchets sur le Nord Médoc (SMICOTOM) a fait part de son soutien au projet indiquant notamment que cela faciliterait le trafic lié à l'entreprise estimé à 12 000 poids lourds par an entre NAUJAC-SUR-MER et SAINT-LAURENT-MEDOC et réduirait les nuisances pour les riverains dans la traversée de LESPARRE-MEDOC.

Le directeur de l'entreprise Epsilon Composite estime que le projet est indispensable au développement économique du Médoc, notamment à l'attractivité du territoire pour de nouvelles entreprises.

5. Remarques recueillies sur le dispositif de concertation

Quel que soit leur positionnement global, plusieurs contributeurs ont formulé des remarques sur le dispositif de concertation proposé.

5 contributeurs ont exprimé leur étonnement sur le fait que le dossier de concertation porte sur des propositions de tracés et non sur le principe même d'un contournement et que le Département indique privilégier la variante 2 dès la phase de concertation préalable. Ils s'interrogent ainsi sur la place qui est donnée à l'avis du public.

- L'objectif de la présente concertation publique préalable est de définir un projet concerté avec le territoire pour la poursuite des études.
- Le dossier de concertation présente la démarche d'étude adoptée par le Département en concertation avec les élus locaux : le diagnostic du territoire, la définition de variantes et leur comparaison multicritère ayant conduit à proposer de retenir la variante 2.
- Le choix définitif de la variante retenue pour la poursuite des études intervient au moment de la délibération de la Commission Permanente du Département, au regard des contributions recueillies et du bilan de la concertation.

3 contributeurs indiquent que la concertation préalable, conformément à la réglementation en vigueur doit permettre de débattre des solutions alternatives au projet y compris son absence de mise en œuvre. Ils regrettent que les documents mis à disposition n'abordent pas suffisamment ces solutions alternatives et notamment une solution « ne rien faire ».

2 contributeurs s'étonnent de l'absence de garant de la concertation, estimant notamment qu'un recours à un garant est un gage de neutralité dans la conduite de la concertation. Plusieurs contributions s'adressent par ailleurs au « garant ».

- Le projet de part ses caractéristiques, n'entre pas dans le cadre d'un débat public. Il n'y a pas d'obligation réglementaire à avoir recours à un garant de la concertation. Le Département en tant que collectivité définit les objectifs et les modalités de la concertation et se charge du recueil des contributions, du bilan de la concertation et des suites à donner.
- Pour assurer la transparence de la concertation, toutes les contributions recueillies, accompagnées des réponses apportées par le Département, seront publiées sur le site internet du Département.
- Le dispositif de concertation mis en place a permis de débattre entre autres de l'opportunité du projet, thématiques largement abordée par les contributeurs dans le cadre de la présente phase de concertation. Toutes les remarques sur l'opportunité du projet et la recherche de solutions alternatives ont été analysées et les thématiques sont traitées dans le présent bilan.
- Une solution « zéro » correspondant à une solution « ne rien faire » et une solution correspondant à des aménagements seuls de la RD 1215 dans la traversée de LESPARRÉ-MEDOC seront intégrées à la poursuite des études et au processus de concertation à venir.

2 contributions regrettent un manque de communication globale des projets existants sur le secteur, (recalibrage de la RD3, zone d'équilibre de la Maillarde, contournement de LESPARRÉ-MEDOC)

- Dans le cadre de l'étude d'impact à venir, un chapitre spécifique portera sur les impacts cumulés du projet avec les autres projets connus du secteur.

6. Positionnements en faveur d'une variante

Très peu de contributions se positionnent spécifiquement en faveur de l'une des variantes proposées. En effet, sur les 154 contributions analysées :

- 136 ne se positionnent pas,
- 5 se positionnent en faveur de la variante 2,
- 7 en faveur de la variante 2 SUD,
- 5 en faveur d'une adaptation de la variante 1,
- 1 propose une nouvelle variante de tracé.

6.1. En faveur de la variante 2

5 contributeurs se positionnent explicitement en faveur de la variante 2.

Toutefois, le dossier de concertation se concluant sur la proposition d'acter la variante 2, il convient d'estimer que les contributions globalement favorables (79) approuvent cette variante.

6.2. En faveur de la variante 2 sud

7 contributeurs souhaitent que les études se poursuivent sur le tracé de la variante 2 SUD.

3 arguments sont évoqués :

- la variante 2 SUD permettrait d'améliorer la sécurité et la qualité de vie des riverains du hameau de « Liard », sur la commune de SAINT-GERMAIN-D'ESTEUIL,
- elle permettrait d'améliorer la circulation sur la RD 1215 en démarrant le contournement dès la fin de la section à 2x2 voies de la RD 1215 et en évitant une traversée d'agglomération,
- enfin, elle est plus éloignée des hameaux de « Plassan » et « Luc Blanc » et évite de couper les routes de Plassan et de Reynaud.

- Dans la poursuite des études, l'origine du projet sera située à la fin de la section aménagée à 2x2 voies de manière à étudier la faisabilité :
 - d'un aménagement en place de la RD 1215 pour apaiser et sécuriser la sécurité dans la traversée de Liard,
 - d'un contournement du hameau.

6.3. En faveur de la variante 1 adaptée

5 contributeurs demandent la poursuite des études sur une adaptation de la variante 1 :

- 2 contributeurs proposent un tracé correspondant à la variante 1 sur la commune de LESPARRÉ-MÉDOC et GAILLAN-EN-MÉDOC, se raccordant à la RD 1215 en amont du hameau de Bourgueyraud,

- 1 contribution souhaite que le tracé de la déviation se réalise sur les terrains inoccupés longeant la voie ferrée BORDEAUX- LE-VERDON-SUR-MER,

- 2 contributions proposent une variante 1 bis s'appuyant sur la variante 1 sans toutefois préciser le tracé envisagé.

- Chaque proposition nouvelle fera l'objet d'une analyse et d'une réponse individuelle.

6.4. Autre propositions

1 contributeur a formulé sa proposition de tracé argumentée dans un courrier. Il propose de réaliser un contournement par l'ouest se rapprochant de la variante 1 accompagné d'un contournement en tracé neuf par l'est.

- Chaque proposition nouvelle fera l'objet d'une analyse et d'une réponse individuelle.

7. Analyse thématique des contributions défavorables au projet

Parmi les 63 contributions « contre » recueillies, des thématiques récurrentes ont été identifiées. Elles seront présentées ci-dessous et feront chacune l'objet d'une réponse du Département.

7.1. Sur l'utilité publique du projet

42 contributeurs considèrent que le projet n'est pas d'intérêt public :

- 31 contributeurs évoquent un montant de projet très important et un gaspillage d'argent public,

- 27 contributeurs estiment que les trafics actuels ne justifient pas un tel projet. 3 arguments sont évoqués : les trafics enregistrés sur la RD 1215 au sud de LESPARRÉ-MÉDOC sont en baisse ces dernières années. La traversée de LESPARRÉ-MÉDOC est rendue difficile principalement en période estivale. Enfin, le projet n'aura pas un effet de délestage suffisant de la RD 1215, car les camions desservant les propriétés viticoles coté estuaire, continueront à traverser LESPARRÉ-MÉDOC.

- 15 contributions évoquent enfin un projet qui favorise les déplacements en voiture en contradiction avec la politique actuelle de préservation de la biodiversité et de recherche de solution de déplacements alternatifs.

- La concertation vise à faire émerger les attentes de la population vis-à-vis du projet, tout en prenant en compte les enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux afin d'élaborer la réponse la plus adaptée. Celle-ci devra chercher à éviter ou réduire les différents impacts de toute nature, et éventuellement à compenser les impacts résiduels. C'est au regard de cette évaluation exhaustive et objective que l'utilité publique du projet pourra être évaluée et donner lieu à une enquête publique.

Cette procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique à venir, permettra de statuer sur l'utilité publique ou non du projet.

- Concernant l'investissement d'argent public, la réalisation d'un projet d'infrastructure est génératrice d'emplois et de retombées économique dans le territoire, directement du fait de la commande publique ou, indirectement par des effets induits.

Le volet socio-économique de l'étude d'impact devra évaluer l'ensemble des coûts générés par le projet et des bénéfices attendus afin d'évaluer le taux de rentabilité de l'investissement et le bénéfice par euro investis. Ces indicateurs permettront d'évaluer la viabilité économique du projet.

- Concernant les effets attendus de désengorgement de la traversée de Lesparre, comme indiqué dans le dossier de concertation, les études de trafics réalisées montrent quel que soit le tracé retenu, une réelle diminution du trafic sur la RD 1215 au profit de la déviation. Cette conclusion est valable pour le trafic Poids Lourds, les calculs réalisés montrent un report du trafic de la traversée de Lesparre vers le contournement.

D'autre part, plusieurs contributeurs estiment que le principe d'une solution routière en tracé neuf n'est pas adéquat :

- 28 contributeurs estiment que les études à venir doivent se concentrer sur des aménagements en place de la RD 1215 et une campagne d'amélioration du réseau routier du secteur.

- 19 contributeurs estiment que le projet doit favoriser le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture (transport en commun routier et ferroviaire, pistes cyclables et cheminements piétons, ferroutage pour le transport de marchandises).

- Une solution correspondant à des aménagements sur place de la RD 1215 dans la traversée de LESPARRE-MEDOC et GAILLAN-EN-MEDOC, accompagnée le cas échéant d'une réorganisation des flux de circulation dans le secteur et d'une campagne d'amélioration de réseau existant sera étudiée en détail et intégrée aux études et à la concertation à venir.
- Sur les transports en commun, il existe aujourd'hui une offre de transport en commun dimensionnée sur le territoire : 1 ligne de TER et 1 ligne de car proposent des liaisons quotidiennes entre LESPARRE et BORDEAUX et 3 autres lignes de cars assurent des liaisons avec HOURTIN, le VERDON et MONTALIVET auxquelles s'ajoute une ligne estivale vers PAUILLAC.
- Afin d'appréhender plus finement l'efficacité et l'exhaustivité de l'offre, la Région Nouvelle Aquitaine, autorité organisatrice de transports terrestres et ferroviaires du territoire sera sollicitée dans le cadre des études à venir.
- 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 avec les élus locaux notamment sur les opportunités de valorisation et d'apaisement du trafic dans les centres-bourgs permises par la réalisation d'un contournement.

7.2. sur les risques de dégradation du cadre de vie des riverains du projet

15 contributeurs font part de leurs inquiétudes au sujet des nuisances engendrées par le projet sur les propriétés privées. Les craintes exprimées concernent l'emprise du projet sur les parcelles privées, les rallongements de parcours induits et l'augmentation de la pollution et du bruit.

- ☛ Le travail de définition du tracé se fait dans un souci constant de limiter les impacts directs sur les propriétés bâties. Toutefois dans un contexte d'habitat diffus, ces impacts ne peuvent être complètement évités.
- ☛ Comme indiqué dans le dossier de concertation, le rétablissement de toutes les voies interceptées par chacune des variantes de tracé a été examiné (p 45, 52 et 60). Des rétablissements par voies latérales ou par passages dénivelés sont prévus afin de limiter le rallongement de parcours à moins de 5 km. Ainsi, en complément des carrefours giratoires prévus sur les axes structurants, des aménagements facilitant la traversée de la voie nouvelle sont prévus sur les routes de Plassan, de Luc Blanc, de Coudessan, des Marquis et du Truxet.
- ☛ Des obligations réglementaires existent en matière de bruit. Des protections acoustiques devront être mises en place afin que les niveaux de bruit générés par la voie nouvelle ne dépassent pas les seuils réglementaires au droit des habitations soumises à une exposition. Ces seuils réglementaires sont définis en fonction des niveaux de bruits auxquels les habitations sont aujourd'hui soumises. L'étude d'impact, qui sera réalisée en 2019-2021, est notamment destinée à caractériser la situation existante et à définir les mesures de protection qui seront mises en œuvre
- ☛ De même un travail sera mené sur l'insertion paysagère du projet permettant d'éviter les situations de co-visibilités.
- ☛ L'étude d'impact comportera également un volet air destiné à caractériser la qualité de l'air existante et à apprécier les impacts du projet sur celle-ci.

7.3. Sur l'atteinte à l'environnement

36 contributeurs dénoncent un projet susceptible de porter atteinte à l'environnement.

Certains contributeurs témoignent d'une biodiversité riche et préservée dans le secteur qu'ils ne souhaitent pas voir dégradée par une route. Les zones à préserver évoquées sont principalement le site NATURA 2000 « Marais du bas Médoc », le secteur du Zic et de la Maillarde, et les zones humides du sud de la zone d'étude. Le Parc Naturel Régional en cours de création dans le Médoc est également mentionné.

- ☛ Les inventaires écologiques réalisés préalablement à la concertation témoignent de cette richesse écologique. Des adaptations de tracé pourront encore être opérées de manière à préserver les zones les plus riches en termes de biodiversité.
- ☛ Le projet s'inscrit dans le cadre d'une réglementation stricte en matière d'environnement, en effet, le projet sera soumis à :
 - une évaluation environnementale comprenant notamment une notice d'incidence sur les sites NATURA 2000, dont le contenu et les modalités d'instruction sont régies par les articles le L.122 et suivants du code de l'Environnement
 - une procédure de demande d'autorisation environnementale unique au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques accompagnée entre autres d'une demande de dérogation pour atteinte à des espèces protégées, dont le contenu et les modalités d'instruction sont régies par L181-1 et suivants du même code
- ☛ Le Département a également choisi de faire certifier le projet Haute Qualité Environnementale (HQE infrastructure) qui conduit à aller au-delà de la

réglementation. Ainsi, les études à venir s'attacheront à mettre en place une démarche optimale d'évitement, de réduction et en dernier lieu de compensation des impacts du projet sur la biodiversité.

- ☛ le Département associera les associations et acteurs environnementaux du territoire dès la fin de la présente concertation, afin de prendre en compte au mieux les enjeux liés à la biodiversité du territoire et les actions pertinentes à mener. Les études de conception du projet et les travaux seront suivis par un écologue.

7.4. Sur l'atteinte à l'activité commerciales des centres de LESPARRÉ-MÉDOC et GAILLAN-EN-MÉDOC

15 contributeurs craignent que le projet porte atteinte à l'activité commerciale des centres de LESPARRÉ-MÉDOC et GAILLAN-EN-MÉDOC. Les contributeurs estiment que l'activité de nombreux commerces installés le long de la RD1215 (station de service, garage, boulangerie, restauration...) est soutenue par le passage de la circulation sur cet axe.

Ils évoquent également un projet qui favorise le développement des zones de Belloc et de la Maillarde au détriment des centres villes.

- ☛ L'impact de la réalisation d'un contournement sur l'activité commerciale et l'attractivité du centre-ville constitue une préoccupation majeure exprimée par les commerçants et une partie des citoyens.
- ☛ Le projet peut constituer un effet à risque pour des commerces qui nécessitent le passage d'un trafic automobile important pour fonctionner, dans la mesure où sa réalisation vise une réduction importante de ce trafic sur la RD 1215. Il peut également constituer une opportunité, la réduction du trafic s'accompagne d'une modification des usages de la route actuelle, permettant sa requalification pour favoriser les déplacements des piétons et cyclistes, la valorisation des espaces publics pour en faire des lieux de promenade ou de détente, un travail sur le stationnement.

La poursuite du projet et notamment l'étude d'impact devra comporter une évaluation de ces risques et opportunités et identifier les mesures susceptibles de dynamiser l'activité commerciale dans les centres urbains.

Une étude comparative avec des communes ayant connu la réalisation d'un contournement sera également réalisée.

- ☛ Il sera proposé aux acteurs économiques concernés (associations ou représentants des commerçants, club des entrepreneurs du Médoc, CCI...) de participer à un groupe de travail destiné à conduire ces études.

7.5. Sur la prise en compte des risques inondation et feu de forêt

Les variantes de tracés projetées traversent une zone boisée ainsi que les zones jaune ou rouge du Plan de Prévention des Risques Inondation. 3 contributeurs craignent que le projet ne vienne aggraver ces risques.

Ils évoquent notamment la coupure de plusieurs pistes de Défense des Forêt contre les Incendies (DFCI).

- Concernant le risque incendie, le projet sera conforme au règlement interdépartemental de protection de la forêt contre les incendies en concertation avec les services de la DFCI et du SDIS.
- Les variantes 2 et 2 SUD interceptent sur moins de 200 m la zone jaune du PPRI sur la commune de GAILLAN-EN-MEDOC. La zone jaune présente un risque jugé très faible. Des ouvrages hydrauliques seront étudiés afin de laisser les eaux d'inondation libres de leur passage vers l'amont. La variante 1 intercepte en revanche la zone rouge du PPRI au droit de la Maillarde sur une longueur de 800 m environ et sur la commune de GAILLAN-EN-MEDOC au droit de la route de Coudessan sur une longueur de 400 m. Cette zone présente un risque plus élevé susceptible de mettre en péril les biens et les personnes. Des études et des prescriptions constructives plus complexes seraient nécessaires.

7.6. Des problèmes de circulation à traiter en amont de Lesparre

11 contributeurs estiment que les problèmes de circulation sur la RD 1215 sont à traiter en amont de LESPARRE-MEDOC par la mise à 2x2 voies de la RD1215 entre ARSAC et LESPARRE-MEDOC et par la réalisation des déviations du TAILLAN-MEDOC et de LISTRAC-MEDOC. Le contournement de LESPARRE-MEDOC ne leur semble pas prioritaire.

- Le Département, dans le cadre du plan Médoc conduit plusieurs projets d'aménagement destinés à améliorer les conditions de circulation sur l'axe BORDEAUX- LE-VERDON-SUR-MER.
 - la déviation du TAILLAN-MEDOC dont la dernière autorisation environnementale avant le démarrage des travaux est en cours d'instruction auprès des services de l'Etat,
 - la mise à 2x2 voies de la RD 1215 entre ARSAC et AVENSAN dont les études techniques et environnementales ont été lancées,
 - le contournement de LISTRAC-MEDOC dont les études d'opportunités et de faisabilité sont en cours.

Le contournement de LESPARRE-MEDOC s'inscrit donc dans une politique globale d'amélioration de la circulation sur l'axe BORDEAUX- LE-VERDON-SUR-MER.

En résumé, la thématique la plus largement abordée par les contributeurs défavorables au projet est celle de l'opportunité du projet. Les arguments évoqués contre l'intérêt public sont la dépense d'argent public, des doutes sur son efficacité au regard des caractéristiques du trafic actuel et un souhait de voir les investissements publics se tourner vers les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Les contributeurs ont également exprimé des craintes principalement sur les atteintes potentielles du projet à l'environnement, au cadre de vie des riverains, et à l'activité commerciale des centres-villes de LESPARRE-MEDOC et GAILLAN-EN-MEDOC

8. Analyses thématiques des contributions favorables au projet

Les contributions en faveur du projet bien que plus nombreuses sont globalement moins argumentées. En effet, sur les 79 contributions favorables, 36 sont de type « oui au contournement » ou « je suis favorable au projet ».

Parmi les réponses argumentées, 7 thématiques ont pu être dégagées.

8.1. Sur le développement économique du secteur

17 contributeurs estiment que le projet est un impératif pour le dynamisme économique du secteur. Ils citent notamment l'intérêt du projet pour la zone d'équilibre de la Maillarde et le projet d'extension de la zone de Belloc et en général pour faciliter l'installation de nouvelles entreprises.

Certains contributeurs indiquent également que le projet ne servira pas que le développement économique de LESPARRÉ-MEDOC et GAILLAN-EN-MEDOC mais aussi celui du Nord Médoc.

- Le développement économique est l'un des principaux objectifs du projet. Dans la poursuite des études, on cherchera à maximiser les impacts positifs attendus du projet sur le développement économique du secteur et plus largement du Nord Médoc.

8.2. Sur le désenclavement du Nord-médoc

17 contributeurs estiment que le projet est indispensable au désenclavement du Nord Médoc évoquant notamment l'amélioration et la fiabilisation du temps de parcours BORDEAUX- LE-VERDON-SUR-MER, particulièrement en période estivale.

- Le projet de contournement de LESPARRÉ-MEDOC et GAILLAN-EN-MEDOC s'inscrit dans un plan d'aménagement de l'axe BORDEAUX-LE VERDON (cf 7.6).

8.3. Sur le cadre de vie dans LESPARRÉ-MEDOC

14 contributeurs estiment que le contournement permettrait d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RD 1215 dans la traversée de LESPARRÉ-MEDOC. L'amélioration de la sécurité est le plus souvent citée. Vient ensuite la réduction des nuisances liées aux trafics, bruit, pollution. Enfin, le contournement présenterait une opportunité de repenser l'aménagement de la ville en faveur des déplacements en modes doux.

- Il s'agit de l'un des objectifs du projet. Il devra s'accompagner d'une requalification des espaces publics dans les centres bourg afin de maximiser cette amélioration du cadre de vie.

8.4. Sur les conditions de traversée de LESPARRÉ-MEDOC

14 contributeurs estiment que le contournement permettrait de fluidifier le trafic dans la traversée de LESPARRÉ-MEDOC et GAILLAN-EN-MEDOC. Le projet réduirait le risque de congestion et le nombre de poids lourds.

- Le projet vise à reporter le trafic de transit hors des traversées urbaines, les études montrent que la réduction du trafic sur la route actuelle devrait atteindre 50%.

8.5. Sur l'activité commerciale

5 contributeurs réfutent l'argument contre le projet selon lequel un contournement nuirait à l'activité commerciale des centres villes contournés. Ils citent les exemples de SAINT-VIVIEN-DE-MEDOC, CASTELNAU-DE-MEDOC et SAINT-LAURENT-MEDOC, villes contournés dont les centres restent attractifs et bénéficient d'une circulation apaisée.

Selon certains, les automobilistes traversant actuellement LESPARRÉ-MEDOC ne s'y arrêtent pas pour consommer faute de stationnement.

- L'étude destinée à identifier l'ensemble des enjeux commerciaux, à évaluer les impacts du projet et à proposer des mesures visant à éviter, réduire ou compenser ces impacts permettra de suivre et d'accompagner l'activité commerciale de ces villes.

8.6. Sur l'opposition aux projets dans le Médoc

5 contributeurs dénoncent le systématisme des oppositions sur les projets nouveaux dans le Médoc.

8.7. Demande d'optimisation du tracé

3 contributions demandent à ce que le projet soit optimisé dans sa partie nord au niveau du carrefour giratoire de raccordement à la RD 1215 afin de l'éloigner d'une habitation.

- Cette adaptation de tracé sera examinée dans la poursuite des études.

En résumé, les principaux arguments évoqués par les contributeurs favorables à la déviation sont le développement économique du Médoc, son désenclavement, l'amélioration du cadre de vie et l'amélioration des conditions de circulation dans les agglomérations de LESPARRÉ-MEDOC et GAILLAN-EN-MEDOC.

9. Analyses et réponses aux autres contributions

10 contributeurs ne se positionnent pas vis-à-vis du projet mais certains évoquent les sujets appelant une réponse du Département:

Une contribution interroge sur l'indemnisation liée à l'acquisition foncière des terrains nécessaires au projet.

- Si le projet est déclaré d'utilité publique, l'ensemble des terrains nécessaires au projet seront acquis par le Département soit par voie amiable soit par voie d'expropriation. Dans tous les cas, le prix de l'acquisition des parcelles est basé sur l'estimation établie par France Domaine, en fonction du marché foncier à laquelle s'ajoutent des indemnités de réemploi qui correspondent aux frais de tous ordres nécessaires aux personnes pour acquérir un bien équivalent.

Une personne interroge sur l'emprise précise du projet au droit du forage AEP (Alimentation en Eau Potable) du Petit Moulin et notamment sur la prise en compte du périmètre de protection rapproché de ce dernier.

- A ce stade des études, les emprises précises du projet ne sont pas encore définies. Il s'agit d'un tracé de principe qui n'est pas figé. La variante retenue à l'issue de la concertation sera localement adaptée pour tenir compte des observations émises et pour réduire autant que possible son impact sur l'environnement. Le tracé final tiendra compte dans tous les cas du périmètre de protection des abords du forage AEP du Petit Moulin afin de l'éviter.

Une personne apporte des précisions sur l'activité commerciale existante le long de la RD 1215.

- Ces précisions seront prises en compte dans le cadre des études à venir.

Deux personnes interrogent sur l'optimisation du tracé afin que celui-ci se retrouve systématiquement à 100 mètres des habitations existantes comme le prévoit la réglementation (art 111-1-4 du Code de l'Urbanisme).

- L'article 111-1-4 du code de l'Urbanisme interdit toute construction ou installation nouvelle à proximité d'une route existante, il ne s'applique pas à la construction d'une route nouvelle. Les tracés des variantes ont été élaborés dans un souci d'évitement au maximum des propriétés bâties. Toutefois il s'agit d'une voie nouvelle traversant une zone d'habitat diffus. Il s'avère impossible de s'éloigner de 100 m de toutes les habitations sans générer des impacts environnementaux démesurés.

Une personne interroge sur la prise en compte des impacts du projet sur un réseau dense de chemins et itinéraires de randonnées pédestres présents dans le secteur.

- Le recensement exhaustif des chemins et itinéraires de randonnées existants sera réalisé. Les mesures d'insertion du projet prévoiront le rétablissement ou l'adaptation de ces chemins et seront établis en étroite collaboration avec l'office de tourisme, les mairies et la communauté de communes.

10. Conclusion

La concertation publique relative au contournement de LESPARRÉ-MEDOC et GAILLAN-EN-MEDOC a montré des attentes d'une partie des citoyens pour un projet participant au désenclavement du territoire et à l'apaisement de la circulation dans la traversée des zones urbanisées, vecteurs de développement économique.

Des attentes ont également été exprimées pour des aménagements en faveur de modes de déplacements alternatifs à la voiture, notamment pour les piétons et les cyclistes.

La concertation a aussi été le lieu d'expression d'un scepticisme quant à l'utilité publique du projet, voire d'une opposition à sa réalisation.

Des inquiétudes ont été émises au sujet de son impact sur l'environnement et sur l'activité commerciale le long de la RD 1215.

Les contributions en faveur de la variante 2 sud argumentent sur la nécessité de traiter également la traversée de Liard et sur la crainte d'allongements de parcours pour les habitants des hameaux de Luc Blanc, Lande Basse et Plassan.

A l'issue de cette 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,

- ajouter aux études 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.