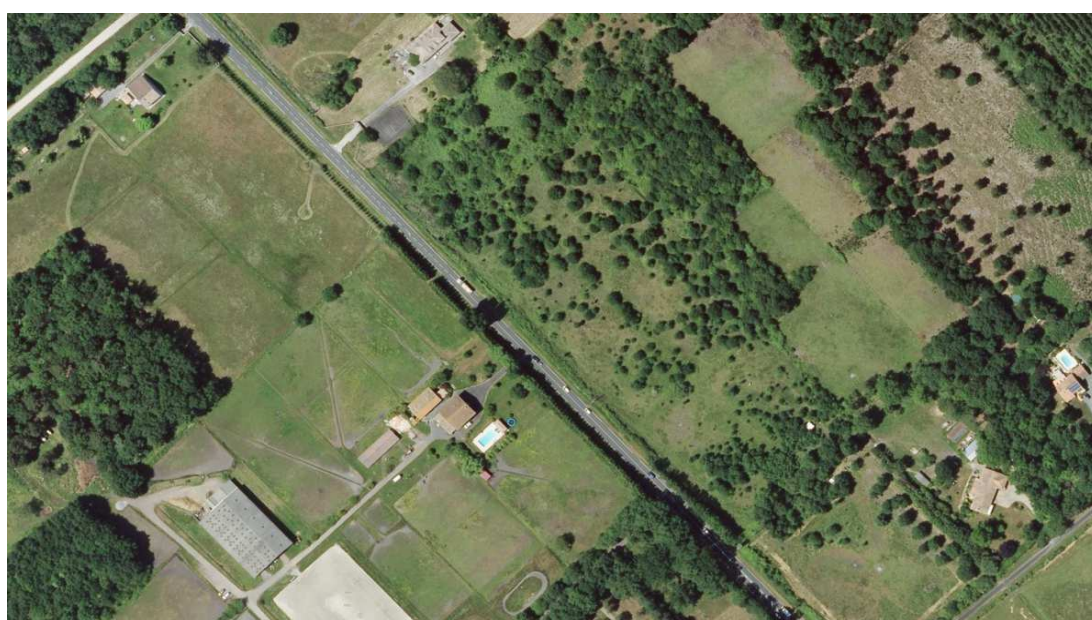


MISE A 2X2 VOIES DE LA RD1215E1 SUR AVENSAN

MISE AUX NORMES DU CRENEAU D'ARSAC

DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE



DU 30 SEPTEMBRE AU 4 NOVEMBRE 2019



Communes d'AVENSAN et d'ARSAC

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.....	2
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 mise a 2x2 voies et de mise aux normes	5
4	ETAT DES LIEUX DE LA ZONE D'ETUDE.....	6
4.1	Définition de la zone d'étude	6
4.2	Le milieu physique.....	7
4.3	Hydrographie.....	8
4.4	Le milieu naturel.....	10
4.5	Le milieu humain	14
4.6	Documents d'Urbanisme	16
4.7	Le réseau routier	17
4.8	La mobilité.....	20
4.9	Les risques naturels et technologiques.....	21
5	SYNTHESE DES ENJEUX	24
6	ÉTUDES DE FAISABILITE.....	25
6.1	Présentation du projet	25
6.2	Profil en travers	26
6.3	Dispositions diverses.....	26
6.4	Les effets prévisibles du recalibrage de la RD 1215E1	27
7	CALENDRIER ET POURSUITE DE LA CONCERTATION	28

1 CONTEXTE DE L'OPERATION

L'itinéraire Bordeaux-Médoc – plages océanes dessert tout le Médoc depuis la sortie de Bordeaux jusqu'à la pointe du Verdon, point de départ du bac de Royan, permettant ainsi d'accéder à toutes les plages océanes et lieux touristiques girondins sur plus de 70 km de côtes.

Au fil des décennies, cet itinéraire s'est vu doté d'équipements routiers conséquents afin de réduire les temps de parcours tout en améliorant la sécurité. Parmi ces différents aménagements on peut citer la mise en place de créneaux à 2x2 voies tels que le créneau d'Arsac sur 2.8km, de Saint-Laurent-du-Médoc sur 5km, et d'Artiguillon sur 2.8 km. Différentes déviations ont aussi été réalisées afin de contourner les agglomérations comme celles de Castelnau-Médoc et de Saint-Laurent-Médoc.

Cependant, l'aménagement de cet axe reste incomplet, avec une grande hétérogénéité selon les sections, le même trafic passant en quelques kilomètres de zones 30 en cœur de ville à des portions de route express à 2x2 voies à 110 km/h.

C'est pourquoi le Département a souhaité élaborer un plan routier en faveur du Médoc, afin de renforcer à terme le caractère structurant de cet axe et lui donner des caractéristiques homogènes. Il prévoit le contournement des cœurs de villes encore traversées par le trafic de transit (Le Taillan-Médoc, Listrac et Lesparre) ainsi que l'allongement et la modernisation des créneaux de dépassement à 2x2 voies.

Figure 1 – Ensemble des projets sur l'itinéraire Bordeaux-Médoc



2 LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

2.1 OBJET DU DOSSIER DE CONCERTATION

La concertation préalable porte d'une part sur le projet de la mise à 2x2 voies de la RD1215E1 entre le carrefour giratoire du Linas et le carrefour giratoire du Pas du Soc, et d'autre part sur la modernisation du créneau à 2x2 voies existant et à la suppression des accès riverains par la mise en place de voies de désenclavement.

Le présent dossier a pour vocation de présenter :

- Le dispositif de concertation préalable du public,
- Les objectifs et les principes d'aménagement proposés.

2.2 CADRE REGLEMENTAIRE

Le projet d'aménagement routier s'inscrit dans les dispositions réglementaires prescrites par les articles L 121-15 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,
- **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'OPERATION

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,
- 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 en même temps que l'étude d'impact. Celle-ci 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 divers acteurs du territoire, ainsi qu'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 en amont de la définition du programme d'opération et permet de porter à connaissance l'intérêt du projet et les premiers éléments du calendrier. À ce stade, toutes les options d'aménagement ne sont pas encore arrêtées ; elles le seront à l'issue de cette démarche d'association du public.

À partir du bilan qui en sera fait, les études de conception détaillées 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 MODALITES 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 20 mai 2019.

La concertation publique préalable est organisée du 30 septembre 2019 au 04 novembre 2019.

Les modalités de déroulement de la concertation sont les suivantes :

- **Information du public sur la tenue de la concertation et de 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.

- **Supports 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 sous deux formats : en version papier dans la mairie de chaque commune concernée par le projet, et en version dématérialisée sur le site Internet du Département de la Gironde : gironde.fr/arsac

- **Réunions publiques**

Une réunion publique de lancement de la concertation est organisée à ARSAC le 1^{er} Octobre 2019.

Une réunion publique de restitution et de bilan des échanges sera organisée à l'issue de la phase de concertation.

- **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 : gironde.fr/arsac
- **Sur les registres de concertation** mis à disposition en mairies d'Avensan et d'Arsac.
- **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 PREALABLE ET SUITE A 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, cela 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 recense 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 (ex 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 pour évaluer la performance globale de l'ouvrage selon une approche territoriale et positive de la route au travers d'une hiérarchisation de seize objectifs regroupés en quatre 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
- La réalisation d'infrastructures routières.

La démarche de certification est réalisée par un tiers indépendant (à savoir la société 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 (SMO) 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 seize objectifs et une soixantaine d'indicateurs regroupés sous les seize objectifs suivants.

Thème « Management Responsable »	Thème « Environnement »
1. Synergie et cohérence avec les projets du territoire et ses infrastructures 2. Ecoute des besoins et attentes 3. Impacts, acceptabilité du chantier	4. Paysage et patrimoine 5. Milieux naturels et écosystèmes 6. Gestion de l'eau 7. Matériaux, coproduits et gestion des déchets 8. Energie et gaz à effets de serre
Thème « Social »	Thème « Economie »
9. Cohésion sociale 10. Sécurité 11. Complémentarité des modes de transport 12. Santé 13. Confort acoustique 14. Eclairage	15. Economie et coût à long terme 16. Maîtrise foncière

Pour chacun des seize objectifs, trois niveaux de performance sont possibles :

- Base : niveau correspondant 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 seize objectifs le niveau de performance qu'il souhaite obtenir, cela en fonction des enjeux identifiés du territoire concerné.

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

3.3 LA CERTIFICATION APPLIQUEE AU PROJET DE MISE A 2x2 VOIES ET DE MISE AUX NORMES

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 ultérieurement au stade de l'Etude d'Impact pour servir de fil conducteur pour les études détaillées et la réalisation du projet.

A ce stade précoce du projet, il n'est pas encore possible de valider un certain nombre d'objectifs du projet. Cependant, certains thèmes sont déjà pressentis pour faire l'objet de niveau performant et très performant conformément à la certification HQE Infrastructure, il s'agit des objectifs suivants :

- Ecoute des besoins et des attentes,
- Paysages et patrimoine,
- Milieux naturels et écosystèmes,
- Sécurité,
- Confort acoustique.

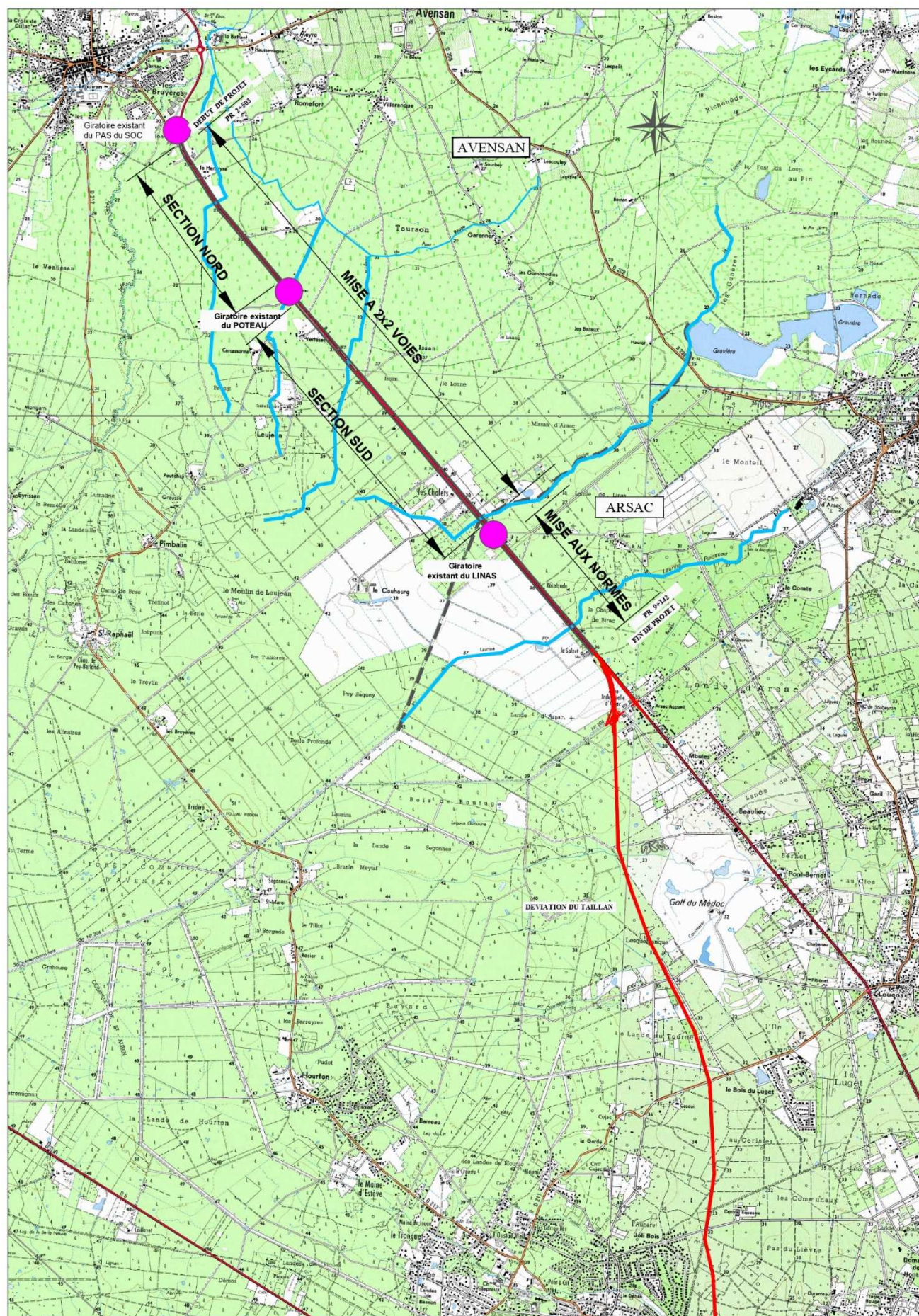
Egalement, un soin particulier sera apporté à la mise en cohérence de ce projet avec ceux déjà en cours au sein du territoire médocain.

4 ETAT DES LIEUX DE LA ZONE D'ETUDE

4.1 DEFINITION DE LA ZONE D'ETUDE

Afin de réaliser l'ensemble des études préalables, une aire d'étude a été définie autour de la RD 1215^{E1} sur les communes d'Avensan et d'Arsac (canton du Sud Médoc). Celles-ci appartiennent respectivement à la Communauté de Communes Médullienne et à la Communauté de Communes-Médoc Estuaire. De plus, notre aire d'étude est située intégralement dans le Parc Naturel Régional du Médoc.

Figure 2 - Zone d'étude du projet



On notera que cette aire d'étude est située directement au sortir de la déviation du Taillan, autre projet d'amélioration de la mobilité réalisé par le Département de la Gironde sur la route départementale RD 1215^{E1} (dans le cadre du Plan Médoc). Les autorisations d'aménagement ont été délivrées en août dernier, avec un commencement des travaux prévu dès fin 2019 et une fin des travaux prévue en 2021.

4.2 LE MILIEU PHYSIQUE

- **Un relief très peu marqué**

Le secteur d'étude présente un relief plat. Les zones les plus élevées sont situées au Sud du crêneau d'Avensan au niveau du lieu dit Les Chalets à une altitude de 40 mètres sur le repère altimétrique NGF (Nivellement Général de la France). Tandis qu'au nord au niveau du giratoire de Castelnau, on observe des altitudes basses de 20 mètres.

- **Des sols perméables**

Les sols sont majoritairement constitués de sables en superficie. Ils présentent une bonne capacité d'infiltration des eaux météoriques.

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

Le projet routier ne prévoit pas de forage ou d'installation en grande profondeur. Il 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⁾ (voir ci-après).

Remarque : Tous les aquifères présentés dans ce tableau sont communs aux deux communes d'Arsac et d'Avensan. Seul les deux premiers (code agence de l'eau : FRFG026 et FRFG070) sont uniquement présents sur la commune d'Avensan.

Aquifères	Code Agence de l'Eau	Etat de la masse d'eau ⁽¹⁾		Objectif du SDAGE	
		Etat chimique	Etat quantitatif	Etat chimique	Etat quantitatif
Alluvions récentes de la Gironde	FRFG026	Bon état	Bon état	Bon état 2015	Bon état 2015
Calcaires et faluns de l'aquitain-burdigalien (miocène) captif	FRFG070	Bon état	Bon état	Bon état 2015	Bon état 2015
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 plio-quaternaires du bassin de la Garonne région hydro o et terrasses anciennes de la Garonne	FRFG047	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 du sommet du crétacé supérieur captif nord-aquitain	FRFG072	Bon état	Mauvais état	Bon état 2015	Bon état 2021
Calcaires et sables du turonien coniacien captif nord-aquitain	FRFG073	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
Calcaires, grès et sables de l'infra-cénomaniens/cénomaniens captif nord-quitain	FRFG075	Bon état	Bon état	Bon état 2015	Bon état 2015
Calcaires du jurassique moyen et supérieur captif	FRFG080	Bon état	Bon état	Bon état 2015	Bon état 2015
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 le Système d'Information sur l'Eau du bassin Adour Garonne (SIEAG), aucun **captage d'eau destinée à la consommation humaine (CEDCH) n'est identifié sur le secteur d'étude.**

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.

4.3 **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.

Le projet franchit cinq cours d'eau dont La Louise et le ruisseau de la Cabaleyre qui présentent un bon niveau piscicole.

- **Les masses d'eau de la Louise et du ruisseau de la Cabaleyre**

La zone d'étude s'étend pour sa partie sur la masse d'eau de la Louise et celle du ruisseau de la Cabaleyre. L'état de ces deux masses 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		Objectif du SDAGE	
		Etat écologique	Etat chimique	Etat écologique	Etat chimique
La Louise	FRFRR655_1	Moyen	Bon état	Bon état 2021	Bon état 2015
Le ruisseau de la Cabaleyre	FRFRR655_3	Moyen	Bon état	Bon état 2021	Bon état 2015

Etats issus de l'évaluation du SDAGE 2016-2021 sur la base de données entre 2011 et 2013

Le SDAGE prévoit 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 cent 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.

Figure 3 – Contexte hydrographique



- **Usages des eaux superficielles**

Absence de site de baignade 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.

4.4 **LE MILIEU NATUREL**

- **Les sites NATURA 2000 ⁽¹⁾**

Le site « Marais du Haut Médoc – Marais d'Arcins / Soussans » inscrit à la Directive Habitats, Faune, Flore se situe à 1,2 km au nord du projet et à l'est de la pointe médocaine, dans le nord-est du département de la Gironde. Il est composé de plusieurs marais inter-viticoles et s'étend sur 5000 ha. 24 communes sont impliquées.

Les marais du Haut Médoc sont caractérisés par deux grands ensembles de milieux :

- Les marais dominés par les boisements alluviaux du sud du site, entre lesquels s'intercalent un maillage de bocages humides,
- Les marais principalement composés d'espaces prairiaux, au nord du site, à vocation plus agricole.

Les marais situés au nord du site sont majoritairement composés de prairies séparées par des fossés subissant l'influence de l'eau saumâtre. Les marais situés au sud du site sont quant à eux essentiellement concernés par des formations forestières ne faisant pas l'objet d'une activité sylvicole : il s'agit de boisements humides issus de la fermeture progressive des marais sur lesquels il n'y a pas de gestion homogène concertée et les peupleraies. Les Marais du Haut-Médoc présentent la caractéristique d'être entourés par des vignes, principale activité située sur les terrasses graveleuses autour du site.

Quinze espèces d'intérêt communautaire ont été recensées sur le site, dont quatre prioritaires (*) :

Espèces végétales :

- Angiospermes : Angélique des estuaires *

Espèces animales :

- Mammifères : Grand Rhinolope, Loutre d'Europe, Vison d'Europe *,
- Reptile : Cistude d'Europe,
- Coléoptères : Lucane cerf-volant, Grand capricorne,
- Lépidoptères (papillons) : Cuivré des marais, Damier de la Succise, Ecaille chinée *,
- Odonates (libellules) : Agrion de Mercure,
- Poissons : Lamproie marine, Lamproie de Planer *.

Figure 4 – ZNIEFF de la Gironde

Zones d'inventaires du patrimoine naturel (ZNIEFF* I et II) en 2016 en Gironde

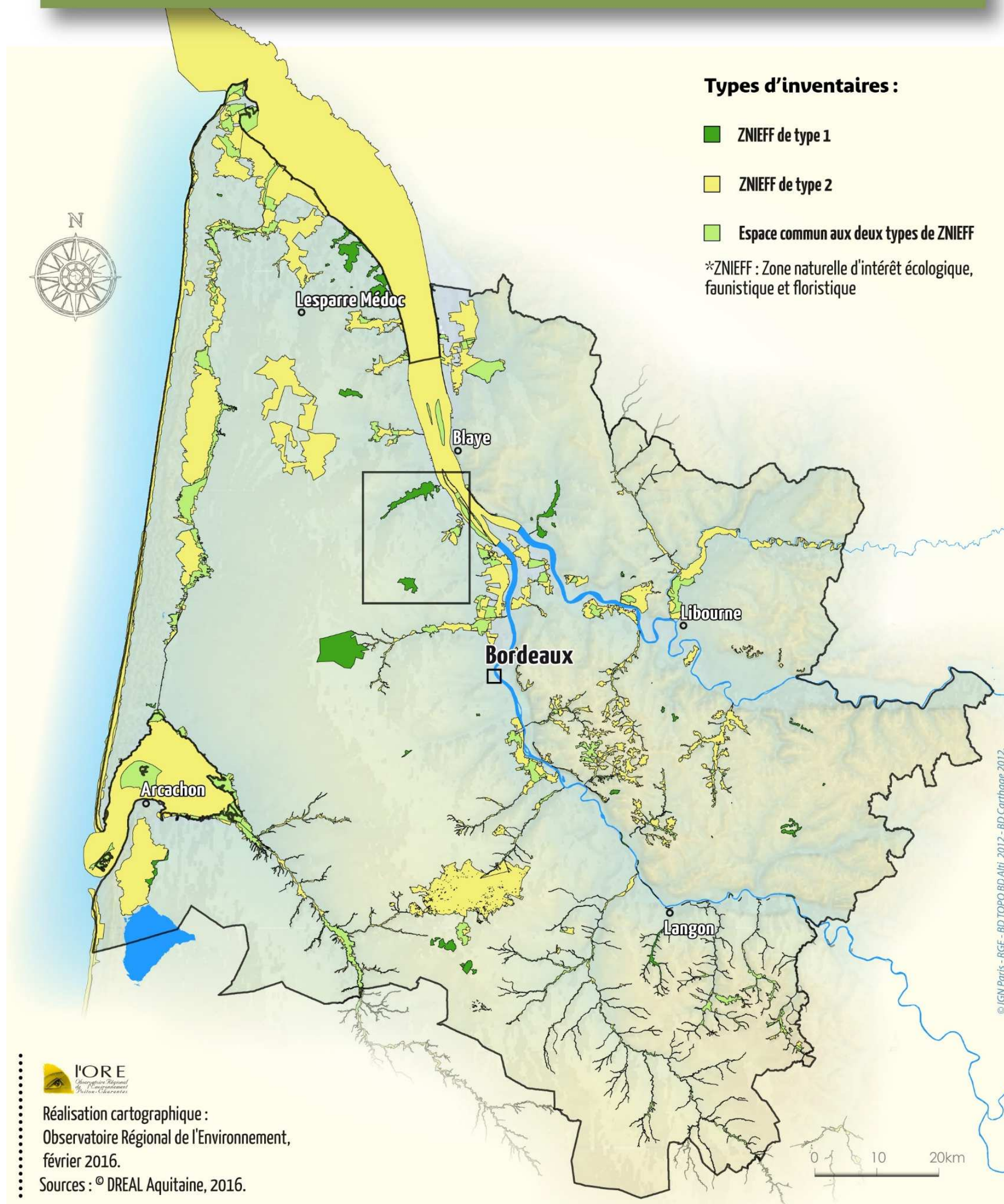
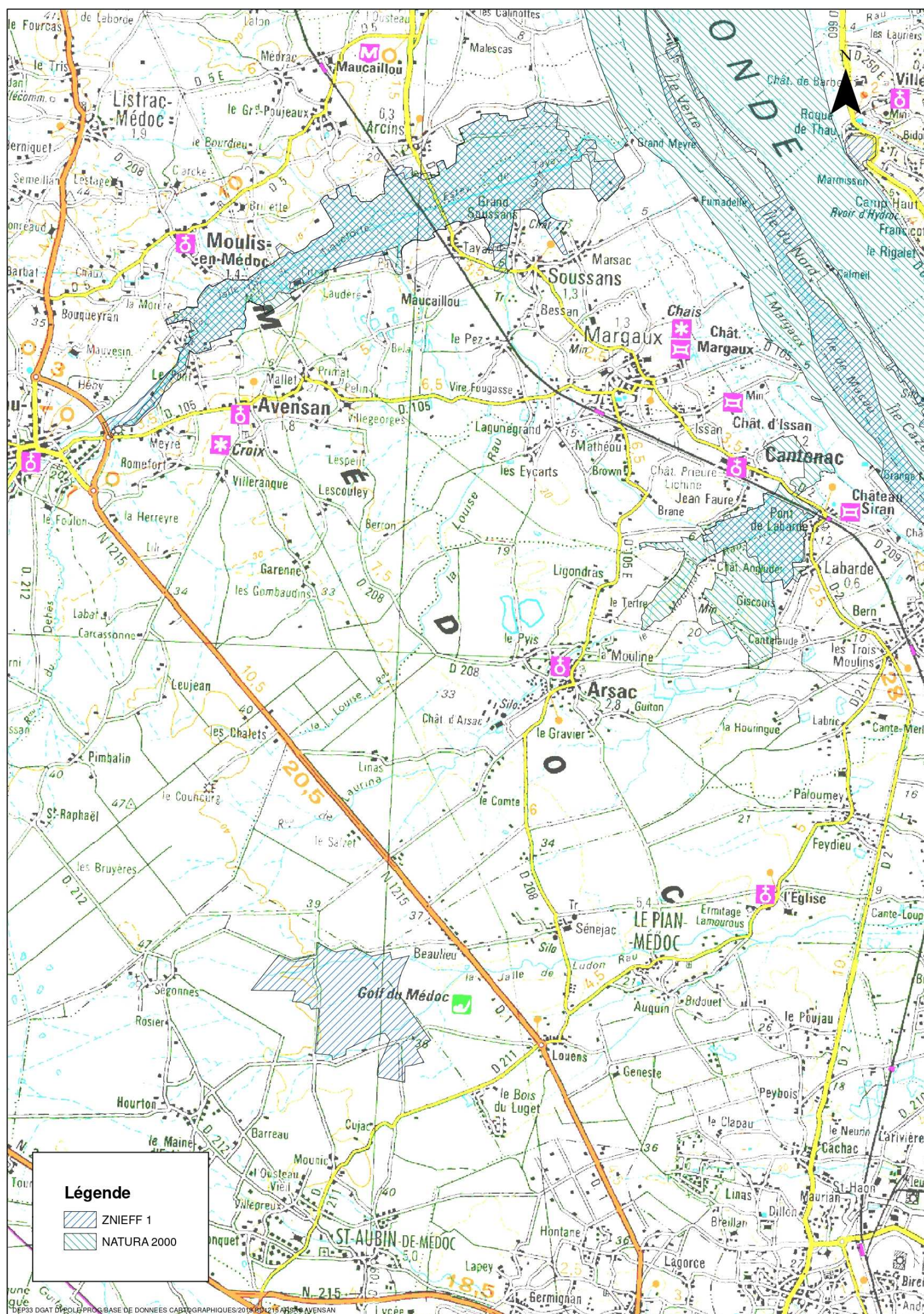


Figure 5 – ZNIEFF et Natura 2000 de la zone d'étude



Au-delà de la bibliographie, des inventaires de la faune et de la flore sont en cours de réalisation sur un cycle biologique complet. Ils permettront de définir si des espèces protégées sont susceptibles d'être impactées par le projet et prendre le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts.

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

Le marais d'Arcins, ZNIEFF de type 1, se trouve à proximité de la zone d'étude, en superposition avec le Marais du Haut-Médoc. Il fait partie du chapelet de la rive gauche de l'estuaire de la Gironde caractérisé par un marais mouillé (dépression tourbeuse pré-flandrienne) fermé du côté de l'estuaire par un marais asséché (« palu » généralement cultivés ou urbanisés).

- **Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)**

Aucune zone ZICO à proximité immédiate du projet

- **Parc Naturel Régional du Médoc**

Un décret de classement du Parc Naturel Régional du Médoc été publié au journal officiel le 26 mai 2019. C'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 missions des Parcs Naturels Régionaux - PNR sont définies par l'article R 333-4 du Code de l'Environnement :

- **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).

Ce PNR a été organisé autour d'une Charte élaborée en concertation avec les acteurs locaux. Valable 15 ans, il s'agit d'un document de référence où sont inscrits les orientations et les actions qui sont mises en œuvre. La charte du PNR Médoc est consultable en ligne sur <https://www.pnr-medoc.fr/>.

(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.

4.5 LE MILIEU HUMAIN

• Une démographie en hausse

Les populations des communes concernées par le projet **présentent une démographie en hausse** pour la période 2006-2016. 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.

Les recensements 2006, 2011 et 2016 des habitants des trois communes sont présentés ci-dessous

Communes	2006	2011	2016	Evolution 2006/2016
AVENSAN	2086	2395	2945	+ 41,2 %
ARSAC	3000	3262	3555	+ 18,5 %
CASTELNAU	3793	3968	4668	+ 23 %
Moyenne de la Gironde	1371235	-	1548475	+ 12,9 %

Au sein de l'aire d'étude, l'habitat est concentré autour des centres des communes (Avensan, Arsac). Mais on observe aussi quelques hameaux et un habitat diffus aux abords du projet.

De même, les communes situées plus au nord le long de la RD1215 voient leur population augmenter plus rapidement que la moyenne girondine. Ex : commune de Saint Laurent, Listrac et Lesparre.

• Des habitations desservies directement par la RD1215E1

Le tronçon concerné par l'opération est compris entre les PR2+503 et PR9+142. On recense 25 habitations donnant directement sur la RD1215E1. Celles-ci sont diversement exposées aux nuisances sonores générées par la RD1215E1.

• Des activités économiques en proximité immédiate de la RD1215E1

Le tronçon concerné par l'opération est compris entre les PR2+503 et PR9+142. On y trouve les activités économiques suivantes :

- Entreprise D&L Rénovation : Charpente Couverture Zinguerie,
- La Winery ,
- Le Clos d'Arsac : Hôtel restaurant,
- Ecurie Rolland Rass,
- Ferme de Vertessec : Boutique,
- Brun et Doutte : Ferronnerie.

• Une occupation du sol hétérogène

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

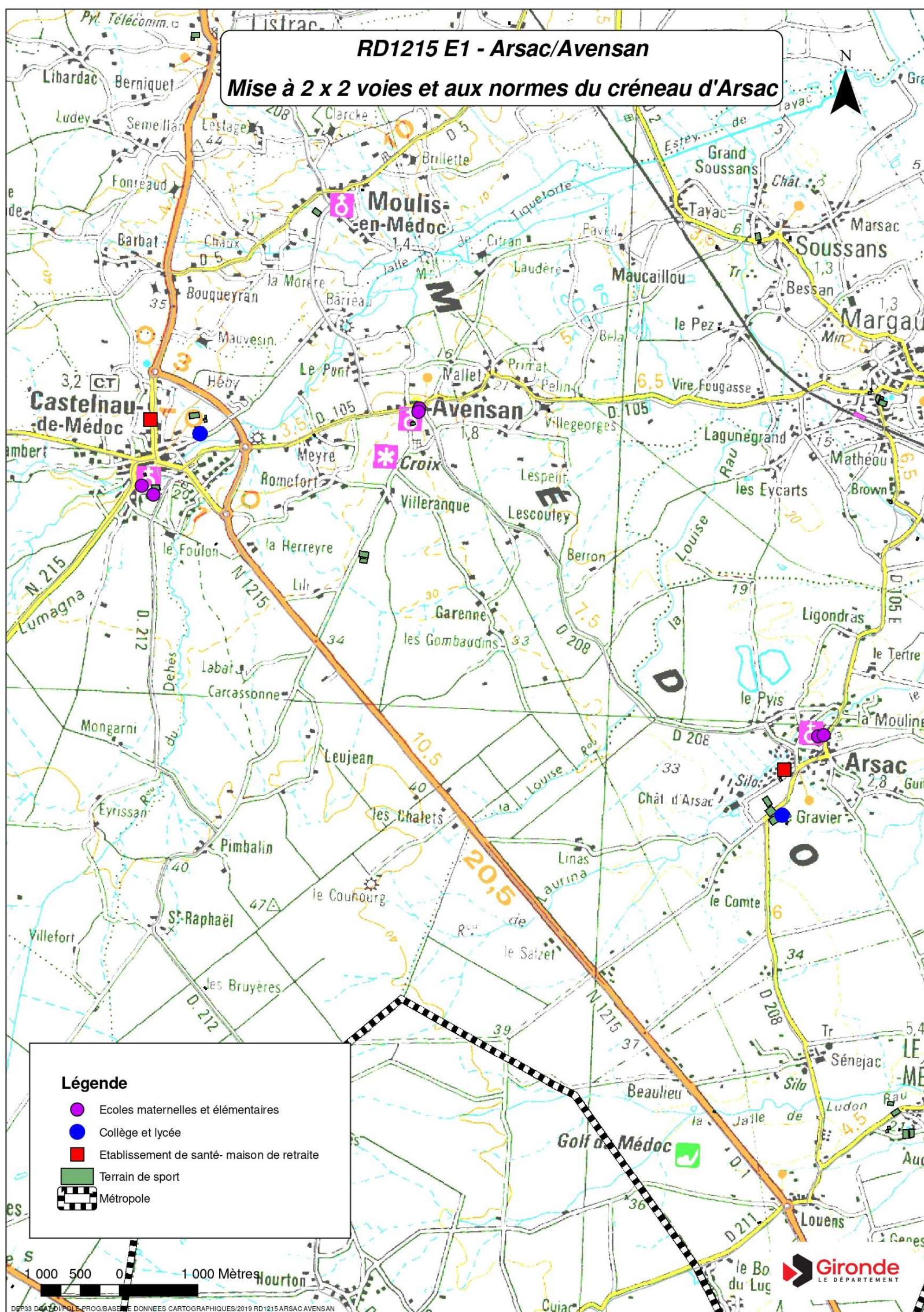
- Quelques habitations présentent le long de l'axe routier de la RD1215 E1,
- Des boisements de feuillus et conifères dans l'environnement immédiat de l'infrastructure sur l'intégralité du tronçon d'étude,
- Quelques « percées » de zones ouvertes de type prairie au sein des boisements.

• Des services publics à disposition

Présence d'Etablissement Recevant du Public - ERP sur les deux communes :

- Ecole maternelle,
- Ecole primaire,
- Collège,
- Etablissements de santé et maison de retraite,
- Mairies.

Figure 6 - Contexte humain



4.6 DOCUMENTS D'URBANISME

• Schéma de Cohérence Territoriale - SCoT

Une partie du projet sur Avensan 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 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) a été proposée par le groupement de bureaux d'études, et fait l'objet de 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 et 80 km/h, 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.* »

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. »

• Commune d'ARSAC

Arsac dispose d'un Plan Local d'Urbanisme - PLU approuvé en novembre 2016.

Les zonages en bordure de la RD1215E1 concernent des emplacements de type zone Naturelle (N), et ponctuellement de type Agricole (A).

• Commune d'AVENSAN

Avensan dispose d'un Plan Local d'Urbanisme - PLU approuvé en février 2008.

Les zonages en bordure de la RD1215E1 concernent des emplacements de type Naturelle (N) et ponctuellement de type Agricole (A).

Des emplacements réservés (n°18) pour futures acquisitions foncières sont prévus le long de la RD1215E1.

ZAC Pas du Soc :

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable - PADD a intégré le projet d'aménagement d'une ZAC à proximité du giratoire Pas-du-Soc.

Située aux portes du Parc Régional Naturel Médoc, face à la Zone d'Activité Economique (ZAE) du Pas du Soc I, la future ZAE du Pas du Soc II accueillera des entreprises et des services sur un vaste espace de 32 hectares. La future zone orientée développement durable bénéficiera notamment de prestations hautes qualités environnementales (HQE).

Figure 7 – ZAC Pas du Soc - AVENSAN



4.7 LE RESEAU ROUTIER

- **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.

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

Sur le tronçon d'étude, la RD1215 E1 occupe trois fonctions distinctes :

- **Une fonction de transit** : Elle permet une liaison directe entre Bordeaux et le Verdon.
- **Une fonction d'accès au territoire** : Accès au Médoc / Le Verdon
- **Une fonction de desserte directe** : Le long de la RD1215 E1 des accès adjacents sont présents pour l'accès aux habitations et parcelles privées. En effet, actuellement certains riverains accèdent à leur habitation directement par la RD 1215^{E1}, et ce notamment sur le tronçon d'Arsac où la vitesse de roulement est de 110 km/h.

La section concernée compte trois carrefours giratoires et de multiples carrefours d'insertions.

Aujourd'hui, une partie de cette section est à 80 km/h en 1 x 1 voie avec divers accès adjacents. Cela ne confère pas une sécurité optimale ni une fluidité de circulation.

- **Les trafics journaliers enregistrés et vitesses moyennes**

Le trafic journalier sur la RD1215E1 est de 15 000 véhicules (2016) dont 5 % de poids lourds. Ce trafic ne fait pas apparaître de problème de saturation sur l'axe. Les vitesses moyennes relevées sont de 81 km/h sur la partie à 2x1 voies (au PR3+500) et 107 km/h sur la 2x2 voies (au PR8+500).

- **L'accidentologie sur la RD 1215 E1 secteur d'étude**

Aucun accident corporel n'a été relevé sur la période 2013/2017 sur la section d'étude Arsac - Avensan de la RD1215E1,

Cependant, la sécurité de cet axe reste tout de même primordiale, compte tenu de sa vitesse de roulement et des risques de collision.

- **Raccordements sur la RD1215E1**

Les chemins suivants débouchent sur la RD1215E1, du PR2+503 au PR9+142 :

- Chemin des Bons,
- Chemin de Lili,
- Chemin de Loze,
- Passe de la Laurina.

Les accès riverains débouchant sur la RD1215E1 sont au nombre de 16.

Profil en travers de la partie 2x1 voies



Profil en travers de la partie 2x2 voies



Figure 8 - Aménagements de la RD 1215



4.8 LA MOBILITE

• Transport ferroviaire

La zone d'étude n'est pas desservie par une ligne de TER. Cependant, il existe depuis la gare de Bordeaux Saint Jean une ligne qui dessert la gare de Blanquefort par laquelle il est possible de rejoindre Arsac en intermodalité avec le bus.

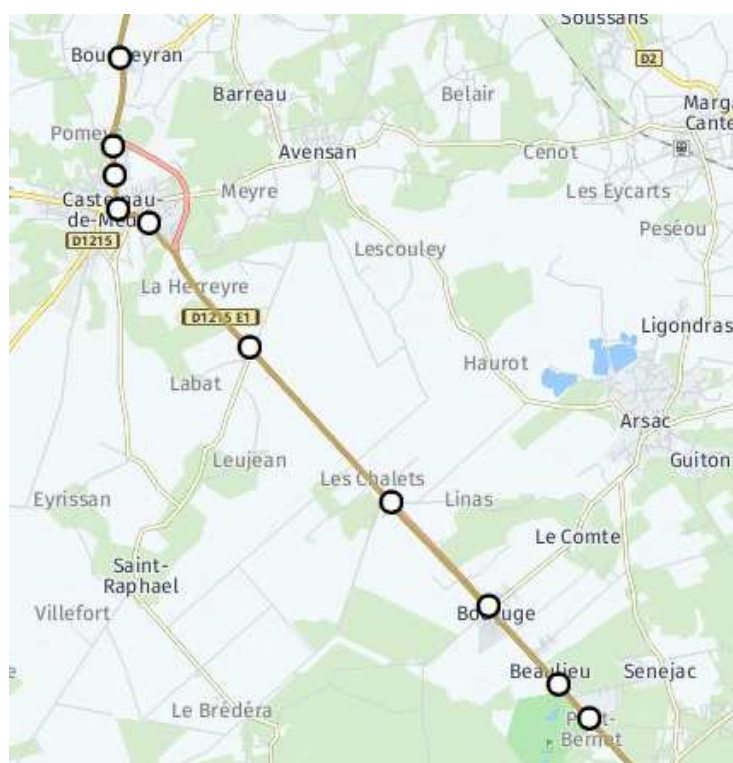
La gare de train la plus proche d'Arsac se trouve à Macau à 4 km.

• Transport routier interrégional

AVENSAN

- Ligne 703 TransGironde reliant Lesparre à Bordeaux :
 - 8 allers/retours sont proposés entre Lesparre et Bordeaux en jour de semaine en période hivernale,
 - 10 allers/retours en période estivale,
 - Cette ligne dessert un arrêt à Avensan.

Figure 9 – Arrêts de la ligne TransGironde n°703 sur la zone d'étude



ARSAC

- Ligne 704 TransGironde reliant la gare de Blanquefort à Arsac :
 - 8 allers/retours sont proposés en semaine et 1 trajet en week end le samedi

Figure 10 – Arrêts de la ligne TransGironde n° 704

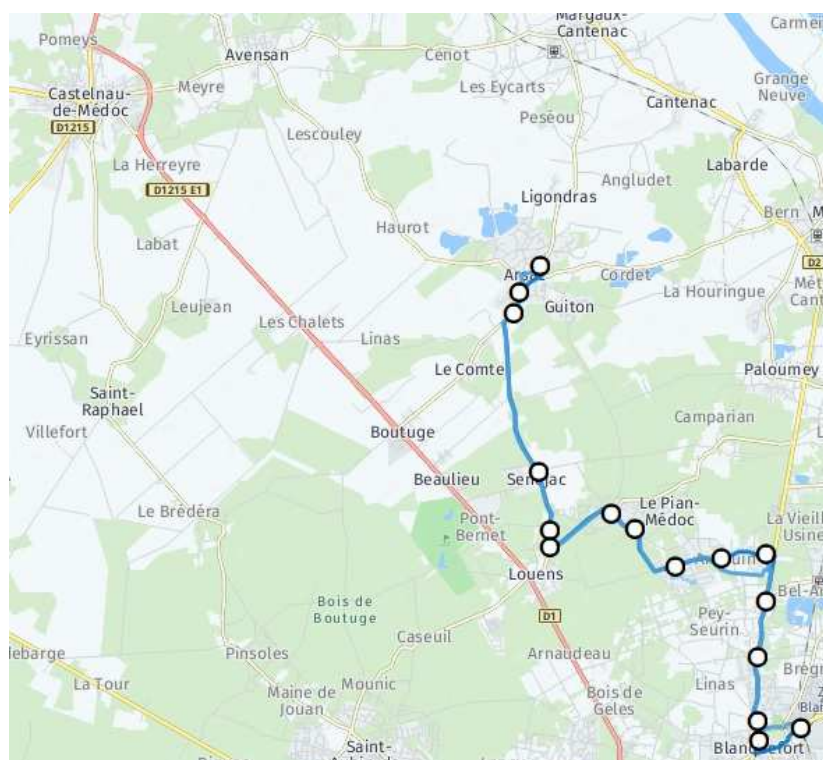


Figure 11 – Réseau Trans Gironde



- **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 partager la voirie avec les autres véhicules routiers.

4.9 **LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES**

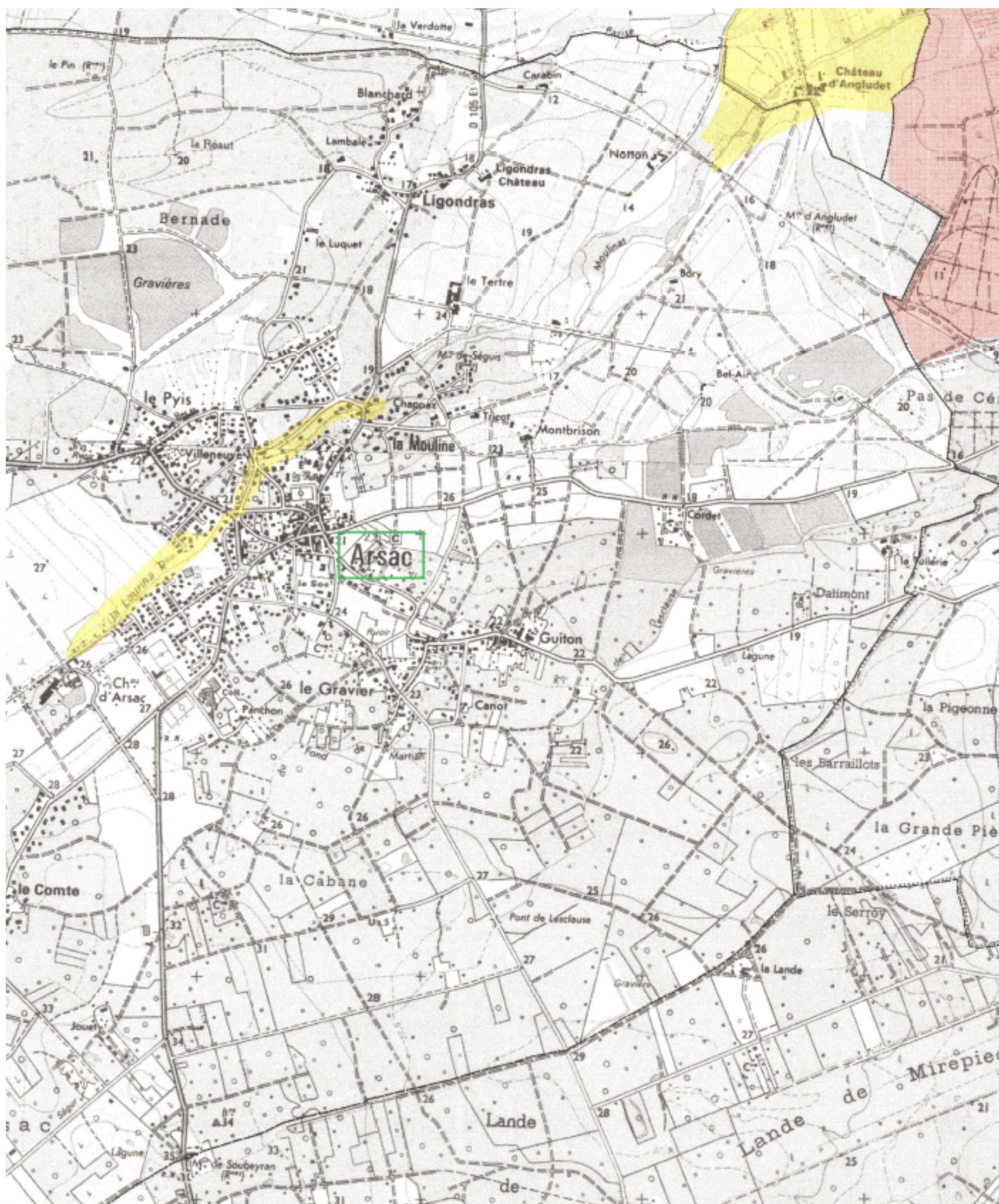
- **Un risque inondation important**

D'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs de Gironde, Avensan et Arsac sont concernées par le risque d'inondation fluviale et fluviomaritime.

Un Plan de Prévention des Risques d'Inondation - PPRI est en vigueur sur l'aire d'étude :

- Le PPRI Médoc Sud, approuvé en 2005 pour les communes d'Avensan et d'Arsac.

Figure 13 - Risque inondation sur ARSAC



- **Un risque feu de forêt**

Les communes d'Arsac et Avensan sont concernées par le risque de feu de forêt. Un Plan de Prévention des Risques d'Incendie a été prescrit pour Arsac. Aucun plan local n'existe pour les deux communes mais les deux communes sont intégrées dans le règlement départemental de protection de la forêt contre les incendies (approuvé en 2005). Ce règlement fixe des niveaux de vigilance correspondant à des périodes régulières dans l'année plus sensibles ou des périodes critiques ponctuelles. Mais surtout il incite à la maîtrise des activités.

5 SYNTHÈSE DES ENJEUX

Le diagnostic de territoire de l'aire d'étude permet de mettre en évidence les objectifs de l'opération, ainsi qu'un certain nombre d'enjeux à gérer.

Ces enjeux devront obligatoirement être pris en compte dans la poursuite des études et gérés de manière à ce que les aménagements proposés les intègrent au mieux, en accord avec la doctrine « éviter, réduire, compenser ».

Outre ces enjeux à gérer, la réalisation de l'opération offre également des opportunités qui permettront de maximiser les effets positifs du projet pour le territoire. Ces enjeux d'opportunité pourront même, le cas échéant, concerner d'autres maîtres d'ouvrage.

OBJECTIFS DU PROJET

- Améliorer la sécurité des usagers et riverains de la RD1215E1 en lui donnant les caractéristiques techniques les plus modernes et en sécurisant les dessertes riverains
- Améliorer la liaison routière Bordeaux – Le Verdon par l'amélioration et la fiabilisation du temps de parcours
- Mettre aux normes environnementales la RD1215E1

ENJEUX A GERER

- △ La protection des zones humides, des cours d'eau, des milieux naturels et des espèces remarquables et protégées
- △ La prévention des risques types inondation et feu de forêt

ENJEUX D'OPPORTUNITE

Accompagner l'aménagement du territoire pour favoriser le développement économique et touristique du Médoc

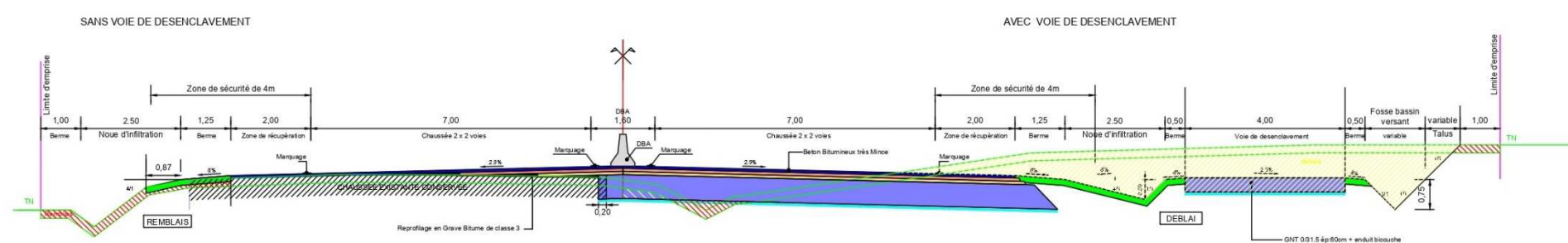
6 ÉTUDES DE FAISABILITE

6.1 PRESENTATION DU PROJET

Le projet proposé consiste en :

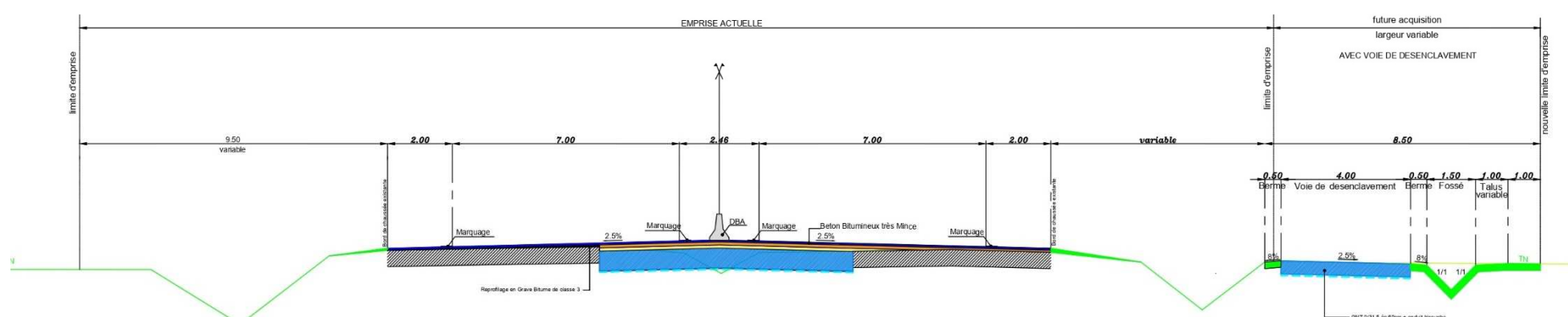
- La création d'une 2x2 voies sur le créneau d'Avensan entre les giratoires du Pas du Soc et du Linas, soit environ 5 km, comprenant :
 - o La mise à 2x2 voies de la chaussée,
 - o La création d'un Terre Plein Central (TPC) avec séparateur Double Béton Adhérent (DBA),
 - o La création de Bandes d'Arrêt d'Urgence (BAU) d'une largeur de 2 m,
 - o La mise aux normes environnementales, notamment la gestion des eaux de la plateforme routière conformément aux dispositions de la loi sur l'eau,
 - o La création de voies de désenclavement pour un accès sécurisé des riverains au niveau des giratoires existants.

MISE A 2X2 VOIES



- Et la mise aux normes du créneau d'Arsac entre le Giratoire des Linas et le raccordement de la future déviation du Taillan, soit environ 2 km, comprenant :
 - o Reprofilage de la chaussée,
 - o La création d'un Terre Plein Central (TPC) avec séparateur Double Béton Adhérent (DBA),
 - o La création de Bandes d'Arrêt d'Urgence (BAU) d'une largeur de 2 m,
 - o La mise aux normes environnementales, notamment la gestion des eaux de la plateforme routière conformément aux dispositions de la loi sur l'eau,
 - o La création de voies de désenclavement pour un accès sécurisé des riverains au niveau des giratoires existants.

MISES AUX NORMES DU CRENEAU D'ARSAC



- Tout en conservant les trois carrefours existants que sont les giratoires du Pas du Soc, du Poteau et du Linas, et en supprimant les accès riverains.

L'aménagement de cette section par le recalibrage de la voie va permettre d'augmenter la vitesse de déplacement à 110 km/h ; ceci va impliquer une sécurisation des accès riverains adjacents à la RD 1215^{E1}. En effet, pour des raisons de sécurité, l'insertion des véhicules se fera par le biais de voies de désenclavement qui seront créées en parallèle de la voirie. Ces voies permettront le transit des véhicules par l'intermédiaire des carrefours giratoires. Ainsi, toutes les habitations qui étaient desservies par la RD 1215^{E1} le seront désormais par les voies prévues à cet effet. Les anciens accès seront condamnés et le risque d'accident à l'insertion des véhicules sera réduit à 0. Toutes les habitations dont l'accès dépend de la RD 1215^{E1} seront desservies par les nouvelles voies mises en place pour le désenclavement.

(Voir annexe 1 – Plan synoptique + Plan des travaux 1/3 – 2/3 et 3/3)

6.2 PROFIL EN TRAVERS

Le profil en travers 2 x 2 voies vise plusieurs objectifs :

- Sécurité renforcée par la limitation des chocs frontaux,
- Capacité d'écoulement du trafic accrue en section courante,
- Niveau de service important par la vitesse moyenne plus élevée et ainsi, le gain en temps de parcours,
- Dépassement plus aisé des véhicules lents,
- Adapté pour un transit important en cas d'inscription dans une logique d'itinéraire,
- Limite les accès directs (ex : voie isolée de son environnement),
- Interdiction d'accès à certains usagers (ex : convois agricoles, cyclistes).



6.3 DISPOSITIONS DIVERSES

Assainissement :

Le projet de recalibrage de la chaussée impliquera le redimensionnement du réseau d'assainissement en présence. Toutes les eaux de ruissellement seront collectées gravitairement dans un réseau d'assainissement (ex. caniveaux, collecteurs, fossés). Le rejet après traitement des eaux se fera au niveau des exutoires naturels s'ils existent, ou par infiltration dans le sol.

Un dossier d'incidence sur l'eau sera élaboré en application de la loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques.

Protections phoniques :

Le bruit des infrastructures routières, nouvelles ou faisant l'objet de modifications, est réglementé par les articles L571-9 et R571-44 à R571-52 du code de l'environnement (anciennement rassemblés au sein du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995), associés à l'arrêté du 5 mai 1995. Ces dispositions ont pour objet de protéger, par un traitement direct de l'infrastructure ou, si nécessaire, par insonorisation des façades, les bâtiments les plus sensibles existant avant l'infrastructure.

Sont concernées les infrastructures nouvelles et les transformations significatives d'une structure existante – c'est-à-dire susceptibles d'induire, à terme, une augmentation du niveau sonore de plus de 2 dB(A).

Les obligations du maître d'ouvrage portent également sur le contenu de l'étude d'impact, qui doit notamment comporter :

- Une analyse de l'ambiance sonore initiale ;
- La prévision des impacts acoustiques à court terme (chantier) et à long terme (les seuils doivent être respectés sur la durée d'utilisation de la route).

Pour respecter les seuils réglementaires, le maître d'ouvrage doit privilégier la réduction du bruit à la source (caractéristiques géométriques de l'infrastructure, écrans acoustiques, revêtements de chaussées peu bruyants, etc.). L'isolation acoustique de façade des bâtiments, solution de dernier recours qui n'est envisagée que pour des motifs techniques, économiques ou environnementaux, doit satisfaire à des performances minimales d'isolation acoustique à obtenir après travaux.

Les seuils à respecter dépendent :

- De l'état initial de l'ambiance sonore extérieure et de la nature des locaux – les zones les plus calmes sont davantage protégées, les locaux d'enseignement sont mieux protégés que les bureaux ;
- Du type d'aménagement – infrastructure nouvelle ou modification significative.

Le projet sera optimisé de manière à limiter les nuisances sonores en façade des habitations situées à proximité du projet, en mettant en œuvre des protections à la source. Des murs anti bruit ou des merlons végétalisés pourront venir compléter l'aménagement pour une meilleure protection acoustique.

Au stade de l'étude d'impact, le projet présenté devra faire l'objet d'une étude acoustique détaillée, indiquant les niveaux de bruit engendrés, ainsi que la localisation précise et le dimensionnement des protections à mettre en œuvre.

Aménagements paysagers :

Une attention particulière sera apportée aux abords du projet. Des aménagements paysagers types engazonnement, plantation de massifs arborés, reconstitution de haies, traitement des franges forestières pourront être réalisés sur l'ensemble du tracé.

Ces aménagements feront l'objet d'une étude en concertation avec les communes et acteurs concernées au stade de l'étude d'impact.

6.4 LES EFFETS PREVISIBLES DU RECALIBRAGE DE LA RD 1215E1

Amélioration de l'axe Bordeaux - Le Verdon :

L'aménagement d'une voie existante va permettre d'améliorer le niveau de service de cette liaison favorable au transit : augmentation de la fluidité et de la vitesse moyenne, fiabilisation du temps de parcours, possibilité de dépasser les convois agricoles.

Ce projet, combiné à d'autres aménagements prévus sur l'axe Bordeaux - Le Verdon tels que la déviation du Taillan et l'étude d'un contournement de Listrac permettra de favoriser les conditions de circulation. Les échanges entre la métropole Bordelaise et le Médoc seront facilités et participeront au développement économique des territoires.

Sécurité des usagers et riverains :

La création de 8 voies de désenclavements rétablissant ainsi les accès riverains permettront une insertion des véhicules en sécurité par les carrefours giratoires.

Ces nouveaux aménagements permettront aux véhicules en présence sur la RD 1215^{E1} de circuler en toute tranquillité et sécurité dans la mesure où plus aucun véhicule ne pourra s'insérer sur le tronçon.

Cadre de vie :

Le cadre de vie des habitations en « première ligne » sera impacté par la proximité augmentée de l'infrastructure routière.

Le bruit généré par les véhicules empruntant la voirie sera majoré du fait de la vitesse de roulement qui passera de 80 km/h à 110 km/h. L'aspect visuel sera également impacté.

Milieux naturels :

Le recalibrage de la RD 1215^{E1} et la mise aux normes du créneau d'Arsac impactera le milieu naturel en terme d'emprise. Une partie de celle-ci sera artificialisée pour accueillir les voies de roulement.

S'agissant d'un recalibrage, le tracé ne pourra être revu si un milieu particulier se trouve sur la projection du recalibrage. Néanmoins, compte tenu de la réglementation et de la volonté du Département, certaines mesures de réductions pourront être mise en œuvre de même que des mesures compensatoires.

Milieu agricole :

La création d'une voie nouvelle nécessitera l'acquisition de terrains dans ce secteur à forte dominante agricole et forestière. Cela engendrera la coupure de voies de communication.

Dans tous les cas, la desserte de toutes les parcelles sera assurée. La création de chemins de désenclavement pourra être envisagée en fonction des besoins. La définition précise de ces itinéraires sera présentée lors des phases ultérieures de l'opération.

Incidence sur le bâti :

L'aménagement de l'infrastructure et la mise en place de voies de désenclavements pourra nécessiter une légère destruction de bâtis isolés. Les tracés seront envisagés dans le but d'éviter au maximum les habitations existantes, tout en respectant les normes de conception routière et les contraintes environnementales.

7 CALENDRIER ET POURSUITE DE LA CONCERTATION

Comme indiqué précédemment, un bilan de la concertation sera établi par le maître d'ouvrage (Département de la Gironde) à l'issue de la concertation, et rendu public. Ce bilan dressera une synthèse des différentes remarques formulées et précisera les suites que le Département donnera à chacune d'elles. Il permettra au maître d'ouvrage de définir les modalités de poursuite des études dans la perspective de la préparation du dossier destiné à servir de support à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de l'opération.

Ces études se dérouleront courant 2020 et comporteront notamment :

- La réalisation d'une étude d'impact conformément aux articles R122-1 et suivants du Code de l'Environnement,
- Les études de définition du projet, intégrant dans la mesure du possible les différentes remarques émises lors de la concertation et visant à éviter, réduire et/ou compenser les différents impacts mis en évidence dans le cadre de l'étude d'impact.

Seront alors abordés précisément entre autres les points suivants :

- Les conditions de rétablissement des dessertes et des échanges, et les conditions de circulation associées afin de déboucher sur la définition précise du projet,
- L'impact acoustique de la voie et les mesures associées, et dont la prise en compte peut s'accompagner de la mise en place de protection (ex. merlons, écrans, protections de façade),
- L'impact du projet sur les exploitations agricoles, sylvicoles et les mesures associées,
- L'impact du projet sur les milieux naturels et les mesures associées,
- Les conditions d'insertion du projet dans son environnement paysager.

Le public sera alors de nouveau amené à s'exprimer sur le projet dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique fin 2020.

Le calendrier général des grandes étapes du projet est présenté ci-dessous :

