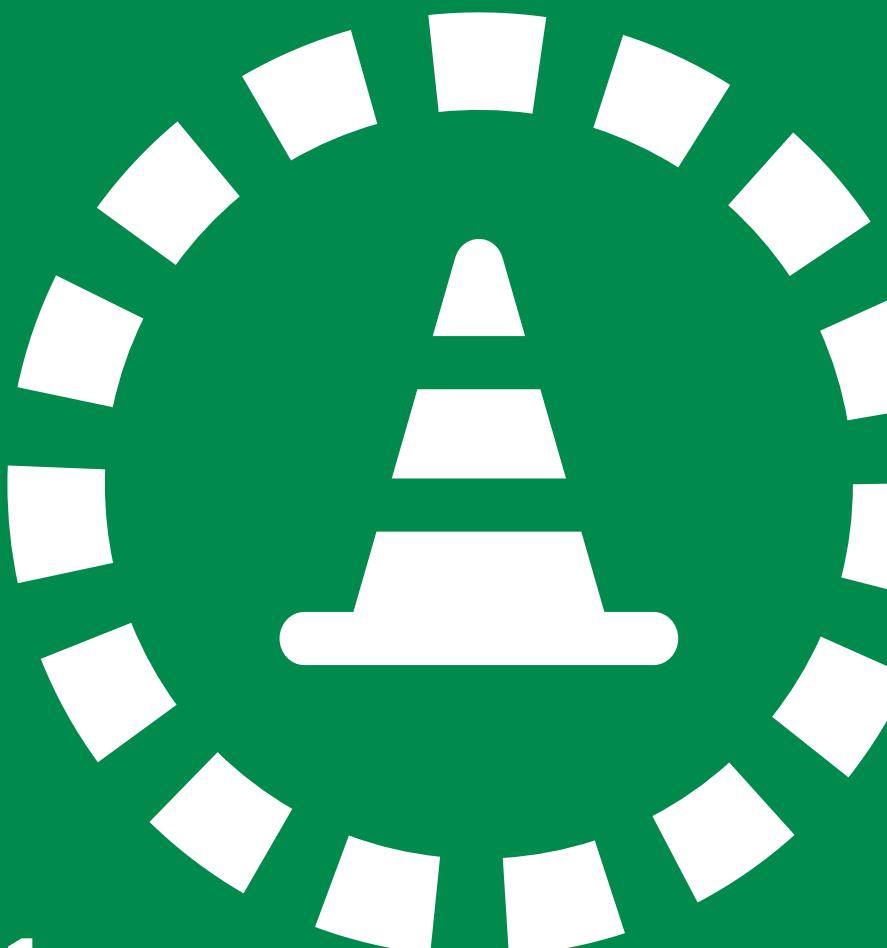


DOSSIER DE PRESSE

Déviation de Saint-Aubin - Le Taillan-Médoc



**VISITE DE
CHANTIER
19 octobre 2021**



Pourquoi une déviation Saint Aubin - Le Taillan ?

La déviation du Taillan-Médoc est attendue depuis plus de 30 ans, tant par les habitants du Taillan et les Médocains que par tous les Girondins, pour sécuriser la traversée de la ville, désenclaver le nord Médoc et contribuer à son développement économique.

Cette déviation a été engagée par l'État, inscrite au contrat de plan État-région et déclarée d'utilité publique en Conseil d'État le 14 juillet 2005. La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département de la Gironde depuis le 1^{er} janvier 2007.

Suite aux demandes du Conseil national de protection de la nature (CNPN), ce chantier est devenu exemplaire en matière de protection et de compensation environnementale.

Le montant total des travaux est estimé à 46,9 millions d'euros financés par le Département à hauteur de 30,7 millions d'euros, 7,6 de l'État et 8,6 de la Région.

Sommaire

► Une déviation indispensable : sécurité, trafic, enclavement	4
► Un engagement environnemental exemplaire : connaître, réduire, éviter, compenser	5-7
► Protéger la ressource en eau	8
► Description du projet	9

Une déviation indispensable

20 000

NOMBRE DE VÉHICULES QUI
TRAVERSENT LE TAILLAN
CHAQUE JOUR

46,9 millions

COÛT DES TRAVAUX

25%

DE TEMPS GAGNÉ

12 décès

ET PLUS DE 70 ACCIDENTS
CORPORELS EN 25 ANS

20 000 véhicules, dont 10% de poids lourds, empruntent quotidiennement la traversée du Taillan pour se rendre dans le Médoc. Une meilleure desserte routière devrait améliorer l'accessibilité des zones urbanisées de Saint-Aubin-de-Médoc, Le Pian-Médoc et Arsac.

Une accidentologie importante

Cette traversée, outre les problèmes de pollution et de nuisances sonores qu'elle entraîne pour les habitants du Taillan-Médoc, génère de gros problèmes de sécurité routière. En effet, sur la traversée du Taillan-Médoc, de nombreux passages piétons coupent la RD 1215, notamment pour accéder à une école maternelle.

La réduction du trafic dans la traversée du Taillan-Médoc permettra d'améliorer la sécurité des usagers et de préserver la qualité de vie des riverains.

Cet axe est aujourd'hui très accidentogène en raison de la conjonction d'un trafic considérable et des usages urbains. On déplore 86 accidents graves depuis 1994, ayant provoqué 12 décès et de nombreux blessés graves. La déviation permettra de réduire de 35% le flux de circulation (VL + PL) dans la traversée du Taillan-Médoc, réduisant sensiblement les risques d'accident.

Des temps de parcours très longs

La déviation de Saint-Aubin-Le-Taillan-Médoc permet d'enclencher une dynamique d'ensemble à l'échelle du Médoc.

Le temps de parcours du giratoire du Médoc jusqu'à Castelnau de Médoc sera réduit d'environ 25%. Les gains de temps sont donc très significatifs.

À l'échelle du Médoc, l'aménagement Bordeaux – Castelnau constitue une étape pour une meilleure desserte de l'espace médocain. Celui-ci bénéficiera en effet d'un réseau de transport mieux hiérarchisé

- d'une part la RD 1215, voie rapide traversant la région et la rapprochant de Bordeaux,
- d'autre part la « Route des vins » et la « Route des lacs », routes touristiques à fonction spécifique, un réseau transversal qui doit faciliter les échanges économiques et touristiques à l'intérieur de l'espace médocain,
- et enfin un réseau de voies et de sentiers cyclables, équestres et de randonnée qui permettent de multiplier l'offre de loisirs itinérants et donc de diversifier et consolider la fréquentation touristique.

Un engagement environnemental exemplaire



Conscient de l'importance de la biodiversité, autant que de la nécessité de cette déviation, le Département de la Gironde a mis en place des actions ambitieuses pour éviter autant que possible de toucher aux biotopes, réduire l'impact des aménagements créés et compenser les travaux réalisés.

Connaître : des experts au service de l'environnement

Cette démarche, visant à éviter, réduire, compenser, a commencé par une étude précise de la faune et de la flore présentes sur le site, nécessaire pour le dossier présenté au Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

Pendant 7 ans, ces inventaires ont été renouvelés, au rythme des saisons. Biotope, Naturalia et Rivière Environnement, bureaux d'études spécialisés, ont participé à l'élaboration de ces dossiers.

Éviter

Dès la conception du projet, le Département a cherché à minimiser au maximum l'emprise du chantier, pour tenir compte des enjeux environnementaux.

La largeur de la route a été diminuée, passant d'une 2×2 voies à une 2×1 voie, pour réduire au minimum l'espace à imperméabiliser. Ce sont ainsi près de 6ha qui ne seront finalement pas touchés. On est passé d'un profil de 70 à 46m dans les landes humides, voire à 25m pour préserver les sites d'habitat favorable à une espèce remarquable de papillon, l'Azuré de la Sanguisorbe.

Pour tenir compte de la présence de stations d'espèces végétales protégées, on a décalé un bassin de gestion des eaux et la station concernée a été clôturée.

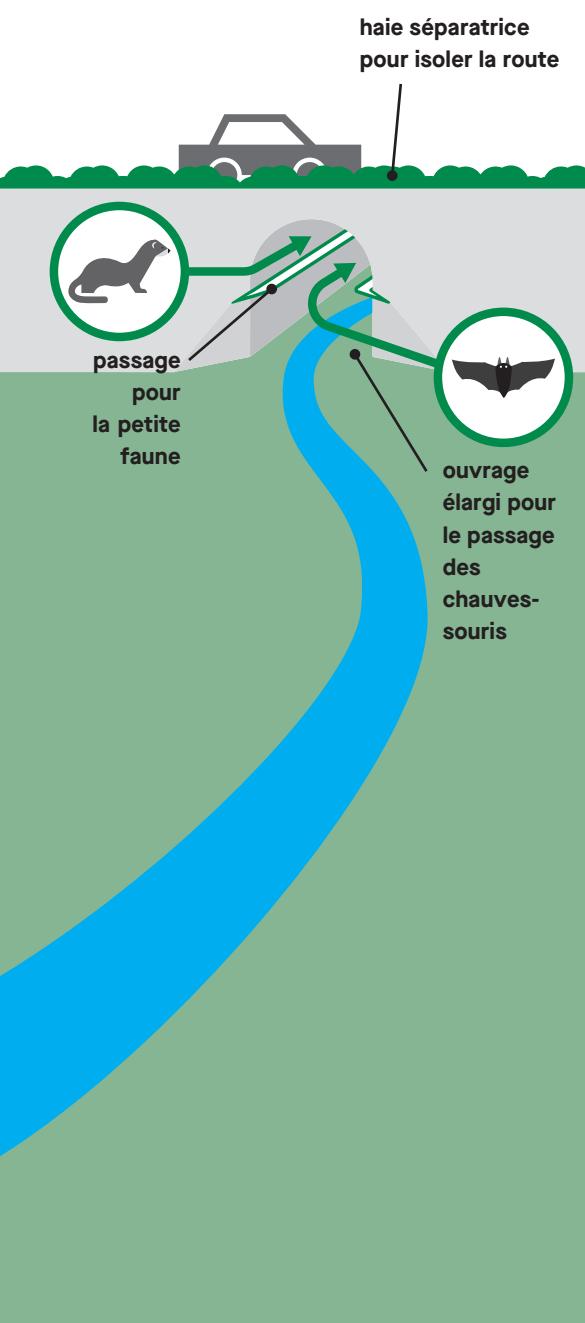
Réduire les impacts environnementaux

Des mesures de réduction des impacts ont été mises en œuvre :

- ▶ **Zones humides** : mise en place d'une base faite de matériaux perméables sous la future route pour ne pas modifier le fonctionnement des zones humides alentour et permettre à l'eau de circuler de part et d'autre ;
- ▶ **Lutter contre la pollution des eaux de ruissellement** : des fossés étanches collecteront les eaux de ruissellement de la chaussée puis les épurer avant de les rejeter propres dans le milieu naturel ;
- ▶ **Rétablissement des continuités écologiques** : des tunnels permettront le passage des chauves-souris mais aussi de la faune semi-aquatique, tous les 450m dans la traversée des milieux les plus sensibles. Des haies sont plantées à côté de ces ouvrages pour y guider les chauves-souris. Chaque tunnel est équipé d'encorbellements permettant le passage de la faune à sec en période de hautes eaux.

11 ouvrages d'art

CRÉÉS SPÉCIALEMENT POUR PERMETTRE À LA FAUNE DE TRAVERSER



Les travaux ont été adaptés pour tenir compte des enjeux écologiques : reproduction, remise en eau des ruisseaux...

Il en est de même pour les modalités d'intervention :

► **une clôture adaptée** a été réalisée autour des travaux pour empêcher la faune de revenir sur le tracé. Le barrièrage est composé d'une clôture type mouton de 1m maintenue par des pieux bois, d'un grillage de maille 13×25 mm spécifique aux mustélidés (belettes...) d'une hauteur comprise entre 0,5 et 0,7m et d'une bâche ou d'un géotextile enterré et dépassant de 0,3 à 0,5m hors sol pour les amphibiens.

► **les débroussaillages** ont été réalisés entre septembre et mars, une période de moindre enjeu pour la faune, hors période des amours. Les abords des ouvrages ont fait l'objet d'un débroussaillage manuel, moins perturbant car il laisse le temps à la faune de se déplacer.

► lutte contre les espèces exotiques envahissantes

particulièrement présentes sur le sud de l'emprise. Après cartographie, des modalités d'intervention spécifique ont été définies en fonction des modes de dissémination possibles des espèces présentes. Certaines terres « polluées » seront réutilisées sur site en enfouissement, d'autres seront régalées et sursemées pour favoriser la concurrence inter-espèces et inhiber ainsi le développement des espèces envahissantes. Le personnel du chantier a été sensibilisé à ces espèces pour procéder à des arrachages manuels avant la montée en graines, en relais des écologues chantier qui encadrent ce travail.

11 ouvrages pour la continuité écologique

- 7 ouvrages de section >8 m²
- 1 ouvrage pour chaque cours d'eau traversé : Monastère, Courmateau et Mautemps
- 2 ouvrages spécifiques pour le franchissement de la voie par les chiroptères (chauves-souris), sous la route.
- La réalisation d'un écopont dédié à l'ensemble de la petite faune et à titre expérimental pour l'Azuré de la Sanguisorbe.

Compenser

Après avoir tenté d'atténuer au maximum la destruction des habitats, il convient de compenser les impacts résiduels évalués dans un objectif de bilan écologique neutre, voire une amélioration globale de la valeur écologique du site.

La mise en place de cette compensation se fait avec l'aide d'écologues qui en évalueront l'impact pendant 30 ans.

Le comité de suivi environnemental est composé des collectivités, de l'autorité environnementale, du Parc naturel régional et d'associations de protection de l'environnement. Il se réunira tous les ans pendant 10 ans, puis tous les 5 ans pour surveiller l'application des mesures préconisées par le CNPN. Deux réunions ont été organisées en octobre 2019 et septembre 2020.

164 hectares sanctuarisés

Le Département a ainsi mis en place un plan de gestion exigeant des sites de compensation.

Si l'emprise totale de la déviation est de 17ha, comprenant les talus et les voies de désenclavement pour relier les champs alentour, ce ne sont que 7ha qui vont être imperméabilisés par la route.

En compensation, le Département a choisi de renaturer 164ha à proximité de la zone du projet, essentiellement dans le même bassin versant. Il s'agit de parcelles de landes et de boisement dégradées, qui seront sécurisées par acquisition (83%) ou conventionnement avec les propriétaires. Plus de 50ha de plantations de pins maritimes et de feuillus y ont déjà été réalisées.

164ha

**PROTÉGÉS EN
COMPENSATION
DES 7 HECTARES
IMPERMÉABILISÉS**

Au terme des 30 ans de gestion pour accroître leur biodiversité, ces terrains seront intégrés aux 4200ha d'Espaces naturels sensibles (ENS) déjà protégés par le Département de la Gironde.

Création d'un écopont pour l'Azuré

Ce pont, associé à la pose de barrières imperméables, permettra de connecter les populations de l'Azuré de la Sanguisorbe, mais aussi les fourmis et la sanguisorbe elle-même, séparées par la voie routière. Ce type de pont n'a encore jamais été réalisé, sa conception est en réflexion avec un bureau d'étude environnemental, la SEGIC. La consultation pour le marché de réalisation va prochainement être lancée.

4200ha

**D'ESPACES NATURELS
SENSIBLES PROTÉGÉS
ENGIRONDE**

Le programme de gestion vise à améliorer la biodiversité des terrains avec des actions comme :

- ▶ la restauration de landes humides, refaire des mares par exemple,
- ▶ la modification des pratiques mises en œuvre : fauchage en septembre, pour laisser à la sanguisorbe le temps de fleurir et monter en graine, entre mi-juillet et mi-août
- ▶ des actions ciblées d'étrépage (décapage des premiers centimètres de terre)
- ▶ des mesures visant à faire évoluer les pratiques en matière de gestion des boisements au profit d'ilots de vieillissement.

Zoom sur les espaces naturels sensibles en Gironde

- ▶ Les Espaces Naturels Sensibles de la Gironde représentent un patrimoine d'intérêt collectif reconnu pour ses qualités écologiques, paysagères, ses services rendus, qu'il est nécessaire de préserver et de transmettre. Ils accueillent des habitats et des espèces animales ou végétales remarquables et /ou représentatifs du département, ou présentant des fonctionnalités écologiques indispensables.
- ▶ Ce patrimoine naturel est qualifié d'Espace Naturel Sensible lorsqu'il bénéficie de l'action du Département de la Gironde et qu'il fait l'objet d'une gestion adaptée.

Protéger la ressource en eau

Attaché à préserver la qualité de l'eau sur tout le territoire, le Département a dès le départ pris en compte la proximité de la nappe et des cours d'eau dans les aménagements des travaux.

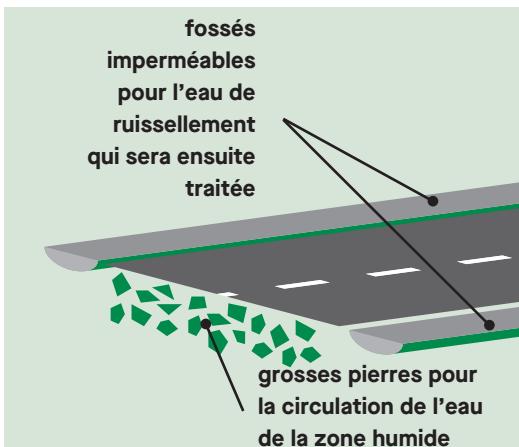
La déviation a été réfléchie pour ne pas modifier le régime hydraulique de son environnement, c'est-à-dire ne pas avoir d'effet sur le niveau de la nappe ni sur les écoulements des cours d'eau.

Les eaux qui ruissentent sur la route contiennent les débris issus de la circulation routière (pneus, huile...). Elles sont récupérées dans des fossés étanches. Ces eaux sont traitées et filtrées pour capter les éventuelles pollutions afin d'éviter leur rejet dans le milieu naturel. Ces dispositifs de traitement des eaux régulent le débit de rejet en cas de forte pluie.

Dans la traversée des zones humides, la chaussée sera construite sur une base perméable à l'eau, dite « base drainante », constituée de grosses pierres. Cette structure permet la circulation libre des eaux de la nappe entre un côté et l'autre de la route, évitant ainsi un effet de digue. Le niveau de l'eau de la nappe ne s'en trouve ainsi pas modifié.

La partie sud de la route traverse la zone de protection rapprochée du champ de captage des sources du Thil et de la Gamarde. Cette nappe d'eau dans laquelle est pompée une grande partie de l'eau potable à destination des habitants de la Métropole est proche de la surface, et de fait vulnérable car les couches de sol qui la surplombent sont constituées de sables. Cette problématique a été clairement identifiée dans le projet. Un film imperméable sera disposé sous la chaussée et sous les fossés de la route. Des dispositifs de retenue seront ajoutés pour empêcher la sortie de route de véhicules. Des piézomètres, tubes verticaux à l'intérieur desquels on peut mesurer la profondeur de la nappe, ont été posés pour surveiller son niveau pendant et après les travaux.

Des analyses de la qualité des eaux seront réalisées pendant le chantier et transmises au service de l'eau de Bordeaux Métropole.



En quoi consiste le projet ?

8km

LONGUEUR DE LA DÉVIATION
CRÉÉE

3 giratoires

POUR RELIER LES ROUTES
À LA DÉVIATION

**13 ouvrages
créés**

**2 PONTS ROUTIERS, 1 TUNNEL
ET 11 OUVRAGES POUR LA
CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE**

2022

DATE DE MISE EN SERVICE

Cette opération comprend deux sections principales :

- ▶ **Le réaménagement de la RD 1215 actuelle** sur 2km avec l'aménagement du carrefour de Germignan, le réaménagement du carrefour du lycée Sud-Médoc,
- ▶ **L'aménagement en tracé neuf de la déviation**, d'une longueur de 7,85km. Au sud, la déviation est éloignée de 400m par rapport au lotissement de Joli Bois puis à 100m des premières habitations pour éviter la forêt du Taillan. Au nord, la connexion avec la RD 1 est établie avec un rayon de 900m afin d'éviter au maximum la courbe décrite par la ferme photovoltaïque du Salzet.

De nombreux aménagements créés

Pour permettre de relier les routes existantes, mais aussi poursuivre la continuité des routes interrompues par le nouveau tracé, des giratoires, un pont et un tunnel sont créés.

6 giratoires, dont 3 sur la déviation : au niveau de Germignan pour desservir l'avenue de la Boétie, au sud de la déviation au raccordement avec la RD1215, au milieu de la déviation pour desservir la RD 211, au nord de la déviation pour desservir la VC 204 et l'actuelle RD1.

La solution d'aménagement de l'échangeur de Germignan est de type mixte avec l'implantation d'un giratoire sur la RD 1215 et de deux giratoires sur la RD 107 (avenue de la Boétie) qui franchit la RD 1215 par l'intermédiaire d'un passage supérieur.

L'avenue de la Déchetterie (ou avenue Molière-Nord) est mise en impasse côté ouest de la déviation. Son rétablissement s'effectue par un nouveau giratoire sur la RD 1215 situé à l'est de la passerelle piétons/cycles. L'accès au lycée Sud-Médoc fait l'objet d'une branche supplémentaire à ce giratoire.

Ponts Les rétablissements des voiries interrompues par la déviation se font en deux points de la future déviation: un pont pour le chemin du Foin et un pont à gabarit réduit (3,30m) pour le chemin du Courmateau.

D'un point de vue environnemental 11 ouvrages sont également prévus pour le rétablissement des continuités écologiques (voir page 5).

Calendrier des travaux

Travaux déjà réalisés :

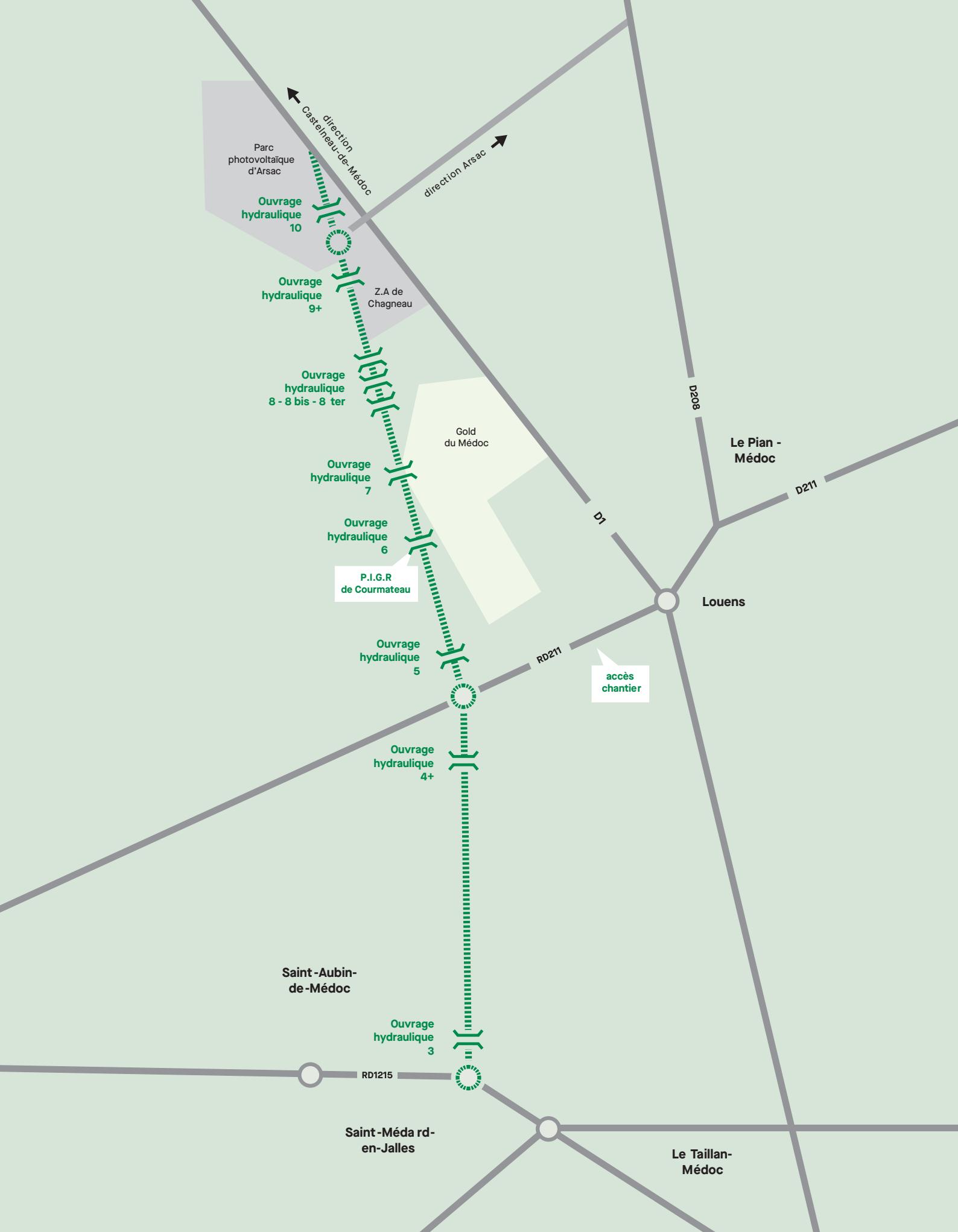
- ▶ 2009-2010 : Travaux du carrefour de Germignan
- ▶ 2012: Aménagement de la section RD 1215 existante
- ▶ 2014: Travaux de défrichement et aménagement du PS chemin du foin
- ▶ Mi 2019 - mi 2020: Réalisation de 8 ouvrages hydrauliques et du passage inférieur à gabarit réduit du Courmateau

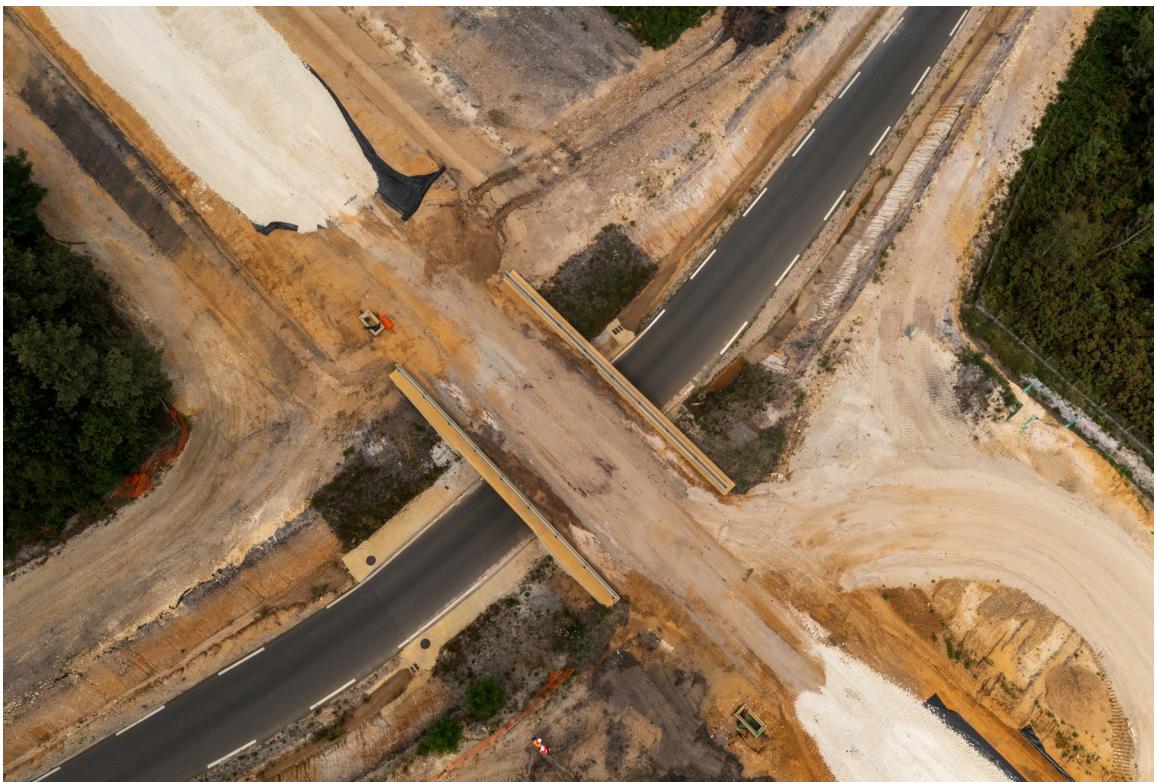
Travaux en cours :

- ▶ Mi 2020 – fin 2021: Réalisation des terrassements généraux, réalisation du volet assainissement, réalisation de la couche de forme, des travaux de chaussée

Travaux restant à réaliser :

- ▶ Automne 2021 : premiers travaux de gestion sur les parcelles de compensation
- ▶ 2022 : Ecopont, murs papillons et raccordement Nord
- ▶ 2022 : travaux de plantation
- ▶ Mise en service prévue en fin d'année 2022
- ▶ 2019 – 2024: mise en œuvre du plan de gestion des parcelles de compensation





Contacts presse

Typhaine CORNACCHIARI :

05 56 99 65 26 - 06 18 18 22 44

typhaine.cornacchiari@gironde.fr

Marie-Hélène POPELIER :

05 56 99 51 25 - 06 22 26 69 72

m.popelier@gironde.fr

Site : Gironde.fr

Facebook : Département de la Gironde

Twitter : @gironde

gironde.fr 

