

| Direction des Infrastructures  | Compte-rendu   |
|--|--|
| <p align="center"><b>Réunion de travail du 18 juillet 2018</b></p> <p align="center">Lieu : Mairie de LEPARRE-MEDOC</p>  | <p align="center"><b>Objet : Contournement de la RD 1215 des agglomérations de LEPARRE-MEDOC et GAILLAN-EN-MEDOC</b></p> <p align="center">Développement économique et touristique du territoire</p>   |
| <p><u>Présents :</u></p> <p>M. GUIRAUD – Maire de LEPARRE-MEDOC<br/> Mme CHAMBAUD – Maire de QUEYRAC<br/> M. LASSALLE – 1<sup>er</sup> adjoint Mairie de QUEYRAC<br/> M. CLERTEAU – 1<sup>er</sup> adjoint Mairie de GAILLAN-EN-MEDOC<br/> M. TAUDIN – A.L.I.C.E commerçants de Lesparre<br/> M. BERNARD – Mairie de LEPARRE-MEDOC<br/> M. BRACHET – Club des entrepreneurs du Médoc<br/> Mme HOICHEUX – Syndicat Mixte du Pays médoc<br/> M. LULL – Epsilon Composite<br/> M. NARBATE – CdC Médoc Cœur de Presqu’île<br/> M. BRUNET – D33-DI-POLE PROG<br/> Mme de VIVIES – D33-DI-POLE PROG – BEGS</p> | <p><u>Diffusion :</u></p> <p>Présents +<br/> M. PINTAT – CdC Médoc Atlantique<br/> M. LAFON – DFCI<br/> M. COUDOUIN – ACCA QUEYRAC<br/> M. BENAILLAN – ACCA LEPARRE-MEDOC<br/> M. POINT – Association VIVE LA FORET<br/> M. BOUCHON – SMBV Pointe Médoc<br/> M. LERUNIGO – CCI Bordeaux Gironde<br/> Mme MONIER – Nature et Déplacement Cœur du Médoc<br/> Collectif C.D.E<br/> M. DEL – Association Survivre sur la RD 1215</p> |
| <p><i>rédacteur Fanny de VIVIES</i></p>  |  |

M. GUIRAUD ouvre la séance en remerciant le Département ainsi que les personnes présentes. Il rappelle que les premières études sur le projet datent des années 70, à l’initiative des services de l’Etat, qu’en 2011, les services du Département s’étaient rapprochés des élus de LEPARRE-MEDOC GAILLAN-EN-MEDOC et QUEYRAC afin de proposer un premier tracé. Les études, notamment environnementales, ont été poursuivies en vue d’engager la concertation publique préalable sur la base de plusieurs propositions.

Les services du Département présentent ensuite la démarche et notamment les points suivants (cf présentation ci-jointe) :

- **Le cadre de la concertation**

Obligatoire dans le cadre d’un projet routier, elle a pour objectif d’associer le public aux études et aux décisions prises. La présente réunion constitue une première étape de ce processus qui va se poursuivre tout au long du projet. Elle comprendra une phase de consultation publique formalisée à l’automne 2018 et des réunions de travail thématiques avec les acteurs locaux afin d’enrichir le projet.

- **La démarche HQE-Infrastructure**

Le Département a choisi d’intégrer le projet dans une démarche de certification HQE Infrastructure. Il s’agit d’inscrire le projet dans une politique volontariste de développement durable, allant au delà de ce qu’impose la réglementation.

- **Le calendrier du projet**

Le planning prévisionnel du projet prévoit dans les grandes lignes :

- une phase de concertation préalable en 2018,
- la réalisation du dossier de DUP et le démarrage de la procédure de DUP en 2019,
- les procédures environnementales et la maîtrise du foncier en 2020 et 2021,
- les travaux sur la période 2022-2025.

- **Les études et le projet**

Les services du Département s'appuient sur un diagnostic de la RD1215 dans les traversées d'agglomérations de LESPARRÉ-MÉDOC et GAILLAN-EN-MÉDOC et un diagnostic des principaux enjeux du territoire naturels et humains pour proposer à la concertation trois variantes de tracés.

- la variante 1, correspondant à la variante initiale inscrite sur les documents d'urbanisme, passe au plus près des agglomérations et de la voie ferrée,

- la variante 2, correspondant au tracé présenté aux élus en 2011, prend son départ au niveau de la zone de Belloc, se raccorde par un carrefour giratoire à la RD3 (route d'HOURTIN), à la RD202 (route du Pin sec) et à la VC30 (route de VENDAYS) et retrouve la RD1215 au nord de Lescapon, sur la commune de QUEYRAC.

- la variante 2 sud, prend son départ plus au sud, au niveau du lieu-dit « Liard », passe au sud des hameaux de Plassan, Lande Basse et Luc Blanc et rejoint la variante 2 juste avant le carrefour giratoire avec la RD202. Cette variante a été intégrée aux études en réponse aux inquiétudes exprimés par certains habitants des hameaux de Plassan et Luc Blanc de se retrouver isolés de LESPARRÉ-MÉDOC par le contournement.

- **Les modélisations de trafics**

Des modélisations de trafic à l'horizon 2030 ont été réalisées afin d'évaluer l'impact des trois variantes sur la répartition des trafics. Il en ressort notamment que les variantes 2 et 2 sud devraient délester la RD 1215 de 50 à 60% de son trafic et ont une incidence forte sur les trafics supportés la RD202 (rte d'Hourtin) qui deviendrait une entrée de ville importante de LESPARRÉ-MÉDOC.

## Discussion

Sur la présentation, Mme HOCHEUX indique que le périmètre NATURA 2000 pris en compte dans le diagnostic n'est pas le bon. Toutes les variantes interceptent en réalité le périmètre « marais du bas Médoc » au droit du ruisseau « la Maillarde ».

Elle propose par ailleurs de planifier une réunion entre les services du Département et du Syndicat mixte pour partager les informations.

Sur les variantes proposées, M. NARBATE indique que d'un point de vue économique, la variante 2 lui semble la plus favorable puisque c'est celle qui dessert le mieux trois zones d'activités Belloc, la zone d'équilibre.

M. TAUDIN estime qu'avant de chercher la variante la plus favorable, il convient de discuter de l'intérêt d'un contournement.

M. LULL demande comment sont prises en compte les évolutions démographiques sur le territoire. En effet, d'après ce qu'il observe, la population qui arrive dans le Médoc s'installe à NAUJAC-SUR-MER, HOURTIN, CARCANS mais pas à LESPARRÉ-MÉDOC. Ce sont donc ces communes qui bénéficient de la plus forte croissance démographique. Ainsi, la RD 3 (route d'Hourtin) capte un trafic important des actifs résidants sur les communes du littoral et travaillant à Epsilon Composite ou plus généralement à LESPARRÉ-MÉDOC.

A l'inverse les communes situées à l'est de la RD1215, du côté des vignobles n'attirent pas les nouveaux arrivants, faute de services de proximité et de foncier disponible.

→ Cette tendance est effectivement à étudier et le cas échéant à prendre en compte dans les études.



Mme HOCHEUX indique qu'il y a des perspectives de croissances démographiques importantes sur le territoire d'actifs mais aussi de seniors. Ces populations ont des besoins de mobilités différentes.

Elle souligne également qu'il y a un manque d'infrastructures transversales pour traiter les déplacements ouest-est sur le territoire, pour tous les types de déplacements notamment cyclables. Elle regrette que les réflexions soient concentrées sur les déplacements nord-sud.

Elle cite l'étude du GIP Littoral sur les évolutions démographiques qui montre l'attractivité de la frange littorale.

↳ L'objectif du projet de contournement est de répondre au mieux aux attentes du territoire en matière de déplacements. Ainsi, les problématiques de mobilité entre l'est et l'ouest doivent effectivement faire l'objet d'une réflexion en amont du projet de contournement de LESPARRÉ-MÉDOC. Pour la question des déplacements vélo, la réflexion doit se faire en partenariat avec la CdC et les communes. La faisabilité d'une liaison cyclable entre LESPARRÉ-MÉDOC et la Vélodyssée sera examinée.

Concernant l'attractivité touristique, Mme CHAMBAUD indique la CdC Médoc Atlantique est très concernée par le projet de contournement. En effet, le tourisme représente une part importante de l'activité économique de la pointe médoc et souffre de la longueur de la route en venant de Bordeaux. Les projets de déviations du TAILLAN et de LESPARRÉ-MÉDOC seraient de réels atouts pour améliorer son attractivité notamment pour capter les résidents de l'agglomération bordelaise qui se tournent actuellement plutôt vers le BASSIN D'ARCACHON, LE PORGE ou LACANAU.

Chacun observe cependant que la route n'est pas la seule réponse pour améliorer l'attractivité touristique du Médoc et qu'un travail sur l'offre touristique est tout aussi important.

M. TAUDIN demande pourquoi ne pas créer une nouvelle voie de desserte du Médoc depuis Bordeaux comme cela a été fait pour ARCACHON.

↳ M. BRUNET indique qu'un tel projet serait intenable aujourd'hui compte tenu notamment de son coût et des contraintes environnementales.

La réponse du Département à la problématique de desserte du Médoc est le plan Médoc qui comprend plusieurs projets d'aménagements le long de la RD 1215 parmi lesquels figurent les contournements du TAILLAN et de LESPARRÉ-MÉDOC, l'allongement des crèneaux à 2x2 voies.

M. LULL demande s'il y a une connexion prévue entre le contournement et la Gare de LESPARRÉ-MÉDOC. Il déplore la faible exploitation de cette gare.

Mme HOCHEUX ajoute que pour répondre aux besoins de mobilité du territoire, cette gare doit devenir un réel pôle multimodal.

↳ La CdC et le CD33 travaillent actuellement à une requalification de la RD3 pour améliorer les cheminements piétons et deux roues entre la gare et Epsilon Composite.

M. TAUDIN estime qu'il faut raisonner à long terme sur ce projet. Les pratiques de déplacement dans 20 ans vont selon lui fortement évoluer. Le projet s'intègre-t-il dans un futur où les gens ne vont plus en vacances en voiture préférant se déplacer en transport en commun ou en vélo et où les livraisons de marchandises se font par des drones ?

M. BRACHET fait remarquer que les discussions se concentrent beaucoup sur le tourisme mais que le développement économique passe aussi par les entreprises et qu'il faut apporter des solutions aux entreprises pour les faire venir et rester dans le Médoc. Selon lui, le projet de contournement fait partie de ses solutions.

M. TAUDIN demande si le contournement pourrait être à 2x2 voies.

M. TAUDIN souligne tout de même que LESPARRÉ-MÉDOC présente la particularité d'avoir une grande offre de commerces notamment d'enseignes nationales pour une ville de seulement 5 000 habitants.

M CHAMBAUD indique que de son ressenti, c'est l'espace de promenade qui manque à LESPARRÉ-MÉDOC. Malgré la présence de commerces, les gens qui veulent combiner promenade et shopping se rendent plutôt à HOURTIN ou à BORDEAUX.

M. LULL indique que d'après ce qu'il observe des salariés de son entreprise, les gens avec un pouvoir d'achat élevé ne vont pas faire leurs courses à LESPARRÉ-MÉDOC.

Mme HOCHEUX et M. LULL soulignent que le manque d'attractivité du centre ville vient notamment d'une faible attractivité des logements de la commune. Ils déplorent une offre peu diversifiée, proposant trop peu de logement haut de gamme ou de logement de transition au profit de petites maisons pavillonnaires.

Mme HOCHEUX relève que l'un des enjeux du projet sera l'aménagement des entrées de ville dans le but de donner envie aux gens d'entrer dans LESPARRÉ-MÉDOC. Pour cela un travail est à réaliser en concertation avec le Syndicat Mixte, le SCOT et la mission paysage du Département.

→ M. GUIRAUD précise qu'un travail a déjà été fait et est en cours sur l'entrée de ville depuis la RD 1215 coté sud. Des aménagements sont réalisés pour un montant de 4 millions d'€ en partenariat avec le Département dans un esprit d'accompagnement des usagers d'une zone tournée vers les espaces naturels vers une zone de transition puis un espace définitivement urbain.

## **Conclusion**

Comme l'atteste la richesse des échanges, les interactions entre le projet de contournement de LESPARRÉ-MÉDOC et GAILLAN-EN-MÉDOC et le développement économique et touristique du territoire sont nombreuses. Ce type de réunion de travail devra être poursuivi afin de s'assurer de la cohérence entre les différents projets et développer les synergies nécessaires.