

6. LES TRANSPORTS ET LES DÉPLACEMENTS

6.1 LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

■ La hiérarchie du réseau de voirie

► La RD 1215, véritable colonne vertébrale du Médoc

Le réseau principal est représenté essentiellement par la RD 1215, principale voie d'accès à la Pointe du Médoc depuis l'autoroute A 10, qui nécessite pour l'emprunter lorsqu'on vient par le Sud, de contourner Bordeaux ou d'emprunter le bac à Royan pour rejoindre la Pointe de Grave (en provenance du Nord).

La RD 1215 est l'axe majeur du territoire. Elle est la seule route nationale à traverser la Pointe du Médoc selon un axe structurant nord-sud.

Elle présente une double vocation de voie d'accès principal et de voie d'échanges internes qui peut être source d'insécurité. Les problèmes les plus importants résultent souvent d'un mélange des fonctions qui génère des « conflits d'usage » de la voie, et « des défauts de lisibilité ». Néanmoins, contrairement aux communes du Sud du Médoc, très peu de centres-bourgs du territoire d'étude sont traversés directement par la RD 1215.

Les points de dangerosité peuvent porter sur les croisements entre Saint-Vivien de Médoc et Vensac, ou Grayan-et-l'Hôpital et Talais, et entre Queyrac et Vendays-Montalivet, qui représentent des points d'échanges entre l'itinéraire structurant et le réseau secondaire.

Il est utile de rappeler que la RD 1215, en dehors des espaces urbanisés, est soumise aux dispositions de l'article L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme qui impose un recul de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grandes circulations.

► Un ensemble de routes départementales

La RD 1215 est complétée par des voies secondaires, qui assurent essentiellement la desserte des stations du littoral à l'Ouest. Il s'agit des routes départementales RD 101 (reliant Soulac-sur-Mer à Hourtin), et RD 102 (desserte de Montalivet), et enfin la RD 3 depuis Lesparre-Médoc, desservant Naujac-sur-Mer.

De nombreuses petites routes assurent la desserte des communes et villages qui bordent l'estuaire de la Gironde et les zones viticoles (RD 02 dite route des vins et RD 103). Ces voies ont souvent un gabarit réduit et connaissent un trafic essentiellement saisonnier lié au tourisme vert et viticole.

■ Des temps de parcours pénalisant le territoire

Selon une étude sur les déplacements dans le Médoc réalisée en 2004 par la DDE, actuellement le réseau national représente 1/3 du réseau routier structurant à l'échelle du Pays Médoc. Les caractéristiques géométriques actuelles limitent leur capacité et leur sécurité.

C'est le cas notamment pour certaines sections de la RD 1215 entre Saint Médard en Jalles - Salaunes – Castelnau de Médoc, les traversées de Lesparre Médoc, la RD 1 au sud de Castelnau de Médoc, la RD2 dans son ensemble et en particulier dans la traversée des villages,.

Les temps de parcours en véhicules légers dans des conditions normales de circulation, hors période de Pointe, sont les suivants (source viamichelin.com) :

Itinéraire	Distance	Temps	Vitesse en km/h
sur la N215			
Bordeaux Quinconces-Castelnau	28	46'	37
Castelnau - St Laurent	15	18'	50
St Laurent – Lesparre	21	19'	66
Lesparre – Le Verdon	34	30'	68
Bordeaux – Le Verdon	98	1h53'	52
autres itinéraires			
Bordeaux Quinconces – Pauillac	53	55'	58
Bordeaux-gare sncf – Lacanau océan	64	1h07	57
Bordeaux-gare sncf – Le Porge	48	1h06	44



Source : Etude relative aux déplacements dans le Médoc, DDE Gironde ; Décembre 2004

L'ensemble de l'itinéraire Bordeaux – Le Verdon qui comprend 98 kilomètres, nécessite ainsi environ 1h50mn de trajet (variable en fonction des saisons et des heures de la journée) ce qui correspond à une moyenne de 52 km/h.

Cette contrainte explique en partie la relative désaffectation du territoire d'étude par les Bordelais au profit de stations balnéaires mieux desservie.

■ Un trafic en hausse

La route la plus encombrée est sans nul doute la RD 1215. Ainsi en 2005, entre Le Verdon et Lesparre, on recense en moyenne 5 100 à 6 700 véhicules/jour dont 7% de poids lourds.

Hors saison, le trafic moyen journalier sur l'ensemble de la RD 1215 qui traverse le Pays Médoc est de 9 093 véhicules. Durant les deux mois d'été, il augmente de 21% et atteint 11 014 véhicules.

Le trafic en 2005 sur les autres axes est le suivant :
 sur la RD 101 entre Soulac-sur-Mer et Grayan et l'Hôpital : 2 350 véhicules/jour.
 Sur la RD 101 entre Grayan et l'Hôpital et Vendays-Montalivet : 1 300 véhicules/jour.
 Sur la RD 101 entre Vendays-Montalivet et Hourtin : 2 350 à 4 300 véhicules/jour.

Ce trafic est en hausse depuis 2004.



Source DDE 33

■ Un réseau très accidentogène

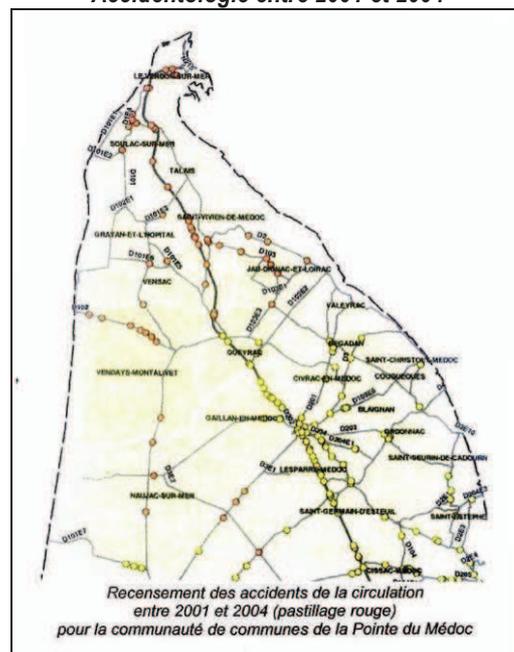
Le réseau s'avère particulièrement « accidentogène ».

92 accidents se sont produits sur le territoire de la Communauté de Communes de la Pointe du Médoc entre les années 2000 et 2004 dont le bilan s'élève à 11 tués et 142 blessés. On recense notamment :

- 20 accidents sur la RD 1215
- 10 accidents sur la RD 1
- 2 accidents sur la RD 2
- 10 accidents sur la RD 101
- 7 accidents sur la RD 103
- 3 accidents sur la RD 3
- 1 accident sur la RD 4
- 39 accidents sur le réseau de voirie communale.

Les problèmes les plus importants résultent souvent d'un mélange des fonctions de la voirie qui génèrent des conflits d'usage (vélos-piétons/voitures), des défauts de visibilité et une trop grande multiplication des difficultés, notamment lorsque les constructions s'étirent loin des bourgs et principalement le long des routes départementales.

Accidentologie entre 2001 et 2004



Source : PAC de l'Etat - 2006

■ Les projets routiers

Les projets envisagés sur le territoire de la Pointe du Médoc restent très ponctuels. Ils concernent principalement des aménagements de sécurité, ou des aménagements d'entretien routier.

Cependant, les grands projets d'infrastructures, tels que les déviations de la RD 1, la requalification de la section à 2x2 voies Arzac-Castlenau de Médoc et à plus long terme, le contournement autoroutier de Bordeaux, s'inscrivent tous dans le souci d'une meilleure intégration de l'ensemble du Médoc à l'échelle régionale, mais surtout dans la volonté d'améliorer la desserte du site de l'avant-port du Verdon, condition nécessaire à son développement.

L'ensemble des ces aménagements projetés devront participer au désenclavement du territoire de la Pointe du Médoc et à la relance de son économie.

Lors du débat public sur le contournement autoroutier de Bordeaux il a été évoqué que le tracé pourrait comprendre un barreau d'échange pour accéder au Médoc.

L'Etat et la Région ont convenu de faire du désenclavement de l'Estuaire une priorité du Contrat de Plan.

A ce titre, il est prévu la poursuite de l'aménagement de la RD 1215, avec la réalisation de la déviation d'Eysines à deux fois une voie, l'aménagement de la liaison St-Médard créneau d'Arzac et la requalification de la section Picot-Salaunes.

Depuis janvier 2007 le transfert de compétence « voirie nationale » a été transféré au département. C'est donc vers le Conseil Général de Gironde que les collectivités doivent se tourner pour l'aménagement de la RD 1215.

6.2 LES TRANSPORTS EN COMMUN

■ Le transport ferré

► Un fonctionnement à deux vitesses : hiver-été

La liaison ferroviaire Bordeaux-Le Verdon qui dessert le territoire de la Pointe du Médoc, est composée de deux sections distinctes.

- La section Bordeaux-Lesparre, terminus des 5/6ème du trafic en hiver
- La section Lesparre-Le Verdon, desservie par un seul aller-retour en période hiver et par tous les trains du service été.

Cette liaison est peu utilisée quotidiennement. En effet, parmi les 1 900 déplacements par jour entre l'ensemble du Médoc et Bordeaux intra muros, 14% s'effectuant en transport en commun et 67% en véhicules particuliers. Ce chiffre est d'autant plus faible dans la mesure où l'ensemble du Médoc représente moins de 10% de l'ensemble des déplacements émis sur l'agglomération bordelaise.

La traversée de la Pointe du Médoc est ponctuée d'une gare à Soulac-sur-Mer, d'un point d'arrêt géré au Verdon (avec bâtiment et billetterie automatique), et de deux points d'arrêt non gérés à la Pointe de Grave et à Queyrac-Montalivet (respectivement à 2km de Queyrac et 13km de Montalivet).



Gare du Verdon

En hiver, la charge en voyageurs des gares de la Pointe du Médoc devient pratiquement négligeable.

En été, tous les trains vont jusqu'au Verdon-sur-Mer (plus aucun train ne dessert la Pointe de Grave), et ce sont près de 30% de voyageurs de la ligne Bordeaux-Le Verdon qui fréquentent chaque jour l'une des gares de la Pointe du Médoc. Soulac-sur-Mer devient alors la seconde gare de la ligne en termes de fréquentation puisqu'elle recueille, avec 130 mouvements quotidiens, près de 16% de la fréquentation totale de la ligne.

► Des handicaps importants

Les points d'arrêts existants sur le territoire de la Pointe du Médoc sont peu nombreux (trois). Ils ont une accessibilité assez moyenne et l'offre en stationnement est insuffisante. Les possibilités d'intermodalité sont donc limitées.

De plus la ligne ferroviaire a une offre et un cadencement relativement faible :

- Dans le sens Le Verdon-Bordeaux, 6 trajets quotidiens en semaine d'une durée comprise entre 1h45mn et 2h15mn. Quatre correspondances sont assurées pour Paris-Montparnasse et deux trajets les dimanches et jours de fêtes.
- Dans le sens Bordeaux-Le Verdon, 6 trajets quotidiens sont aussi assurés en semaine, de durée équivalente avec 5 correspondances assurées depuis Paris Montparnasse et deux trajets les dimanches et jours de fêtes. 4 trajets aller-retour sur 6 s'effectuent en autocar sur la section comprise entre Le Verdon sur Mer et Lesparre Médoc et seulement 2 trajets sont directs c'est-à-dire se font uniquement en TER.