



SEPANSO

Reconnue d'utilité publique - Affiliée à France Nature Environnement
Membre fondateur de la confédération France Nature Environnement Nouvelle-Aquitaine



Section GIRONDE

Une force pour la nature

Monsieur le Président
Conseil départemental de la Gironde
Direction des infrastructures, Pôle programmation
1 esplanade Charles de Gaulle
CS 71223
33074 BORDEAUX CEDEX

Bordeaux, le 31 octobre 2019

Lettre en RAR

N/Réf : 019/089/BG

Objet : Concertation publique sur le projet de mise à 2x2 voies de la RD1215 E1 sur Avensan

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la concertation sur le projet visé en objet, je vous prie de trouver ci-dessous les remarques et avis de la SEPANSO.

En substance, le dossier nous paraît faire abstraction de toute analyse de l'opportunité socio-économique du projet. Par ailleurs, ce projet peut avoir pour effet d'accélérer la péri-urbanisation du Médoc tout en renforçant de ce fait les difficultés de circulation aux abords de l'agglomération bordelaise. Il nous paraît une solution anachronique au vu du contexte de la transition écologique. Nous proposons sa suspension en attente de l'approbation du SCoT Médoc 2033.

A- Un dossier de concertation dépourvu d'une analyse socio-économique du projet

Le dossier de consultation (p.2 – extrait ci-dessous) rappelle que le projet est soumis à concertation en application des articles L121-15 du code de l'environnement, et indique les objectifs de la concertation : « *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* ». Cette rédaction laisse supposer que la concertation ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur ses modalités de réalisation.

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.

.../...

Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest
Sections départementales : SEPANSO Dordogne, SEPANSO Gironde, SEPANSO Landes, SEPANLOG, SEPANSO Pyrénées-Atlantiques
Associations affiliées : Aquitaine Alternatives, CREAQ, Cistude Nature, Ocean'Obs

Toutefois, cette vision est réductrice par rapport aux prescriptions de l'article L121-15-1 du code de l'environnement, reproduit ci-dessous :

Article L121-15-1 : La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable .

La concertation doit permettre aussi de débattre de l'opportunité du projet, de ses enjeux socio-économiques et de la possibilité de solutions alternatives.

Le dossier soumis à la concertation est muet sur ces trois points.

B- Un projet aux ambitions purement routières

Le projet comporte trois objectifs (cf. p.24 du dossier de concertation – extrait ci-dessous).

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

Ces trois objectifs n'apportent pas d'éléments d'appréciation du projet dans une perspective d'aménagement du territoire médocain mais se limitent à des considérations purement routières.

1^{er} objectif : Améliorer la sécurité des usagers et riverains de la RD1215 E1 en lui donnant les caractéristiques techniques les plus modernes et en sécurisant les dessertes riveraines

Le dossier (p.18 – extrait ci-dessous) révèle que le tronçon du secteur d'étude Arzac/Avensan (où la route est à 2 voies) n'a connu aucun accident sur la période 2013/2017. Il se peut que l'étroitesse de la route incite à la prudence. Néanmoins l'argument de la sécurité paraît recevable sans pour autant en déduire que la mise à 2x2 voies soit une nécessité.

• 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 Arzac - 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.

3^e objectif : Mettre aux normes environnementales la RD1215 E1

Le 3^e objectif est a priori recevable à ceci près que le dossier (p.25 -extrait ci-dessous) reste vague sur ce qui est entendu par mise aux normes environnementales. Là encore, l'argument environnemental ne permet pas de déduire que la mise à 2x2 voies soit une nécessité.

○ La mise aux normes environnementales, notamment la gestion des eaux de la plateforme routière conformément aux dispositions de la loi sur l'eau,

Le dossier (p.27) aborde les effets prévisibles du recalibrage de façon superficielle, ignorant les considérations environnementales incontournables de nos jours telles que :

- L'érosion de la biodiversité : l'impact sur le milieu naturel ne se limite pas à l'artificialisation des sols liés à l'ouvrage mais concerne aussi sa perméabilité nécessaire au maintien de la continuité et la fonctionnalité écologique des territoires ?
- L'urgence climatique : l'augmentation de la vitesse multiplie l'émission des gaz à effet de serre. Un véhicule roulant à 110km/h (vitesse autorisée sur une 2x2 voies) consomme en effet 40% d'énergie¹ en plus qu'à 80km/h.

2^e objectif : Améliorer la liaison routière Bordeaux-Le Verdon par l'amélioration et la fiabilisation du temps de parcours

Le dossier (p.2 -extrait ci-dessous) fait le constat d'une hétérogénéité de l'axe Bordeaux-Le Verdon selon les sections.

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.

La recherche d'une homogénéité de l'axe en vue d'améliorer le temps de parcours ne nous paraît pas une fin en soi, d'autant plus que l'examen du plan du projet global d'aménagement montre que l'axe restera toujours « incomplet » avec des portions à 2x2 voies et d'autres à 2x1 voies seulement.

L'argument est d'autant plus sommaire que le gain de temps, sur le parcours Bordeaux-Le Verdon (100 km), apporté par la mise à 2x2 voies des 5km du projet n'est pas chiffré et n'est pas mis en rapport avec un simple recalibrage de la voirie. Il n'est pas non plus mis en rapport avec le coût des travaux, non évoqué dans le dossier. La capacité d'accueil du trafic de l'axe n'est pas indiqué.

C- La certification du projet ignore les aspects économiques et en partie les aspects sociaux

Cette absence de motivation du projet se retrouve dans le processus de certification environnementale du projet que le maître d'ouvrage veut mettre en œuvre.

Le projet vise en effet à obtenir la certification « HQE-infrastructures ». Le maître d'ouvrage doit choisir le niveau de performance qu'il souhaite atteindre parmi 4 thèmes (p.5 du dossier – extrait ci-dessous).

Thème « Management Responsable »	Thème « Environnement »
<ol style="list-style-type: none"> 1. Synergie et cohérence avec les projets du territoire et ses infrastructures 2. Ecoute des besoins et attentes 3. Impacts, acceptabilité du chantier 	<ol style="list-style-type: none"> 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 »
<ol style="list-style-type: none"> 9. Cohésion sociale 10. Sécurité 11. Complémentarité des modes de transport 12. Santé 13. Confort acoustique 14. Eclairage 	<ol style="list-style-type: none"> 15. Economie et coût à long terme 16. Maîtrise foncière

¹Source : http://www.escalade-74.com/chgt_climat/consommation_voiture_vitesse.htm - % variable selon le modèle de véhicule

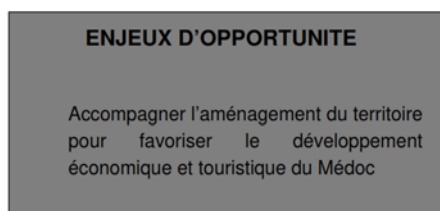
Dans le cas présent, seuls les items suivants du référentiel de certification ont été choisis (p.5 du dossier - extrait ci-dessous) :

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

On remarque que le maître d'ouvrage n'a pas retenu le thème « économie » ni une grande partie des sous-thèmes « sociaux ».

D- Une analyse socio-économique inexistante

Bien que d'obédience routière, le dossier (p.24- extrait ci-dessous) note cependant un enjeu d'opportunité du projet sans pour autant le détailler.



La question de l'aménagement du territoire est bien celle qu'il aurait fallu se poser en premier, le choix d'une infrastructure ne devant être qu'un moyen venant à l'appui d'une stratégie territoriale.

• Le mythe de l'enclavement du Médoc nuisant au développement économique

Le projet d'aménagement de la RD1245 E1 est sous-tendu par l'idée qu'il favorisera le développement économique du Médoc, considéré comme enclavé (p.27 – extrait ci-dessous).

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.

En réalité, il n'y a pas de particularisme médocain. Malgré sa situation géographique, le Médoc a en effet connu le même processus d'évolution que d'autres territoires ruraux de Gironde : Haute Gironde, Sud Gironde, Libournais.

L'examen des diagnostics des SCoT de ces quatre territoires montre qu'ils partagent en commun une croissance démographique par l'arrivée de nouveaux ménages², une faiblesse de l'emploi productif – qui ne progresse pas au rythme de la population-, et de ce fait, une forte proportion d'actifs allant journalièrement travailler sur l'agglomération bordelaise.

Pourtant la Haute Gironde, le Sud Gironde et le Libournais sont traversés par des autoroutes et des routes nationales (dont la RN10 à 2x2 voies en Haute Gironde). Ceci ne leur a pas suffi pour développer une économie productive capable d'absorber leurs actifs bien au-delà de ce qu'offre l'économie présente.

²En fait, il s'agit d'un solde migratoire entre les ménages qui quittent le territoire et ceux qui y viennent.

Sauf à démontrer que le Médoc est une exception, on ne peut donc pas dire que les grands axes routiers soient une condition suffisante pour développer l'économie locale et les emplois productifs. Au contraire, ces axes de circulation mettent les territoires ruraux en compétition économique, à leur détriment, avec les grandes agglomérations. C'est ce phénomène, entre autres raisons, qui a participé à l'étiollement du tissu de petites industries qui existait dans les campagnes jusque dans les années 60.

- **Le risque d'une accentuation de la péri-urbanisation**

Par contre le développement des infrastructures routières a favorisé la périurbanisation. La RD1245 E1 et les autres axes routiers du Médoc ont suffi dans leur état actuel à permettre l'arrivée de nouvelles populations. L'aménagement projeté de la RD1245 E1 ne pourra que renforcer cette tendance .

Il y a là un phénomène qui s'auto-alimente : la péri-urbanisation Médoc justifie l'amélioration des infrastructures routières qui elle-même va inciter de nouveaux ménages à venir s'installer dans ce territoire.

Remarquons cependant que le projet donne seulement l'illusion d'une amélioration des conditions et de la vitesse de circulation car celle-ci sera contrebalancée par les embouteillages toujours plus importants que l'on observe à l'entrée de l'agglomération bordelaise en provenance du Médoc, dûs justement à l'extension de la péri-urbanisation.

Par l'afflux de population, les communes rurales se revivifient mais restent toujours trop peu peuplées pour qu'apparaissent dans chacune d'elles la variété des services, commerces et équipements nécessaires à la vie quotidienne.

Encourager la péri-urbanisation, c'est ainsi engager les ménages en activité dans un mode de vie cumulant une forte dépendance à l'automobile, de fortes contraintes financières liées à cette dépendance, des temps élevés de déplacement, un éloignement des services conduisant à une dégradation du bien-être et la qualité de vie des personnes concernées.

E- Un projet anachronique

Le projet d'aménagement de la RD1245 E1 se veut une réponse à l'importance du trafic, entre le Médoc et l'agglomération bordelaise, conséquence d'une conception de l'aménagement du territoire fondé sur la métropolisation³.

Ce projet routier s'inscrit dans la continuité pure et simple du modèle de développement métropolitain aux incidences négatives sur le plan environnemental et social, en particulier à travers la péri-urbanisation.

Il est certes plus simple de réaliser des infrastructures routières que de réorienter la métropolisation bordelaise.

Toutefois, l'absence de grandes infrastructures routières dans le Médoc peut être vue comme une opportunité pour penser un développement sur d'autres bases que le « tout-voiture ».

³ La métropolisation est en partie un phénomène spontané mais est aussi le résultat d'un choix politique. Les métropoles ont en effet le vent en poupe : elles véhiculent l'idée qu'elles sont nécessaires pour faire face à la compétition mondiale et qu'elles sont les locomotives du développement des territoires alentours. Ce discours conduit à orienter l'action publique et les investissements sur les métropoles au détriment des agglomérations plus petites. Toutefois, selon les économistes Michel Gosselin et Bouba-Olga, les villes qualifiées de métropole ne sont pas toutes florissantes et, au contraire, des villes plus petites connaissent aussi croissance économique, innovation, création de richesses et d'emplois.

Le schéma de cohérence territoriale Médoc 2033⁴, en cours d'élaboration, contient des propositions dans ce sens. Si le projet d'aménagement de la RD12145 E1 n'est pas récusé en tant que tel par ce schéma, il n'apparaît pas comme une absolue nécessité (cf. p.16 – tome II du diagnostic du SCoT – extrait ci-dessous).

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. »

L'approbation du SCoT Médoc 2033, lorsqu'elle sera intervenue, devrait permettre de disposer d'une stratégie territoriale ainsi que de priorités d'action propres à l'affectation judicieuse des moyens financiers disponibles. En l'occurrence, il pourrait être fait un choix raisonné entre l'abandon du projet routier au profit de projets plus pertinents, le simple recalibrage de sécurité ou la mise à 2x2 voies.

En conclusion, il ressort que le dossier soumis à la concertation publique est de pure obédience routière sans réflexion sur l'opportunité du projet, contrairement aux attentes de la loi.

En l'état, ce projet routier nous paraît anachronique car il ne répond pas aux enjeux de la transition écologique voulue à tous les échelons institutionnels.

Ceci nous conduit à **proposer la suspension de la poursuite du projet** dans l'attente de l'approbation du SCoT Médoc 2033 d'où, nous l'espérons, émergera une stratégie moderne en matière de mobilité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations respectueuses.

Pour le Président de la SEPANSO Gironde

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'B Garreau', is centered on a light green rectangular background.

Bertrand Garreau

Administrateur de la SEPANSO Gironde

⁴Le SCoT Médoc 2033, en cours d'élaboration par le SMERSCoT, ne couvre pas tout le Médoc mais en est une partie essentielle, la plus concernée par la péri-urbanisation.