



HAL
open science

AMENAGEMENT DE LA RN 21 AU NORD D'AGEN (47)

Jean-Pierre Wolff

► **To cite this version:**

Jean-Pierre Wolff. AMENAGEMENT DE LA RN 21 AU NORD D'AGEN (47). [Rapport Technique]
Commission nationale du débat public. 2022. hal-03674981

HAL Id: hal-03674981

<https://univ-tlse2.hal.science/hal-03674981>

Submitted on 21 May 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

AMENAGEMENT DE LA RN 21 AU NORD D'AGEN (47)

-

Dates de la concertation

Du 07 février 2022 au 20 mars 2022

Wolff Jean-Pierre garant
désigné par la CNDP

-

Date de remise du rapport, le 20 avril 2022



Sommaire

Sommaire.....	2
Avant-propos.....	3
Synthèse	3
Les enseignements clef de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e	5
Introduction	7
Le projet/ plan/ programme objet de la concertation.....	7
La saisine de la CNDP	24
Garantir le droit à l'information et à la participation.....	24
Le travail préparatoire des garant.e.s.....	26
Les résultats de l'étude de contexte.....	27
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	40
Avis sur le déroulement de la concertation.....	44
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	44
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	45
Synthèse des arguments exprimés	54
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.....	54
Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)	58
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme.....	59
Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées.....	59
Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	60
Liste des annexes	61

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale le 20 avril 2022 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). : <http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/concertation-rn21-agen-nord-r5449.html>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public. Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse

Les enseignements clef de la concertation

La concertation préalable sur l'aménagement de la RN 21 au nord d'Agen a eu lieu du 7 février au 20 mars 2022 lors de 6 réunions publiques et d'une permanence. Pour achever la modernisation de la RN 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot, 5 variantes de tracé étaient proposées par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, MO de ce projet routier.

La population était appelée à donner son avis sur ce projet après avoir pris connaissance du dossier du MO sur le site de la DREAL Nouvelle-Aquitaine et/ou participé aux différentes réunions publiques.

La première réunion à Villeneuve-sur-Lot a été marquée par une participation notoire d'élus autour du préfet du Lot-et-Garonne. Après la présentation du projet par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, les élus ont d'eux-mêmes replacé les enjeux d'amélioration de ces 6,5 km de cet axe Agen – Villeneuve-sur-Lot, long de 28 km, dans un contexte de développement territorial bipolaire, sans prendre en compte les incidences, au niveau des parcelles, de la variante finale retenue.

Les autres réunions publiques ainsi que la permanence ont vu une participation plus forte des habitants concernés par ces 5 variantes. Le public oubliait le contexte territorial pour regarder avant tout le parcellaire impacté par les variantes proposées. Les questions portèrent essentiellement sur les points suivants :

- *l'emplacement des giratoires du futur tracé de la RN 21,*
- *les rétablissements de voirie imposés par la construction du nouvel axe routier,*
- *les impacts concernant les terrains, les exploitations agricoles et les situations d'enclavement,*
- *les nouvelles nuisances sonores et paysagères,*
- *la question du sous-sol a été aussi rappelé : présence de grottes, de cavités et de sols instables par endroit.*

Mais ce qui a dominé, les débats fut incontestablement l'insécurité routière au niveau du lieu-dit Artigues en faisant presque oublier d'autres enjeux importants liés à ce projet.

En effet, la sécurité routière a été le fil rouge de cette concertation. Artigues, bourg situé sur deux communes, Foulayronnes et Pont-du-Casse, partagé par la RN 21, a été plusieurs fois endeuillé ces dernières années par plusieurs accidents mortels. Un consensus autour de la sécurité a vite pris le dessus par rapport à l'environnement ou au développement territorial, qui a renforcé les positions des uns et des autres. Certains ne s'appuyaient plus que cet argument pour demander à tout prix la réalisation d'une déviation courte ou longue qu'ils souhaitaient depuis plusieurs décennies, d'autres, plus minoritaires, refusaient cette priorité de la sécurité sur leurs intérêts, pointant l'impact du projet sur leur exploitation agricole, leur résidence et leurs habitudes.

Cette primauté de la sécurité a presque totalement exclu un aménagement sur place, qui n'aurait que très partiellement réglé le problème de la traversée d'Artigues. Les personnes se sont réparties essentiellement pour les variantes courtes, les longues ont attiré moins de suffrages. A la marge, il a été proposé par des habitants de La Croix-Blanche, une variante nouvelle qui panacherait la déviation du bourg d'Artigues et l'abandon de celle de Galimas.

Plusieurs fois, est revenue la question des mesures compensatoires imaginées par le MO pour rétablir les accès, assurer la viabilité d'exploitations coupées en deux et amputées d'une partie de leurs terres ou intervenir sur les nuisances sonores et la dévalorisation des biens tant immobiliers que fonciers de nombreux propriétaires.

Telles furent les familles de questions souvent posées lors des réunions publiques.

Malgré les craintes légitimes que ce projet vieux d'une quarantaine d'années et abandonnées plusieurs fois, le public a toujours été respectueux des représentants de la DREAL Nouvelle-Aquitaine. Celle-ci, au fur et à mesure que de nouvelles demandes d'informations absentes ou pas assez développées dans le dossier étaient relevées par le public, s'efforçait dans les jours suivants d'apporter ces compléments en les rajoutant au site internet consacré à ce projet.

Globalement, le garant est satisfait du déroulement de cette concertation. Néanmoins, le garant souligne quelques soucis rencontrés dans la commune de Foulayronnes contrairement au déroulement normal dans les autres communes concernées par ce projet. Ces difficultés seront évoquées plus loin..

Au nom de la transparence et de la neutralité, valeurs déontologiques de la CNDP, le garant tient à exposer de la façon la plus fidèle tous les éléments qui vont dans ce sens et qui favorisent cette appropriation par les publics les plus larges possibles, des enjeux de cette concertation. Pour cela, il n'hésite pas à utiliser une iconographie variée et nombreuse dans le corps du Bilan et dans ses annexes.

Les principales demandes de précisions et recommandations du garant

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que le garant formule à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations
Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse
<i>1. Avant la réalisation de la déviation d'Artigues, qui prendra quelques années dans le cas où le projet suive sa route, quelles solutions pourraient être mises en place pour renforcer la sécurité de sa traversée dans l'immédiat ?</i>
<i>2. L'approfondissement de la question des rétablissements des voiries existantes, des chemins et des accès aux propriétés immobilières et aux exploitations agricoles doit être une priorité pour répondre aux interrogations des publics.</i>
<i>3. Toutes les variantes d'améliorations de la RN 21, à part celle d'un aménagement sur place, qui est largement rejetée par le public, impactent le fonctionnement des exploitations agricoles. Quelles réponses peuvent être apportées à des situations bien différentes en fonction de la localisation, de la superficie, de l'enclavement ou non, des qualités et des potentialités agronomiques de ces terres ? Quelles compensations à envisager ?</i>
<i>4. Le panachage entre le contournement d'Artigues et la réutilisation après améliorations de la RN 21 au niveau de Galimas, ne peut-il pas être envisageable au niveau déjà des études ?</i>
<i>5. Alors qu'une réflexion sur l'utilisation du train se développe par rapport aux enjeux environnementaux et énergétiques et que les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie vont rouvrir avec l'aide de l'Etat, la ligne Agen-Auch, en continuité de la ligne Agen-Périgueux, la DREAL Nouvelle-Aquitaine devrait se rapprocher de la Région Nouvelle-Aquitaine pour examiner l'opportunité de faire circuler des navettes ferroviaires entre Agen et Villeneuve-sur-Lot dans la perspective de la création d'une gare sur la LGV Bordeaux-Toulouse.</i>
<i>6. Pour un projet routier s'attaquant en particulier à l'insécurité routière, le garant aurait souhaité que la Sécurité routière et ou une association de lutte contre la violence routière, puissent au moins se prononcer sur celui-ci à défaut de participer à une réunion publique.</i>
<i>7. Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine de se rapprocher de la SAFER et de la Chambre d'agriculture du Lot et Garonne pour envisager déjà quelles seraient les mesures de compensation à proposer aux quelques exploitants agricoles impactés par l'une des variantes.</i>

-
8. *Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine de prendre contact avec le BRGM pour procéder à une étude des sous-sols présentant par endroits des cavités pouvant fragiliser la réalisation d'une voie routière.*
-

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

9. *Le garant a noté des dysfonctionnements au niveau d'une commune (salle de réunion trop petite, informations limitées, absence du maire à des réunions, problème avec le registre des avis,). Que pourrait faire la DREAL Nouvelle-Aquitaine et/ou les services de l'Etat pour éviter que se répète une situation similaire lors d'une autre concertation ?*
-

10. *Le garant a été contacté par des associations pour l'informer d'un ancien projet de déviation combattu par une partie de la population de Foulayronnes et d'Artigues. Pourquoi dans le dossier de présentation du projet à la concertation préalable de cette année, rien n'est rappelé de ce tracé par la vallée de la Ségonne des années 1980 et de son abandon dans les années 1990 ?*
-

11. *Lors de la permanence d'Artigues, 7 personnes sur les 25 qui sont passées, rejettent toutes les alternatives de déviation d'Artigues et souhaitent malgré les dangers de la traversée d'Artigues, privilégier « l'aménagement sur place ». Face à cette position l'AURAN 21 milite pour la réalisation d'une alternative de tracé long, la DREAL doit prendre contact avec ces personnes et les représentants de l'AURAN 21 pour identifier précisément les passages, les coupures de parcelles, les rétablissements et les+ et les – des alternatives pour les agriculteurs, les résidents, l'ensemble des usagers de la RN 21 et des autres voiries.*
-

12. *. Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine d'informer la population des communes concernées en diffusant des informations dès le choix d'une variante cet été.*

13. *Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine d'approfondir avec les propriétaires et les exploitants agricoles, leurs échanges sur l'ensemble des caractéristiques des parcelles pour en retirer une connaissance des plus précises pour la suite du projet.*
-

14. *Le garant demande qu'une réunion publique de « reddition des comptes » soit organisée dans une commune après le choix de la variante.*
-

Introduction

Le projet d'aménagement de la RN 21 au nord d'Agen (47)

La concertation préalable porte sur l'aménagement de la section entre Agen nord et Villefranche-sur-Lot de la RN 21 et plus précisément sur 6,5 km de cette route nationale reliant Limoges à Lourdes sur 416 km et irriguant les départements de la Haute-Vienne, de la Dordogne, du Lot-et-Garonne, du Gers et des Hautes-Pyrénées. Pour avoir une idée précise du projet, le lien suivant renvoie à celui-ci ([dossier_concertation_rn21_internet](#)).

La concertation préalable touche les communes de Foulayronnes (5300 hab.), de Pont-du-Casse (4200 hab.), de Bajamont (1000 hab.) et de La Croix-Blanche (1000 hab.) et de deux intercommunalités : la Communauté d'agglomération d'Agen (101 000 hab.) et la Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois (49 000 hab.).

Fig. 1 Première intervention de modernisation de la RN 21 au niveau de La Croix-Blanche



Source : Jean-Pierre Wolff

Le premier projet d'aménagement de la RN 21 remonte à plus d'une trentaine d'années (**Annexe 2. Déviation de la RN 21. Pont-du-Casse : le front du refus**). Il a connu plusieurs remises à plat, des changements de cap, des suspensions et des débuts de réalisation. L'histoire du projet est à prendre en compte pour comprendre le positionnement actuel de différents acteurs politiques et socio-économiques ainsi que les réactions de la population. La première section aménagée fut la déviation de La Croix-Blanche prévue en 2X2 voies mais réalisée comme route bidirectionnelle avec créneau de dépassement. Puis ont été réalisés la section dénommée *Les Virages de Pujols* (4,5 km) en 2010 et en 2019, celle de l'Accès sud de Villefranche-sur-Lot (1,5 km). A partir de l'été 2022, des travaux se dérouleront entre La Croix-Blanche et Monbalen (2,1 km). La section Agen-Nord, concernée par cette concertation préalable, est la dernière devant être aménagée pour terminer la modernisation de cet axe entre la préfecture et cette sous-préfecture du Lot-et-Garonne.

Fig. 2 La traversée d'Artigues



Source : Jean-Pierre Wolff

Il s'agit de moderniser cette dernière section de la RN 21 au nord d'Agen. Son profil présente des contraintes liées à l'âge de cette infrastructure et à ses caractéristiques géotechniques. Les virages, les déclivités et les sorties directes sur l'axe routier (70 sur 1,5 km) ne permettent plus un écoulement fiable et surtout sécurisé des différents trafics actuels, en heures de pointe. Les camions, les voitures et les cars cohabitent tant bien que mal avec les autres usagers (engins agricoles, (deux-roues et piétons en certains endroits). Difficulté d'autant plus accentuée qu'aucun créneau sécurisé de dépassement n'existe sur cette section. Le développement de l'urbanisation de part et d'autre de la RN 21, au niveau du lieu-dit Artigues, à cheval sur les communes de Foulayronnes et de Pont-du-Casse, constitue actuellement le principal point noir de cet axe. De nombreuses propriétés ne sont atteignables que par la RN 21, posant des problèmes d'accessibilité et de sécurité en particulier aux heures de pointe. D'une façon plus atténuée, les relations entre les résidents de Galimas, la RN 21 et le bourg de la commune de La Croix-Blanche, sont également délicates.

Devant cette situation, des projets d'amélioration de cette section de la RN 21 existent depuis plusieurs décennies. Des études ont été lancées à la fin des années 1980 et au début des années 2000 conduisant à des gels des terrains pour accueillir la nouvelle infrastructure. La modernisation de cette section a soulevé beaucoup d'espoir par le passé. Les reculs et la mise en sommeil de l'aménagement ont déçu les populations, le monde économique et les représentants politiques de ces territoires. Beaucoup d'élus ont été très surpris de voir ce projet ressortir des cartons et ils ont encore beaucoup de mal à y croire mais néanmoins, ils l'attendent tous avec impatience.

Les trois objectifs de cette opération d'amélioration, qui seront repris et développés par la suite, visent par ordre d'importance décroissante :

- à améliorer la sécurité,
- à fiabiliser les temps de parcours,
- à améliorer le cadre de vie et l'environnement.

Pour cela, les services de l'Etat ont travaillé sur 5 variantes d'aménagement qui se situent toutes à l'est de la RN 21 pour plusieurs raisons :

- environnementales, elles évitent une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) à l'ouest d'Artigues,
- géologiques et géotechniques (sous-sols karstiques et sols argileux et aux contraintes hydriques importantes,

Pour protéger la biodiversité de la ZNIEFF et pour limiter le recours à des techniques de construction très lourdes et aux coûts prohibitifs, il a été décidé de positionner les améliorations de la RN 21 à l'est de celle-ci, voire pour la variante 5, n'intervenir quasi uniquement que sur le tracé actuel de la RN 21.

Les variantes présentées lors de cette concertation préalable se déclinent en trois types de tracé qui sont les suivants :

- les tracés longs et intégralement nouveaux,
- les tracés courts dans lesquels, des sections neuves peuvent cohabiter avec des sections existantes,
- l'aménagement sur place réutilisant au maximum l'infrastructure existante.

Concrètement pour les deux premières variantes (les tracés longs et courts) plusieurs options sont proposées.

La variante longue se décline en deux alternatives de tracé :

- un tracé neuf de 6400 m à trois voies avec quatre créneaux de dépassement entre 800 et 1250 m avec des giratoires à Foulayronnes et au sud de La Croix-Blanche et trois passages supérieurs et un inférieur réservé aux piétons et aux cyclistes(option tracé 1).
- un tracé neuf de 6400 m à deux voies avec deux créneaux de dépassement de 700 m, avec des giratoires à Foulayronnes, et au sud de La Croix-Blanche ; et trois passages supérieurs et un inférieur réservé aux piétons, aux vélos (option tracé 2).

La variante courte présente également deux alternatives de tracé :

- un tracé neuf de 5600 mètres (variante courte n° 1) avec deux créneaux de dépassement de 600 et 700 m, avec des giratoires à Foulayronnes, au droit d'Artigues, au sud de Galimas et au sud de La Croix-Blanche (option tracé 3).
- un tracé neuf de 5600 mètres (variante courte n° 2) avec deux créneaux de dépassement de 600 et 700 m, avec des giratoires à Foulayronnes, sud d'Artigues, sud de Galimas et sud de La Croix-Blanche (option tracé 4).

La variante de l'aménagement sur place réutilisant au maximum l'infrastructure existante

- amélioration du tracé existant en reliant les deux giratoires de début et de fin de la section à moderniser (Foulayronnes et sud de La Croix-Blanche) et ne compte aucun passage supérieur ni inférieur (option tracé 5).

L'ensemble des options de ces variantes présentent toutes des avantages et des inconvénients en matière d'insertion paysagère, de construction et de fonctionnalité et se traduisent par des coûts fort différents s'échelonnant de 22 à 52 M€.

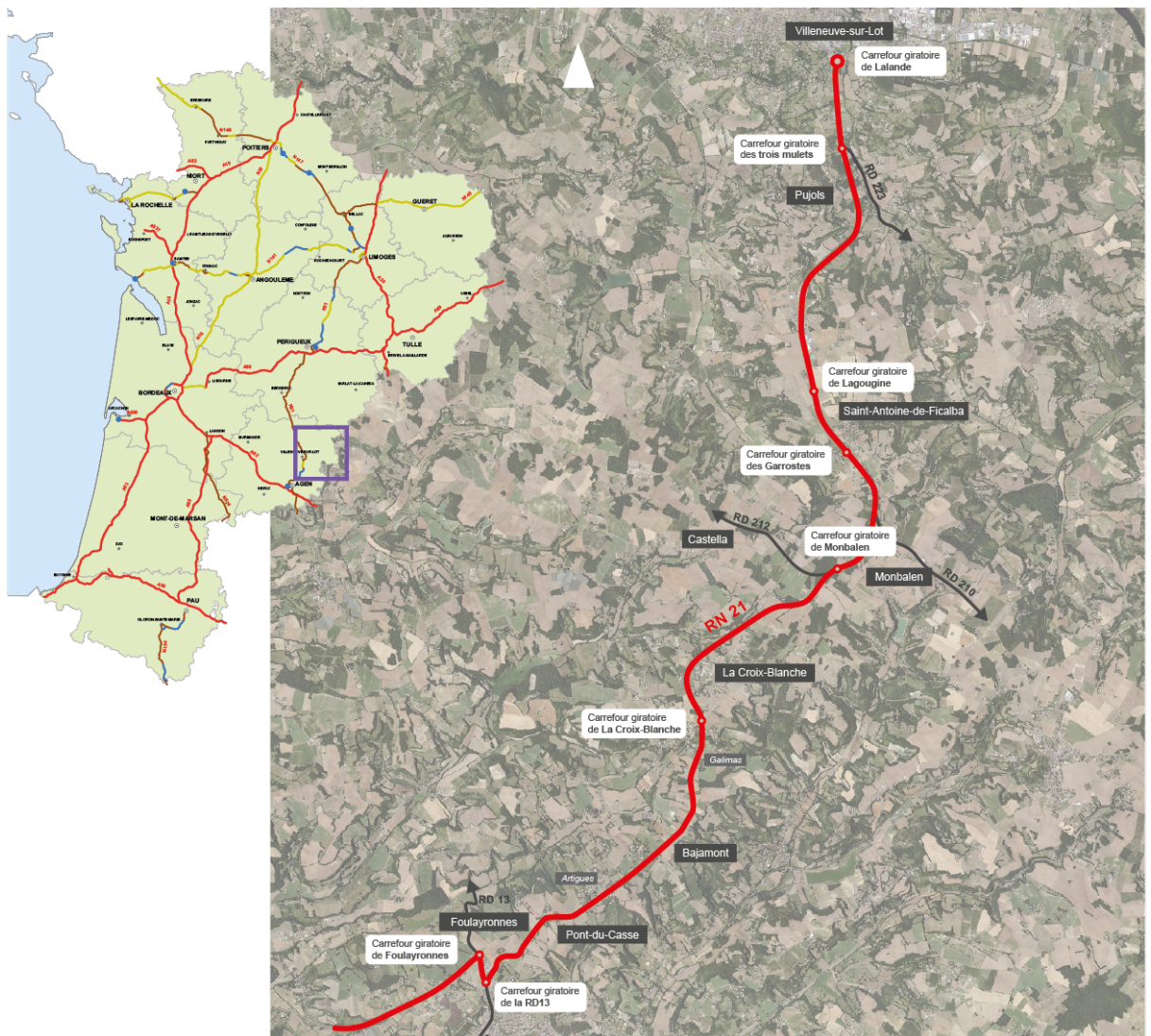
A côté de ces aspects techniques, le projet d'amélioration de la RN 21 s'inscrit dans deux contextes plus larges, environnemental et territorial :

- Le premier relève de la prise de conscience écologique que plusieurs lois ont contribué à assoir légalement visant à préserver l'environnement, la biodiversité, les sols, les couvertures végétales, les ruissellements et la qualité de l'air. C'est ainsi que tout aménagement quel qu'il soit ne peut plus se concevoir et encore moins se réaliser sans le respect des enjeux environnementaux.
- Le second enjeu de ce projet correspond à un programme de développement territorial. En effet, quand l'axe sera totalement amélioré, les agglomérations d'Agen et de Villeneuve-sur-Lot se rapprocheront, renforçant leurs complémentarités et leurs échanges socio-économiques qui existent déjà, les deux agglomérations fonctionnant en bipôle. Cet aménagement contribuera à raccorder cette partie du département à l'autoroute A 62 et à la future LGV Bordeaux-Toulouse.
- Cependant ces objectifs, environnemental et territorial, sont percutés de plein fouet par la question sécuritaire au niveau essentiellement d'Artigues.

- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**
 - La DREAL Nouvelle-Aquitaine pour le compte de l'Etat qui gère encore quelques routes nationales,
 - Le conseil départemental du Lot-et-Garonne,
 - La communauté d'agglomération d'Agen,
 - La communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois.

- **Carte du projet ou plan de situation :**
 Pour comprendre les enjeux territoriaux, environnementaux et fonctionnels de ce projet, plusieurs cartes présentes dans le dossier du MO, sont reprises ci-dessous en les décrivant rapidement.

Fig. 3 De l'échelle régionale à la locale de la RN 21



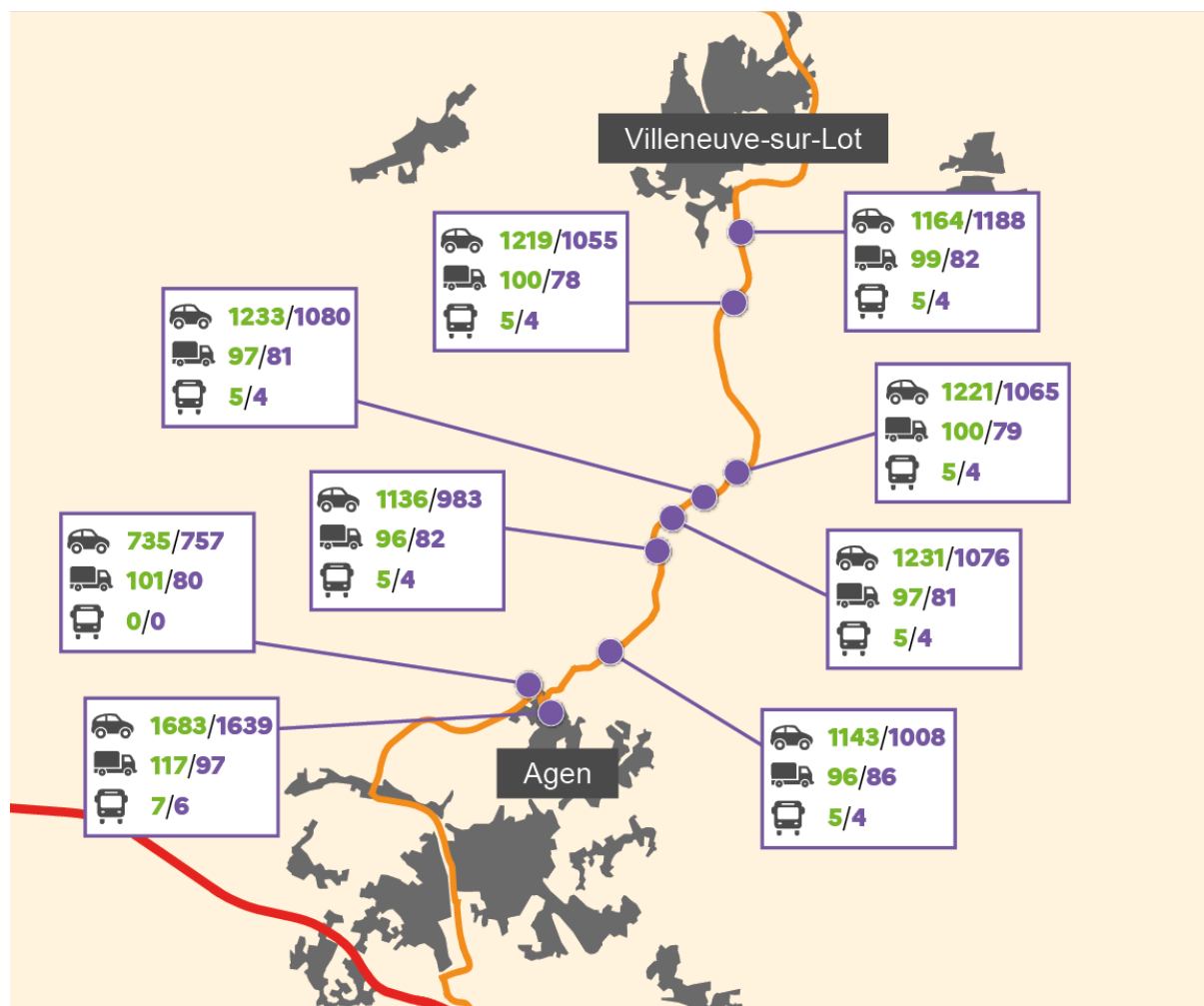
Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Dans la Fig. 3, on relève la juxtaposition de deux cartes bien différentes. Celle-ci, en vert, reprend le périmètre de la région Nouvelle-Aquitaine dans laquelle on repère le tracé de la RN 21 depuis Limoges au nord où elle rejoint et/ou se détache de l'autoroute A20 en direction de Paris et la limite méridionale de la région, quelques kilomètres au sud d'Agen où elle entre et se poursuit dans la région Occitanie jusqu'à Lourdes dans les Hautes-Pyrénées. Au début des années 1990, un projet dénommé *Euro-Sud, une liaison à vocation européenne* prônait déjà la modernisation de la RN 21 (**Annexe 3. Euro-Sud Une liaison à vocation européenne**). En 2010, un projet intitulé *Euro 21* proposait la réalisation d'une 2 X 2 voies aux caractéristiques autoroutières et concédée à une société privée. Mais ce projet a été, par la suite, abandonné à cause de la faiblesse prévisionnelle du trafic sur un axe payant, desservant des territoires ruraux et ne reliant que des villes moyennes.

La seconde carte incrustée dans la Fig. 1, porte sur le territoire allant de Villeneuve-sur-Lot jusqu'au nord d'Agen et plus précisément jusqu'au carrefour de Foulayronnes d'où partiraient plusieurs variantes présentées dans ce projet d'amélioration de la RN 21. Au sud de ce carrefour et non visible sur cette carte, l'axe routier bénéficiera de la construction d'un nouveau pont sur la Garonne, le pont de Caméla qui accélérera l'accès à l'autoroute A 62 par la réalisation d'un nouvel échangeur et surtout à la future gare TGV d'Agen. Dans ce secteur, la RN 21 dessert des communes qui ne sont pas situées directement sur elle mais à quelques centaines de mètres, voire un peu plus éloignées. La forme d'urbanisation directement traversée par la RN 21 est le lieu-dit Artigues à cheval sur deux communes (Foulayronnes et Pont-du-Casse). Toutes ces communes sont concernées par le processus de périurbanisation porté par leur proximité par rapport à Agen.

L'utilisation de la RN 21 est largement tributaire d'un double processus, les flux domicile/travail et domicile/études adossés à la périurbanisation et les relations entre les deux pôles urbains Agen et Villefranche-sur-Lot. Cela se traduit par un trafic en 2019 de 12 600 véhicules/jours, les deux sens confondus, avec des pointes de + 1600 véhicules/heure. Pour 91,5 %, il s'agit de véhicules légers et 8,5 % de poids lourds et majoritairement immatriculés dans le département pour les $\frac{3}{4}$ des voitures et plus de 50 % des camions. Pour être plus précis, le trafic lié et limité aux deux agglomérations, concerne 62 % des trajets en auto et 48 % des poids lourds. Ceci démontre amplement le rôle local très important joué par la RN 21. Cela correspond au mode de fonctionnement observé entre Agen et Villefranche-sur-Lot et entre Bergerac et Périgueux un peu plus au nord.

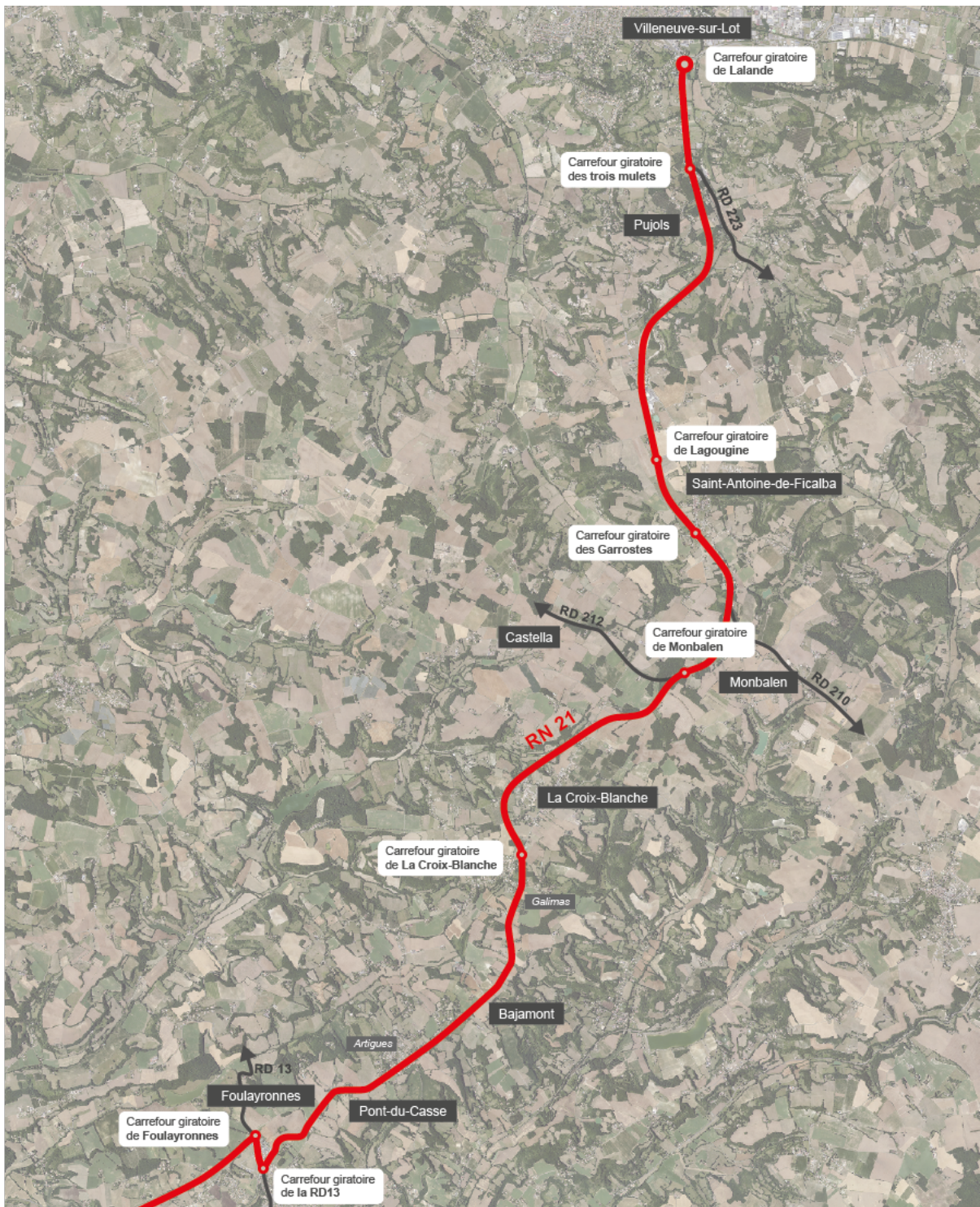
Fig. 4 Nombre de véhicules (autos, poids-lourds, cars) en heure de pointe



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Le chiffre en vert porte sur le nombre de véhicules en heure de pointe du matin.
Le chiffre en violet indique le nombre de véhicules en heure de pointe du soir.

Fig. 5 L'organisation de la RN 21

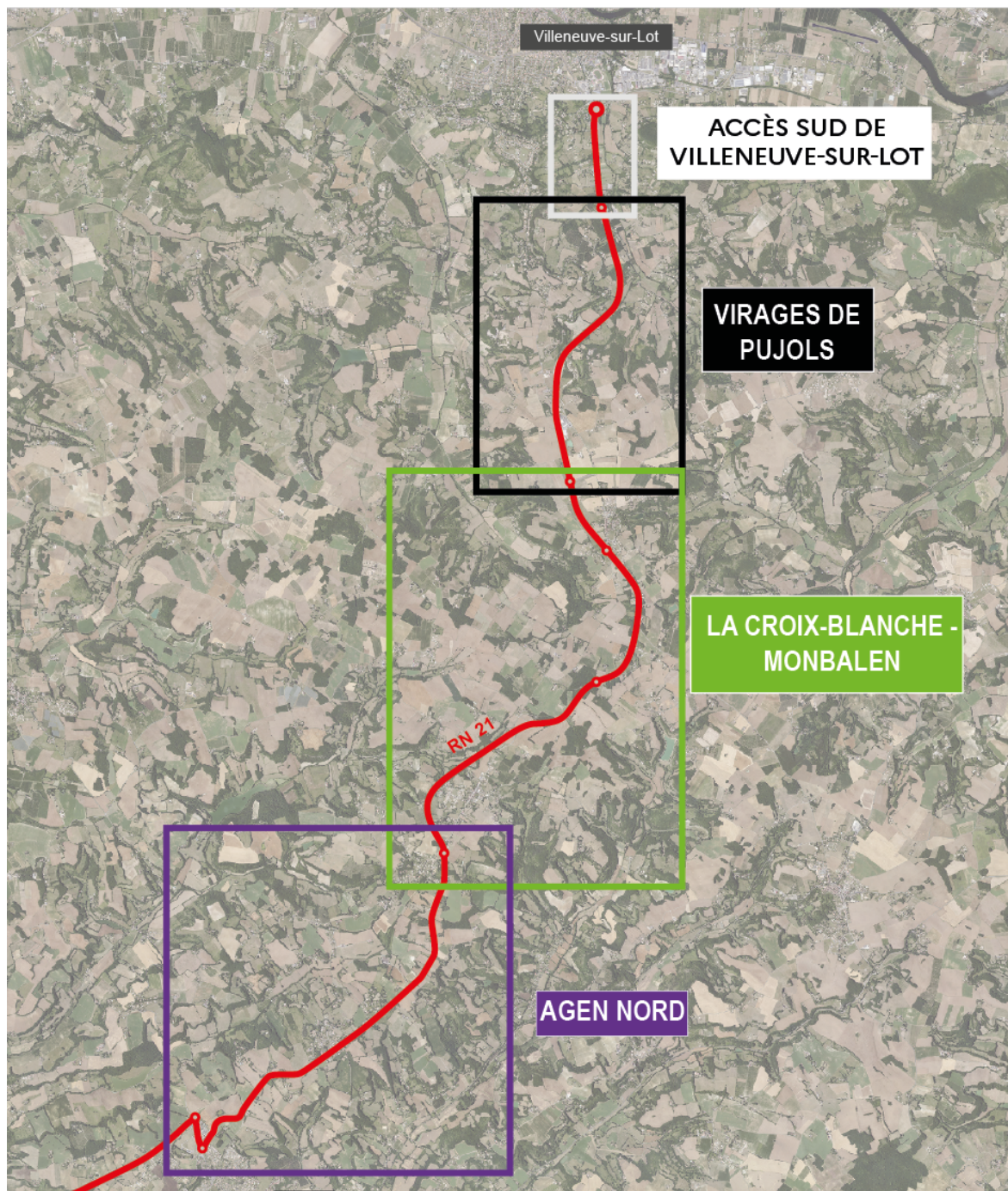


Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

La Fig. 5, extrait de la Fig. 3, indique du sud vers le nord, les communes de Foulayronnes à l'ouest de l'axe, celle du Pont du Casse à l'est, puis le lieu-dit Artigues situé sur l'axe, puis la

commune de Bajamont à l'est, le lieu-dit Galimas sur la commune de La Croix-Blanche. Anciennement le centre de cette dernière commune était traversé par la RN 21.

Fig. 6. La succession des opérations sur la RN 21



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Les 4 cartons indiquent les différents périmètres d'intervention sur la RN 21. Les deux du nord, à savoir « Accès sud de Villeneuve-sur-Lot et « Virages de Pujol », du nom de la commune qui surplombe la vallée du Lot, sont achevés. Le troisième « La Croix-Blanche Monbalen » devrait

débuter à l'été 2022. Le quatrième, objet de cette concertation préalable, lorsqu'il sera réalisé, permettra d'achever la modernisation de l'axe Agen/Villeneuve-sur-Lot.

- **Objectifs du projet**

- améliorer la sécurité (Fig. 4)
 - entre 2014 et 2021 : 165 accidents (4 mortels, 14 graves, 3 légers et 144 matériels) sur la RN 21 entre Agen et Villefranche-sur Lot,
 - dont 80 accidents (3 mortels, 3 graves, 2 légers et 72 matériels) sur la section de RN 21 de 6,5 km à aménager dans ce projet, soit 50% des accidents sur 30% du trajet.
- fiabiliser les temps de parcours
 - entre les heures de pointe et les heures creuses : 22 à 16 minutes en moyenne,
 - pas de recherche de gains de temps importants, mais offrir des conditions fiables sur le plan sécuritaire et en terme de durée du trajet, en particulier lors des pointes du matin et du soir,
 - le temps visé est de 15/16 minutes.
- améliorer le cadre de vie et l'environnement
 - en priorité traiter le point noir d'Artigues, soit par une déviation, soit par un traitement sur place,
 - aménager des cheminements réservés aux véhicules agricoles, aux cyclistes et aux piétons,
 - tirer le meilleur parti des éléments paysagers pour les mettre en valeur.

Fig. 7 Accidentologie sur la RN 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot (2014-2021)



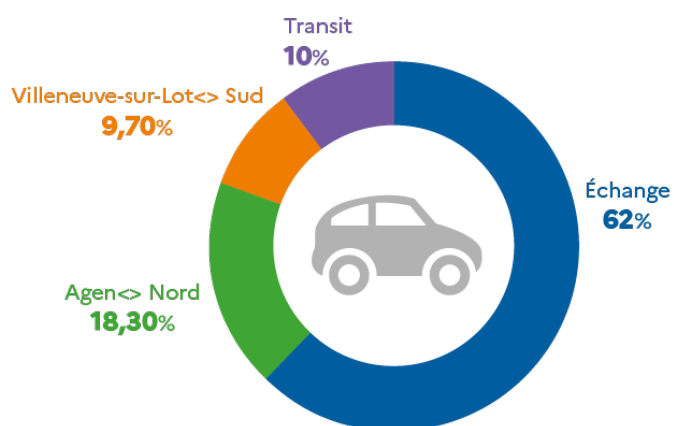
Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Pour être atteints ces objectifs dépendent des mesures suivantes :

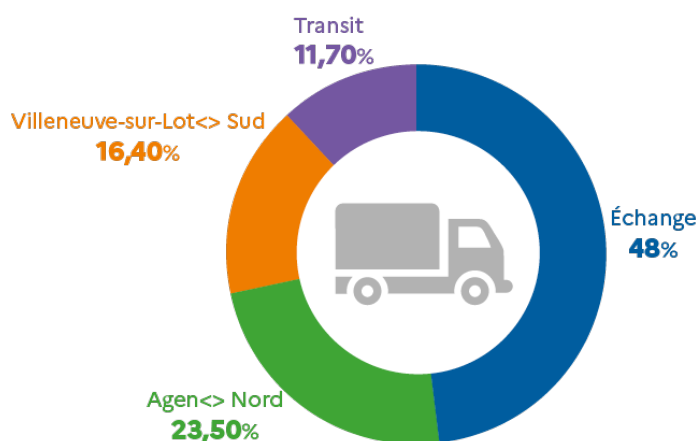
- création de zones de dépassement,
- transformation des carrefours classiques en giratoires,
- suppression des accès directs,
- rétablissement d'accès par création de nouvelles voies routières.

Fig. 8 Répartition des flux sur la RN 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot (2014-2021)

**Répartition du trafic de véhicules légers
selon les flux géographiques**



**Répartition du trafic de poids lourds
selon les flux géographiques**



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Les caractéristiques de ce trafic sont les suivantes :

- échanges dans le bassin de vie Agen/Villeneuve-sur-Lot
 - véhicules légers : 62%
 - poids lourds : 48%
- échanges Agen/nord de la région
 - véhicules légers : 18,3%
 - poids lourds : 23,5%
- échanges Villeneuve-sur-Lot/sud de la région
 - véhicules légers : 9,7%
 - poids lourds : 16,4%

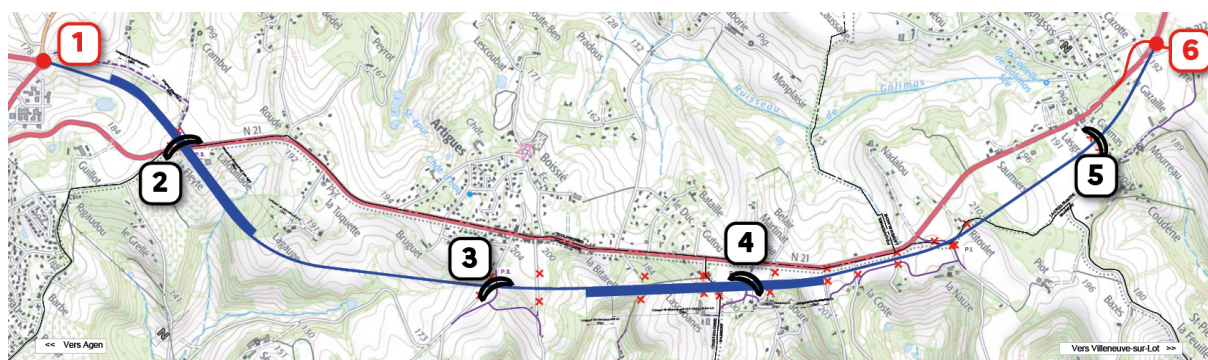
Il s'agit avant tout d'un trafic dans l'ensemble Agen/Villeneuve-sur-Lot et en heures de pointe en particulier pour les véhicules légers.

- fiabiliser les temps de parcours
 - pas de gain de temps
 - mais un temps toujours identique
- améliorer le cadre de vie et l'environnement.
 - sortir la circulation d'Artigues
 - limiter les conséquences environnementales
 - compenser les atteintes faites

Les caractéristiques du projet et les options mises en débat

- 3 types d'aménagement aboutissant à des options longues, courtes et sur place
 - 2 options longues (1 et 2)

Fig. 9 Option longue 1



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Légende

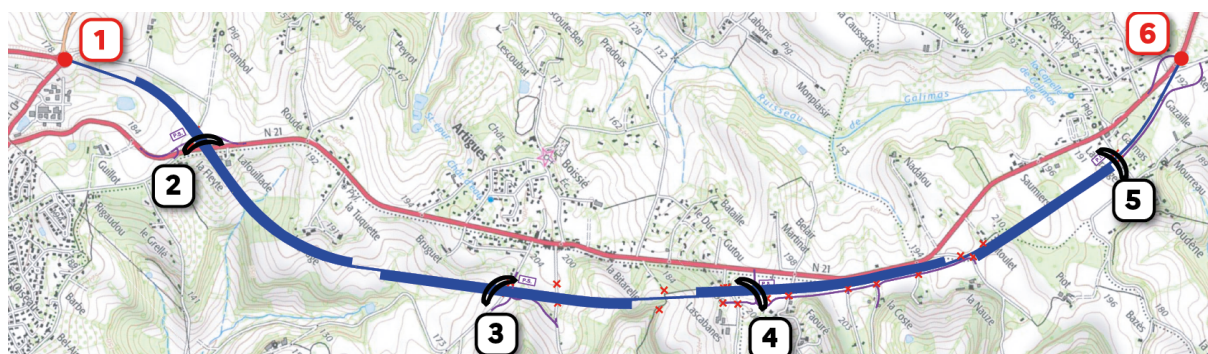
----- RN 21 tracé actuel

_____ RN 21 tracé projeté

1 6 : giratoires présents

2 3 4 5 : giratoires et passages à construire

Fig. 10 Option longue 2



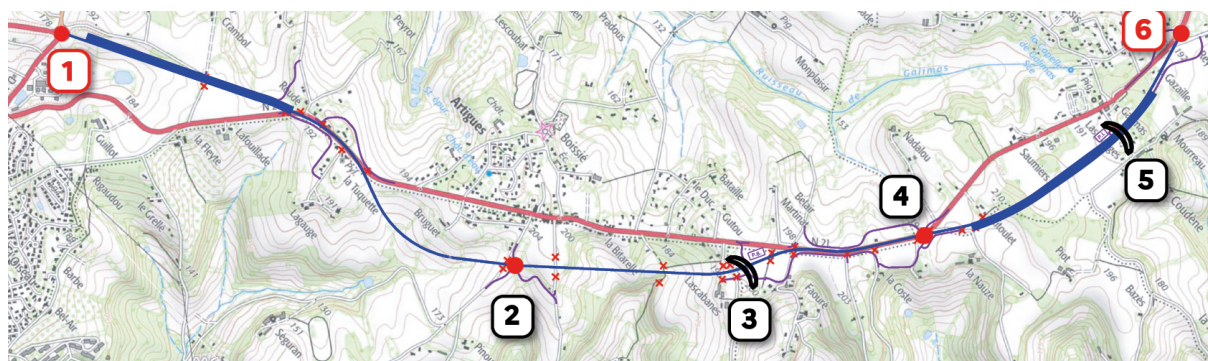
Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Légende

- RN 21 tracé actuel
- _____ RN 21 tracé projeté
- 1 6 : giratoires présents
- 2 3 4 5 : passages à construire

- 2 options courtes (3 et 4)

Fig. 11 Option courte 3

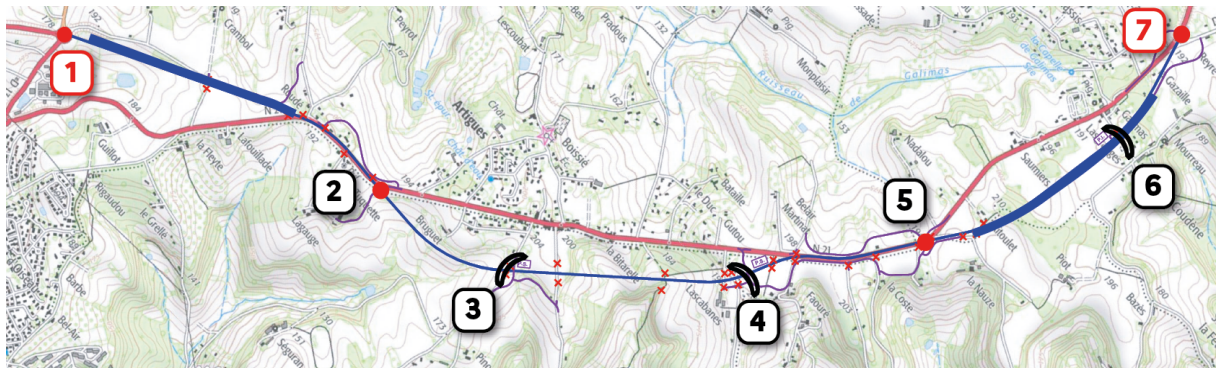


Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Légende

- RN 21 tracé actuel
- _____ RN 21 tracé projeté
- 1 6 : giratoires présents
- 2 3 4 5 : giratoires et passages à construire

Fig. 12 Option courte 4



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Légende

----- RN 21 tracé actuel

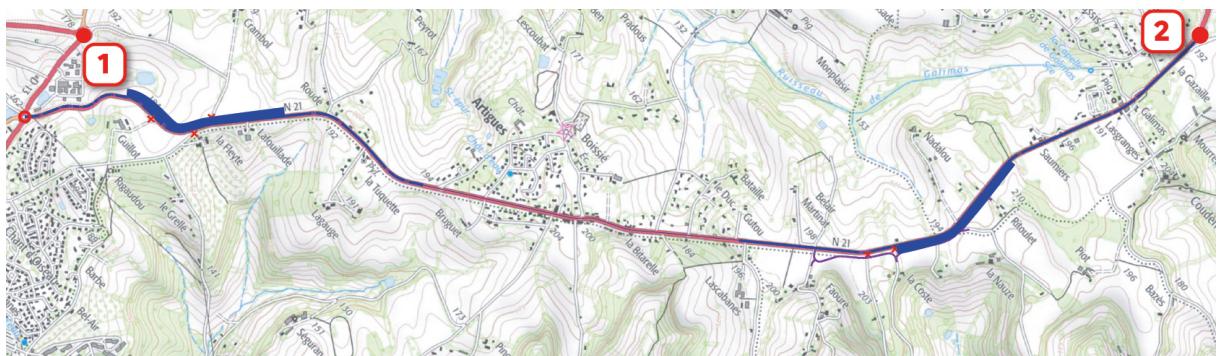
_____ RN 21 tracé projeté

1 6 : giratoires présents

2 3 4 5 : giratoires et passages à construire

- 1 option aménagement sur place (5)

Fig. 13 Option aménagement sur place (5)



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Légende

----- RN 21 tracé actuel

_____ RN 21 tracé projeté

1 2 : giratoires présents

- **Coût**

- Les options longues sont estimées, la 1ère à 52 M €, la 2ème à 48 M€
- Les options courtes sont estimées, la 1ère à 44 M €, la 2ème à 43 M€
- L'option aménagement sur place coûterait 22 M €

Le coût à ce niveau d'avancement du projet n'est pas discriminant dans le choix d'une variante. Pour la DREAL Nouvelle-Aquitaine, il s'agit de présenter les différentes options en expliquant leurs avantages et leurs inconvénients sur les plans environnemental/paysager, fonctionnalité/sécurité, technique et coût.

Pour la phase d'études, sont provisionnés 4 M €, dont la clef de répartition est la suivante :

- 60% : Etat
- 26% : Conseil départemental
- 11% : Communauté d'agglomération d'Agen
- 2% : Communauté d'agglomération de Villeneuve-sur-Lot

- **Consommation de sol**

En fonction des différentes options envisagées, les besoins de terre agricole s'élèveraient entre 2 ha pour l'option « aménagement sur place » et 22 ha pour l'option longue 2 et ceci sur un tracé d'environ 6,5 km de long. Il s'agit essentiellement de terres agricoles.

Toutes les variantes, à part celle d'un aménagement sur place, consommant peu de sol, mais inapte à résorber les questions de sécurité, artificialiseraient des terres pour la réalisation du nouvel axe auquel il faut rajouter des chemins de remplacement et de raccordement au réseau communal.

En fonction de la doctrine, « Eviter, Réduire et Compenser », la DREAL est tenue de limiter et de compenser les préjudices que ce projet peut apporter à l'environnement.

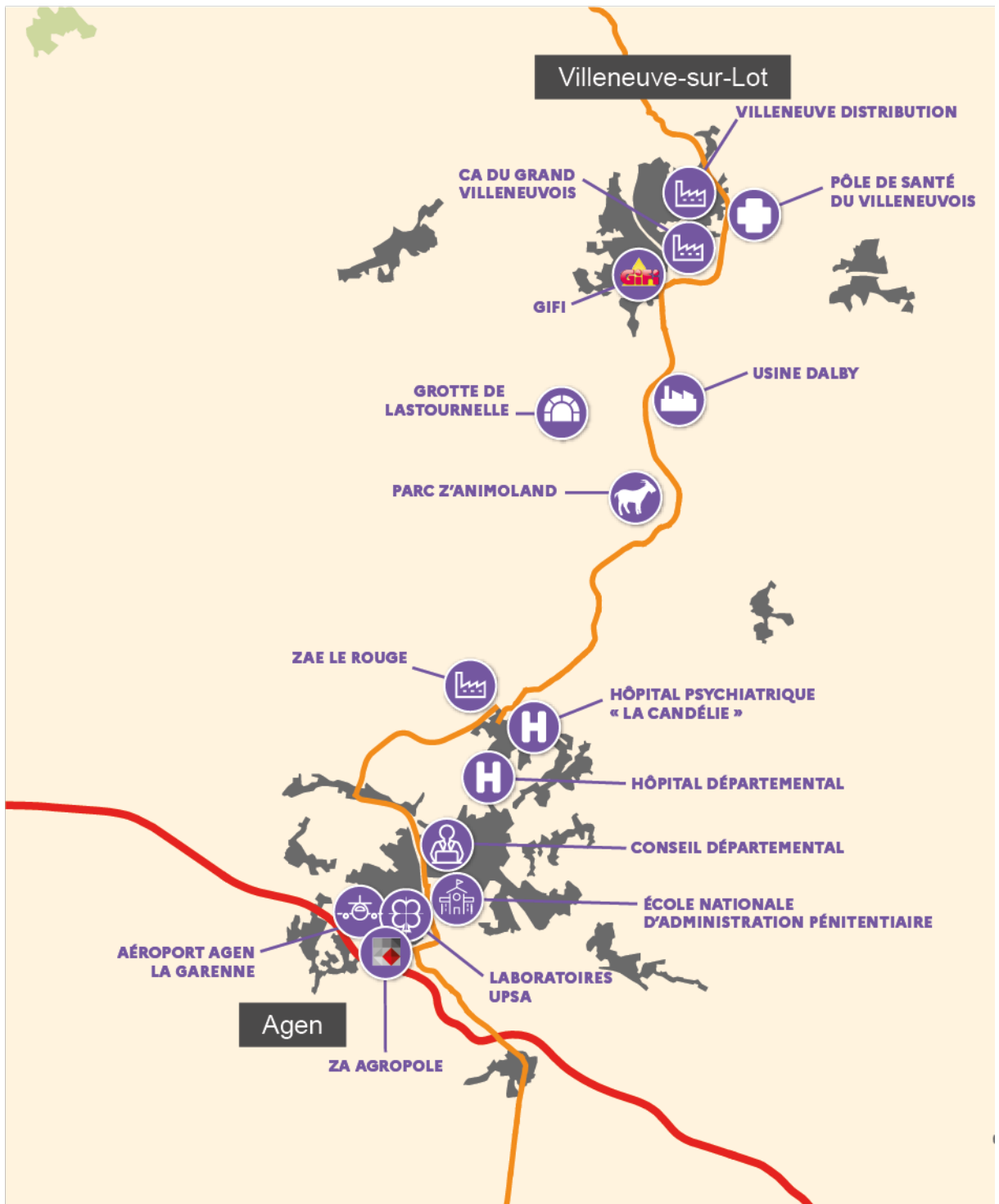
Pour les exploitants agricoles, toutes ces variantes sont préjudiciables en termes d'expropriation et de division des parcelles compliquant voire interdisant une future utilisation de certaines qui seront trop petites.

- **Contexte du projet**

- Le projet s'inscrit dans la volonté d'un développement territorial pour inverser les tendances de stagnation démographique, de vieillissement et de paupérisation d'une partie des populations par l'absence d'une dynamique socio-économique suffisante.
- Les deux communautés d'agglomération (Agen et Villeneuve-sur-Lot) regroupent :
 - Population : 150 000 habitants (2021)
 - Croissance : +0,26 % (2007-2017)
 - Densité : 173 habitants/km²
 - Part : 43% de la population départementale
- Agen et Villeneuve-sur-Lot fonctionnent de plus en plus étroitement et pour cela le besoin d'une infrastructure routière plus fiable qu'actuellement se fait d'autant plus ressentir depuis l'abandon du projet en 2014/2015, de réouverture d'une desserte ferroviaire suspendue depuis 1940.
- L'emploi dans ce bassin se caractérise par :
 - Un déséquilibre entre Agen et Villeneuve-sur-Lot
 - 73 % : agglomération d'Agen

- dont 39 % : commune d'Agen
- 27 % : Grand Villeneuvois
- Emploi public et privé
 - 24 000 emplois publics (administrations, services hospitaliers et formation)
 - 28 000 emplois privés (faiblesse de l'industrie, importance du tertiaire)

Fig. 14 Les pôles émetteurs de flux dans le bassin de vie Agen/Villeneuve-sur-Lot



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

- Le processus de périurbanisation avec l'abandon partiel des cœurs des deux villes, participe aux difficultés en heures de pointe. Le renforcement de cette tendance demande une réponse et sans véritable remise en cause de cette périurbanisation, le réaménagement de cet axe est demandé.
- Enfin de nombreuses mutations se préparent au sud d'Agen avec plusieurs grosses opérations d'aménagement/développement :
 - la construction en cours d'un nouvel échangeur autoroutier,
 - le projet d'une gare sur la LGV Bordeaux-Toulouse,
 - le développement d'une zone d'activités économiques à proximité de ce nouvel équipement ferroviaire.
- Tous ces équipements seront directement raccordés à la RN 21 par le pont de Camélat et de nouvelles voies routières. Le renforcement de ce pôle stratégique au sud de la Garonne plaide fortement en faveur de l'amélioration de la dernière section de la RN 21 (Fig. 13).

Fig. 15 Impacts des projets au sud de la Garonne sur la RN 21



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

- **Calendrier prévisionnel du projet et de la mise en service envisagée**
 - Bilan du garant : 20 avril 2022
 - Décision du Maître d'ouvrage sur les suites du projet : 2022/2023
 - Enquête publique : 2023
 - Procédure de déclaration d'utilité publique : 2024/2025
 - Etude du projet et obtention de l'autorisation environnementale : 2026
 - Début des travaux : 2027/2028
 - Mise en service : 2029/2030

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Le processus participatif se situe au commencement de la procédure. Les 5 scénarii sont ouverts, la DREAL Nouvelle-Aquitaine n'affiche pas de préférence, même si le scénario « Aménagement sur place », est pourtant le plus respectueux de l'environnement et le moins coûteux financièrement. Simplement, celui-ci ne semble pas être privilégié car il ne réglerait pas le principal point noir sur cette section de la RN 21, à savoir la traversée dangereuse d'Artigues. (réf. Point 4 art 6 Aarhus).

Cette concertation préalable s'inscrit au début du processus de choix. Des études lancées dans les années 1980/1990 n'ont pas débouché sur l'amélioration de cette section. D'autres ont relancé le projet dans les années 2000 puis 2010. Elles ont débouché sur une DUP par la suite abandonnée. Depuis peu, les études ont été reprises pour cette amélioration de la RN 21. Actuellement, les 5 variantes présentées, aux caractéristiques différentes et en particulier aux coûts passant du simple au double, sont encore largement ouvertes. Les services de la DREAL ont sans doute une ou deux préférences, mais aucune indication n'est affichée à ce niveau. L'attente pour l'Etat est de faire s'exprimer le public pour mettre en avant un choix d'option ou d'autres remarques pouvant enrichir le cadre de ces variantes. Par exemple, la construction d'une deux fois deux voies pour maximaliser les conditions de sécurité, de débit, de vitesse, est remontée, de temps en temps, lors de la concertation. Pourtant la DREAL Nouvelle-Aquitaine l'avait écarté d'emblée car les trafics ne la justifient pas. De rares fois, comme cela a été le cas en réunion publique, il a été demandé avec la modernisation de la RN 21, la réactivation d'une desserte ferroviaire directe entre Agen et Villeneuve-sur-Lot surtout depuis l'annonce de la perspective de desserte d'Agen par la LGV Bordeaux-Toulouse.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision, lors de la séance plénière du 6 octobre 2021, la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L 121-17 et a désigné Monsieur Wolff Jean-Pierre comme garant de la concertation (**Annexe 4. Nomination par la CNDP du garant de la concertation préalable**).

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du garant qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, le garant avait pour mission d'être particulièrement attentif aux points suivants (**Annexe 5. Lettre de mission du garant de la concertation préalable**).

- l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet,
- les enjeux socio-économiques induits et leurs impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire,
- les solutions alternatives, y compris pour un projet, l'absence de sa mise en œuvre,
- les modalités d'information et de participation du public pour et après la concertation préalable.

D'une façon globale, le garant devait accompagner le MO dans la phase de préparation de la concertation préalable, d'autant plus que les calendriers scolaires (12 au 27 février 2022) et surtout politiques (présidentielles les 10 et 24 avril 2022 et législatives 12 et 19 juin 2022), étaient fort contraignants pour lancer et organiser la concertation avant les vacances d'été.

Ce projet finalisant l'aménagement de la section de la RN 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot, s'inscrit dans une opération plus large de construction du Pont de Camélat sur la Garonne permettant de rejoindre la future gare sur la LGV, le nouvel échangeur sur l'autoroute A62 et d'irriguer plus facilement la partie sud de l'agglomération agenaise sur laquelle le développement économique se fait prioritairement. Ce projet réinterroge également la desserte ferroviaire entre la préfecture et Villeneuve-sur-Lot, à un moment où ce mode de transport retrouve une place privilégiée dans les discours des associations environnementales et d'usagers des transports ainsi que dans les déclarations des politiques et du gouvernement.

Le travail préparatoire du garant

Plusieurs réunions en visio et en présentiel ont permis au garant non seulement de s'imprégner du projet et surtout de son inscription dans une histoire de plusieurs décennies mais aussi d'intervenir sur les modalités retenues pour la concertation préalable. Au premier abord, organiser 7 réunions ouvertes au public (6 réunions publiques et une permanence), avait de quoi interroger pour un projet qui ne dépasse 6,5 km de long. Mais, il touche 4 communes et 2 intercommunalités. Si l'organisation de 4 réunions publiques, une dans chaque commune, semblait évidente pour tout le monde, pour tenir compte des singularités des différentes communes et surtout pour permettre l'expression la plus large possible auprès des différents publics rencontrés, il n'en était pas de même de celles dans le siège des deux intercommunalités. Le garant persuadé de toucher d'autres acteurs ayant une vision plus globale pour la compréhension des enjeux territoriaux du projet à l'échelle de ce bassin de vie, a insisté pour que des réunions publiques se tiennent à Villeneuve-sur-Lot et à Agen. La DREAL Nouvelle-Aquitaine a accepté cette proposition, y trouvant un intérêt pour présenter le projet de 6,5 km, comme bouclant une opération d'envergure au bénéfice non seulement des populations des 4 communes mais bien au-delà pour le fonctionnement bipolaire de ce territoire.

Les principaux points organisationnels portèrent sur :

- *Le calendrier*
 - o *La durée de la concertation préalable du 7 février au 20 mars 2022,*
 - o *Les dates des réunions publiques.*

- *Les réunions publiques*
 - o *4 communes concernées,*
 - o *2 communautés d'agglomération.*

- *Les publics concernés*
 - o *Les résidents le long de l'axe,*
 - o *Les exploitants agricoles,*
 - o *Les défenseurs de l'environnement,*
 - o *Les élus,*
 - o *Les acteurs socio-professionnels.*

- *L'organisation des salles de réunion*
 - o *Pas de tribune pour ne pas surplomber,*
 - o *Horizontalité pour faciliter la prise de parole par le public,*
 - o *Cercle retenu dans la mesure du possible.*

- *Les documents présentés*
 - o *Améliorations cartographiques pour une meilleure lisibilité,*
 - o *Inclusion de la voie ferrée, complémentaire et alternative à la route.*

- *La crise sanitaire liée au Covid*
 - o *Interrogations de la DREAL sur les jauges probables des salles de réunion face à la forte multiplication des cas omicron cet hiver,*
 - o *L'accès aux réunions publiques pour les personnes non vaccinées (**Annexe 6. Lettre du Premier ministre**),*
 - o *Pas d'inscription au préalable pour participer aux réunions publiques pour tenir compte de la jauge des salles comme cela avait été évoqué par la DREAL Nouvelle-Aquitaine et refusé par le garant.*

Les résultats de l'étude de contexte

Les réunions avec le MO et les collectivités territoriales

Après la décision de la CNDP de nommer un garant de la concertation préalable relative au projet d'aménagement de la RN 21 au nord d'Agen (47), la DREAL Nouvelle-Aquitaine l'a contacté téléphoniquement pour lui envoyer mi-octobre sur son adresse internet plusieurs pièces du dossier.

Trois rendez-vous en visio permirent d'échanger entre le garant et la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

- Le 3 novembre 2021 de 10.00 à 12.00, un premier rendez-vous en visio.
- Le 21 décembre 2021 de 10.00 à 11.30, un second rendez-vous en visio.
- Le 7 février 2022 de 14.00 à 15.00, une ultime réunion eut lieu en visio à laquelle assistait un représentant du bureau de communication, Francom, qui accompagnait le MO sur ce projet.

Deux réunions dans les locaux de la DREAL Nouvelle-Aquitaine à Bordeaux complétèrent les premières réunions en visio.

- Le 22 novembre de 14.30 à 17.00,
- Le 7 décembre 2021, une nouvelle réunion avec, pour la première fois, Francom, le bureau de communication, se tenait dans les bureaux de la DREAL à Bordeaux pour caler les documents définitifs de la concertation.

Des réunions dans les communes concernées par la problématique de la RN21 ont été organisées.

- Le 17 décembre devant rencontrer le maire du Pont-du-Casse de 14.00 à 16.00, le garant a pu avoir un autre rendez-vous de 10.00 à 12.00 avec le maire de La Croix-Blanche. Ce jour-là, le garant en empruntant la RN 21, a vraiment pris connaissance de cette infrastructure pour repérer en particulier les points noirs et les sections refaites.
- Le 14 janvier 2022, rencontre avec le maire de Pujols de 15.00 à 16.30, conseiller au Grand Villeneuvois.
- Le 14 janvier 2022, puis échange avec le maire de Bajamont accompagné d'un adjoint chargé des infrastructures de 17.00 à 18.30.

Une réunion de calage à la préfecture

- Le 27 janvier 2022 de 14.30 à 16.30, se tint une réunion à la préfecture du Lot-et-Garonne. Elle était placée sous l'autorité de M. le Préfet et elle a réuni en présentiel et en distanciel plusieurs acteurs intéressés par ce projet. Les représentants de la Chambre d'agriculture du département, le président de la Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois, la DREAL Nouvelle-Aquitaine, les maires de Bajamont, de La Croix-Blanche et de Pont-du-Casse, ainsi que des élus d'Agen et de la Communauté d'agglomération d'Agen, étaient invités à ces échanges. Le matin-même, toujours en préfecture, une présentation du projet aux maires avait eu lieu et à laquelle le garant n'assistait pas, car invité uniquement l'après-midi. Cette réunion permettait aux participants d'avoir un même niveau d'informations sur

l'aménagement d'Agen nord et sur le déroulement du processus de concertation préalable qui allait débiter quelques jours plus tard.

Fig. 16 Réunion publique inaugurale du 8 février 2022 à Villeneuve-sur-Lot (vue partielle)



Source : Jean-Pierre Wolff

Les réunions avec les associations

Pour compléter les réunions organisées avec la DREAL Nouvelle-Aquitaine, les maires des communes et le préfet, d'autres eurent lieu entre le garant et des membres ou présidents d'associations actuelles et anciennes en présentiel, par téléphone et par mail.

- Le 22 novembre 2021, le garant a vu avec le président de la *Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT)* de Nouvelle-Aquitaine et le directeur de SNCF réseau en Nouvelle-Aquitaine, la problématique de la desserte ferroviaire de Villeneuve-sur-Lot, assurée actuellement par une ligne de car gérée par la Région.
- Le 25 novembre 2021, échange téléphonique avec un responsable de l'association *Périgord Rail Plus*, relatif à la desserte de l'antenne Pennes-d'Agenais/Villeneuve-sur-Lot et la réouverture d'une relation directe entre Agen et Villeneuve-sur-Lot..
- Le 22 février 2022, le garant a rencontré le président de l'*Association des Usagers et des Riverains pour l'Aménagement de la route Nationale 21 (Annexe 7. Contribution de l'AURAN 21 à la concertation RN 21)* à Pont du Casse, qu'il a retrouvé le lendemain le 23 février à Foulayronnes à la fin de la réunion publique. Il a eu ensuite des échanges

téléphoniques et par mail avec lui. Le garant l'a revu à la permanence d'Artigues le 17 mars 2022.

- Le 28 février 2022, le garant a eu une réunion téléphonique avec le chargé de mission de l'association environnementale *Au Fil des Séounes* sur cette question.
- Le 28 février 2022, le garant a rencontré l'ancien maire de La Croix-Blanche et ancien président de *l'Association de défense contre la déviation (Annexe 8. Nouvelle enquête publique RN 21 La Croix-Blanche ADCD)*, qui lui a rappelé les difficultés liées à la réalisation des aménagements de modernisation de cette RN 21 dans les années 1990.
- Il a également contacté par mail d'autres associations qui sont mobilisées sur des problématiques de déplacement. Il n'a reçu qu'une réponse commune avec avis sur le projet présenté lors de la concertation préalable, de deux associations : *Association Villeneuvois à vélo et Association Vélocité47 (Annexe 9. Avis des associations cyclables d'Agen et de Villeneuve-sur-Lot)*.
- Aux différentes approches du *Collectif de coordination pour la défense de la ligne SNCF Agen-Périgueux-Paris (CODELIAPP)*, le garant n'a reçu aucune réponse ni aucun avis sur l'aménagement de la RN 21.
-

Les réunions avec des secteurs économiques importants

- Avec le monde économique, le garant a eu surtout des contacts avec la Chambre d'agriculture du Lot-et-Garonne et quelques agriculteurs concernés par des expropriations potentielles plus ou moins importantes en fonction de la variante qui sera retenue après la remise du bilan du garant, sans doute à l'été 2022. Ces rencontres d'exploitants agricoles se sont faites à l'issue des différentes réunions publiques et lors de la permanence.
- Le 25 février 2022, le garant a obtenu un entretien téléphonique avec un des responsables du groupe de distribution Gifi dont le siège social est à Villeneuve-sur-Lot. Gifi est le premier employeur du Villeneuvois avec un millier de salariés dont environ 40% résident dans la communauté d'agglomération d'Agen. Cette société est fortement impliquée dans le développement territorial du Villeneuvois et suit attentivement le projet d'amélioration de la RN 21, pour ses salariés pendulaires entre Agen et Villeneuve-sur-Lot, pour les transporteurs routiers se rendant et repartant de la centrale d'achat et de distribution par la RN 21 et pour les nombreux visiteurs d'affaire. Le lien entre cette entreprise et le territoire villeneuvois c'est encore renforcé depuis les dernières élections municipales de 2020. Le maire actuel de Villeneuve-sur-Lot et président du Grand Villeneuvois est un ancien cadre supérieur de Gifi.

Fig. 17 Réunion publique du 21 février 2022 à Bajamont (vue partielle)



Source : Francom et DREAL Nouvelle-Aquitaine

Les enseignements de l'étude de contexte

Lors de ces différentes réunions de travail avec la DREAL Nouvelle-Aquitaine, le garant a pris connaissance de ce dossier, sans en faire complètement le tour comme la suite, le lui apprendra. En effet, lors de certaines rencontres avec les maires mais aussi avec des participants aux réunions publiques, des éléments qu'il ignorait, lui furent rapportés. Il peut citer pêle-mêle :

- la création et l'activité de l'association AURAN 21,
- les différentes études lancées à la fin du XX^e siècle,
- la création de la première déviation au niveau de La Croix-Blanche,
- le projet de construction d'une déviation de plus de 6 kilomètres combattu par des défenseurs de l'environnement dans le vallon de la Ségonne, classé en ZNIEF.

Par rapport au dossier de présentation qui définissait 4 zones de travaux, la première déviation créée n'apparaît pas en tant que telle dans le document. Pendant que ces échanges nourrissent la compréhension de cette problématique, la responsable du service de la DREAL en charge de cette concertation lui a demandé plusieurs fois son avis ou des conseils sur le déroulement de celle-ci, et d'autant plus qu'une autre, conduite toujours par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, concernait un projet autoroutier entre Limoges et Poitiers.

Le garant souligne qu'il a rencontré tous les maires concernés par le projet sauf celui de Foulayronnes qui n'a pas répondu à sa demande d'entretien et qui n'était ni présent à la rencontre organisée par M. le Préfet le 27 janvier en préfecture du Lot-et-Garonne, ni à la réunion publique organisée dans sa commune. Cette réunion ne bénéficia pas d'une salle permettant à tout le public présent, d'être assis. Les autres maires ont accepté sans hésitation de rencontrer le garant de la concertation.

A la fin des réunions publiques, souvent des personnes présentes se sont appropriées les cartes et les plans mis à disposition. Les responsables de la DREAL Nouvelle-Aquitaine et des membres des bureaux d'études

ont animé de véritables petits ateliers et cela a pu durer d'une trentaine de minutes à quasiment une heure. Le garant a eu l'occasion de passer de groupes en groupes où il fut parfois interpellés sur des choix techniques auxquels il ne pouvait pas répondre en fonction de la neutralité exigée par rapport au projet. Mais des remontés d'information lui étaient faites sur les choix des uns et des autres ou sur l'histoire des différents projets passés.

Fig. 18 Réunion publique du 22 février 2022 au Pont-du-Casse (vue partielle)



Source : Francom et DREAL Nouvelle-Aquitaine

Il a pu suivre de réunions en réunions certaines personnes toujours présentes à ces exposés et à ces échanges. A la fin des réunions publiques, des exploitants agricoles fortement remontés contre le projet, en discutant tous les soirs avec la DREAL Nouvelle-Aquitaine, devenaient plus ouverts pour dialoguer avec les représentants de l'Etat. Ces réunions publiques démultipliées, pour ne pas froisser les communes qui étaient ainsi toutes sur le même pied d'égalité, ont permis un renforcement du dialogue, ce qui n'était pas gagné lors de la première réunion publique. La suite du processus se mettait en place avec les agriculteurs qui, restant toujours sur leur garde, acceptaient d'entrer dans des questions plus techniques que celles de cette concertation préalable. Nous pouvons citer, les autorisations de pénétrer sur les terres, les dates des sondages, les compensations en cas de dommages pour les clôtures et les récoltes,...

Lors de la permanence organisée dans la salle d'Artigues, côté commune de Foulayronnes, le jeudi 17 mars de 16.00 à 20.30, en parallèle au marché d'Artigues, le garant a rencontré 23 personnes. Parmi celles-ci, notons la présence de :

- Monsieur le maire du Pont-du-Casse,
- Un conseiller municipal de Foulayronnes,
- Le président de l'association AURAN 21,
- Le président de l'ancienne association ADCD R.N. 21,
- Les porte-paroles des riverains de Galimas,
- Le porte-paroles des riverains du Vallon de Vérone,
- Plusieurs agriculteurs, propriétaires fonciers et résidents d'Artigues et des environs.

Le périmètre de l'étude plus large que le projet

- *S'il s'agit d'améliorer les derniers kilomètres de la RN 21, il n'en demeure pas moins que le périmètre de l'étude dépasse largement cette section de 6,5 km de route pour intégrer le bassin de vie d'Agen/Villeneuve-sur-Lot dont les deux principales agglomérations fonctionnent en complémentarité grâce à cet axe routier. On comprend beaucoup mieux la prise de recul et la mise en perspective qui ont eu lieu lors de la première réunion à Villeneuve-sur-Lot, permettant aux maires et à des représentants des intérêts économiques du bassin villeneuvois de replacer la modernisation de ces quelques kilomètres de la RN 21 dans un contexte plus large.*

La multiplicité des publics

- *Le premier groupe de public correspond aux habitants de ces communes qui peuvent être pour la plupart d'entre eux, aussi des automobilistes et/ou des usagers de cet axe routier, comme les scolaires par exemple, qui empruntent les services de transports collectifs.*
- *Même si leur nombre est relativement faible dans des communes touchées par la périurbanisation, les propriétaires fonciers et les exploitants agricoles constituent un groupe socio-professionnel qui sera directement plus ou moins touché par le choix d'une variante, sauf celle qui prévoit un aménagement sur place. Même dans cette configuration, ils subiront quelques conséquences.*
- *Cette variante ne semble pas avoir les suffrages de ces publics et en particulier de ceux d'Artigues pour qui cette RN 21 est devenue un danger permanent. Néanmoins sur les registres et lors de la permanence du garant, l'aménagement sur place a rencontré un certain écho.*
- *Le second groupe touche les utilisateurs de la RN 21. Ce public d'automobilistes est loin d'être homogène. En effet, certains, les moins nombreux, n'ont aucune attache avec ce territoire. Il s'agit des automobilistes et des professionnels de la route en transit.*
- *Le gros des troupes correspond aux automobilistes immatriculés dans le département du Lot-et-Garonne et plus précisément dans les communes situées le long de la RN 21 et aux deux extrémités de la section Agen Villeneuve-sur-Lot.*
- *Les professionnels de la route, les transporteurs, les logisticiens et les industriels utilisent largement la route depuis que le fret ferroviaire a été suspendu sur la ligne Agen-Périgueux-Limoges.*
- *A côté de ces grands groupes de public, il est important de se rapprocher des défenseurs de l'environnement, des chasseurs, des utilisateurs des transports collectifs, des associations de cyclistes et de piétons, ainsi que des jeunes et des seniors qui cohabitent avec une circulation automobile dangereuse sur certains tronçons, comme Artigues et à La Croix-Blanche. Parmi ceux-ci, seuls les associations de défense et de promotion du vélo d'Agen et de Villeneuve-sur-Lot ainsi que l'association réclamant depuis des années une déviation d'Artigues se sont manifestés par courrier et pour la dernière par courrier, téléphone et surtout en se déplaçant aux réunions publiques.*

Fig. 19 Réunion publique du 23 février 2022 à Foulayronnes (vue partielle)



Source : Francom et DREAL Nouvelle-Aquitaine

- *Il est essentiel que les élus des communes soient présents, ainsi que les représentants de toutes les associations engagées dans la protection de l'environnement, de la défense du cadre de vie ou d'enjeux territoriaux.*
- Le garant note qu'une seule association AURAN21 l'a contacté lors de deux réunions publiques à Pont-de-Casse le 22 février et à Foulayronnes le 23 février 2022, ainsi qu'à la permanence d'Artigues le 17 mars 2022. Les autres associations ont été approchées par le garant de la concertation, tout comme les maires des communes concernées par le tracé.
- Le garant a reçu en mains propres, lors de la dernière réunion publique à Agen, le 8 mars 2022, une pétition signée par 82 personnes, non constituées en association (**Annexe 10. Stop au flot de la circulation automobile de la nationale 21 vers le vallon de Vérone**). Il s'agit de riverains de la route départementale 302, reliant Agen à Foulayronnes, située dans le vallon de Vérone. Cette route départementale qui s'embranchement à un des giratoires de la RN 21, constitue pour la plupart des automobilistes de la RN 21, un raccourci important par rapport à la nouvelle RN 21.
- *Le garant a également reçu une pétition signée par 34 habitants de Galimas (**Annexe 11. Pétitions des habitants du lieu-dit Galimas pour la demande d'une***

nouvelle variante) qui protestent contre le tracé futur de la RN 21 au niveau de leur lieu-dit.

- *Le garant a reçu un document d'une page, intitulé « Proposition des habitants du hameau de la Gauge Est RN21 ». Aucune signature de résidents de ce lieu-dit ne figure au bas de cette proposition (**Annexe 12. Pétition des habitants de la Gauge Est RN21**).*
- *Le garant, lors de la permanence d'Artigues le 17 mars 2022, a été le destinataire de plusieurs pièces de l'ancienne association ayant combattu le projet de déviation d'Artigues par la Ségonne et en particulier un article de presse indiquant par le préfet l'abandon de ce projet en 1991 (**Annexe 13. Abandon de la Ségonne, choix d'Artigues pour la déviation de la RN 21**).*
- *Le garant a été destinataire d'un courrier de l'agglomération d'Agen annonçant son vote pour la variante 1 (**Annexe 14. Avis du Conseil de l'Agglomération d'Agen**).*
- *Il a également reçu le choix du conseil municipal de La Croix-Blanche (**Annexe 15. Décision du conseil municipal de La Croix-Blanche pour le tracé court**).*

Les impacts environnementaux, socio-économiques et d'aménagement du projet

- *La question environnementale guide la réflexion. Le garant note l'impact lié surtout à la consommation de sols agricoles, de 2 à 22 ha pour un tracé au maximum de 6,5 km, ayant des incidences sur le ruissellement superficiel et souterrain des eaux et sur la biodiversité.*
- *Sur le plan socio-économiques et en matière d'aménagement du territoire le projet vise deux objectifs :*
 - *permettre un rattachement plus facile du bassin villeneuvois à la vallée de la Garonne et au-delà aux grandes métropoles Bordeaux, Toulouse et Paris via le réseau autoroutier et la future LGV Bordeaux-Toulouse et en privilégiant le choix des variantes longues légèrement plus rapides par la diminution du nombre des giratoires sur l'axe.*
 - *maîtriser et réguler le développement périurbain autour de l'axe Agen-Villeneuve-sur-Lot avec la mise en avant des options courtes permettant une meilleure accessibilité des communes en multipliant les giratoires autorisant une diffusion plus fine que les variantes longues.*
- *C'est pour cela que le garant a élargi le périmètre des acteurs à rencontrer. Une concertation préalable portant sur une section de 6,5 km, sur laquelle on dénombre certes 4 communes, lui est apparue bien trop étroite. Cette section de la RN 21 appartient à un axe plus long (20 km) qui joue le rôle de cordon ombilical entre Agen et Villeneuve-sur-Lot. Il a demandé à ce que le périmètre de concertation soit élargi aux deux pôles urbains générant les principaux flux. C'est l'angle socio-économique et d'aménagement du territoire qui a amplifié la focale à prendre en compte. Dans cette optique, il a demandé que les réunions publiques de lancement et de fin de la concertation préalable se tiennent à Villeneuve-sur-Lot et à Agen.*

Fig. 19 Réunion publique du 28 février 2022 à La Croix-Blanche (vue partielle)



Source : Francom et DREAL Nouvelle-Aquitaine

Le niveau d'information de la concertation préalable

- *Le niveau d'information par rapport au projet respectait les normes d'une concertation préalable sans aller au-delà. Les temporalités respectées par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, à savoir le choix d'une variante cet été 2022, a imposé en amont une relative célérité pour boucler le dossier avant les vacances de Noël et le lancement de la concertation juste après. Le contenu du dossier, même si le garant est intervenu sur certains points et à travers certaines remontées des publics, soulignent que le niveau d'information des cartes présentées aurait pu être amélioré. Suite à la seconde réunion publique de Bajamont, des améliorations cartographiques ont été apportées pour la réunion du lendemain dans le dossier dématérialisé. Le souci de bien faire a toujours été présent et quelquefois des cartes des bureaux d'études étaient trop détaillées et utilisaient des symboles ignorés du grand public. Ces cartes n'ont pas été projetées, mais elles ont été utilisées pour animer des ateliers informels en fin de réunion et en petits comités pour expliquer un détail technique comme la question des remblais ou des déblais et de leur conséquence sur les largeurs des entrées en terre.*

Fig. 20 Réunion publique de clôture du 8 mars 2022 à Agen (vue partielle)



Source : Francom et DREAL Nouvelle-Aquitaine

Les outils d'information

- Le dossier de concertation préalable du public *Aménagement de la section Agen-Nord* de 43 pages. (**Annexe 16. Dossier de concertation préalable du public. Aménagement de la section Agen-Nord**),
- Un dépliant résumant le dossier (**Annexe 17. Dépliant présentant le dossier de concertation préalable du public**),
- Des affichettes (**Annexe 18. Affichette informant de la concertation préalable du public**),
- Des kakemonos (**Annexe 19 et 20 Kakemono présentant la concertation préalable du public**),
- L'affiche jaune annonçant la concertation préalable,
- Les annonces légales dans la presse locale et régionale.

Fig. 21 Annonce de la concertation préalable

Aménagement de la section Agen Nord de la RN21

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

du 7 février au 20 mars 2022

LE PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION PRÉALABLE
Le projet d'aménagement de la section Agen Nord de la RN21 concerne une partie de la RN21 située entre La Croix-Blanche et Foulayronnes.
Ce projet porté par l'État fait suite aux aménagements de la RN21 entre Villeneuve-sur-Lot et Agen, qui ont déjà été réalisés pour les sections « accès Sud de Villeneuve-sur-Lot » et « Les Virages de Pujols » et dont les travaux devraient débuter en 2022 pour la section « La Croix-Blanche – Monbalein ». Il s'agit donc de la dernière section à aménager sur cet axe essentiel aux déplacements dans le Lot-et-Garonne, et caractérisé par un niveau d'accidentologie anormalement élevé.
Sur cette section de 6,5 km, les études conduites par l'État ont abouti à la définition de 5 variantes : 2 tracés longs de 6,4 km de nouvelle voie, 2 variantes courtes de 5,6 km de tracé neuf et 0,8 km d'aménagement sur place et une variante d'aménagement sur place. Toutes ces variantes créent des créneaux de dépassement permettant de fiabiliser les temps de parcours, qui sont actuellement dégradés aux heures de pointe.

LE CADRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE
Conformément aux dispositions de l'article L. 121-17 du Code de l'environnement, l'État a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable, et a sollicité par un courrier du 7 septembre 2021 la Commission nationale du débat public (CNDP) en vue de la désignation d'un garant. Par sa décision du 6 octobre 2021 au titre des articles L.121-15-1 et suivants, la CNDP a désigné Jean-Pierre WOLFF (professeur des universités) « garant de la concertation préalable sur le projet d'aménagement de la route nationale 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot » (décisions de la CNDP disponibles sur le site internet www.debatpublic.fr).
Neutre et indépendant, le garant est chargé de s'assurer du bon déroulement de la concertation.
Les participants peuvent s'adresser à lui :
• Par mail : jean-pierre.wolff@garant-cndp.fr
• En écrivant à : M. Jean-Pierre Wolff
CNDP - 244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris

L'OBJET ET LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION
En application du Code de l'environnement (article L. 121-15-1), la concertation préalable permettra notamment de débattre de l'opportunité, des objectifs, des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permettra, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris l'absence de mise en œuvre du projet.
Communes concernées par la concertation préalable : Bajamont, Foulayronnes, La Croix-Blanche, Pont-du-Casse.

DURÉE ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION
La concertation préalable se déroulera du 7 février au 20 mars 2022.
Elle respectera les modalités prévues aux articles L.121-16 et L.121-16-1 du Code de l'Environnement.
Le site www.RN21-Agen-Nord.fr regroupera les informations relatives au projet. Il permettra notamment de télécharger le dossier soumis à la concertation et la brochure de présentation. Il présentera les modalités de participation proposées au public et sera régulièrement mis à jour pour rendre compte du déroulement de la concertation.
Les personnes intéressées pourront :
déposer leurs contributions, avis et questions pendant toute la durée de la concertation :
• sur le registre numérique : www.RN21-Agen-Nord.fr
• sur les registres papiers disponibles dans les mairies des 4 communes concernées, aux sièges de la Communauté d'Agglomération d'Agen et de la Communauté d'Agglomération du Grand Villeneuvois et à la préfecture du Lot-et-Garonne.
• en écrivant un courrier au garant : M. Jean-Pierre Wolff - CNDP - 244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris
• en écrivant un e-mail au garant : jean-pierre.wolff@garant-cndp.fr
participer aux réunions publiques et à la permanence :
• Mardi 8 février 2022 à 18h30 : Réunion publique à Villeneuve-sur-Lot, salle de Soubirous
• Lundi 21 février 2022 à 18h30 : Réunion publique à Bajamont, salle polyvalente
• Mardi 22 février 2022 à 18h30 : Réunion publique à Pont-du-Casse, centre culturel
• Mercredi 23 février 2022 à 18h30 : Réunion publique à Foulayronnes, maison des associations
• Lundi 28 février 2022 à 18h30 : Réunion publique à La Croix-Blanche, salle des fêtes
• Mardi 8 mars 2022 à 18h30 : Réunion publique à Agen, salle polyvalente du Montanou
• Jeudi 17 mars 2022, de 16h à 20h : Permanence du garant à la salle d'Artigues, commune de Foulayronnes
Ce dispositif est susceptible d'être modifié en fonction de l'évolution de la situation sanitaire ou de contraintes logistiques (les informations seront tenues à jour sur le site internet de la concertation : www.RN21-Agen-Nord.fr).
À l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois, le garant transmettra son bilan au maître d'ouvrage qui le publiera sur le site internet de la concertation. Ce bilan sera également publié sur le site internet de la Commission nationale du débat public et sera joint au dossier d'enquête publique du projet.
Le maître d'ouvrage publiera dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan du garant, sur le site internet de la concertation, les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

Source : Jean-Pierre Wolff

- *L'information était présente et partagée sous forme d'atelier dès la seconde réunion publique où les participants, contrairement à la première à Villeneuve-sur-Lot regroupant surtout des élus de différentes communes et connaissant déjà tous ce projet, avaient des niveaux d'information très différents. Toutes les autres réunions*

auxquelles participaient des représentants des bureaux d'études, s'achevaient sous forme d'atelier qui pouvaient durer une heure de temps.

Les champs thématiques de la concertation préalable

- *Les champs thématiques de la concertation et les sujets à traiter*
 - *Ce projet aux yeux du garant s'inscrit plus dans un contexte d'aménagement et de développement territorial qu'environnemental,*
 - *La question sécuritaire par la très forte accidentologie sur cette section est très présente en particulier au niveau d'Artigues.*
 - *C'est avant tout un aménagement sécuritaire de la RN 21 par la suppression de plusieurs dizaines d'accès directs sur 6,5 km de linéaire routier, par la création de créneaux de dépassement et de giratoires et surtout par la réalisation de la déviation d'Artigues.*
 - *Le projet se développe dans un historique particulier rappelé à maintes occasions. Pour certains habitants, ce projet a presque un demi-siècle, pour d'autres, il a plus de 30 ans. Pour la DREAL Nouvelle-Aquitaine il compte au moins deux décennies. Il apparaît comme un vieux serpent de mer. Lors des entretiens avec les élus ou des membres d'associations comme avec des habitants, c'est un projet qui a toujours été là et qui a systématiquement capoté, même si plusieurs tronçons de la RN 21 ont été largement remodelés.*
 - *Pour des élus comme pour des habitants, la DUP prise en 2010 et devenue caduque, montre bien que c'est de nouveau le même projet qui est resservi et qui risque de nouveau de passer aux oubliettes. Cela a développé une perception floue et impalpable de ce projet même si un gel des terrains avait été mis en place. Donc pour certains agriculteurs et résidents, le voir ressurgir les interrogent profondément. Ils n'y croyaient plus et ils ne se sentaient plus menacés par celui-ci. Pourtant la plupart de ces personnes conviennent que la situation au niveau d'Artigues ne peut plus durer.*
 - *Le niveau de conflictualité autour du projet est difficile à préciser. Presque tout le monde se retrouve sur la nécessité de sortir la circulation actuelle d'Artigues en ayant recours à une déviation. Mais toutes les déviations proposées impactent des personnes et en particulier des exploitants agricoles. Il pourrait y avoir des oppositions quant à la variante à retenir au sein de la population.*
 - *Les oppositions vont sans doute se focaliser entre variantes longues et courtes qui ont toutes d'après le MO des avantages et des inconvénients en fonction des points de vue retenus.*
 - *A travers les avis déposés et les courriers reçus par le garant, la variante d'aménagement sur place est largement décriée et lors des réunions publiques des intervenants se sont demandées pourquoi cette variante, qui semble faire l'unanimité contre elle, ait pu être étudiée et présentée.*
 - *A la fin de la concertation préalable et en particulier lors de la permanence du 17 mars 2022, sur 25 personnes qui se sont déplacées, 7 se sont prononcées sur*

« l'aménagement sur place » même si elles étaient conscientes que la traversée d'Artigues présentait un danger plus ou moins net. Il s'agissait de personnes directement impactées par l'une ou l'autre des alternatives de déviation d'Artigues.

- *Les variantes courtes semblent être celles qui recueillent le plus de succès, même si elles ne sont pas dénuées de critiques (rallongement des trajets, nouvelles voies de rétablissement à construire ou nouvelles nuisances visuelles et sonores). Pour les pavillonnaires et les habitants de propriétés plus anciennes, le processus de nimbysation joue classiquement dans leur opposition.*
- *Les variantes longues ont la faveur des automobilistes reliant Agen à Villeneuve-sur-Lot pour des questions de confort et de sécurité routière supplémentaire qu'ils perçoivent. Pour certains habitants, ces tracés s'éloignent de chez eux et ils les soutiennent toujours dans un réflexe de nimbysation.*
- *Les attentes du MO vis-à-vis du projet sont de récolter un maximum de remarques du public pouvant être intégrés dans la poursuite des études pour les aider à choisir la variante conciliant au mieux contraintes et avantages. La concertation pour le MO est un passage obligatoire pour la poursuite du projet. Par rapport à d'autres concertations sans garant qui ont eu lieu pour d'autres sections de cette route et dont les résultats n'enchantent ni la DREAL Nouvelle-Aquitaine, ni certains élus, le fait d'avoir un garant nommé par la CNDP semble faciliter la présentation du projet et les échanges avec certains publics.*

Les thèmes et les sujets à approfondir

- *La question de la desserte ferroviaire est évoquée. On en arrive à une situation où tous les voyants au niveau des lois sur le climat et surtout des discours sont favorables au rail, Dans les faits, réactiver depuis Penne-d'Agenais les quelques kilomètres vers Villeneuve-sur-Lot, n'est soutenu que par quelques associations ou élus, la population dans son ensemble a mis une croix sur cette possibilité.*
 - *Pourtant cela avait été envisagé par la Région Aquitaine dans les années 2000 et 2010 (**Annexe 21. La réouverture tant espérée d' Agen-Villeneuve-sur-Lot**).*
 - *Ajoutons que le Premier ministre durant la concertation préalable soutient la réouverture de la ligne ferroviaire Agen-Auch (**Annexe 22. Ligne Auch-Agen : le coup de pouce de Castex**), au sud de la Garonne et parallèle à la RN 21. On aurait pu s'attendre qu'au nord de la Garonne, il y ait une demande de réouverture vers Villeneuve-sur-Lot.*
 - *La question des rétablissements des accès aux propriétés, aux champs et aux autres voies communales est devenue de plus en plus importante à partir de la seconde réunion publique. Cela est monté crescendo lors des autres réunions publiques et à travers les avis déposés sur les registres papier et surtout dématérialisé et dans les courriers adressés au garant.*

Des processus anciens de concertation

- *Des processus de concertation ont eu lieu sur cette section. Il s'agissait dans les années 1990 et 2000 plutôt de processus d'information que de concertation tel que*

nous l'entendons aujourd'hui (Annexe 23. Procès-verbal de la réunion de concertation pour la RN 21 déviation d'Agen).

- *Le dossier de concertation établi par SENSSE en février 2012 pour la RN21 en Lot-et-Garonne*
 - *sur la section "accès sud à Villeneuve-sur-Lot"*
 - *sur la section "La Croix-Blanche - Monbalen"*

- *Il n'y a pas eu de processus de concertation préalable lors des améliorations précédentes de l'axe routier entre Agen et Villeneuve-sur-Lot.*

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Les recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

- *le dossier de concertation et sa synthèse*
 - *Des compléments mineurs d'informations ont été apportés au dossier présenté à la concertation préalable*
 - *L'évocation de la ligne ferroviaire Agen – Périgueux*
 - *L'orientation des véhicules sur les sections de dépassement*
 - *...*

- *la mise à disposition d'informations et d'études en lien avec le projet*
 - *lors des réunions publiques, à côté des cartes présentant le projet et ses variantes, des documents plus précis ont été mis à la disposition du public lors de la seconde réunion publique.*

 - *le rajout d'informations complémentaires réclamées par le public comme les trafics sur la RN 21 (Annexe 24. Compléments d'information sur les études de trafic).*

 - *Réalisation de réunions publiques dans toutes les communes touchées par le projet d'amélioration de la RN 21, même dans celles qui peuvent être moins concernées,*

 - *Ne pas oublier les deux pôles de cet axe, sièges des deux intercommunalités auxquelles appartiennent les communes touchées par le projet.*

 - *Aller à la rencontre du public en dehors de la présence de la DREAL Nouvelle-Aquitaine dans le lieu-dit Artigues coupé en deux par la RN21 qui sert de limite à deux communes, le jour de marché.*

La DREAL Nouvelle-Aquitaine a validé cette feuille de route. Les allers-retours entre la DREAL et le garant de la concertation furent nombreux, souvent pour des demandes de précision ou des contenus à corriger dans le dossier de la concertation préalable. Les relations entre le MO et le garant ont toujours été satisfaisantes.

Le calendrier de la concertation préalable

- *La durée de la concertation préalable*

7 février au 20 mars 2022

- *Les réunions publiques*

8 février	Villeneuve-sur-Lot Salle de Soubirous - 18h30
21 février	Bajamont Salle polyvalente - 18h30
22 février	Pont-du-Casse Centre culturel - 18h30
23 février	Foulayronnes Maison des associations - 18h30
28 février	La Croix-Blanche Salle des fêtes - 18h30
8 mars	Agen Salle polyvalente du Montanou - 18h30

- *Permanence du garant lors du marché d'Artigues*

17 mars	Foulayronnes Salle d'Artigues - 16h/20h
----------------	---

Le périmètre de la concertation

- *Les quatre communes directement touchées par le projet*
 - **Bajamont**
 - **Foulayronnes**
 - **La Croix-Blanche**
 - **Pont-du-Casse**
- *élargir aux deux intercommunalités*
 - **Agen Agglomération**
 - **Grand-Villeneuvois**

Les modalités d'information, de mobilisation et de participation

- *les modalités d'information sur le projet*
 - *presse régionale*
 - *Sud-Ouest*
 - *La Dépêche du Midi*
 - *Le Petit Bleu*

- *les modalités d'information et de communication sur la concertation*
 - *dossier papier et dématérialisé sur le site de la DREAL Nouvelle-Aquitaine,*
 - *distribution à tous les ménages d'un dépliant annonçant et présentant la concertation,*
 - *kakemonos reprenant les principales informations du dossier.*

- *les modalités de mobilisation*
 - *réunions publiques dans toutes les communes et au siège des deux intercommunalités,*
 - *contacts du garant pour toucher et mobiliser des associations environnementales, de cyclistes et d'usagers des transports.*

- *les modalités de participation*
 - *réunions publiques à 18.30 moins tardives pour toucher un public plus nombreux,*
 - *réunions publiques se terminant par l'organisation de mini ateliers.*

La prise en compte des recommandations par la responsable du projet

- des échanges fréquents lors de la préparation de la concertation
 - présentation du dossier
 - relecture du dossier
 - modifications dans le dossier
 - réponses rapides
 - échanges faciles

- des échanges réguliers pendant la période de concertation préalable
 - lors des 6 réunions publiques avec débriefing à l'issue de chacune d'entre elles,
 - échanges téléphoniques et par mails entre les réunions publiques.

- des échanges en fonction des sollicitations du garant depuis la fin de la concertation
 - registre des avis dématérialisés,
 - comptes-rendus des réunions publiques.

Le dispositif de concertation

1 affiche officielle placée dans toutes les mairies, à la préfecture et dans certains endroits stratégiques.

+ 1 affiche présentant la concertation faite par la DREAL Nouvelle-Aquitaine et placardée à côté de l’affiche officielle.

Plusieurs encarts relatifs à la concertation préalable ont été faits dans la presse locale avant et durant la période de la concertation préalable (Sud-Ouest, Le Petit Bleu)

Des articles d’information au début et durant la période de concertation avec pour certains, un gros titre en première page et un développement assez long en pages intérieures.

6 réunions publiques : Villeneuve-sur-Lot, Bajamont, Pont-du-Casse, Foulayronnes, La Croix-Blanche, Agen.

1 autre rencontre publique (permanence de 4 heures durant la période de marché à Artigues).

1 site Internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine proposant le dossier soumis à la concertation, accompagné d’un registre en ligne.

+ affichage « citoyen » présentant la concertation faite par la DREAL Nouvelle-Aquitaine et placardée sur des supports visibles (abribus, panneau d’affichage libre) sur la commune de Foulayronnes.

Fig. 22 Liste des articles et des annonces de la concertation préalable dans la presse locale

Sud Ouest, *RN 21 en Lot-et-Garonne : quel contournement pour Artigues ?*, (7/2/202).

Sud Ouest, *Les hypothèses envisagées pour le futur tracé de la RN 21*, (8/2/2022).

La Dépêche du Midi, *Coup d’accélérateur pour l’aménagement de la RN 21*, (8/2/2022).

La Dépêche du Midi, *De 22 à 52 millions d’euros, de 2 à 3 voies : quelles sont les options envisagées pour la déviation d’Artigues de la RN21 ?* (9/2/2022)

La Dépêche du Midi, *Pont-du-Casse. Concertation publique pour la déviation d’Artigues*, (2/3/2022).

Le Petit Bleu, *Aménagement de la section Agen-Nord de la RN 21, AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE* (21/01/2022).

Sud Ouest, *Aménagement de la section Agen-Nord de la RN 21, AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE* (21/01/2022).

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le garant atteste que le public a pu disposer d'informations claires et complètes sur le projet (points 2 article 6 Aarhus). En particulier les points suivants ont été relevés :

L'information disponible

- Le projet a été présenté dans un dossier papier et un dossier dématérialisé de 43 pages et dans un dépliant. Lors des réunions publiques, un powerpoint appuyait la présentation du dossier du MO au public qui ne se privait pas de poser déjà des questions. Des plans étaient également disposés dans la salle qui servaient après la présentation par le MO pour répondre au public. Une série de questions-réponses animait un mini atelier qui pouvait durer entre 30 et 60 minutes.
- L'acteur principal de la décision est l'Etat via la DREAL Nouvelle-Aquitaine. L'Etat n'est pourtant pas seul, il s'appuie sur le département du Lot-et-Garonne et les deux intercommunalités (la Communauté d'agglomération d'Agen et le Grand Villeneuvois). Le montage financier des études indique la prééminence de l'Etat dans ce projet. Les routes nationales sont encore de son ressort d'intervention..
- Les impacts socio-économiques, environnementaux et sur l'aménagement du territoire ont fait l'objet non seulement d'une présentation dans les documents écrits mais étaient largement décrits lors des réunions publiques.
- L'option zéro, correspondant à « l'aménagement sur place » était systématiquement présentée, même si une grande partie du public ne comprenait pas pourquoi elle l'était.

Le garant certifie que le dossier était compréhensible avec les précisions suivantes :

- Si les plans globalement ne posaient pas de difficultés pour le public, il y eut quand même des interrogations sur le figuré utilisé pour représenter les voies de rétablissement prévues pour accompagner la modernisation de la RN 21. Sur les cartes/plans, le repérage précis de ces voies n'était pas toujours aussi simple ou facile à lire à certains endroits par rapport à d'autres. Les chevauchements de tracés pouvaient créer un brouillage et donc une perte de lisibilité de ces voies de rétablissement et donc instiller une certaine confusion pour plusieurs personnes.

Fig. 23. Observation relative à la qualité défectueuse du document

publié le 17 février 2022
Retrouvez ici les contributions adressées par mail au garant ainsi que les réponses.
07/02/2022
Observation Pourriez-vous nous procurer des plans à une échelle plus grande, pour avoir une réflexion correcte de la présentation du projet d'aménagement de la section d'Agen nord. Le document diffusé par madame la préfète de région via la commune de Pont du Casse étant imprimé trop petit pour pouvoir distinguer correctement l'ensemble du projet soumis à concertation. Les plans présentés en mairie sont aussi illisibles pour le commun des mortels. Notre démarche se range dans celle de la concertation ,mais pour pouvoir débattre et réfléchir correctement avec vous et les promoteurs de ce projet, il nous faut avoir une vision correcte du projet avec les arguments les plus cohérents possibles. Ce projet de contournement touche notre famille (agriculteur et riverains). Nous reconnaissons que la traversée du village d'Artigues est un énorme problème, heures de pointes plus transit de poids-lourds. En espérant une réponse positive à notre demande, recevez monsieur Jean-Pierre Wolff, nos cordiales salutations.
Réponse Bonjour, Nous vous remercions pour votre contribution. Des plans plus précis sont affichés lors des réunions publiques et mis à disposition sur le présent site avec la possibilité de zoomer sur les zones qui vous intéressent. Cordialement, l'équipe projet.

Source : Site dématérialisé DREAL Nouvelle-Aquitaine

- Face à ces difficultés de lecture qui apparurent lors de la seconde réunion publique, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a amélioré son dispositif de représentation sur son site consacré à la concertation.
- D'autres supports d'information / vulgarisation ont été produits et diffusés par le responsable du projet pour pallier les difficultés de lecture en ayant recours à des fonds cartographiques sur lesquels le parcellaire était figuré, permettant aux personnes de repérer plus facilement leur propriété et leurs biens fonciers qui pourraient être impactés par les différents projets de variantes.
- Le garant témoigne que le dossier d'information a été publié dans des délais raisonnables pour informer le public et lui permettre de se préparer effectivement, autrement dit avant les délais légaux imposés par la loi (art L121-16, R121-19 CE, point 3 article 6 Aarhus).
- Le garant atteste que l'information était claire, transparente, complète et que tous les publics concernés par ce projet y ont eu accès, même s'ils ne se sont pas déplacés aussi nombreux que souhaité. Le garant garantit que le respect du droit à l'information était effectif.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

La mobilisation du public

Le garant aurait souhaité que la participation du public soit plus large que ce qu'elle n'a été. L'ampleur de la pandémie du coronavirus avec la diffusion très rapide de son variant omicron a sans doute pour partie freinée cette participation. Mais il n'y a pas que ce phénomène qui a joué contre une large participation.

- *Les jeunes et en particulier les jeunes actifs se déplaçant quotidiennement pour l'ensemble de leurs besoins (travail, consommation, loisirs,...), étaient beaucoup moins présents que les personnes de + de 40 ans. Ces jeunes utilisant la RN 21,*

auraient apporté une sensibilité propre à leur âge face à la conduite automobile et donc aux problèmes de sécurité routière.

- *Les cyclistes pour des déplacements réguliers ou pour les loisirs ne se sont pas présentés dans les réunions publiques, en tant que tels, même si deux associations de cyclistes ont fait parvenir un avis commun de 3 pages au garant. Des élus ont plusieurs fois abordé les modes de déplacements actifs (vélo et marche) pour réclamer une meilleure sécurité pour ces groupes spécifiques de population.*
- *Les populations des deux territoires reliés par ce cordon ombilical que constitue la RN 21, étaient relativement absente. Pourtant Agen comme Villeneuve-sur-Lot sont les émetteurs et récepteurs principaux de ces flots de véhicules.*
- *Les catégories de public absentes sont constituées par les jeunes qui ne se sentent pas concernées par ces discussions sur un projet éloigné de leurs principales préoccupations.*
- *Les opposants au projet étaient bien présents et des réactions de type Nimby se sont exprimées durant les réunions publiques et surtout lors des avis sur les registres et au moment de la permanence.*
- *Ce projet a même mobilisé des personnes sur des questions connexes comme celle de la limitation de la circulation sur une route départementale bordée de résidences et qui sert de raccourci aux utilisateurs de la RN 21. Ces habitants ont remis au garant de la concertation, une pétition et un courrier du département en réponse à leur demand (**Annexe 10. Stop au flot de la circulation automobile de la nationale 21 vers le vallon de Vérone**).*
- *Ce projet a aussi interpellé quelques personnes (élus et résidents) sur la question des transports collectifs routiers et ferroviaires.*

La participation fut faible à moyenne pour les raisons suivantes :

- *Dans les deux villes, la participation fut faible car les populations de celles-ci se sentaient moins impactées par les travaux liés au projet de modernisation que les habitants des 4 communes (Foulayronnes, Pont-du-Casse, de Bajamont et La Croix-Blanche), directement touchées. En même temps, pour les habitants d’Agen, les projets suivants : pont de Camélat, la LGV et sa gare et la construction d’un nouvel échangeur autoroutier, les détournaient de cette concertation.*
- *La première réunion à Villeneuve-sur-Lot eut lieu dans la salle du Soubirous en rase campagne, à plusieurs kilomètres du centre de cette sous-préfecture et surtout au-delà de celle-ci en s’éloignant de la zone concernée par le projet.*
- *Le jour même dans les deux quotidiens Le Petit Bleu (**Annexe 25. Le Petit Bleu Avis de concertation préalable Aménagement Agen RN 21**), Sud Ouest (**Annexe 26. Quel contournement pour Artigues ?**) et La Dépêche du Midi, l’information sur le projet et la réunion avait fait l’objet d’un gros titre en page une de couverture qui renvoyait à une demi-page dans la partie locale des quotidiens. Pourtant, malgré cette annonce, comme le processus de concertation ne faisait que débiter, la population n’a pas réagi à cette annonce de réunion publique.*

Un travail de proximité a été mené de différentes façons pour pallier une faible mobilisation

- *La commune de Foulayronnes a fait le minimum syndical :*
 - *Absence du maire de cette commune à la réunion de préparation de la concertation en préfecture contrairement aux autres maires ;*
 - *Absence de ce maire à la réunion publique se tenant dans sa commune, contrairement à ce que le garant a observé dans les autres communes, où les maires étaient tous présents ;*
 - *Pas de retour à la demande de rencontre du garant faite au maire de la commune et cela contrairement aux autres maires des communes concernées ;*
 - *Défaillance du personnel de cette commune pour renseigner le public sur le registre papier permettant de recueillir les avis du public (Fig. 23) ;*
 - *Le garant a testé le dispositif et arrive au même constat que celui de la personne dont est reproduite l'observation sur le site de la concertation ;*
 - *Perte durant la concertation du registre papier, remplacé immédiatement par les services de l'Etat ;*
 - *Diffusion de l'information par des maires d'autres communes à des habitants de Foulayronnes ;*
 - *Affichage sauvage de l'avis de la concertation par des citoyens engagés.*

Fig. 24. Observation d'une personne désirant laisser son avis

- 07/03/2022 - 16:48

- **Observation**
Bonjour,
J'ai assisté à la réunion publique d'information qui s'est tenue le 23 février à Foulayronnes. **Ce matin 7/03 /22 je suis passé à la mairie de Foulayronnes, la personne présente à la réception n'a pas été en mesure de me présenter le registre censé être disponible au public pour déposer un avis sur les diverses options de déviations.** Je laisse le choix aux hautes compétences des services techniques, pour arrêter la meilleure solution, à l'exception de l'aménagement sur place . Ce serait un financement désastreux et en pure perte car le trafic aurait tôt fait de saturer la traversée d'Artigues... J'ai un doute quant aux statistiques sur les accidents et le trafic sur le tronçon cette nationale...qui nous ont été fournis lors de cette réunion. J'ai acheté un terrain en 1977 au bord de la 21 à l'entrée d Artigues, j'ai fait un comptage en juin de cette même année, de tous les véhicules dans une matinée : 10 000 / heure. Depuis 40 ans on a TRES LARGEMENT dépassé les 12 000 annoncés. Par ailleurs je ne comprends toujours pas pourquoi la rue Jean Rontand, débouche sur la RN21, dans la zone 70km /heure, alors qu'elle bénéficiait avant travaux d'une limitation à 50/km.

- S.F. - Foulayronnes

- **Réponse**
Bonjour,
Nous vous remercions pour votre contribution qui a bien été prise en compte. En ce qui concerne le registre, suite à votre alerte du 7 mars, nous avons immédiatement contacté la mairie de Foulayronnes et fait parvenir dès le 8 mars un nouveau registre qui a été sans délai mis à disposition du public. Cordialement, l'équipe projet.

Source : Site dématérialisé DREAL Nouvelle-Aquitaine

- *A l'opposée les maires de Bajamont, de La Croix-Blanche et de Pont-du-Casse, ont été très efficaces dans la diffusion de l'information et le garant ne peut que les féliciter d'avoir joué ce rôle important et de s'être particulièrement impliqués dans le périmètre du projet :*

- *Distribution du dépliant,*
- *Rappel de la réunion publique à leur population,*
- *Diffusion de l'information concernant la réunion publique à des personnes résidant à Foulayronnes,*
- *Présence à la réunion publique,*
- *Contacts faciles avec le garant.*

La durée et les lieux de la concertation

- *Elle était suffisante, par contre les dates furent contraintes par les élections présidentielles et durant la période retenue par les vacances d'hiver dans l'académie de Bordeaux et ceci a débouché sur ce calendrier :*

8 février	Villeneuve-sur-Lot Salle de Soubirous - 18h30
21 février	Bajamont Salle polyvalente - 18h30
22 février	Pont-du-Casse Centre culturel - 18h30
23 février	Foulayronnes Maison des associations - 18h30
28 février	LaCroix-Blanche Salle des fêtes - 18h30
8 mars	Agen Salle polyvalente du Montanou - 18h30

- *Une première réunion au début de la concertation*
- *3 réunions les unes après les autres les 21, 22 et 23 février*
- *La quatrième réunion le 28 février*
- *La dernière le 8 mars*
- *Entre le 21 et le 28 février, la participation aux réunions n'a fait qu'augmenter.*
- *Les dates et lieux des réunions publiques et de la permanence ont été largement communiqués par la presse, l'affichage officiel et le dossier de présentation de la concertation préalable.*
- *Les lieux des réunions ont permis de recevoir le public dans de bonnes et même de très bonnes conditions (sièges suffisants, chauffage, sonorisation très correcte, confort, situation dans la commune, disponibilité du personnel,...). Cependant le garant note que ce ne fut pas le cas pour celles de Villeneuve-sur-Lot pour les raisons indiquées plus hauts, de Foulayronnes salle trop petite pour accueillir assis tous les participants et celle d'Agen, salle pas très accueillante.*

Le site participatif

- *Le site de participation dématérialisé hébergé sur la page relative à la concertation préalable de la RN 21 était facilement utilisable (Annexe 27. Site dématérialisé de la DREAL Nouvelle-Aquitaine).*

- *Quelques personnes ont indiqué au garant, lors de la permanence, que déposer un avis avant la fermeture de la concertation préalable leur faisait un peu peur par manque de temps.*
- *Le site participatif était adapté. Néanmoins quelques personnes âgées ont préféré laisser un avis écrit sur les registres papier en place dans toutes les communes et sur le lieu des réunions publiques.*
- *Le registre papier a connu quelques soucis au niveau de Foulayronnes.*
- *Le registre papier traditionnel connaît une très forte désaffection.*

Fig. 25 Vue partielle du public à La Croix-Blanche



Source : Jean-Pierre Wolff

Les dispositifs d'échanges

- *Les différents publics ont disposé d'informations claires et adaptées pour leur permettre de participer. Cependant, le garant regrette les dysfonctionnements de Foulayronnes qui donnent une très mauvaise image de la participation et de la démocratie.*
- *Le MO a sincèrement et clairement répondu aux questions ou aux observations du public en se montrant accessible et en prolongeant les réunions publiques qui se transformaient en mini ateliers.*
- *Les décideurs publics concernés par le projet étaient présents. Le préfet a participé à la première réunion publique aux côtés du maire et président de la Communauté de communes de Villeneuve-sur-Lot. Dans toutes les autres communes touchées par le projet, les maires, souvent accompagnés par d'autres élus de leur commune, étaient bien là sauf pour la commune de Foulayronnes.*
- *Les échanges d'arguments ont été présents dans toutes les réunions. Lorsque le MO ne pouvait pas répondre à une question, il interrogeait immédiatement le cabinet d'études présent pour fournir une réponse ou tenter de le faire. Dans les rares cas où le MO et le cabinet d'études n'étaient pas en mesure de le faire, le MO avouait son manque de connaissance sur tel ou tel point.*
- *La représentante du MO n'a jamais tenté de répondre à côté, elle préférait reconnaître un manque d'information et elle précisait qu'elle allait faire le nécessaire pour trouver le plus rapidement possible une réponse.*
- *La représentante du MO à la réunion suivante, précisait que lors de la dernière, une question lui avait été posée à laquelle elle n'avait pas pu répondre sur le moment. Elle profitait de cette occasion pour apporter des précisions valables aussi pour le public de ce soir-là.*
- *Le garant note que même si les variantes pourraient plus ou moins gravement impacter les agriculteurs, les propriétaires et les riverains, les échanges furent toujours très respectueux avec la représentante du MO.. Face à cela, le garant ne peut que déplorer l'intervention d'un quidam lors de la réunion publique de Bajamont qui visiblement n'était ni un agriculteur ni une personne directement impactée par le futur projet, mais un donneur de leçons bien inutiles..*
- *Le garant souligne que les formats d'échanges étaient adaptés pour un échange d'arguments, pour « travailler » sur les sujets en question et pour favoriser les contributions et l'interactivité.*
- *A ce niveau, le garant note le professionnalisme de Francom qui a accompagné le MO dans la préparation et le déroulement de cette concertation préalable.*
- *Au départ, le dispositif reposait sur une démarche d'information et de concertation classique, puis à travers l'interactivité entre le MO et les publics, un travail de réflexion a permis de creuser et d'avancer sur un certain nombre de sujets durant les réunions publiques, comme le positionnement de certains giratoires, les rétablissements de voiries et les situations délicates d'expropriation et de compensations financières et surtout en matière de terres agricoles.*

Quelques chiffres clefs de la concertation :

275 personnes ont participé aux réunions publiques et à la permanence

19 personnes : 1^{ère} réunion publique à Villeneuve-sur-Lot, le 8 février

33 personnes : 2^{ème} réunion publique à Bajamont, le 21 février

52 personnes : 3^{ème} réunion publique à Pont du Casse, le 22 février

54 personnes : 4^{ème} réunion publique à Foulayronnes, le 23 février

80 personnes : 5^{ème} réunion publique à La Croix-Blanche, le 28 février

14 personnes : 6^{ème} réunion publique à Agen, le 8 mars

23 personnes : 1 permanence à Artigues, le 17 mars

1723 connexions uniques au site internet

452 visites des documents déposés

146 personnes ont voulu ou non déposer un avis en cliquant sur la fonctionnalité dépôt d'avis

89 avis et questions déposés sur le site dématérialisé

64 avis

25 questions

22 avis et questions ont été déposés sur les registres papier

17 avis

5 questions

110 avis et questions au total

81 avis au total

30 questions au total

3 pétitions : Véronne : 82 signatures, Galimas : 34 signatures et la Gauge Est RN21 : 0 signature

1 cahier d'acteurs des associations de cyclistes

22 courriers électroniques plus ou moins longs directement envoyés au garant

1 courrier de l'avocat récusant la déviation à Galimas (**Annexe 28. Courrier avocat Galimas**)

Fig. 26 Dépôt d'une observation et réponse de l'équipe du MO sur le site dématérialisé

21/02/2022 - 22:05

Observation

Madame,

Monsieur,

Suite à la réunion de concertation présentée le 21 février 2022 sur la commune de Bajamont, j'ai constaté que ma parcelle située sur le lieu dit La Coste est gravement impactée par la variante à tracé court et ce à deux niveaux : Le premier étant la proximité par rapport au logement du tracé de la nouvelle voie de rétablissement et la nuisance occasionnée compte tenu que cette voie relie via la côte de la Belette la commune de Pont du Casse via Bajamont directement à la RN 21 et vice versa. Quelle sera la distance entre cette nouvelle voie et mon domicile et quelles seront les mesures prises contre l'accroissement des nuisances sonores? Le second point étant la part de surface importante de ma parcelle enclavée par cette voie pour rejoindre le rond point ainsi que celle occupée par le rond point lui même. Cette variante courte cause un important préjudice foncier. Quels sont les recours? Si je peux donner un avis personnel, ce rond serait mieux placé à hauteur du croisement de la côte de la Belette avec l'actuelle RN21 car il relierait et desservirait directement Bajamont tout en évitant aux riverains de la RN21 nuisances et détours inutiles.

I.B. - Bajamont

Réponse

Bonjour,

Nous vous remercions pour votre contribution et avons pris note de votre réserve sur l'implantation du giratoire. Des plans consultables en réunions publiques et sur le site internet permettent d'apprécier à quelques mètres près la position de la chaussée. Au stade actuel des études, nous n'identifions aucune nécessité de démolition de constructions. Pour l'impact sonore de la voie, des études ultérieures (études préalables à la déclaration publique, prévues en 2023-2024), permettront de modéliser le projet, en tenant compte des trafics futurs. Des cartes seront établies et identifieront les zones sur lesquelles des protections devront être réalisées. Ces zones dépendent de la configuration des lieux (route en remblai ou déblai, situation de la maison par rapport à la route etc.). Enfin, nous avons l'obligation de désenclaver les parcelles qui perdraient leur accès actuel du fait du projet. Cordialement, l'équipe projet.

Fig. 27 Regards sur la participation aux réunions publiques

Participation	Communes et intercommunalités					
	Agen	Bajamont	Foulayronnes	La Croix-Blanche	Pont du Casse	Villeneuve sur Lot
	8 mars	21 février	23 février	28 février	22 février	8 février
présents	14	33	54	80	52	19
maire	non	oui	non	oui	oui	oui
association	oui	non	oui	oui	oui	non
intervenants	8	18	18	20	13	6
interventions	19	27	28	32	33	21

Sources : Francom/DREAL Nouvelle-Aquitaine et notes Jean-Pierre Wolff

Conceptualisation et réalisation : Jean-Pierre Wolff

Pour aller plus loin, la Fig. 27, nous renseigne sur l'évolution de la participation aux réunions publiques. Nous relevons qu'aux deux sièges des intercommunalités, la participation a été de loin la plus faible (Agen : 14 personnes et Villeneuve-sur-Lot : 19). La seconde remarque porte sur l'augmentation de la participation aux réunions publiques au cours de la période de concertation, si on ne prend pas en compte la dernière à Agen. La participation entre la première et l'avant-dernière, passe de 19 à 80 personnes à Foulayronnes. Le bouche à oreille relayait l'information sur cette concertation comme cela a été évoquée en réunion publique.

Cette figure donne d'autres informations :

- Sur la présence d'associations et de représentants de riverains :
 - o Le président de l'association AURAN 21 fut présent à Pont-du-Casse, Foulayronnes et à la permanence,
 - o L'ancien président de l'association ADCD était présent à La Croix-Blanche,
 - o Un représentant de l'association était à Pont du Casse et a remis des documents au garant à la permanence d'Artigues,
 - o Le porteur de la pétition contre le flot de circulation dans le vallon de Vérone est venu à Agen, Foulayronnes et à la permanence pour remettre la pétition des résidents du vallon de Vérone,
 - o Les représentantes des résidents de Galimas ont rencontré le garant à la permanence d'Artigues, elles lui ont remis une pétition signée par plusieurs personnes.

- Sur la présence et les interventions des maires aux réunions publiques.
 - o A Villeneuve-sur-Lot, sur les 21 interventions, les maires de la sous-préfecture et de la commune de La Croix-Blanche ont pris 11 fois la parole. Le reste des intervenants ne l'ont fait que 10 fois.
 - o Dans les autres communes, sauf Foulayronnes, les maires étaient présents mais n'ont surtout pas monopolisé le micro, pour laisser le public s'exprimer.
 - o Précisons qu'à la première et dernière réunion, le maire de La Croix-Blanche était également présent.
 - o Le maire de Pont-du-Casse est venu voir le garant à sa permanence d'Artigues, située sur la commune de Foulayronnes, le 17 mars.

- Sur le nombre de participants et leur implication dans les réunions publiques :
 - o De 14 à 80 participants,
 - o De 6 à 20 intervenants,
 - o De 19 à 33 interventions.
 - Les interventions ont été parfois très brèves et d'autres fois assez développées, obligeant l'animateur à intervenir pour abrégé la prise de parole en proposant une nouvelle intervention après la réponse de la représentante du MO ou d'un cabinet d'études sur des points plus précis.
 - Les mêmes intervenants ont pu reprendre la parole soit immédiatement après la réponse de la représentante du MO ou d'un bureau d'études, soit plus tard dans la soirée, sur le même point ou sur un autre.

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Le garant reprend dans un premier temps le contenu des échanges lors des réunions publiques puis après celui des registres papier et dématérialisés.

Les grandes familles de remarques et de questions

- Etudes des variantes
 - Précision des études
 - Approfondissement souhaité des études
 - Présentation de nouvelles études
 - Etudes multicritères à relativiser, à approfondir
- Variantes
 - Quand le choix sera-t-il fait ?
 - Les variantes peuvent-elles encore bouger ?
 - Les avantages et inconvénients des unes et des autres
 - L'abandon de la 2X 2 voies
 - Les trafics sous-évalués avec les projets de LGV et du pont de Camélat
 - Localisation des giratoires
 - Trop de giratoires : perte de temps
 - Localisation des voies de rétablissement
 - Trop de voies : consommation de sol et nouvelles coupures
- Question de la propriété
 - Expropriations des terres agricoles
 - Expropriations de maisons, de fermes, d'exploitations agricoles
 - Les compensations financières
 - Les compensations en terres équivalentes
- La poursuite de l'activité agricole
 - L'agriculture une activité prioritaire
 - Le rôle de la production agricole renforcé par la guerre en Ukraine
 - Le gel des terres
 - Un avenir menacé et incertain
 - Partir et abandonner l'agriculture
- Les nouvelles sources de pollution
 - Pollution visuelle et paysagère
 - Pollution sonore
 - Protections anti bruit
- Gouvernance et financement du projet
 - Porteur (s) ?
 - Choix de la variante quand et par qui ?
 - Clef de répartition des financements

- Coût des variantes
- Coût insupportable face à la situation des finances de l'Etat
- Rôle de la concertation préalable
 - Référendum local
 - Vote de l'assemblée dans réunions publiques
 - Quid de la concertation ?
 - Choix déjà fait
- Temporalités des études et des décisions
 - Un vieux serpent de mer
 - Quel calendrier ?
 - Cette étude ne sera-t-elle pas oubliée comme les autres ?

Dans les registres : choix des variantes

- *Par rapport aux réunions publiques qui étaient là pour informer et répondre aux questions, le recours ensuite aux registres portait plus directement sur les variantes. D'ailleurs, celles-ci n'avaient quasiment pas soulevé d'interrogations à Villeneuve-sur-Lot. C'est par la suite, à travers les atteintes portées aux parcelles que les différentes variantes sont devenues déterminantes dans les discussions.*
- *Concernant le registre dématérialisé, 110 avis ou questions ont été déposés. Souvent dans un avis peut se trouver une question. Dans les avis/observations nous pouvons avoir des expressions multiples. Par exemple, une personne peut s'opposer à une ou plusieurs variantes et approuver une ou plusieurs autres variantes. Donc le nombre de choix est supérieur au nombre de dépôts d'observations.*

Fig. 28 Registre dématérialisé choix des variantes

Type de variante	Choix	
	Pour	Contre
Variante courte 1	11	
Variante courte 2	7	
Variantes courtes indifférenciées	13	17
Total variantes courtes	31	
Variante longue 1	4	
Variante longue 2	12	
Variantes longues indifférenciées	10	24
Total variantes longues	26	
Variante aménagement sur place	11	24
Déviations d'Artigues sans précision	6	
Sans opinion	1	

Source : Registre dématérialisé de la concertation
 Conceptualisation et réalisation : Jean-Pierre Wolff

Fig. 29 Registre papier choix des variantes

Type de variante	Choix	
	Pour	Contre
Variante courte 1	4	0
Variante courte 2	0	0
Total variantes courtes	4	
Variante longue 1	3	0
Variante longue 2	1	1
Total variantes longues	4	
Variante aménagement sur place	7	0

Source : Registres papier de la concertation

Conceptualisation et réalisation : Jean-Pierre Wolff

L'opportunité du projet

- *Elle repose sur deux arguments.*
 - o *Le premier concerne la sécurité de la traversée d'Artigues qui est avancée dans toutes les réunions publiques sauf pour celle qui a eu lieu à Villeneuve-sur-Lot, située à l'opposée de ce lieu-dit proche d'Agen. Cette sécurité des piétons mais aussi des automobilistes ainsi que des autres usagers de la route, impose une intervention énergique qui passe par la réalisation d'une déviation, d'où la proposition de plusieurs alternatives de tracé.*
 - o *La deuxième raison de ce projet s'inscrit dans un contexte d'un grand bassin de vie, associant plus qu'opposant les deux agglomérations des bords de la Garonne et du Lot.*

Les alternatives

- *Deux familles d'alternatives*
 - o *Les alternatives au projet reposent tout d'abord sur les différents tracés envisagés pour rectifier cette section de la RN 21. Au niveau des réunions publiques, le rappel d'une liaison de type autoroutier entre Limoges et Agen fut quelquefois rappelé et même pour quelques personnes très minoritaires souhaitée.*
 - o *Mais en complément, plutôt qu'en termes d'alternative, il faut évoquer le rétablissement d'une navette ferroviaire entre Agen et Villeneuve-sur-Lot. Pour cela il faudrait remettre en service 6 kilomètres de voie entre Pennes d'Agenais et Villeneuve-sur-Lot.*

Les enjeux

- *L'environnement à géométrie variable*
 - o *Les enjeux environnementaux sont présents en tant que référentiels abstraits pour certains et pour d'autres sont des préoccupations très concrètes.*
 - o *Globalement ces enjeux environnementaux se déclinent plus ou moins fortement en terme de fonctionnalité de la section routière envisagée.*

- *Absence de la pollution atmosphérique dans les débats ou les observations sur les registres.*
- *Références nombreuses à la qualité paysagère, à la nature par endroit des sols et des sous-sols, à la présence de sources ou de boisement, voire la faune.*
- *Le recours à l'environnement est surtout présent chez les agriculteurs conventionnels et en bio qui se rendent compte des difficultés et des remises en question de certaines exploitations :*
 - *par la division des propriétés,*
 - *la viabilité de parcelles plus petites,*
 - *les rallongements imposés par la nouvelle route,*
- *La fonction nourricière des campagnes est rappelée, d'autant plus que la guerre en Ukraine perturbe le marché mondial de plusieurs productions agricoles. L'urgence de protéger les surfaces agricoles rejoint celle de préserver l'environnement.*
- *Des enjeux socio-économiques à plusieurs échelles.*
 - *Celle du bassin d'échanges entre Agen et Villeneuve-sur-Lot, irrigué véritablement par cette unique infrastructure structurante. Rappelons le siège social de Gifi dans cette sous-préfecture qui a été présentée dans la première réunion publique, comme défavorisée et oubliée depuis plus d'un siècle (pas d'aéroport, pas d'autoroute et plus de lignes ferroviaires).*
 - *Ces enjeux économiques portés par les entreprises sont relayés par les maires et très bien perçus par les participants aux réunions. C'est moins net au niveau des observations laissées sur les registres.*
 - *Les agriculteurs, même s'ils ne sont plus nombreux, représentent un groupe socio-économique hétérogène mais soudé autour de valeurs communes comme :*
 - *l'attachement à la terre,*
 - *la fonction nourricière des villes,*
 - *La responsabilité de protéger l'environnement.*
 - *Socio-économiquement et environnementalement, les exploitants agricoles portent un regard très critique par rapport à ce projet. Ils se distinguent des résidents qui se sont établis depuis plusieurs décennies dans des lotissements pavillonnaires ou d'anciennes fermes.*
 - *Leurs intérêts, même s'ils peuvent se retrouver sur la question de l'expropriation, des nouvelles nuisances sonores, ou les rallongements des parcours, sont spécifiques car il s'agit de défendre leur outil de production et pour certains de survie économique.*
- *Les enjeux d'aménagement du territoire*
 - *pris en compte par la DREAL Nouvelle-Aquitaine*
 - *ils rejoignent en grande partie les enjeux socio-économiques.*

- *répondre aux besoins de mobilité des périurbains*
 - *renforcer le Villeneuvois en perte de vitesse*
 - *prendre en compte les besoins de l'ensemble des utilisateurs entre Agen et Villeneuve-sur-Lot.*
- *Néanmoins, le garant, devant les flux entre les deux agglomérations et le nombre de services de bus (1 par heure de 06.00 à 20.00) souligne qu'en complément de l'achèvement de la modernisation de la RN 21, soit conduite des études pour qu'une alternative au tout routier, soit véritablement étudiée.*

Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)

Si le projet n'a pas évolué durant la phase de concertation, le garant reconnaît que des précisions qui ne se trouvaient pas dans le dossier fourni au début, ont été apportées par la suite et intégrées au dossier dématérialisé sur le site de la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

Suite à des questions du public, le MO a interpellé les bureaux d'études qui l'accompagnent pour analyser les possibilités de modifier certaines localisations de giratoires ou des rétablissements de voies de rétablissement et de dessertes.

Le garant ajoute que le MO face aux critiques très vives de l'alternative « aménagement sur place » qui ne changerait pas fondamentalement les problèmes liés à l'insécurité routière dans la traversée d'Artigues, a pris conscience sans le formuler devant les publics, qu'elle ne devait pas être retenue. L'évolution est perceptible et la DREAL Nouvelle-Aquitaine attend la publication du Bilan et les remontées des acteurs politiques pour présenter la variante. Cet été, un choix sera fait, selon les réponses du MO aux questions qui lui ont été posées quelquefois sur la suite de la concertation.

Le garant a pris connaissance de la volonté du préfet du Lot-et-Garonne, que l'Etat ne pouvait pas attendre la réalisation d'une des variantes présentées pour diminuer l'insécurité routière au niveau d'Artigues. Le préfet a commandité une étude pour voir ce qui pouvait être fait le plus rapidement possible pour améliorer la traversée d'Artigues. Cette démarche se fait en dehors du processus de concertation préalable, pour répondre à l'urgence de traiter ce problème dénoncé depuis de très nombreuses années par l'association AURAN 21.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Avant la réalisation de la déviation d'Artigues, qui prendra quelques années dans le cas où le projet suive son cours, quelles solutions pourraient être mises en place pour renforcer la sécurité de sa traversée dans l'immédiat ?

L'approfondissement de la question des rétablissements des voiries existantes, des chemins et des accès aux propriétés immobilières et aux exploitations agricoles doit être une priorité pour répondre aux interrogations des publics.

Toutes les variantes d'améliorations de la RN 21, à part celle d'un aménagement sur place qui est largement rejetée par le public, impactent le fonctionnement des exploitations agricoles. Quelles réponses peuvent être apportées à des situations bien différentes en fonction de la localisation, de la superficie, de l'enclavement ou non, des qualités et des potentialités agronomiques de ces terres ? Quelles compensations à envisager ?

Le panachage entre le contournement d'Artigues et la réutilisation après améliorations de la RN 21 au niveau de Galimas, ne peut-il pas être envisageable au niveau déjà des études ?

Alors qu'une réflexion sur l'utilisation du train se développe par rapport aux enjeux environnementaux et énergétiques et que les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie vont rouvrir avec l'aide de l'Etat, la ligne Agen-Auch, en continuité de la ligne Agen-Périgueux, la DREAL Nouvelle-Aquitaine devrait se rapprocher de la Région Nouvelle-Aquitaine pour examiner l'opportunité de faire circuler des navettes ferroviaires entre

Agen et Villeneuve-sur-Lot dans la perspective de la création d'une gare sur la LGV Bordeaux-Toulouse.

Pour un projet routier s'attaquant en particulier à l'insécurité routière, le garant aurait souhaité que la Sécurité routière et ou une association de lutte contre la violence routière, puissent au moins se prononcer sur celui-ci à défaut de participer à une réunion publique.

Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine de prendre contact avec le BRGM pour procéder à une étude des sous-sols présentant par endroits des cavités pouvant fragiliser la réalisation d'une voie routière.

Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Le garant a noté des dysfonctionnements au niveau d'une commune (salle de réunion trop petite, informations limitées, absence du maire à des réunions, problème avec le registre des avis,). Que pourrait faire la DREAL Nouvelle-Aquitaine et/ou les services de l'Etat pour éviter que se répète une situation similaire lors d'une autre concertation ?

Le garant a été contacté par des associations pour l'informer d'un ancien projet de déviation combattu par une partie de la population de Foulayronnes et d'Artigues. Pourquoi dans le dossier de présentation du projet à la concertation préalable de cette année, rien n'est rappelé de ce tracé par la vallée de la Ségonne des années 1980 et de son abandon dans les années 1990 ?

Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine d'informer la population des communes concernées en diffusant des informations dès le choix d'une variante cet été.

Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine d'approfondir avec les propriétaires et les exploitants agricoles, leurs échanges sur l'ensemble des caractéristiques des parcelles pour en retirer une connaissance des plus précises pour la suite du projet.

Le garant demande qu'une réunion publique de « redition des comptes » soit organisée dans une commune avant l'été.

Liste des annexes

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
20/04/2022	JJ/MM/AAA	JJ/MM/AAA	JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. Avant la réalisation de la déviation d'Artigues, qui prendra quelques années dans le cas où le projet suit son cours, quelles solutions pourraient être mises en place pour renforcer la sécurité de sa traversée dans l'immédiat ?			
2 L'approfondissement de la question des rétablissements des voiries existantes, des chemins et des accès aux propriétés immobilières et aux exploitations agricoles doit être une priorité pour répondre aux interrogations des publics.			
3 Toutes les variantes d'améliorations de la RN 21, à part celle d'un aménagement sur place qui est largement rejetée par le public, impactent le fonctionnement des exploitations agricoles. Quelles réponses peuvent être apportées à des situations bien différentes en fonction de la localisation, de la superficie, de l'enclavement ou non, des qualités et des potentialités agronomiques de ces			

terres ? Quelles compensations à envisager ?			
4. Le panachage entre le contournement d'Artigues et la réutilisation après améliorations de la RN 21 au niveau de Galimas, ne peut-il pas être envisageable au niveau déjà des études ?			
5. Alors qu'une réflexion sur l'utilisation du train se développe par rapport aux enjeux environnementaux et énergétiques et que les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie vont rouvrir avec l'aide de l'Etat, la ligne Agen-Auch, en continuité de la ligne Agen-Périgueux, la DREAL Nouvelle-Aquitaine devrait se rapprocher de la Région Nouvelle-Aquitaine pour examiner l'opportunité de faire circuler des navettes ferroviaires entre Agen et Villeneuve-sur-Lot dans la perspective de la création d'une gare sur la LGV Bordeaux-Toulouse.			
6 Pour un projet routier s'attaquant en particulier à l'insécurité routière, le garant aurait souhaité que la Sécurité routière et ou une association de lutte contre la violence routière, puissent au moins se prononcer sur celui-ci à défaut de participer à une réunion publique.			
7 Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine de se rapprocher de la SAFER et de la Chambre d'agriculture du Lot et Garonne pour envisager déjà quelles seraient les mesures de compensation à proposer aux			

quelques exploitants agricoles impactés par l'une des variantes.			
8 Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine de prendre contact avec le BRGM pour procéder à une étude des sous-sols présentant par endroits des cavités pouvant fragiliser la réalisation d'une voie routière.			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
1. Le garant a noté des dysfonctionnements au niveau d'une commune (salle de réunion trop petite, informations limitées, absence du maire à des réunions, problème avec le registre des avis,). Que pourrait faire la DREAL Nouvelle-Aquitaine et/ou les services de l'Etat pour éviter que se répète une situation similaire lors d'une autre concertation ?			
2. Le garant a été contacté par des associations pour l'informer d'un ancien projet de déviation combattu par une partie de la population de Foulayronnes et d'Artigues. Pourquoi dans le dossier de présentation du projet à la concertation préalable de cette année, rien n'est rappelé de ce tracé par la vallée de la Ségonne des années 1980 et de son abandon dans les années 1990 ?			
3. Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine d'informer la population des communes concernées en diffusant des informations dès le choix d'une variante cet été.			

<p>4 Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine d'approfondir avec les propriétaires et les exploitants agricoles, leurs échanges sur l'ensemble des caractéristiques des parcelles pour en retirer une connaissance des plus précises pour la suite du projet.</p>			
<p>5 Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine de poursuivre les contacts déjà engagés avec les maires des communes concernées et des associations qui se sont manifestées lors de la concertation.</p>			
<p>6 Le garant demande qu'une réunion publique de « reddition des comptes » soit organisée dans une commune après le choix de la variante.</p>			

SUD OUEST UN REGARD PASSIONNÉ
SUR VOTRE RÉGION!
DOSSIERS DU QUOTIDIEN

Marché 25 sept 90

DÉVIATION DE LA RN 21

Pont-du-Casse : le front du refus

Difficile soirée hier pour le représentant de la DDE qui, dans une salle de la mairie de Pont-du-Casse, expliquait aux Cassipontins que la déviation de la RN 21 n'en était même pas encore au stade de projet

An en pas douter, les Cassipontins sont unanimes à refuser toute idée de déviation de la RN 21 qui emprunterait une partie du territoire de la commune. La salle de la mairie, pleine comme un cahier de doléances hier soir à Pont-du-Casse, était pour le moins inquiète comme le souligna en préambule Gilbert Fongaro, maire et conseiller général. Quatre-vingts personnes au moins attendaient résolues les explications de M. Jean-Pierre Garrigou, chargé du service des routes et de l'eau à la Direction départementale de l'équipement. Les multiples questions qui fusèrent dès les premiers instants témoignaient évidemment d'une préoccupation immédiate : où passera le tracé de la déviation en projet qui contourne Artigues par l'est ? Cette question sur toutes les lèvres formulée plus directement : « Est-ce que le tracé passera à trois cents mètres des maisons, ou plus près ? ». M. Garrigou l'attendait naturellement. Et ne pouvait y répondre. Ce tracé qui relierait la RN 21 à la RN 113 en contournant Artigues n'est qu'une « variante » possible de la déviation.

« Il n'y a pas encore de projet, ce n'est qu'une étude », répéta à plu-

sieurs reprises le représentant de la DDE. Et d'expliquer que cette déviation nord « n'est encore inscrite sur aucun plan et que l'on est juste à la phase d'élaboration du "dossier" de prise en considération ». Le tracé de la déviation présente plusieurs variantes possibles. Celle qui considérerait le trajet actuel de la RN 21 ne peut être retenu. Une autre variante empruntant le vallon de la Ségone et concerne la commune de Foulayronnes, paraissait au prime abord le tracé le plus simple, le plus facile techniquement. En cours d'études, au mois de juin juillet, nous nous sommes aperçu qu'une autre variante, celle qui vous concerne était largement concurrente. Il nous fallait donc la prendre en considération ». A cet argument technique, s'ajoute en outre une obligation que la DDE doit satisfaire pour que le dossier retienne l'attention du ministère de l'Équipement : proposer au moins deux variantes.

Voici simplement exposées les raisons des techniciens de la DDE qui gommèrent toutes les supputations engendrées par les « ratés de l'administration » au cours de l'été. On se souvient en effet que la municipalité, pas plus que les riverains n'avaient été prévenus de l'ouverture d'une étude sur ce

tracé. « Maldonne » ou « anomalie » auxquels certains prêtèrent une intention volontaire comme quelques personnes le soulèveront hier soir au cours de la réunion.

A l'heure actuelle, le dossier de prise en considération concerne donc les deux tracés, ou variantes possibles, celui par le vallon de la Ségone et celui par Artigues (lieu dit de Pont-du-Casse). Les études géologiques, les enquêtes de circulation, les affectations de trafic et les études d'impact achevées (ce qui devraient être le cas d'ici la fin du mois d'octobre) le dossier sera soumis aux maires des communes concernées pour qu'ils engagent une concertation avec les riverains. Toutes les observations recueillies, le dossier partira alors à la commission des routes, laquelle dispose de six mois pour statuer. Lorsque cette commission aura opté pour une variante, un projet définitif sera alors établi et inscrit dans les documents d'urbanisme. Tout ce processus devrait ainsi conduire le dossier déviation de la RN 21 à la fin de l'année 1991. « N'attendez pas de moi que je vous dise aujourd'hui à quelle distance de votre maison passera la route », concluait donc Jean-Pierre Garrigou, pressé de questions.



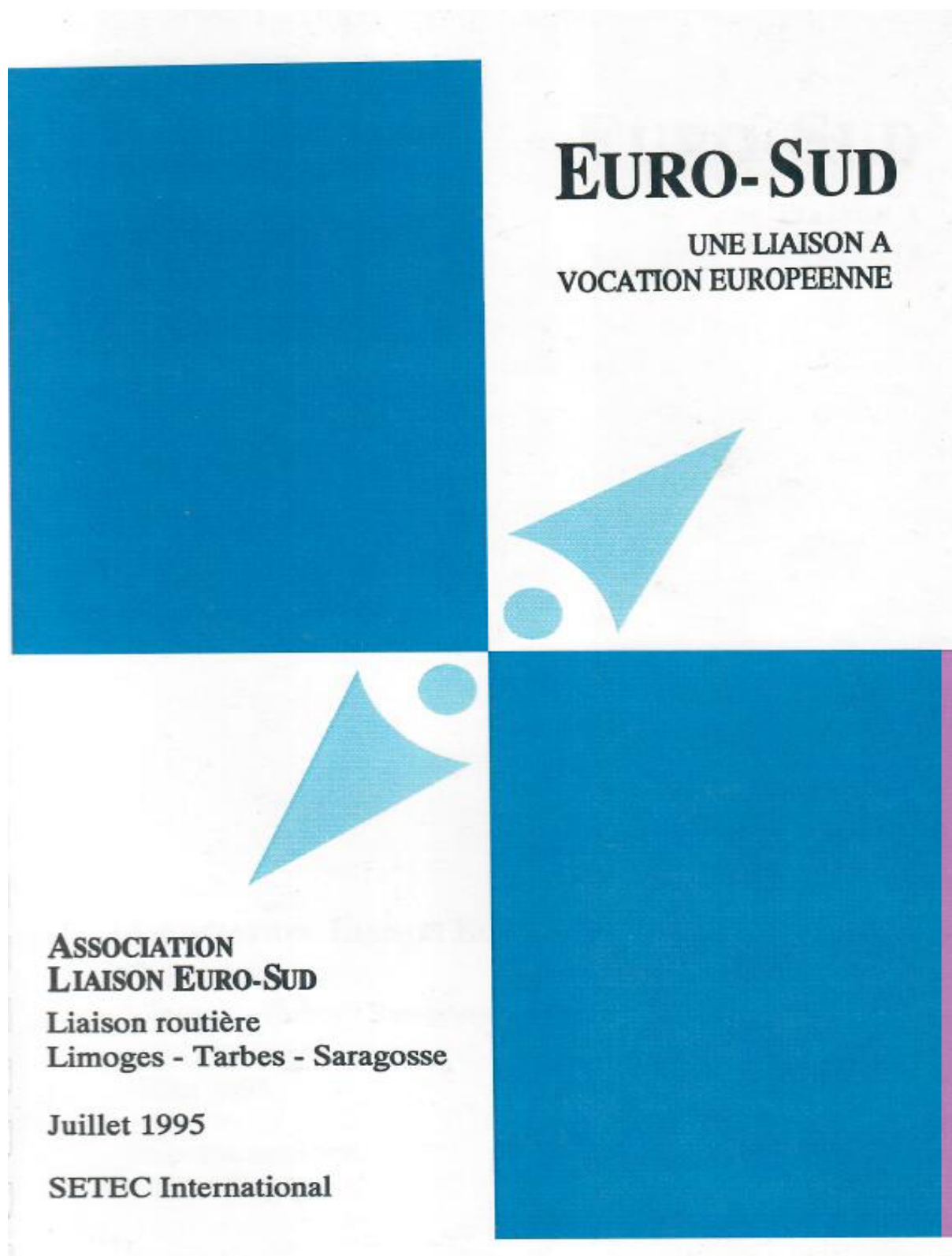
Les Cassipontins attendaient, résolus, les explications de la DDE



Carte à l'appui, Jean-Pierre Garrigou détailla les deux « variantes » possibles de la déviation (Photos Nédir Debbeche, « Sud-Ouest »)

RJ.

- Annexe 3. Euro-Sud Une liaison à vocation européenne



Annexe 4. Nomination par la CNDP du garant de la concertation préalable



SÉANCE DU 6 OCTOBRE 2021

DECISION N°2021/127/ RN 21/ 1

AMENAGEMENT DE LA RN 21 ENTRE AGEN ET VILLENEUVE-SUR-LOT (47)

La Commission nationale du débat public,

- Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-15-1 et suivants,
- vu le courrier et le dossier annexé en date du 7 septembre 2021 de Monsieur Jean-Noël CHAVANNE, Préfet du Lot et Garonne, demandant la désignation d'un garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable sur le projet d'aménagement de la route nationale 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1,

considérant que :

- le calendrier de concertation proposé par le maître d'ouvrage dans sa demande de désignation de garant, devrait être adapté afin de permettre au garant d'assurer les missions qui lui sont confiées à l'article L.121-1-1 du code de l'environnement, notamment de veiller à la qualité, à la sincérité, à l'intelligibilité des informations diffusées au public,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : Monsieur Jean-Pierre WOLFF est désigné garant de la concertation préalable sur le projet d'aménagement de la route nationale 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot.

Article 2 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

- **Annexe 5. Lettre de mission du garant de la concertation préalable**



LA PRESIDENTE

Paris, le 7 octobre 2021

Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 6 octobre 2021, la Commission nationale du débat public vous a désigné garant du processus de concertation préalable pour le projet d'aménagement de la route nationale 21 au nord d'Agen (47), porté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement. Comme le précise cet article, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, **soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1.** Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L.121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en rappelant à vos interlocuteurs ces exigences légales.

M Jean-Pierre WOLFF
Garant de la concertation préalable
Aménagement de la RN21 Agen Nord (47)

[la commission nationale du débat public](http://la.commission.nationale.du.debat.public)
244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – France – T. +33 1 40 81 12 63 – chantal.jouanno@debatpublic.fr
debatpublic.fr

- **Annexe 6. Lettre du Premier ministre**

Le Premier Ministre



Paris, le 05 NOV. 2021

Chère Madame la ministre,

Vous m'avez fait part de vos interrogations relatives à la mise en œuvre du passe sanitaire dans le cadre des débats publics organisés par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Comme vous le soulignez dans votre lettre, le passe sanitaire n'est pas applicable aux activités organisées par la CNDP et la loi du 31 mai 2021 relative à la gestion de la sortie de crise sanitaire modifiée ne permet pas de l'instaurer pour celles-ci.

Le législateur a en effet prévu que nous puissions mobiliser cet outil pour les activités de loisirs ou de restauration, pour certaines activités conduisant à d'importants brassages de population comme les salons et foires, pour certains lieux spécifiques comme les hôpitaux ou les centres commerciaux, ou pour les déplacements de longue distance.

Les activités dont l'exercice est protégé par la Constitution, comme les activités politiques, syndicales ou culturelles, sont en revanche exclues de son champ d'application.

Les activités de la CNDP portent notamment sur des sujets à fort impact environnemental, pour lesquels l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions prises dans ce domaine est une exigence constitutionnelle en application de l'article 7 de la Charte de l'environnement.

La conciliation entre cette exigence constitutionnelle et l'objectif de protection de la santé publique ne semble pas, au regard de la situation sanitaire actuelle, permettre d'imposer le passe sanitaire à vos activités.

.../...

Madame Chantal JOUANNO
Ancienne ministre
Présidente de la Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Annexe 7. Contribution de l'AURAN 21 à la concertation RN 21

Aménagement de la section Agen-Nord de la RN 21

Concertation préalable du public

Association AURAN 21

Parmi les options disponibles le choix se porte à l'unanimité sur le **projet "vert"** appelé « **Les Tracés Longs** ». Ces deux propositions représentent, à notre avis, les meilleures options pour une véritable déviation d'Artigues.

Quelques réflexions :

1- L'option "**mauve**" '**Aménagement sur place** », ne retient aucunement notre attention, car ce n'est en rien une déviation, mais un simple aménagement du tracé existant avec l'apport de deux créneaux de dépassement de part et d'autre du village qui risquent d'entraîner un phénomène d'accélération des vitesses à la sortie de ces zones qui se répercuteront sur la traversée d'Artigues.

Cette option ne nous paraît pas acceptable, elle n'améliore en rien ce que nous connaissons actuellement.

Une première étude rapide faite en 2020 nous donne sur un parcours de 1.55 km du carrefour du Duc à la sortie de la rue Jean Rostand : 67 accès dont 13 routes, soit un accès tous les 23 m.

2- **Tracés courts** : Les deux tracés évitent Artigues.

Ils suppriment l'accès de la route des Granettes en le raccordant à celle de Pont du Casse.

Un point mérite un éclaircissement : **les positions précises des ronds-points d'accès au village en venant d'Agen.**

Le tracé court 1 évite la construction d'un pont pour la traversée des deux routes citées ci-dessus.

3- Tracés longs : Leur différence semble ne porter que sur les zones de dépassement, ce qui n'impacte d'aucune façon un intérêt particulier pour les habitants d'Artigues.

Leurs seuls avantages par rapport aux tracés courts viennent, d'une part, du non rattachement (côté Agen), grâce à un pont, entre la déviation et la route actuelle et, d'autre part, cela évite l'aménagement des divers accès au Pech de Bedel (2 accidents en 2 ans avec décès d'un motard à chaque fois).

Apparemment, les tracés longs reprennent la déviation telle qu'elle avait été définie dans les anciens projets il y a environ 25 ans par la DDE.

Enfin, il faut noter que la place « Colonel Rémy », à Artigues, sert aussi de zone de covoiturage, ce qui a pour effet de rajouter des accès à la RN 21 au moment de la prise et de la fin du travail.

Remarque :

Il est prévu des zones de dépassement. Un dépassement doit se faire avec un delta de vitesse de, au moins, 20km/h.

Les véhicules circulant tous à 80km/h sur une 2x1 voie ou 90 km/h sur une trois voies, il leur faudra rouler à 100 ou 110 km/h...

Le Président

G. Vallon-Lorton

RN 21 A LA CROIX-BLANCHE

Nouvelle enquête publique

Après l'annulation de la précédente, une nouvelle enquête d'utilité publique aura lieu à la Croix-Blanche en fin d'année. Avec un nouvel accès au nord du village

Une nouvelle enquête d'utilité publique sur la déviation de la RN 21 à la Croix-Blanche aura lieu d'ici la fin de l'année 1998, probablement au dernier trimestre. La voie en service depuis une année n'a en effet plus de base légale depuis que le tribunal administratif de Bordeaux, le 19 février dernier, annulé la déclaration d'utilité publique initiale de juin 1993. L'absence d'un tel fondement n'empêche certes pas les voitures et camions d'y rouler - et les gendarmes d'y verbaliser nombre d'exès de vitesse -, mais il doit être comblé.

Hier, les responsables de l'association de défense contre la déviation qui avait saisi le tribunal, Alain Juste et Norbert Castan, en même temps que deux riverains concernés ont rencontré sur place le secrétaire général de la préfecture François Henry, le directeur adjoint de l'équipement M. Blanchard, et le responsable du bureau de l'environnement à la préfecture M. de Zorzi.

M. Henry a annoncé trois choses à ses interlocuteurs : la tenue d'une nouvelle enquête d'utilité

publique d'ici la fin de l'année, probablement au dernier trimestre, la prise en compte de la nouvelle réglementation sur les nuisances sonores, la mise à l'étude d'un nouvel accès à la Croix-Blanche au nord du village.

Ce dernier point est celui sur lequel s'est fondé le tribunal administratif pour annuler le premier DUP, au motif qu'un échangeur figurant dans le plan soumis à enquête, avait disparu dans le plan faisant suite à la DUP.

L'ADCD avait commenté ce fait en soulignant la perte d'activité des commerces locaux, depuis que l'accès au village depuis Villeneuve s'est fait par un « délaissé » de l'ancienne RN 21, qui s'ancre à plus d'un kilomètre du bourg.

La DDE étudie une nouvelle solution, plus directe et plus proche, plus apte en tout cas à attirer l'attention des usagers de la nationale qui chercheraient à faire une halte de ravitaillement en essence. Cette solution devra aussi être compatible avec un éventuel passage à quatre voies de la nationale. La nouvelle réglementation sur le bruit résulte de décrets



La déviation mise en service en mai 1997 (Photo Jean-Louis Bordierie - Sud-Ouest)

d'application d'une loi sur le bruit. L'existence juridique de la déviation étant ajournée, la DDE devra se conformer aux normes établies entretemps, dont la logique est que le nouvel équipement ne doit imposer davantage de nuisances qu'il n'en n'existait auparavant. Des mesures vont être faites chez les riverains, et pourraient conduire à de nouvelles interventions acoustiques sur l'ouvrage ou les maisons.

L'association ne cachait pas sa satisfaction hier, tandis que le maire Louis Régis de Brondeau

répondait à son tour à l'invitation de M. Henry un peu plus tard, toujours sur le problème de la déviation. « Nous avons profité de sa venue pour appuyer l'idée d'un meilleur raccordement au nord, puisque tout le monde est d'accord pour dire que celle-ci ne va pas. Les commerces ont perdu pas mal d'activité, mais surtout dans le sens nord-sud. Il y a localement que nous l'avions dit à la DDE, qui n'était d'ailleurs pas hostile à l'idée de reprendre le dossier. L'annulation de la DUP aura accéléré les choses » disait le maire.

- Annexe 9. Avis des associations cyclables d'Agen et de Villeneuve-sur-Lot



Avis des associations Vélocité en Agenais et Villeneuvois à vélo sur la concertation RN21 Agen-Nord

Gare aux (non-)aménagements cyclables sur l'ancienne RN 21

Les associations ont lu avec intérêt le dossier de concertation préalable à l'aménagement de la section Agen-Nord de la RN 21. S'il appartient à chacun de donner sa préférence parmi les variantes proposées à la concertation, ou sur l'intérêt-même d'un réaménagement de l'actuelle Route Nationale, nous rappelons cependant qu'un tel projet doit respecter les exigences de la Loi d'Orientation des Mobilités, rendant obligatoire la réalisation d'aménagements cyclables à l'occasion de toute rénovation de voie urbaine, et interurbaine (sauf incapacité). Les institutions doivent ainsi prendre garde à ce qu'un tel projet **ne crée pas de coupures pour les cyclistes**, comme il va être le cas à l'occasion du réaménagement du créneau de Monbalen. De plus, un tel projet doit avoir pour vocation à garantir la sécurité des habitants et des riverains, et non à augmenter le trafic automobile entre les deux villes : il paraît donc incongru à la vue de l'enjeu climatique actuel de poursuivre un aménagement en trois voies de la Nationale.

La circulation sur l'ancienne RN 21

Avec ce projet de nouvelle route, l'actuelle Nationale 21 sera consacrée à la desserte locale et à la circulation des piétons et cyclistes, avec un trafic automobile largement réduit comparé à aujourd'hui. Cette route apaisée permet dès lors d'envisager de nombreux déplacements en vélo, notamment entre Artigues et Foulayronnes, ou Galimas et La Croix-Blanche, dès lors que la circulation résiduelle sur l'ancienne RN 21 est apaisée.

Il est ainsi essentiel que la largeur de l'actuelle Nationale soit réduite, notamment en supprimant les créneaux de dépassement existants et zones centrales de tourne-à-gauche, afin de créer des pistes et bandes cyclables sur tout le linéaire de l'actuelle RN 21 et de prévenir de vitesses excessives qui pourraient apparaître sur cet axe vidé de ses voitures.

C'est en effet un phénomène constaté sur la contre-allée à la nouvelle 2 x 2 voies entre les giratoire de Lalande et des Trois Mulets, mise en circulation en 2019. De nombreuses vitesses excessives sont constatées sur cette route rectiligne désormais vide, mettant en danger les cyclistes, alors que le projet devait contenir des bandes cyclables sur la contre-allée.

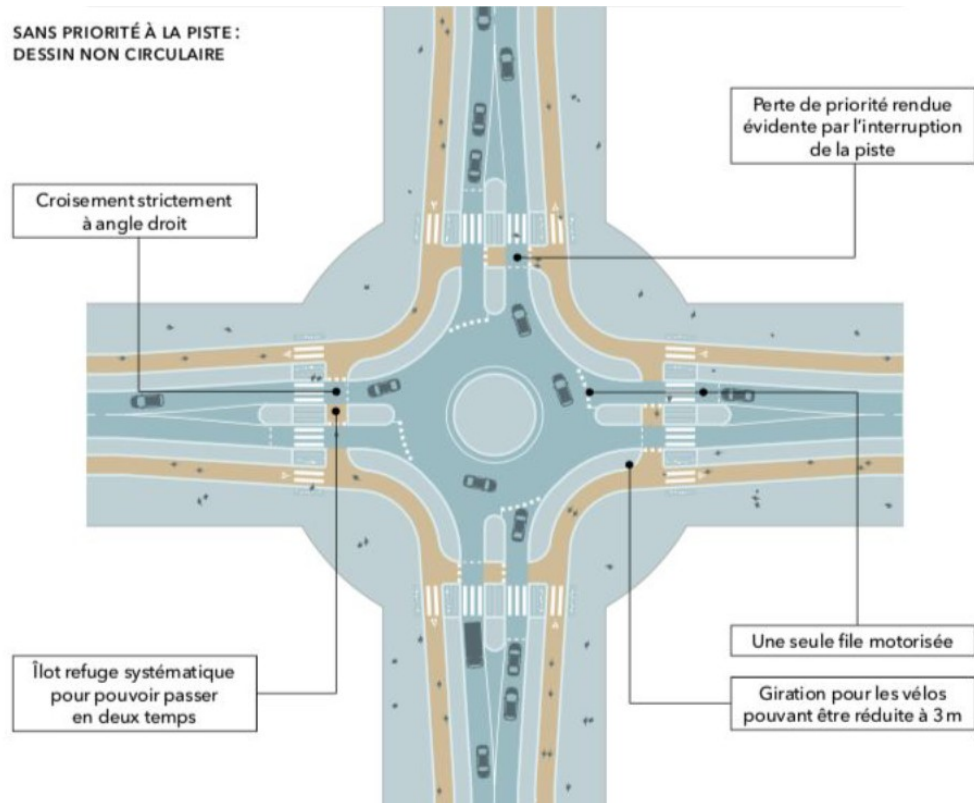
La mise en place d'une **chaucidou** (chaussée à voie centrale banalisée) sur l'ancienne RN 21 permettrait de répondre à ces enjeux, notamment sur les portions où la largeur de la voie n'est pas suffisante pour l'insertion de pistes cyclables en site propre. Le faible trafic attendu et le profil de la voirie actuelle rendent optimales cette solution, réduisant naturellement la vitesse des automobiles, et permettant une circulation des piétons et cyclistes sur des rives apaisées. Cela implique cependant **nécessairement** la suppression des tourne-à-gauche et îlots en béton, au niveau de Galimas et d'Artigues. La surlargeur à ces niveaux sera d'autant plus profitable que le potentiel piéton et cycliste est plus grand, du fait des nombreuses habitations environnantes.



Sur les intersections

Une attention particulière devra être portée au traitement des intersections, notamment celles avec la future RN 21. Il faut à tout prix éviter des erreurs, comme il va être le cas sur le réaménagement du créneau de Monbalen, qui consisteraient à mélanger ancienne et nouvelle RN 21 avec des carrefours giratoires, sans pistes cyclables séparées, ce qui constituerait une grande coupure urbaine, dangereuse à la vue du trafic espéré.

Sur les grands carrefours giratoires que représentent la sortie sud de La Croix-Blanche, et le nord d'Artigues, la réalisation de **passages dénivelés** pour les piétons et cyclistes, ou à défaut d'un carrefour giratoire « à la hollandaise », avec pistes piétonnes et cyclables séparées et croisant la route avec un angle de 90°, sera nécessaire pour sécuriser le trafic venant de La Croix-Blanche et d'Artigues, si possible sans croiser la route nationale.



Sur les variantes courtes : une continuité nécessaire

Les associations **appuient en particulier sur l'absence fondamentale de passage dénivelé piéton et cycliste à l'intersection entre ancienne et nouvelle route Nationale, au sud d'Artigues, dans les variantes courtes**. Les variantes telles que présentées ne permettraient pas aux habitants d'Artigues de se rendre à Foulayronnes sans passer par la future Route Nationale, **ce qui serait une grave discontinuité**. Dans le cas où une des deux variantes courtes est choisie, la réalisation d'un passage dénivelé sur ou sous la N 21 entre les deux chemins de rétablissement sera nécessaire pour la continuité piétonne et cycliste.

En complément de ce point important sur le carrefour au sud d'Artigues, il est important de ne pas négliger la continuité piétonne et cycliste sur les portions où l'actuelle RN 21 serait utilisée. Les variantes courtes mentionnent en effet l'utilisation de l'actuelle route au sud du chemin de Perry, au nord d'Artigues et au lieu-dit Roudé, au sud d'Artigues.

Les itinéraires de rétablissement ne sont en l'état actuel pas satisfaisants : il n'est pas prévu de continuité cyclable au niveau du rond-point au nord d'Artigues, ce qui imposerait aux cyclistes venant d'Artigues de traverser tout le rond-point, et donc le trafic de la RN 21, pour rejoindre la contre-allée vers La Croix-Blanche. Une voie piétonne et cycliste parallèle au rond-point est nécessaire pour permettre aux usagers de rejoindre la voie de rétablissement alors créée, sans danger.

Cette même voie de rétablissement doit, plus au sud, être raccordée en ligne droite avec l'ancienne Nationale vers Artigues, et non faire un détour vers Belair comme la carte semble l'indiquer.

Sur la concertation

Les associations cyclistes apprécient la qualité des documents présentés, et la mention explicite des modes doux (marche, vélo) au sein du projet, preuve qu'une telle démarche est nécessaire dans un projet d'une telle envergure.

Elles se tiennent à la disposition des interlocuteurs, tout au long des études, afin que ce projet intègre pleinement les problématiques piétonnes et cyclistes, essentielles au 21^e siècle.

Contacts

Adrien CHAUD
Président
Villeneuvois à vélo
contact@villeneuvois-a-velo.fr

Martine PUIG
Présidente
Vélocité en Agenais
velocite47@gmail.com

Stop au flot de la circulation automobile de la nationale 21 vers le vallon de Vérone

Le 6 décembre 2021

Nous demandons à Madame la Présidente du Conseil Départemental du Lot et Garonne de bien vouloir interdire la circulation en provenance et en direction de la N 21 vers le Vallon de Vérone, de réorienter le flux vers la rocade qui a été construite à cet effet et de réserver la circulation dans le Vallon de Vérone aux riverains.

Les motifs de cette demande sont les suivants :

- 1) Le débit de circulation est très important et notamment aux heures de pointe. Les voitures qui empruntent la nationale 21 ne prennent pas la rocade en service depuis plusieurs années pour essayer de réduire leur temps de trajet.
- 2) La vitesse des véhicules est très élevée et il est très difficile pour les riverains de sortir de chez eux.
- 3) Les cyclistes, les piétons et les randonneurs ne peuvent pas emprunter le Vallon de Vérone pour des raisons de sécurité.
- 4) C'est une artère très étroite et les élus d'Agen et de Foulayronnes qui connaissent parfaitement la situation n'ont jamais été en mesure de proposer des aménagements indispensables pour les piétons et les vélos.
- 5) On ne peut pas utiliser les modes de transports doux pour rejoindre le centre ville d'Agen situés à quelques minutes.
- 6) Le bruit est insupportable pour les riverains.
- 7) Les jeunes qui se rendent à l'ESAT de Vérone sont exposés à l'abondante circulation quotidienne.
- 8) Il n'y a pas de ligne de bus pour desservir le Vallon de Vérone.
- 9) Le cadre verdoyant du Vallon de Vérone, s'il était préservé de cette pollution grandissante pourrait être mis en valeur au bénéfice de tous les amoureux de la nature.

Annexe 11. Pétitions des habitants du lieu-dit Galimas pour la demande d'une nouvelle variante

13/03/2022

Monsieur Jean-Pierre WOLFF

Garant de la concertation à l'aménagement section Agen-Nord RN 21

Le 7 février 2022 s'ouvrait la concertation préalable du public à l'aménagement de la section Agen-Nord de la RN 21. Les réunions publiques organisées dans les communes concernées nous ont informés sur le projet dans ses cinq variantes et nous invitent à exprimer nos positions : oppositions et propositions.

Les objectifs de cet aménagement sont :

- Améliorer la sécurité
- Fiabiliser les temps de parcours
- Améliorer l'environnement et le cadre de vie des riverains

Sur le premier objectif tout le monde s'accorde sur sa priorité. Cependant, les situations du bourg d'ARTIGUES et de l'ancien lieu-dit GALIMAS sont différentes. Si la traversée d'un bourg est par essence accidentogène, les accidents survenus à GALIMAS sont eux liés à des accès directs sur la nationale, un passage piéton traversant une zone limitée à 70 km /h et des arrêts de bus desservant des habitations de part et d'autre de la RN21.

Le second objectif, qui vise la fiabilisation du temps de parcours entre les deux pôles d'activité villeneuvois et agenais, sera difficilement atteint. De fait, les cinq variantes sont envisagées en routes bidirectionnelles avec pour certaines des zones de dépassement. La vitesse maximum autorisée sera celle existante à ce jour.

Le cadre de vie des riverains sera fortement impacté. Toutefois, selon leur lieu d'habitation, ce cadre de vie sera amélioré ou alors pour certain fortement dégradé et déclassé. Pour notre part, habitants la zone EST de la RN21 au niveau de GALIMAS, les quatre variantes qui déplacent la RN21 vers l'EST constituent une nuisance grave d'un point de vue sonore, géographique, écologique et économique. C'est pourquoi elles n'améliorent en rien l'environnement.

De fait, entre GALIMAS et la côte de « La Belette », en partant du futur rond-point de LA CROIX BLANCHE dans le sens VILLENEUVE AGEN, les nouveaux tracés vont enclaver trois habitations qui subiront les nuisances routières non seulement à l'avant de leur maison mais aussi à l'arrière avec l'impact sonore, l'insécurité et la pollution associés. Ces tracés détruiront ensuite 1950 chênes et 150 noyers avant de poursuivre la préemption de terres agricoles, dépouillant ainsi un agriculteur de plus de 20 hectares. L'exploitation des parcelles par cet agriculteur sera d'autant plus contraignante et difficile d'accès. D'un point de vue géotechnique cette zone sera compliquée. L'exploitant agricole a d'ores et déjà signifié à la DREAL lors de ces réunions d'informations, la présence de grottes et de gouffres. A signaler un bosquet de pins parasols centenaires qui enjolivent le paysage et risque fort de bien mal supporter les vibrations et la pollution liée à deux années de travaux. Et pour finir, juste avant la côte de « La Belette », ces variantes supprimeront à nouveau une partie de forêt de chênes du RITOULET.

Au-delà des variantes elles même, il faut prendre en compte l'emprise des voies de rétablissement envisagées pour desservir les habitations au pourtour qui renforce le déclassement des terres agricoles.

Il est clair qu'à ce stade il nous est impossible de parler d'amélioration de l'environnement.

Nous regrettons qu'aucune variante ne propose un réaménagement de l'existant sur GALIMAS associé à une déviation d'ARTIGUES.

Notre proposition porte sur un réaménagement de la RN21 de GALIMAS à la côte de « La Belette ». Il s'agit de concevoir dès La CROIX BLANCHE un aménagement qui permette d'éviter un accès direct sur la RN21. Sur l'ouest il serait envisageable de prolonger la « Route de CASTILLOU » jusqu'au nouveau rond-point et, sur l'est une réhabilitation du chemin rural de « MOUREAU » prolongé jusqu'à l'Avenue des Pyrénées qui relie LA CROIX BLANCHE au nouveau rond-point. Ainsi, les deux points névralgiques « Route de CASTILLOU » et « Route de St Pierre La Feuille » n'aurait plus d'accès direct sur la RN21.

- **Annexe 12. Pétition des habitants de la Gauge Est RN21**

Proposition des habitants du hameau de la Gauge Est RN21.

Pour faire part de sa position au Garant de la concertation =

- Se mettre d'accord sur un Document commun
- envoi par chacun par mail avec copie ouverte aux autres signataires pour que le garant ne puisse pas contester la réception

Aménagement sur place = c'est une aberration pour le village d'Artigues, car il n'apporte aucune sécurité aux riverains. Il faut sortir le trafic de transit du village pour sécuriser les déplacements des habitants.

Dans tous les cas, y compris de déviation du village, il faudra contrôler la vitesse du trafic sur l'ancienne RN21 pour éviter les excès de vitesse cause des accidents mortels = radar, ou ralentisseurs par dos d'âne ou chicane, etc.

Variantes longues n°1 et 2 =

Contre ces deux variantes car trop grand impact foncier sur notre terre nourricière.

Variante courte n°1 =

Une partie des nuisances au sortir du Roudé pourraient être contenues sur le site actuel.

Il faut assurer l'accès au relais hertzien et à la plateforme des conteneurs à ordures.

- à l'est = la route est rétablie vers Foulayronnes. **Proposition** de faire racheter par le projet l'atelier de ferronnerie Sarramon pour y établir l'emprise de la voie de rétablissement de la Gauge vers Agen.
- RN 21 nouvelle sur le tracé de l'actuelle.

On ne parle pas de tout ce qui concerne les maisons côté ouest de la RN21, que ce soit pour araser le dos d'âne, ou pour utiliser l'emprise des maisons pour implanter la voie de rétablissement de Roudé vers Artigues.

Variante courte n°2 =

Contre cette variante car =

- trop grande nuisance sonore du rond-point pour la maison la plus proche
- rétablissement passe sur le pas de porte d'un des habitants
- difficulté d'accès entre Pont du Casse et la nouvelle RN21

Proposition des habitants du Bruguet, en complément de ceux du hameau de la Gauge Est RN21.

Reconnaissant la pertinence de l'analyse qui précède, reprendre l'impact sur la propriété du Bruguet de la courbe du tracé long à 2x2 voies dans le tracé de la variante courte n°1 pour éloigner la RN21 le plus possible du bâti du Bruguet.

Le 8 mars 2022

Equipements routiers ■ Déviation de la RN 21

Le préfet choisit la solution Artigues

Le préfet de Lot-et-Garonne a décidé de mettre un terme aux spéculations émises ces derniers jours autour de trois tracés de déviation de la RN 21.

La première phase du dossier de la déviation de la RN 21 est désormais bouclée après l'envoi par M. Astruc de son rapport au ministère de l'Équipement.

Au terme d'une séance de travail tenue à la préfecture début mai, les deux éventualités avaient été passées en revue. Pour l'Équipement et pour la préfecture, la variante Artigues, par le plateau, présentait plus davan-

tages que la variante Ségonne par la vallée du même nom.

Le tracé par Artigues, s'il présente une grosse difficulté, à savoir le franchissement des lacs collinaires de Talives, occasionne la destruction de trois maisons et a moins d'impact sur l'environnement (moins de bruit et de nuisances au niveau du paysage). Cette variante, estimée par la DDE à 215 millions de francs est longue de 13 kilomètres.

Après la table ronde à la préfecture, une étude par l'est avait été demandée à la direction départementale de l'Équipement. Celle-ci a été réalisée, exposée sur la place publique pour être écartée devant les difficultés techniques qu'elle occasionnerait et le coût financier qu'elle engendrerait.

Le préfet, coupe ainsi court à toute velléité tardive pour ne pas risquer que le département perde son tour

dans la queue des demandeurs. Dans six mois, la direction des routes donnera son assentiment ou signifiera son refus au préfet. Le temps de la concertation est désormais terminé. Le préfet, comme cela était prévu, a entamé la phase de prise en considération, préalable à un examen plus poussé du projet. La balle est maintenant dans le camp du ministère.

R. H.

Le préfet communique

« La presse s'est, au cours des derniers jours, presque quotidiennement, faite l'écho de prises de position ou de déclarations spéculant sur d'éventuelles intentions de l'administration en ce qui concerne le projet de déviation de la RN 21 au nord d'Agen.

Une mise au point s'avère donc indispensable afin de préciser très clairement la position de l'administration dans cette affaire.

Dans un communiqué de presse paru dans les journaux locaux, courant avril 1991, le contexte réglementaire et l'action de l'administration dans le cadre de la conception et réalisation de projets routiers importants sur le réseau national avait été très brièvement défini et exposé.

Il avait été ainsi rappelé obligatoirement trois phases de concertation et d'étude préalable toute réalisation de projet comme celui de la déviation de la RN 21 au nord d'Agen.

Or, la première phase comportant les études préliminaires indispensables, la recherche des solutions possibles en concertation avec les administrations départementales et régionales intéressées ainsi qu'avec les élus concernés, vient de s'achever par la transmission à M. le Ministre de l'Équipement (direction des routes) du dossier de prise en considération concernant le projet de déviation de la RN 21 par le nord d'Agen, selon un tracé contournant le village d'Arti-

gues par l'est et descendant dans la vallée de la Garonne en suivant le vallon du Ri-douneil.

Ce choix dont la responsabilité incombe en première analyse au préfet et à lui seul, s'agissant d'une route nationale, ne fait pas, en l'état actuel, l'unanimité des élus concernés. Je le regrette.

Mais je précise que le projet retenu s'est imposé par rapport à d'autres solutions possibles parce qu'il répondait parfaitement aux besoins de l'agglomération en matière de desserte routière tout en étant notablement moins cher et techniquement plus facile à réaliser.

Compte tenu de récentes déclarations parues dans la presse, il me paraît nécessaire de préciser que l'hypothèse d'un contournement d'Agen par l'est a été, pour des raisons tout à la fois techniques et financières, écartée du dossier que j'ai transmis à Paris.

En tout état de cause, un contournement complet de l'agglomération à la fois par l'ouest et par l'est (périphérique) n'est pas concevable avant 2 050 au moins compte tenu du nombre des priorités nationales et mêmes régionales.

En revanche, la déviation ouest s'inscrit à moyen terme dans la logique des décisions et des financements déjà en place pour la voie sur berge. Le tronçon, ouest-est reliant l'accès à l'autoroute et la RN 113, à la haute de Lafox, tracé qui figure au SDAU, peut en constituer la suite

logique, dans un cadre financier à débattre lors des prochains plans. L'étude préliminaire correspondante sera d'ailleurs jointe au dossier de M. le Ministre de l'Équipement dans les prochaines semaines.

Par ailleurs, dans le cadre de la réalisation de la déviation ouest, la variante envisageant la traversée de la vallée de la Ségonne, a été écartée, pour des raisons de préservation de l'environnement, mais aussi parce que le tracé retenu offre de réelles perspectives de développement économique aux cantons et aux communes du nord d'Agen, sans leur imposer de nuisances graves, pour autant que le tracé exact soit le moment venu, étudié avec soin.

Il appartient donc à présent à M. le Ministre de l'Équipement (direction des routes) de décider d'agréer le projet qui vient de lui être soumis (procédure dite de « prise en considération »). Seule cette décision, qui devrait intervenir dans un délai de six mois environ, permettra d'engager la deuxième phase de la procédure réglementaire qui consiste à affiner et préciser les conditions de mise en œuvre du projet retenu.

Ce n'est qu'au terme de cette seconde phase qu'intervient la déclaration d'utilité publique précédant l'acquisition des terrains d'emprise et le démarrage des travaux.

Encore faut-il que les crédits correspondants soient prévus, tant sur le budget de l'État, que celui des collectivités intéressées dans le cadre des prochains contrats de plan, ce qui laisse encore une très large place à la négociation.

ASSOCIATION DE SAUVÉGARD DES TANNERIES

L'Astrapa remercie ceux qui, à l'occasion du Forum des associations, sont venus et ont participé à l'animation de leur journée. La demande de personnes, l'association signale qu'il reste quelques sérigraphes mémoire des Tanneries du peintre Henri

Vous pouvez les contacter en téléphonant aux 52 (HB), 53.47.16.33, 53.66.11.41 (HR), au tarif adhésion de 200 F. Le lieu de retraiter vous sera communiqué. Vous pouvez également les faire livrer à domicile.

AGEN

SALON de la MODE A AGEN

L'ETOILE D'UN GRAND

LA MODE A AGEN ET ELLE LE M

40 commerçants et au plus haut de la mode européenne leur plus belle sé

SALON DE LA

Hommes, femme beauté, forme, san

bijouterie, déco

Des défilés tous des concours, des 2000 m² d'exposition

Une excellente occasion et tout savoir de l

■ Le 8 novembre

- **Annexe 14. Avis du Conseil de l'Agglomération d'Agen**

RAPPORT N°24

AMENAGEMENT DE LA SECTION AGEN-NORD RN21 - CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC - CONTRIBUTION DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

Résumé de la délibération

Dans le cadre de l'aménagement global de la RN21 entre Villeneuve-sur-Lot et Agen, l'Etat a organisé une concertation préalable du public pour l'aménagement de la section « Agen-Nord ». Cette phase de concertation se déroule du 7 février au 20 mars 2022 et présente cinq propositions de tracés. Il convient donc d'établir la contribution de l'Agglomération d'Agen et d'exprimer un choix de tracé.

Exposé des motifs

Chers Collègues,

La RN21, qui relie Limoges à Lourdes, en passant notamment par Périgueux, Villeneuve-sur-Lot, Agen, Auch et Tarbes, constitue une véritable colonne vertébrale pour toutes les collectivités territoriales situées dans son environnement. Sa modernisation entre Villeneuve-sur-Lot et Agen a été enclenchée dans les années 1990 jusqu'au CPER 2000-2006 avec un double objectif de sécurité et de gain de temps, grâce à l'époque à un financement conjoint de l'Etat, de la Région, du Département et des collectivités locales.

Le CPER 2000-2006 a ainsi présenté un volume de travaux relativement important pour un total de près de 60 M€ :

- la fin de la déviation de La Croix Blanche,
- la mise en deux fois deux voies du contournement des virages de Pujols,
- la déviation d'Agen sud,
- la déviation d'Agen nord,
- la déviation de Saint Antoine de Ficalba.

Dans le cadre du CPER suivant, 2007-2013, les crédits injectés par l'Etat, propriétaire de la RN21 sur cette route reliant Villeneuve à Agen, ont été bien moins importants sur ce projet.

Le CPER 2015-2020 avait prévu trois opérations :

- **RN21 section « La Croix Blanche – Monbalen »** : après des attermolements financiers et techniques, l'Etat a proposé, le 18 mars 2019, une convention quadripartite avec l'Etat, le Conseil Départemental de Lot-et-Garonne, le Grand Villeneuvois et l'Agglomération d'Agen à hauteur de 36 M€. Sur les 4,1 M€ financés par l'Agglomération d'Agen, 387 000 € ont été appelés à ce jour. Les travaux devraient démarrer cet été par l'aménagement du carrefour giratoire situé au Sud de La Croix Blanche.
- **RN21 section « Agen-nord »** : 4 M€ ont été prévus pour en financer les études. Or, à ce jour, en fin de CPER 2015-2020, l'Etat n'a pas encore appelé le moindre euro sur cette

opération. Une phase de concertation préalable du public est organisée du 7 février au 20 mars 2022.

- **Le pont et le barreau de Camélat** : 6 M€ (répartis comme suit : 2 M€ Etat / 2 M€ Conseil Départemental du Lot-et-Garonne / 2 M€ Agglomération d'Agen) ont été réservés dans le CPER pour les acquisitions foncières et les études. Ce projet, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'Agglomération d'Agen, avance à grands pas : toutes les autorisations administratives ont été délivrées (DUP, Arrêté Environnemental, Arrêté de Cessibilité), les marchés pour les grands travaux sont en cours d'attribution, pour un démarrage prévu au tout début de l'été. Les travaux préparatoires sont en cours sur le terrain (*démolitions, adaptations des réseaux, fouilles préventives, déboisement et défrichage*). La répartition du financement de la phase « études PRO et Travaux », 54 M€ HT, est finalisée.

ETAT	18 M€
Conseil Départemental du Lot-et-Garonne	13,5 à 14 M€
Agglomération d'Agen	Le complément jusqu'à 22,5 M€
Total	54 M€

Ces trois projets forment un ensemble indissociable et concourent à l'aménagement de l'axe Villeneuve sur Lot / Agen / A62, dont les principaux objectifs peuvent se résumer comme suit :

- Désenclaver le Nord-Est (*Villeneuvois et Fumélois*) et le Sud-Est (*Albret*) du département en permettant un accès plus rapide de ces territoires à l'A62 et à la RN21,
- Réaliser le dernier élément qui bouclera le contournement Ouest d'Agen,
- Desservir de manière optimale le second échangeur autoroutier de l'A62, n°6.1 - Agen Ouest (*démarrage des travaux fin 2020*), le Technopole Agen-Garonne, la zone Sun-Valley, Walibi-Aqualand (*1er parc de loisirs du Sud-Ouest*) ainsi que la future gare LGV à proximité immédiate.

Pour la section de la RN21 Agen Nord, la DREAL Nouvelle-Aquitaine propose une concertation publique autour de trois approches et cinq variantes :

- **Approche n°1 : Créer un nouvel axe de bout en bout** (*depuis l'embranchement entre la RN21 et la RD212E jusqu'au giratoire RN21/RD13*). Ce nouvel axe a été envisagé selon deux variantes :
 - **Variante n°1 : Créer une route bidirectionnelle** (*une voie par Sens de circulation*) agrémentée de deux créneaux de dépassement,
 - **Variante n°2 : Créer une route à trois voies**, permettant la succession de quatre créneaux de dépassement.
- **Approche n°2 : Combiner l'utilisation de certaines sections de la RN21 actuelle avec la création d'un nouvel axe plus court**, qui permettrait surtout la déviation de la RN21 au niveau du bourg d'Artigues. Là encore, deux variantes ont été définies. Chacune propose deux créneaux de dépassement mais elles se distinguent par le positionnement d'un

nouveau giratoire permettant l'accès à Artigues :

- Variante n°1 : Giratoire permettant l'accès à Artigues au niveau du centre du bourg,
 - Variante n°2 : Giratoire permettant l'accès à Artigues par le sud.
- Approche n°3 : **Aménager seulement l'axe existant**, en créant deux créneaux de dépassement, en réduisant le nombre d'accès directs à la RN21 et en sécurisant les abords de l'axe.

Les cinq solutions étudiées présentent des impacts potentiels et des gains de fonctionnalité différents.

❖ ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

Les tracés longs, avec un linéaire de route nouvelle supérieur, ont un impact plus important sur l'environnement et les paysages. Ils impliquent une forte consommation de surface agricole. À l'inverse, l'aménagement sur place a très peu d'impact sur le milieu naturel et les paysages, mais il ne permet pas de traiter les nuisances subies par les riverains de l'axe existant.

❖ FONCTIONNALITÉ ET SÉCURITÉ

Malgré la mise en place de créneaux de dépassements, l'aménagement sur place ne règle ni les problèmes de sécurité (*accès directs maintenus*), ni les ralentissements liés aux traversées de bourgs. Les variantes déviant le trafic hors des bourgs présentent des apports importants en matière de sécurité et de trafic. Grâce à la création de deux giratoires, les tracés courts permettent en outre de maintenir de bonnes dessertes locales. Les tracés longs sont plus tournés vers le trafic de transit entre les deux agglomérations, au détriment de dessertes locales.

❖ TECHNIQUE

Avec 6 400 m de route nouvelle, les tracés neufs longs seront confrontés à des risques géotechniques importants. Ils nécessiteront la construction de quatre ouvrages de franchissement, contre trois pour le tracé court n°2, deux pour le tracé court n°1 et aucun pour l'aménagement sur place. Les tracés courts permettent d'éviter les zones les plus complexes mais nécessitent tout de même des travaux importants.

❖ COÛT

L'aménagement sur place présente logiquement un coût réduit. C'est le tracé long à trois voies qui a le coût le plus élevé, en raison de la surface à réaliser, des acquisitions foncières et de la dimension plus importante du passage supérieur vers Pont-du-Casse.

Il ressort ainsi que les deux variantes en tracé court paraissent être les meilleurs compromis, le tracé court n°1 ayant déjà la préférence de la commune de Foulayronnes, commune la plus concernée par la déviation d'Artigues, et de la commune de Pont du Casse.

Cette variante permet également de mieux répondre aux inquiétudes exprimées par la commune de Bajamont que le tracé long que la commune souhaite privilégier (emprises importantes, accès aux villages et hameaux environnants). L'aménagement d'un carrefour giratoire en zone peu habitée comme le lieudit Lacoste ne représente pas un impact vraiment significatif pour les riverains.

C'est pourquoi, le choix de l'Agglomération d'Agen se porte sur le tracé court n°1 (approche n°2,

-
-

variante n°1 qui consiste à combiner l'utilisation de certaines sections de la RN21 actuelle avec la création d'un nouvel axe plus court. La solution privilégiée par l'Agglomération d'Agen permettrait de faire dévier la RN21 au niveau du bourg d'Artigues, via l'aménagement d'un nouveau giratoire permettant l'accès à Artigues au niveau du centre bourg.

Attendus et cadre juridique de la délibération

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment, l'article L.5211-10,

Vu la loi n°2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire, et notamment son article 6 IV,

Vu la loi n°2021-689 du 31 mai 2021 relative à a gestion de la sortie de crise sanitaire, et notamment son article 8 VII,

Vu la loi n°2021-1465 du 10 novembre 2021 portant diverses dispositions de vigilance sanitaire, notamment son article 10 IV,

Vu la délibération n°DCA_002/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, actant de la mise en œuvre de la visio-conférence et du vote électronique lors de nos instances communautaires,

Le Bureau Communautaire consulté en date du 10 Mars 2022.

Ce qu'il est proposé au conseil de voter

J'ai l'honneur, Mes Chers Collègues, de vous proposer :

1°/ DE VALIDER le choix de l'approche n°2 (combiner l'utilisation de certaines sections de la RN 21 actuelle avec la création d'un nouvel axe plus court), variante n°1 (déviation de la RN1 au niveau du bourg d'Artigues via l'aménagement d'un nouveau giratoire permettant l'accès à Artigues au niveau du centre bourg).

2°/ D'AUTORISER Monsieur le Président, ou son représentant, à déposer la contribution de l'Agglomération d'Agen à la concertation préalable pour l'aménagement de la section « Agen-Nord » de la RN 21.

-
-
-
-
-

- **Annexe 15. Décision du conseil municipal de La Croix-Blanche pour le tracé court**

République Française

COMMUNE DE LA CROIX-BLANCHE

Département de Lot-et-Garonne

La Croix-Blanche, le 22 mars 2022

Le Maire,

À,

Monsieur Jean-Pierre WOLFF

Garant de la concertation de l'aménagement
section Agen nord de la RN 21
244, Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Objet : Aménagement de la section Agen-Nord de la RN21

Monsieur WOLFF,

Depuis le 7 février 2022, j'ai assisté en tant que Maire aux différentes concertations. J'ai pu noter l'importance de cet aménagement et de ses enjeux pour notre secteur mais également celui d'Artigues à savoir la sécurisation de cette voie, l'optimisation des temps de parcours ainsi que l'amélioration de notre cadre de vie.

En ce qui concerne le lieu-dit Galimas, il me paraît indispensable de supprimer les accès directs sur la RN 21 en créant une nouvelle voie à l'Est jusqu'au rond-point de la côte de la Belette comme indiqué sur la variante courte. Elle permettra de sécuriser les habitants de Galimas mais également d'améliorer le cadre de vie esquiné par une route à grande circulation et proche de leur porte. Sans oublier l'arrêt de bus emprunté par une vingtaine d'enfants qui, malgré des aménagements, reste d'une dangerosité extrême dû à la traversée de la route et à la vitesse excessive des véhicules.

Par ailleurs, je vous rappelle également que les habitants de ce secteur connaissent depuis les années 1990 la future emprise de ce contournement.

Je me dois de vous informer qu'ils ont lancé une pétition que vous allez recevoir, concernant une forêt de 1950 chênes, plantés en toute connaissance de cause entre 2005 et 2009, sur l'emprise réservée de la nouvelle voie ; Sans doute pour faire échouer ce projet ! Mais restons objectif, une solution devra être trouvée pour réduire les nuisances aux riverains par des murs antihruit, merlon etc.

Enfin, lors de la dernière séance du conseil municipal du 15/03/2022, nous avons examiné les différentes variantes. Il en ressort des débats que la variante sur place serait la pire des solutions. Le Conseil opte pour le tracé court et laisse l'optimisation des ronds-points au Maître d'ouvrages.

Je reste à votre disposition et vous prie d'agréer, Monsieur WOLFF, l'expression de mes respectueuses salutations.



Le Maire,

Gilles CHAROLLAIS

Adresse : 886 avenue des Pyrénées - 47 340 LA CROIX-BLANCHE

☎ 05.53.68.81.25 ☒ 05.53.68.79.28 e-mail : mairiecroixblanche@collectivite47.fr

Site internet : croixblanche47.fr

Annexe 16. Dossier de concertation préalable du public. Aménagement de la section Agen-Nord



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Annexe 17. Dépliant présentant le dossier de concertation préalable du public


PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE
*Cher
Pays
Nacelle*

aménagements

de la RN21
Agen / Villeneuve-sur-Lot



Aménagement de la section Agen-Nord de la RN21

Du 7 février au 20 mars 2022
Concertation préalable
du public

S'informer et participer
www.RN21-Agen-Nord.fr



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Annexe 18. Affichette informant de la concertation préalable du public

Aménagement de la section Agen-Nord de la RN21

Du 7 février au 20 mars 2022
**Concertation préalable
du public**

6 RÉUNIONS PUBLIQUES

8 février	Villeneuve-sur-Lot Salle de Soubirous - 18h30
21 février	Bajamont Salle polyvalente - 18h30
22 février	Pont-du-Casse Salle des fêtes - 18h30
23 février	Foulayronnes Maison des associations - 18h30
28 février	La Croix-Blanche Salle des fêtes - 18h30
8 mars	Agen Salle polyvalente du Montanou - 18h30

+ 1 permanence du garant
17 mars de 16h à 20h, salle d'Artigues

Information et participation en ligne sur

www.RN21-Agen-Nord.fr



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Annexe 19. Kakemono présentant la concertation préalable du public



Aménagement de la section Agen-Nord

POURQUOI CET AMÉNAGEMENT ?

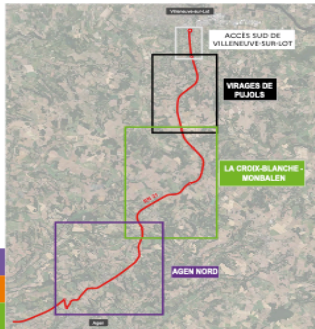
Entre Villeneuve-sur-Lot et Agen, la RN21 a déjà été modernisée sur sa moitié nord. Entre La Croix-Blanche et Monbalen, les travaux devraient prochainement débiter. Reste à définir l'aménagement de la section Agen-Nord, qui traverse plusieurs zones habitées, générant des nuisances et un fort sentiment d'insécurité.

3 OBJECTIFS

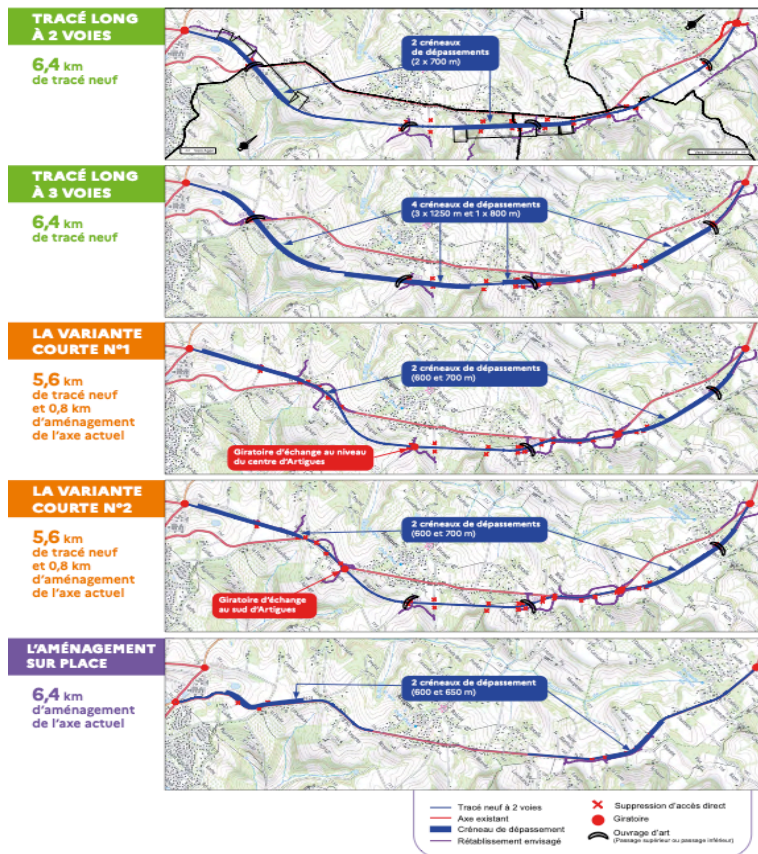
Sécurité des usagers et des riverains

Fiabilité des temps de parcours

Amélioration du cadre de vie des riverains



5 VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Annexe 20. Kakemono présentant la concertation préalable du public

PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

aménagement de la RN21
Agen / Villeneuve-sur-Lot

Aménagement de la section Agen-Nord

QU'EST-CE QU'UNE CONCERTATION PRÉALABLE ?

C'est une procédure réglementée qui permet au public de s'exprimer, sur une durée définie, dès les premières phases d'étude. Pour la section Agen-Nord, Jean-Pierre Wolff, garant maître et indépendant, veille au bon déroulement de la concertation et à la bonne information et participation du public.

JE PARTICIPE...

- Du 7 février au 20 mars 2022**
Je dispose de 6 semaines pour m'exprimer.
- En ligne**
Le site internet www.RN21-Agen-Nord.fr rassemble tous les documents et propose un registre d'expression numérique.
- En écrivant au garant**
 - Par e-mail à jean-pierre.wolff@agant-cndp.fr
 - Par courrier à **M. Jean-Pierre Wolff**
CNDP - 244, boulevard Saint-Germain
75007 Paris
- Sur les registres**
Je consigne mon avis dans un des registres disponibles aux horaires d'ouverture dans les 4 communes et les 2 intercommunalités concernées, ainsi qu'à la préfecture du Lot-et-Garonne.

Lors de la permanence

Judi 17 mars 2022, de 16h à 20h
à la salle d'Artigues, rue Jean Rostand à Foulayronnes

Lors des 6 réunions publiques

8 février 18h30	Villeneuve-sur-Lot	Salle de Bouliros Avenue de Paris (RN21), à côté de l'école.
21 février 18h30	Bajamont	Salle polyvalente angle de la RD310 et de la route du Moulin de Cabalé
22 février 18h30	Pont-du-Casse	Centre culturel 2, rue Charles de Gaulle
23 février 18h30	Foulayronnes	Maison des Associations Avenue du Stade
28 février 18h30	La Croix-Blanche	Salle des fêtes Chemin de l'Enfance
8 mars 18h30	Agen	Salle polyvalente du Montanou rue Blaise de Montluc

Information et participation en ligne sur
www.RN21-Agen-Nord.fr

Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Annexe 21. La réouverture tant espérée d'Agen-Villeneuve-sur-Lot

Agen-Villeneuve : réouverture en 2015

Le Petit Bleu Publié le 12/12/2009

Les élus du territoire, les usagers de la ligne ferroviaire Agen-Périgueux, les associations, les syndicats, étaient conviés à la septième réunion du comité de ligne Agen-Périgueux, animé par la conseillère régionale Maria Garrouste.

Philippe Buisson, vice-président de la Région en charge des TER Aquitaine, a annoncé « qu'à l'horizon 2015 » la section de huit kilomètres Penne-Villeneuve-sur-Lot devrait être rouverte « puisqu'aucune mauvaise surprise » ne s'est constatée. RFF a confirmé : « l'étude touche à sa fin. »

L'engagement de l'Aquitaine a été rappelé par Philippe Buisson : 400 millions d'euros pour acquérir le matériel roulant sur 10 ans, dont 22 rames à un étage. A Gilbert Fongaro qui trouvait la démarche électoraliste, Maria Garrouste s'est chargée de la piqûre de rappel à l'adresse de Gilbert Fongaro, conseiller général et maire de Pont-du-Casse : « Nous avons raté le coche lorsque la précédente assemblée a refusé que le département s'engage à hauteur de 10 %. »

50 minutes en autocar, 27 mn en train

En attendant que les Villeneuvois puissent remonter dans un train depuis la sous-préfecture, la Région a, dans le cadre d'une délégation de service public, confié aux Autocars Pascal le transport de voyageurs sur la ligne routière Agen-Villeneuve. Ce service mis en place depuis le 1er septembre est assuré par douze allers-retours quotidiens, soit deux de plus qu'auparavant.

En données cumulées, 170 000 voyageurs ont été transportés, soit une progression de 4 % par rapport à 2008 et une moyenne de vingt passagers par autocar. Le temps de parcours moyen est de 50 minutes contre 27 minutes prévues en train. La moitié des trajets est effectuée de bout en bout.

En réponse à Jacques Valadier, animateur du collectif Agen-Périgueux qui réclamait que la liaison Agen-Périgueux relève de « l'intérêt général », Florent Kunc pour la SNCF, a ajouté que « cette ligne doit devenir une vitrine ».

Sur cet axe - 2 % du trafic régional -, la liaison Le Buisson-Périgueux représente 45 % du trafic. Une forte évolution de la liaison Agen-Monsempron-Libos est constatée.

Agen-Auch.- Il fut aussi question de la possible réouverture de la ligne Agen-Auch. Philippe Gauzence de Lastours (RFF), a indiqué que le GPSO (Grand projet du Sud-Ouest) menait une étude sur l'opportunité de la relance du trafic TER entre le Gers et le Lot-et-Garonne.

LGV.- Le même représentant de RFF a précisé que l'ouvrage ferroviaire de Saint-Pierre-de-Gaubert, d'un gabarit de double voie, pouvait assurer le franchissement de la Garonne au sud d'Agen. L'ouvrage au nord est à construire.

Richard Hecht

Ligne Auch-Agen : Castex confirme la rallonge de l'Etat

- Un défi de taille pour réhabiliter une voie fermée depuis 2015.DDM, S.L.

Transports, Gers, Circulation - Déplacements

La Dépêche du Midi 09/03/2022 à 05:09

l'essentiel Portée par les Régions, le premier volet de la relance de la ligne ferroviaire (fret) bénéficiera d'une enveloppe de 5,8M€ de l'Etat.

Le Premier ministre a adressé ce lundi un courrier à une dizaine d'élus, de son département d'origine et Lot-et-Garonne, concernant la ligne ferroviaire Auch-Agen. Le coût global de la relance de cette ligne de fret, portée par les Régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, a été réévalué à 17,5 M€, contre 7,4M€ initialement. Jean Castex confirme dans son courrier la participation de l'Etat à hauteur 5,8 M€, une somme déjà évoquée lors de sa visite dans le Gers le 14 février et "à inscrire dans les volets mobilité des prochains contrats de plan Etat-Région 2023-2027".

Le trafic voyageur à l'étude

"J'ai également décidé de faire évoluer la position de l'Etat, afin qu'il accompagne les études en vue d'une éventuelle réouverture au trafic voyageur de la ligne", souligne aussi le locataire de Matignon, dans la perspective de l'arrivée de la LGV "en site propre à Agen".

Pas de date ni de montant avancé pour cette deuxième étape mais Jean-René Cazeneuve, député LREM du Gers, saluait hier une "très bonne nouvelle" : "Le désenclavement du Gers ne passe pas que par la RN124 ou la ligne Auch-Toulouse [...] L'arrivée de la LGV va augmenter l'attractivité de tout le nord du département."

Conseiller régional PS, David Taupiac salue l'engagement de l'Etat et évoque un "bon point de départ [...] concrétisé en début d'année par la création d'un syndicat mixte par les deux régions".

Avec les prix des carburants qui montent en flèche, ce regain d'intérêt pour les petites lignes devrait trouver un écho favorable parmi les professionnels et particuliers. "Un assistant à maîtrise d'ouvrage est chargé d'évaluer les travaux à réaliser. La rénovation de la ligne est actée mais pour la ligne passagers, on se place sur du long terme, avec des travaux beaucoup plus lourds à prévoir, notamment sur les 49 passages à niveaux que compte la ligne", tempère l' élu gersois.

Source :

- Annexe 23. Procès-verbal de la réunion de concertation pour la RN 21 déviation d'Agen

PREFECTURE DE LOT-ET-GARONNE

SECRETARIAT GÉNÉRAL

BUREAU DE LA COORDINATION
ET DU COURRIER

- 5 SEP. 1995

REF : PVRN21.DOC
AFFAIRE SUIVIE PAR Mme LAGLEYRE
TEL 53 77 60 44

en communication →

→ A.P.
F. J.
G. B.
P. de S.
M.-C. L.
J.-M. F.

PROCES VERBAL DE LA REUNION
DE CONCERTATION POUR LA RN 21
DEVIATION D'AGEN

et retour pour des

VENDREDI 7 JUILLET 1995

M. le Préfet rappelle en préambule que cette réunion a pour but de faire le bilan de la concertation déjà largement engagée sur le projet de Déviation d'AGEN.

Il convient en effet d'aboutir avant la période estivale à une synthèse aussi complète que possible sur les avis émis par l'ensemble des partenaires.

M. le Préfet souligne l'importance de ce grand projet qui est inscrit au XIe Plan. Cependant, le bon déroulement de la procédure d'APS conditionnera le maintien des financements de l'Etat, dans une période de rigueur budgétaire.

M. le Préfet présente ensuite l'ordre du jour de la réunion :

- présentation du bilan de la concertation par M. le Directeur Départemental de l'Equipement,

- point de vue des maires,

- point de vue des parlementaires et conseillers généraux,

- point de vue du Président du Conseil Général, du District et du SDAU,

- le choix de l'Etat et les prochaines étapes du projet

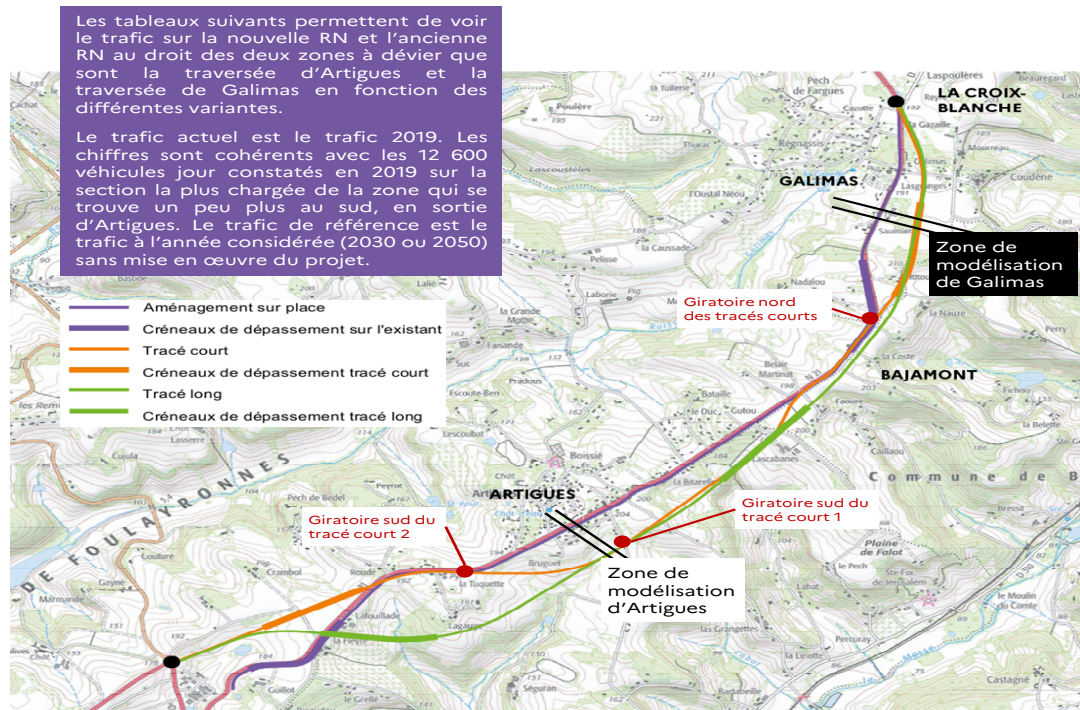
REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Egalité - Fraternité

PLACE DE VERDUN - 47920 AGEN CEDEX 9

- Annexe 24. Compléments d'information sur les études de trafic

Compléments d'information sur les études de trafic

Les études de trafic de la section Agen-Nord ont été menées à 2 horizons : 2030 et 2050. Elles prennent bien en compte les évolutions de la zone d'études en fonction des échéances de réalisation prévisionnelles (barreau de Camélat, zone d'activité à l'ouest d'Agen, gare LGV...).



- **Annexe 25. Le Petit Bleu Avis de concertation préalable Aménagement Agen RN 21**

Le Petit Bleu

Publication initiale le : 21/01/2022

AMENAGEMENT AGEN RN21

Début d'enquête: 07/02/2022

Fin d'enquête: 20/03/2022

Département: Lot-et-Garonne (47)

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE Aménagement de la section Agen Nord de la RN21 du 7 février au 20 mars 2022

Le projet présenté à la concertation préalable

Le projet d'aménagement de la section Agen Nord de la RN21 concerne une partie de la RN21 située entre La Croix-Blanche et Foulayronnes.

Ce projet porté par l'État fait suite aux aménagements de la RN21 entre Villeneuve-sur-Lot et Agen, qui ont déjà été réalisés pour les sections « accès Sud de Villeneuve-sur-Lot » et « Les Virages de Pujols » et dont les travaux devraient débuter en 2022 pour la section La Croix-Blanche - Monbalen. Il s'agit donc de la dernière section à aménager sur cet axe essentiel aux déplacements dans le Lot-et-Garonne, et caractérisé par un niveau d'accidentologie anormalement élevé.

Sur cette section de 6,5 km, les études conduites par l'État ont abouti à la définition de 5 variantes : 2 tracés longs de 6,4 km de nouvelle voie, 2 variantes courtes de 5,6 km de tracé neuf et 0,8 km d'aménagement sur place et une variante d'aménagement sur place. Toutes ces variantes créent des créneaux de dépassement permettant de fiabiliser les temps de parcours, qui sont actuellement dégradés aux heures de pointe.

Le cadre de la concertation préalable

Conformément aux dispositions de l'article L. 121-17 du Code de l'environnement, l'État a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable, et a sollicité par un courrier du 7 septembre 2021 la Commission nationale du débat public (CNDP) en vue de la désignation d'un garant. Par sa décision du 6 octobre 2021 au titre des articles L. 121-15-1 et suivants, la CNDP a désigné Jean-Pierre WOLFF (professeur des universités) « garant de la concertation préalable sur le projet d'aménagement de la route nationale 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot » (décisions de la CNDP disponibles sur le site internet www.debatpublic.fr).

Neutre et indépendant, le garant est chargé de s'assurer du bon déroulement de la concertation.

Les participants peuvent s'adresser à lui :

- Par mail : jean-pierre.wolff@garant-cndp.fr

- En écrivant à : CNDP, 244 Boulevard Saint-Germain 75007 Paris

L'objet et le périmètre de la concertation

En application du Code de l'environnement (article L. 121-15-1), la concertation préalable permettra notamment de débattre de l'opportunité, des objectifs, des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du

Lot-et-Garonne

RN 21

Quel contournement pour Artigues ?

La concertation préalable du public pour l'aménagement de la section Agen-nord débute. Première réunion ce mardi 8 février à Villeneuve-sur-Lot

Julien Pellicier
j.pellicier@sudouest.fr

C'est l'un des points noirs de la RN 21 en Lot-et-Garonne. Le bourg d'Artigues, à cheval sur Pont-du-Casse et Foulayronnes, est traversé chaque jour par plus de 12 000 véhicules. Cette portion dite d'Agen-nord concentre près de la moitié des accidents à déplorer entre Agen et Villeneuve.

Alors que les travaux d'aménagement de la section Monbailen-La Croix-Blanche doivent être lancés en 2022,

« L'heure du choix n'a pas sonné, mais la future déviation devrait passer par l'est, car présentant le moins d'impacts pour le milieu naturel et physique »

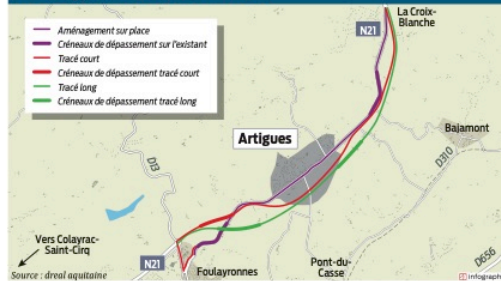
comme ceux de Camélat, un processus de concertation préalable s'ouvre aujourd'hui pour cette nouvelle tranche. Comme les précédentes, elle répond à un triple objectif :

améliorer la sécurité des usagers, fluidifier les temps de parcours qui peuvent augmenter de 25 % aux heures de pointe et améliorer l'environnement et le cadre de vie des riverains.

Destinée au public, la phase de concertation préalable présente les études déjà réalisées par l'État et les options à l'étude. Elles sont au nombre de cinq (varient le nombre de voies, les modalités de dépassement...) dans ce secteur à fort relief. La plupart ont pour point commun de réorienter la RN 21 vers le rond-point situé au nord de la zone du Rouge qui dessert entre autres les routes de Laugnac et celle menant aux voies sur berge d'Agen ou à Colayrac. Et donc dans le prolongement du tracé actuel, prochainement relié au pont et barreau de Camélat.

Les services de la Dreal ont étudié trois approches : créer un nouvel axe de bout en bout, de La Croix-Blanche à Foulayronnes, combiner ce dernier avec un nouvel axe court et permettant principalement le contournement d'Artigues ou se contenter d'aménager l'axe existant en

Trois hypothèses pour un tracé



Les facteurs rendant la circulation compliquée voire dangereuse sont multiples sur ce tronçon. ARCHIVES L.P.

lui greffant des créniaux de dépassement et en limitant le nombre d'accès directs à la RN 21 afin de sécuriser ses abords.

De 22 à 52 millions d'euros L'heure du choix n'a pas sonné mais la future déviation, qui a déjà fait l'objet d'une Déclaration d'utilité

publique (DUP) en 2000, devrait passer par l'est, jugé moins « sensible » car présentant le moins d'impacts pour le milieu naturel et physique. Par la diversité des options à l'étude, lesquelles nécessitent parfois la construction d'ouvrages d'art, l'estimation du montant des travaux est comprise dans une fourchette al-

lant de 22 à 52 millions d'euros. Une première réunion publique, ce soir à 18 h 30 à la salle Soubirous de Villeneuve-sur-Lot, marque le début de la concertation préalable. Cinq autres rendez-vous ponctueront cette phase dont la clôture est prévue le 8 mars. Le rapport est attendu trente jours plus tard. L'État aura ensuite deux mois pour se prononcer sur la suite à donner. Si le projet se poursuit, de nouvelles études - déjà financées - seront entreprises. Le début des travaux est ainsi à espérer au mieux mi-2026.

Un temps long voire trop long aux yeux de Christian Delbrel, maire de Pont-du-Casse. Lors d'une intervention à l'Agglo d'Agen, l'Élu du canton a regretté que ce chantier de sécurisation n'ait pas suivi celui des virages de Pujols (2010), tronçon également très accidentogène. « Le Villeneuvois a été très bien servi ces dernières années concernant la RN 21. Il ne serait pas scandaleux de penser à l'Agonais désormais. »

- Annexe 27. Site dématérialisé de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

DREAL Nouvelle-Aquitaine
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

AMÉNAGEMENT HABITAT CONSTRUCTION SITES PAYSAGES
DÉPLACEMENTS, INFRASTRUCTURES, TRANSPORTS
DÉVELOPPEMENT DURABLE ET ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE
MER ET LITTORAL
PATRIMOINE NATUREL
PRÉVENTION DES RISQUES

Accueil > Déplacements, infrastructures, transports > Infrastructures routières > Concertation RN21 Agen-Nord > Je consulte les avis déposés

CONCERTATION RN21 AGEN-NORD

Les documents
Je m'exprime
Je consulte les avis déposés

Je consulte les avis déposés

» Contributions déposées sur internet
» Contributions portées à la concertation

[Haut de page](#)

► Accès direct aux rubriques

Site mis à jour le 9 mars 2022

Annexe 28. Courrier avocat Galimas



François TANDONNET

Master 2 Droit public des affaires
Master 2 Droit de l'urbanisme
de la construction et de l'immobilier
DESS management des
organisations et des entreprises de
service public (I.E.P Bordeaux)

Laure O'KELLY
Avocat à la Cour

Master 2 Droit Médical et Santé
Publique

EN PARTENARIAT AVEC

Thomas FERRANT
Avocat au barreau de Bordeaux
DEA Droit public
DESS Droit des collectivités locales

SUR RENDEZ-VOUS

44 Bis Boulevard Carnot
47000 AGEN

Bureau : 05 53 66 01 64
Portable : 06 07 96 23 48
f.tandonnet-avocat@outlook.fr

www.tandonnet-avocat-agen.fr

Membre d'une association agréée, le
règlement des honoraires par chèque est
accepté.

N° Siret 75350423200032
N° de T.V.A intracommunautaire
FR 70753504232

Monsieur Jean-Pierre WOLFF
CNDP
244 Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Agen, le 11 avril 2022

LRAR n°1A 187 242 6777 7

Objet : demande de maintien du tracé actuel de la RN 21 dans sa portion située à hauteur du lieu-dit Galimas, sur la commune de La Croix Blanche (47340)

Nos réf : 2022029 - NIERO ET HUET / TRACE RN 21

Monsieur le Garant,

Je viens vers vous en ma qualité de Conseil de Mesdames Sandra NIERO et Christiane HUET, qui sont propriétaires des parcelles cadastrées section C n° 676, 678 et 795 situées au 22 route St Pierre Lafeuille, lieu-dit Galimas, 47340 La Croix Blanche.

Par la présente, mes clientes entendent alerter les pouvoirs publics sur la nécessité de maintenir le tracé actuel de la RN 21 à hauteur du hameau de Galimas.

Le contournement du hameau de Galimas irait en effet clairement à l'encontre des intérêts publics et privés en présence.

Un tel contournement serait tout d'abord bien plus couteux qu'un simple réaménagement du tracé, mais également bien moins protecteur de la sécurité publique, du cadre de vie et de l'environnement, sans offrir plus de fiabilité s'agissant des temps de parcours.

Or, sur l'ensemble des projets de tracés, un seul prévoit le simple réaménagement de l'assiette existante de la RN 21, tandis que les autres projets prévoient tous le contournement du Hameau de Galimas par son côté Est.

Il est pourtant essentiel que l'assiette de la RN 21 ne soit pas déplacée à hauteur du hameau de Galimas, ce qui n'est absolument pas incompatible avec le contournement du hameau d'Artigues situé quelques kilomètres plus au Sud, bien au contraire.

Cette solution consistant à conserver le tracé actuel à hauteur de Galimas tout en contournant le hameau d'Artigues n'a pourtant pas été envisagée, alors qu'elle apparaît la plus pertinente au regard des objectifs poursuivis par le réaménagement de la RN 21.

Ceci pour les raisons ci-après exposées.

 @debatpublic.fr

 @CNDPDebatPublic

 lorem ipsum