



RN21

Aménagements entre Agen et Villeneuve-sur-Lot

- **Déviation de La Croix Blanche et créneau de Monbalen**
- **Accès Sud à Villeneuve-sur-Lot**



**Bilan de la concertation
du 30 janvier au 24 février 2012**

SOMMAIRE

<u>L'OBJET ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION.....4</u>	<u>LA SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS FAITES PAR LE PUBLIC EN RÉUNIONS PUBLIQUES ET DANS LES REGISTRES EN MAIRIES.....14</u>
<u>L'OBJET DE LA CONCERTATION.....5</u>	<u>L'ANALYSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS.....16</u>
<u>LE DISPOSITIF DE CONCERTATION.....7</u>	<u>LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION.....17</u>
<u>LES RÉSULTATS CHIFFRÉS DE LA CONCERTATION.....10</u>	<u>L'ACCÈS SUD À VILLENEUVE-SUR-LOT.....18</u>
<u>LES RÉUNIONS PUBLIQUES.....11</u>	<u>LES POSITIONS DES ACTEURS POLITIQUES, ÉCONOMIQUES ET ASSOCIATIFS.....19</u>
<u>LES EXPRESSIONS ÉCRITES.....11</u>	<u>LA SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS FAITES PAR LE PUBLIC EN RÉUNION PUBLIQUE ET DANS LES REGISTRES EN MAIRIE.....19</u>
<u>LES SITES INTERNET DU PROJET.....11</u>	<u>L'ANALYSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS.....20</u>
<u>LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES.....11</u>	<u>LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION.....21</u>
<u>LE BILAN.....11</u>	<u>ANNEXES : LES COMPTE-RENDUS DES RÉUNIONS PUBLIQUES.....22</u>
<u>LA DÉVIATION DE LA CROIX BLANCHE ET LE CRÉNEAU DE MONBALEN 12</u>	
<u>LES POSITIONS DES ACTEURS POLITIQUES, ÉCONOMIQUES ET ASSOCIATIFS.....13</u>	

L'objet et les modalités de la concertation

L'objet de la concertation

Le projet présenté à la concertation

Les caractéristiques générales du projet

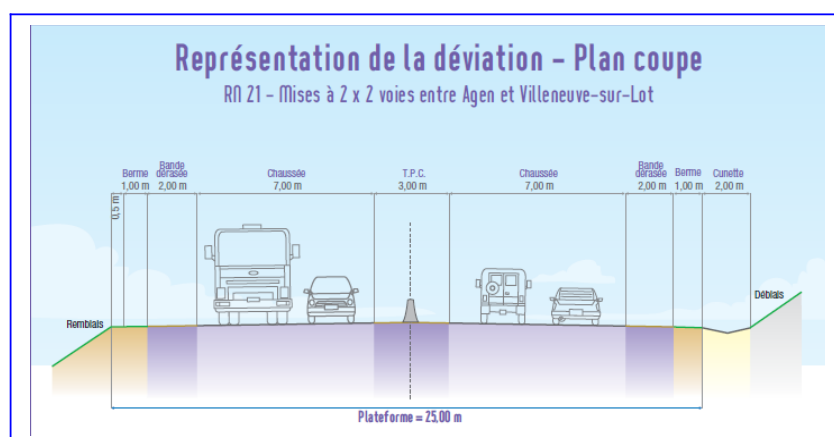
La RN21 qui relie Limoges et Lourdes est un axe structurant du Sud-Ouest de la France et de l'Est de l'Aquitaine.

Dans le département du Lot et Garonne, outre sa participation aux migrations estivales et son rôle d'itinéraire pour les transports exceptionnels, la RN21 est un axe stratégique qui permet essentiellement d'assurer les échanges locaux entre Agen et Villeneuve-sur-Lot et entre les entités économiques qui s'y attachent, mais aussi la diffusion du trafic vers le Nord à partir de l'échangeur autoroutier d'Agen et inversement vers celui-ci.

La section de la RN 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot draine un trafic important et majoritairement local, essentiellement lié aux relations privilégiées et au fonctionnement en dipôle des agglomérations d'Agen et de Villeneuve-sur-Lot, qui constituent deux entités économiques majeures du Lot-et-Garonne.

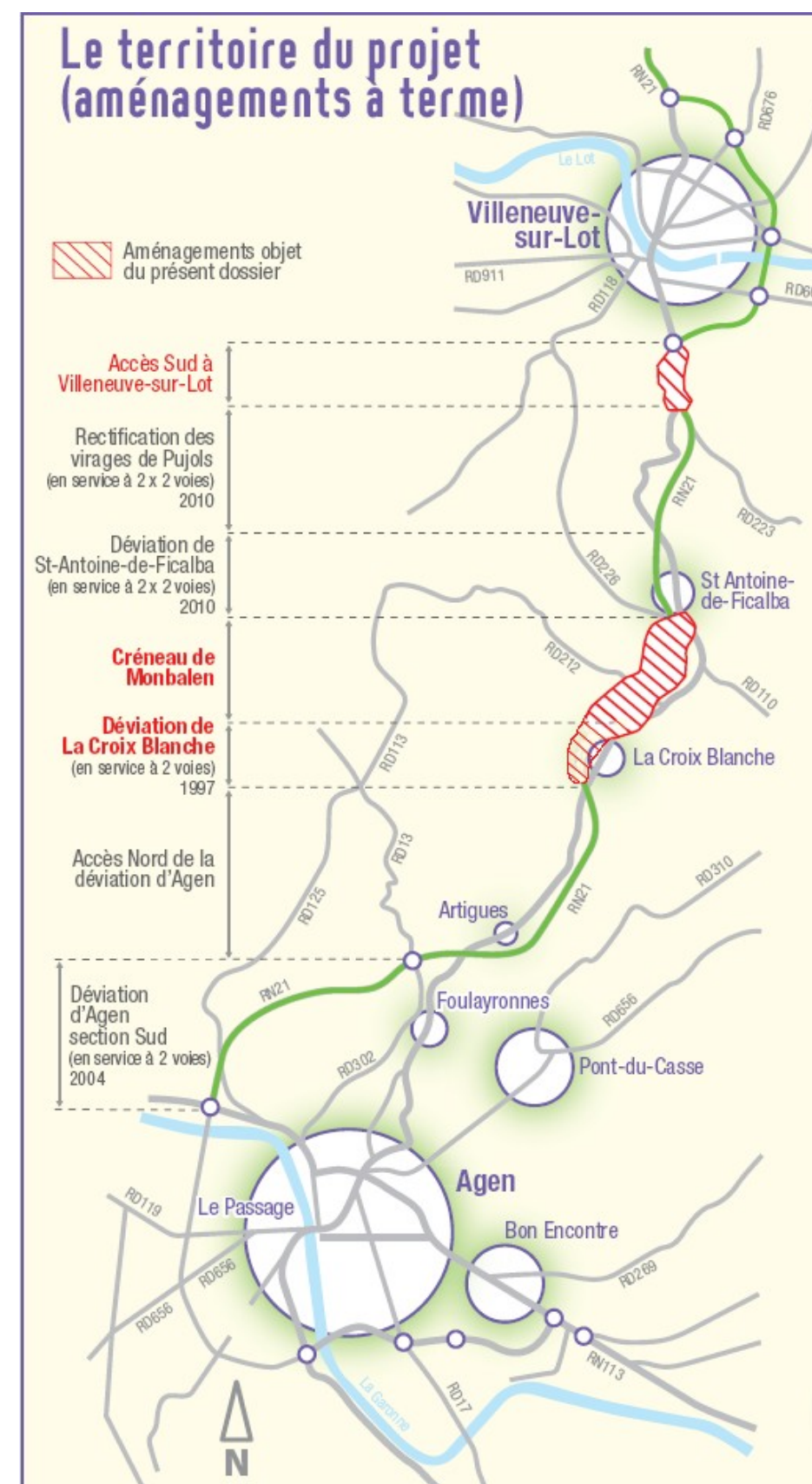
Le trafic actuel est dense sur certaines sections, notamment aux heures de pointes, et les conditions de circulation se détériorent, posant des problèmes de sécurité routière ainsi qu'une dégradation du service aux usagers et du cadre de vie des riverains.

L'État, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Aquitaine, maître d'ouvrage déconcentrée du projet, souhaite poursuivre l'aménagement de cet axe. Le parti d'aménagement qui a été retenu est celui d'une **artère interurbaine à 2x2 voies avec des déviations d'agglomérations et des raccordements sous la forme de carrefours giratoires**.



L'aménagement de cet axe est aujourd'hui engagé avec la mise en service en 2010 de 2 sections à 2x2 voies : la rectification des virages de Pujols et la déviation de Saint-Antoine-de-Ficalba. Les sections concernant la déviation de La Croix Blanche et le créneau de Monbalen, et celle concernant l'accès Sud de Villeneuve-sur-Lot, font partie des sections restant à aménager, avec l'accès Nord à la ville d'Agen.

La concertation qui a été menée du 30 janvier au 24 février 2012 concerne les sections de **la déviation de La Croix Blanche et le créneau de Monbalen** et celle de **l'accès Sud à Villeneuve-sur-Lot**.



Les deux sections présentées à la concertation

La déviation de La Croix Blanche et le créneau de Monbalen :

La section étudiée et mise à la concertation s'étend sur environ six kilomètres entre le giratoire à l'extrémité Sud de la déviation de La Croix Blanche et le giratoire à l'extrémité Sud de la déviation de Saint-Antoine-de-Ficalba. L'aménagement de cette section comprend :

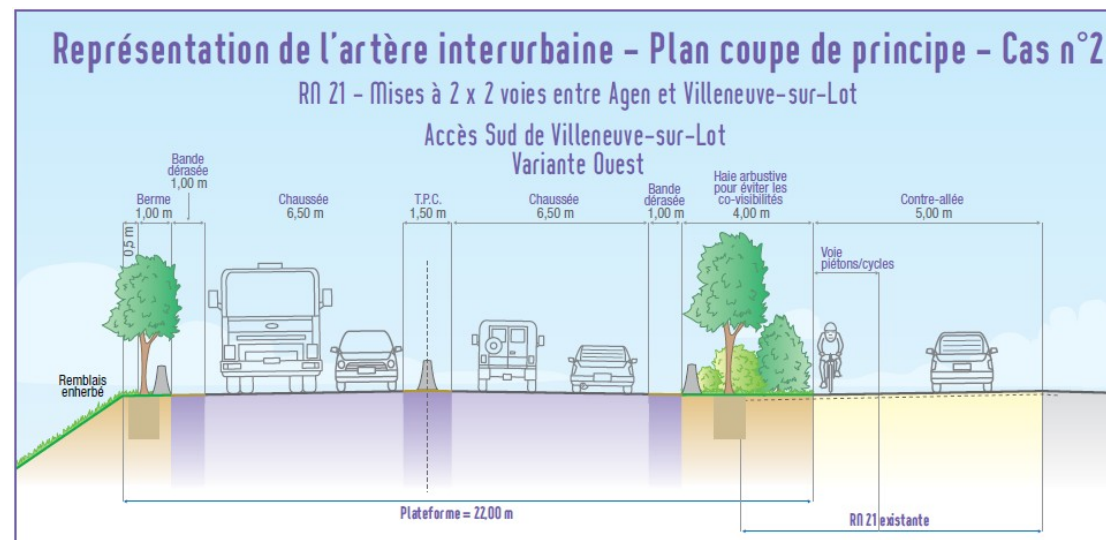
- **La mise à 2x2 voies de la déviation existante de La Croix Blanche ;**
- **La création d'une route à 2x2 voies pour le créneau de Monbalen avec 3 variantes possibles de tracés** (1 en aménagement sur place de la route existante et 2 en site neuf à l'Ouest de la route existante) ;
- **La mise à 2x2 voies entre les deux giratoires de la déviation de Saint-Antoine-de-Ficalba.**

L'accès Sud à Villeneuve-sur-Lot :

La section étudiée et mise à la concertation s'étend sur environ 1,5 kilomètre entre le giratoire des Trois Mulets au Sud et le giratoire de Lalande au Nord.

L'aménagement de cette section prévoit **2 variantes possibles de tracés** qui ont pour extrémités communes les deux giratoires précités : un tracé Ouest qui longe l'actuelle RN21 du côté Est et un tracé Est qui s'en écarte pour longer le ruisseau de Cambes.

Le profil en travers type de cette section pourrait être aménagé pour tenir compte du caractère particulier de ce secteur en approche de l'agglomération de Villeneuve : réduction des voies (2 x 6,5 m au lieu de 2 x 7 m) avec adaptation de la vitesse à 90 km/h pour les véhicules légers.



Les principaux objectifs du projet

Les objectifs de l'aménagement sont multiples :

- **Améliorer la sécurité et le confort des usagers** : aménagement d'une nouvelle artère interurbaine à chaussées séparées avec terre-plein central, virages doux, pentes légères et carrefours giratoires interdisant tout accès direct ;
- **Fluidifier les déplacements** : fiabilité du parcours aux heures de pointes, gain de temps de 5 minutes entre Agen et Villeneuve-sur-Lot, désenclavement du territoire, amélioration des échanges dans et entre les communes ;
- **Améliorer le cadre de vie** : maîtrise du bruit, meilleure qualité de l'air, gestion de l'eau respectueuse de l'environnement, traitements paysagers des abords de la voie ;
- **Contribuer au développement local** : favoriser les échanges entre les deux agglomérations, mettre en valeur les activités commerciales et artisanales et les sites touristiques (Fontirou).

Les acteurs du projet

Le **Maître d'Ouvrage est l'Etat** (ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie) représenté par la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Aquitaine).

Un **Comité de pilotage** (COPIL) a été créé pour porter le projet. Il associe les partenaires du projet : l'Etat, le Conseil régional d'Aquitaine, le Conseil général du Lot-et-Garonne et les communes directement concernées par l'aménagement.

Le COPIL se réunit aux points clés des études. Les réunions sont l'occasion de dresser l'avancement des études et d'échanger autour de points particuliers. L'un des rôles du COPIL a été d'identifier et d'analyser les variantes à présenter lors de la concertation.

La concertation

Le **Maître d'Ouvrage a souhaité qu'une concertation locale** soit menée afin d'alimenter par les observations des **acteurs locaux** et du **public**, la réflexion sur le choix de la variante.

Le calendrier prévisionnel du projet

Le calendrier prévisionnel du projet après la concertation est le suivant :

- Approfondissement de la variante retenue sur chacune des sections (2012) ;
- Finalisation du dossier d'études préalables et du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (2012) ;
- Enquêtes publiques (2013).

L'aire géographique de la concertation

Les deux opérations ont été présentées dans un seul dossier de concertation consultable dans l'ensemble des communes traversées par la RN21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot : Agen, Pont du Casse, Foulayronnes, Bajamont, La Croix Blanche, Monbalen, Castella, Saint-Antoine de Ficalba, Pujols, Villeneuve-sur-Lot.

Les deux opérations mises à la concertation intéressent plus directement les communes de :

- **Pour la déviation de La Croix Blanche et le créneau de Monbalen** : La Croix Blanche, Monbalen, Castella et Saint-Antoine de Ficalba ;
- **Pour l'accès Sud à Villeneuve sur Lot** : Pujols et Villeneuve sur Lot.

Le dispositif de concertation

La phase de préparation et de définition des modalités

Les objectifs et modalités de la concertation ont été présentés au COPIL et validés par celui-ci lors de la réunion du 5 octobre 2010.

Pour les deux opérations présentées, la concertation ne résulte pas d'une obligation réglementaire. Elle a toutefois été souhaitée par le maître d'ouvrage, dans un souci de transparence vis-à-vis de la population.

Après consultation du COPIL, il a été décidé que les deux opérations seraient présentées dans **un seul dossier de concertation consultable dans l'ensemble des communes traversées par la RN21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot**, et que ce dossier serait également **consultable et téléchargeable sur les sites internet de la préfecture du Lot-et-Garonne, de la DREAL Aquitaine et sur celui de la direction départementale des Territoires du Lot-et-Garonne**.

La phase de concertation du 30 janvier au 24 février 2012

La concertation s'est déroulée du **30 janvier au 24 février 2012**.

Le dispositif d'information du public

- **Le dossier de concertation**

Le dossier de concertation a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de la concertation, dans les mairies des 10 communes suivantes : Agen, Bajamont, Castella, Croix Blanche, Foulayronnes, Monbalen, Pont-du-Casse, Pujols, Saint-Antoine-de-Ficalba et Villeneuve-sur-Lot.

Ce document, qui se veut accessible au plus grand nombre, synthétise les différentes études menées sur ces opérations. Il rappelle le contexte et l'opportunité de l'aménagement, présente les variantes d'aménagement envisagées (fonctionnalités, impacts, etc.), et permet d'introduire le dialogue.



- **Les sites internet de la préfecture du Lot-et-Garonne et de la DREAL Aquitaine**

Le dossier de concertation était également consultable sur une page dédiée au projet sur les sites internet de la préfecture du Lot-et-Garonne et de la DREAL Aquitaine :

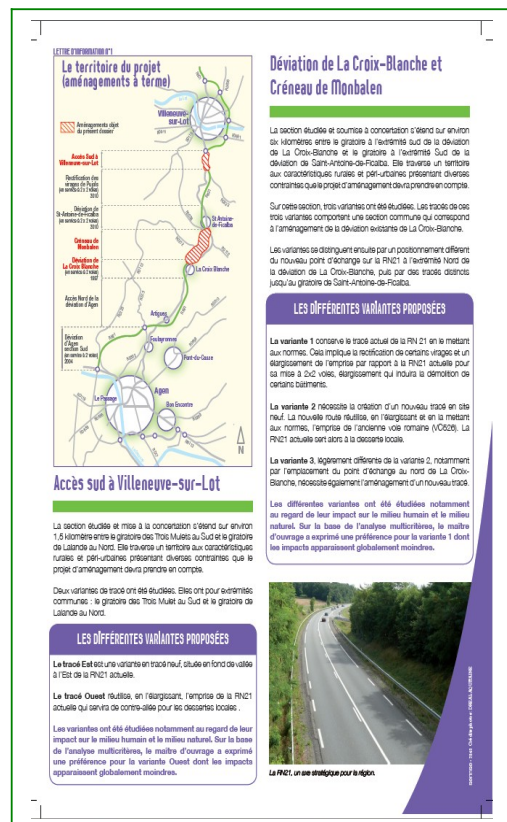
<http://www.lot-et-garonne.gouv.fr>

<http://www.aquitaine.developpementdurable.gouv.fr>

Outre le dossier de concertation, des documents complémentaires ont été mis en ligne sur ces sites, afin de consulter une source d'informations actualisée utile à toute personne intéressée : agenda de la concertation, lettre d'information.

• Une lettre d'information

Une lettre d'information (lettre n°1 de janvier 2012) présentant les objectifs et enjeux du projet et les modalités de la concertation a été adressée à chacune des mairies des communes concernées au début de la concertation. D'autres lettres d'information viendront informer sur le projet et son avancement.



• Des affichettes d'information dans les communes concernées

Des affichettes informant des dates et lieux de déroulement des réunions publiques ont été diffusées dans les communes concernées.



• Des panneaux d'information

Exposés lors des réunions publiques et dans les mairies de La Croix Blanche, Monbalen et Pujols, ils présentent le projet et ses enjeux, les variantes envisagées et les résultats de l'analyse multicritère réalisée, ainsi que les mesures prévues pour la protection du cadre de vie et de l'environnement.

Le dispositif de participation du public

Un registre de concertation

Pendant toute la durée de la concertation, un registre a été mis à la disposition du public dans chacune des dix mairies énumérées précédemment, afin de recueillir les avis et remarques de chacun.

Trois réunions publiques d'information

Trois réunions publiques d'information et d'échanges ont été organisées dans les communes de Pujols, Monbalen et La Croix Blanche aux dates suivantes :

10 février 2012 à 18h30	1 ^{ère} réunion publique	Commune de La Croix Blanche (salle des fêtes)
15 février 2012 à 18h30	2 ^{ème} réunion publique	Commune de Pujols (salle des fêtes)
16 février 2012 à 20h30	3 ^{ème} réunion publique	Commune de Monbalen (salle des fêtes)

Lors de ces réunions, les représentants de la DREAL Aquitaine, en charge du projet, et le bureau d'étude ont notamment présenté les différentes variantes de tracé envisagées pour chacune des sections et le public a été invité à s'exprimer sur ces différentes variantes.

La consultation des acteurs du territoire

La concertation a fait l'objet d'un communiqué de presse envoyé à la presse locale le 24 janvier 2012. Des articles ont été publiés dans la Dépêche du Midi (25 janvier 2012) et dans Sud-Ouest (31 janvier 2012).



COMMUNIQUE DE PRESSE

24 janvier 2012

Aménagement de la RN21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot :
lancement d'une concertation
sur deux nouvelles sections du 30 janvier au 24 février 2012

La RN 21, axe routier desservant le grand Sud-Ouest, draine aussi en Lot-et-Garonne un trafic local important, lié aux relations privilégiées entre Agen et Villeneuve-sur-Lot. Les aménagements programmés visent à renforcer la sécurité et le confort des usagers, fluidifier les déplacements routiers entre les deux agglomérations, améliorer le cadre de vie des riverains tout en contribuant au développement local et à la préservation de l'environnement.

Les deux nouveaux projets d'aménagement entre La Croix Blanche et Monbalen d'une part, et pour l'accès sud à Villeneuve-sur-Lot d'autre part, vont très prochainement être proposés à la concertation par l'Etat, maître d'ouvrage. Ainsi, trois réunions publiques sont organisées, les :

- vendredi 10 février à 18h 30 à La Croix Blanche (salle des fêtes)
- mercredi 15 février à 18h 30 à Pujols (salle des fêtes du Palay)
- jeudi 16 février à 20h 30 à Monbalen (salle des fêtes)

Ces réunions constituent un moment privilégié d'information et d'expression pour les habitants concernés par ce projet routier. Les représentants de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Aquitaine (DREAL), en charge de ce projet, présenteront les différentes variantes pour chaque section. Ils répondront aux questions des participants. Les observations pertinentes recueillies permettront d'ajuster, le cas échéant, le projet avant de le soumettre à enquête publique.

Le dossier de concertation, qui reprend toutes les informations sur ces projets et les variantes proposées, est consultable dans les mairies d'Agen, Bajamont, Castella, La Croix Blanche, Foulayronnes, Monbalen, Pont du Cassé, Pujols, Saint-Antoine-de-Ficalba et Villeneuve-sur-Lot, du 30 janvier au 24 février 2012 inclus. Un registre de concertation, mis à la disposition du public dans ces dix mairies, permet de recueillir les avis et remarques de chacun.

Ce dossier sera également accessible sur les sites de la préfecture de Lot-et-Garonne www.lot-et-garonne.gouv.fr et de la DREAL Aquitaine www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr

CONTACTS PRESSE

Mario-Claude BOUSQUIER
☎ 05 53 77 61 82 ou 06 73 56 75 50
mario-claude.bousquier@lot-et-garonne.gouv.fr

Joëlle MEURISSE
☎ 05 53 77 61 83
joelle.meurisse@lot-et-garonne.gouv.fr

www.lot-et-garonne.gouv.fr

Les résultats chiffrés de la concertation

Les réunions publiques

Les réunions publiques organisées sur les communes de La Croix Blanche, Pujols et Monbalen ont rassemblé un total de **180 personnes environ** réparties ainsi :

Réunion publique	Commune	Participants
• 10 février 2012 à 18h30	La Croix Blanche	60 environ
• 15 février 2012 à 18h30	Pujols	40 environ
• 16 février 2012 à 20h30	Monbalen	80 environ

Les expressions écrites

Les différents registres ont permis de recueillir un total de **76 observations** réparties ainsi :

Commune	Observations
Agen	Aucune
Pont du Casse	Aucune
Foulayronnes	Aucune
Bajamont	1
La Croix Blanche	20
Monbalen	42
Saint-Antoine de Ficalba	8
Castella	Aucune
Pujols	5
Villeneuve-sur-Lot	Aucune

Les sites internet du projet

La Préfecture de Lot-et-Garonne et la DREAL Aquitaine ont mis à disposition une information dédiée à la concertation sur leur site Internet.

Durant la période de concertation, le site internet de la Préfecture de Lot-et-Garonne a enregistré 93 consultations du communiqué de presse et 19 visites de la page d'information qui y était consacrée.

Durant cette même période, la page d'information du site de la DREAL Aquitaine a été visitée 118 fois. La lettre d'information a été téléchargée 40 fois, le dossier de concertation a été téléchargé 312 fois.

Les retombées médiatiques

Les réunions publiques de Pujols et Monbalen ont fait l'objet d'un article dans le journal Sud-Ouest du 18 février 2012.



Le bilan

Le présent bilan sera mis à disposition du public dans les mêmes conditions que le dossier de concertation (mairies et sites Internet).

Une lettre d'information annoncera sa mise à disposition.

La déviation de La Croix Blanche et le créneau de Monbalen

Les positions des acteurs politiques, économiques et associatifs

- **Monsieur le Maire de La Croix Blanche** craint que la suppression du demi-échangeur actuel au Nord de La Croix Blanche n'isole le bourg. Il estime indispensable l'implantation d'un giratoire au lieu-dit Bulit tel que prévu dans les variantes 1 et 3 et demande que la liaison avec le village se fasse directement depuis le giratoire afin d'assurer également la desserte de la future zone d'activités prévue à proximité de l'échangeur actuel.

La variante 2 en l'état ne satisfait pas la commune de La Croix Blanche car elle ne permet pas l'accès dans de bonnes conditions au bourg et à la future zone d'activités : suppression d'un accès direct par des cheminements indirects, difficiles, dangereux et éloignés de ses projets (côte de la Truffe).

Monsieur le Maire n'a pas de remarques particulières à formuler sur l'aménagement sur place à 2 x 2 voies de la déviation de La Croix Blanche si ce n'est qu'il faudra impérativement prendre en compte les demandes des riverains impactés.

- **Monsieur le Maire de Monbalen** se prononce, comme la quasi-totalité de ses administrés, clairement pour la variante 2 qui, selon lui, s'impose pour conserver une desserte satisfaisante de l'ensemble du canton de Laroque-Timbaut via la RD110 et la RD212. Il est totalement opposé à la variante 1 qui oblige à faire un détour important par le giratoire de Saint-Antoine de Ficalba pour rejoindre Agen. À titre personnel, il estime que toutes les solutions alternatives pour rejoindre La Croix Blanche et la direction d'Agen empruntent des voies étroites et dangereuses qu'il est exclu d'utiliser.
- **Monsieur le Maire de Saint-Antoine de Ficalba** accorde sa préférence à la variante 1 qui en empruntant la route actuelle causerait moins de dommages que les deux autres notamment sur les espaces agricoles.

Cependant, pour le rétablissement de la RD110, il préférerait, plutôt qu'un passage inférieur coûteux sous la 2 x 2 voies, un rétablissement en direction d'Agen par le futur giratoire de La Croix Blanche ce qui permettrait de réduire l'emprise sur les terres agricoles et réduirait les nuisances pour les riverains de la VC526. Le giratoire de La Croix Blanche devrait alors être positionné au niveau de l'ancien Club 47 comme pour la variante 2.

L'adjoint au maire s'inquiète de la création, dans le cas de la variante 2, d'un rétablissement pénétrant dans le bourg de Saint Antoine via la rue du cimetière, voie étroite et difficile à élargir du fait du bâti. Il redoute également une augmentation du trafic camions dans le bourg si ce rétablissement était maintenu et propose un raccordement direct sur le giratoire Sud de Saint-Antoine.

- **Monsieur le Maire de Cassignas** accorde sa préférence à la variante 2. La variante 1 entraînerait une perte d'activité des riverains de l'actuelle RN21. Par ailleurs, le fait de rétablir la RD110 sur le giratoire de Saint-Antoine inciterait les usagers à emprunter la petite route de Bayssière depuis Laroque-Timbaut ce qui conduirait à une augmentation de trafic sur cette route déjà dangereuse.
- **Monsieur le Maire de Laroque Timbaut**, après délibération du conseil municipal du 12 avril 2012, se prononce en faveur de la variante 2 qui répond le mieux aux enjeux de désenclavement du territoire.
- **Le propriétaire des Grottes de Fontirou**, qui n'a pas pu participer à la concertation, fait part de son inquiétude à l'égard des tracés 2 et 3 qui a son avis sont de véritables bombes pour l'environnement de cette partie du département tant sur le plan écologique qu'économique.
- **Les propriétaires du parc animalier Z'Animoland** sont totalement opposés à la variante 3 qui passe sur le parc animalier. Ils préfèrent la variante 1 qui épargne totalement le parc à la variante 2 qui en serait très proche et qui serait source de nombreuses nuisances (sonores et visuelles) dans un site recherché pour son calme. Ils ont toutefois conscience des désagréments qu'occasionnerait la variante 1 pour les riverains et activités en bordure de l'actuelle RN21. Ils souhaiteraient qu'un tracé intermédiaire, plus proche de la RN21 soit étudié.

- **Les propriétaires du Bar-Restaurant « le Relais de Plaisance »**, situé en bordure de l'actuelle RN21, estiment nécessaire l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN21. Ils sont toutefois totalement opposés à la variante 1 pour de multiples raisons qu'ils énumèrent : rallongement important du trajet pour aller à Agen par la RD110 (+ 2700 m) avec des conséquences importantes sur le bilan carbone et des pertes de temps pour les locaux (les 5 mn de gain de temps annoncés sur l'itinéraire étant réservés aux seuls Villeneuvois et Agenais), nombreuses destructions de bâtis (9 maisons soit 5% de la population de la commune et 2 hangars), nuisances sonores pour les riverains qui resteront à proximité de la voie, entreprises condamnées à disparaître en raison de rétablissements des accès imposant des détours en particulier pour le Relais de Plaisance, morcellement de l'espace agricole par les voies de rétablissement.

Ils se prononcent pour la variante 2 moins impactante pour le bâti, les usagers de la RD110 et les terres agricoles (pas de morcellement lié aux rétablissements). La perte de l'effet vitrine pour les activités et commerces situés en bordure de l'actuelle RN21 sera compensée par la mise en place d'une signalétique appropriée et un accès simple et rapide aux commerces. Les sites touristiques du vallon de Fontirou, en particulier le parc Z'Animoland, bénéficieront de l'effet vitrine avec cette variante.

- **Les propriétaires du Bar-Restaurant « la Campagnette »**, situé en bordure de l'actuelle RN21, sont également totalement opposés à la variante 1 et souhaitent que la variante 2 avec un giratoire au niveau de l'ancien Club 47 soit retenue. Le choix de cette variante leur permettrait de maintenir leur activité en même temps qu'il permettrait de conserver la desserte directe de Laroque-Timbaut.
- **Les propriétaires exploitants du dépôt de céréales ADENA**, au Nord du bourg de La Croix Blanche, se prononcent pour la variante 1 qui répond aux besoins de leur activité : 2 ensembles routiers de 40 tonnes, 8000 à 9000 tonnes de marchandises transportées vers Villeneuve chaque année, apports de marchandises par petits camions et tracteurs agricoles. Ils jugent la variante 2 inconcevable pour des questions de sécurité, l'accès Nord à La Croix Blanche empruntant une route trop étroite et trop pentue pour permettre le croisement d'un véhicule léger avec un poids lourd.
- **La représentante des l'Association de cavaliers Epona (Saint-Robert) et de l'association Chemins de Campagne (Hauteville la Tour)** regrette que les chemins de randonnée n'aient pas été pris en compte dans la concertation. Elle demande que la réflexion sur le maintien de la qualité du cadre paysager et la continuité des itinéraires de randonnée et des circuits empruntés à ce jour soit menée dans le cadre de la concertation et que l'antenne de la randonnée du Comité Départemental du Tourisme du Lot et Garonne soit consultée.
- **Le représentant du Service Randonnée du Comité Départemental du Tourisme du Lot et Garonne** estime que l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN21 est une bonne chose pour la circulation routière. Plusieurs circuits de randonnée sont toutefois concernés par l'aménagement. Il est nécessaire de conserver la continuité de l'itinéraire de randonnée Bulit/Fontane près de Bulit. A Saint-Antoine il faut prévoir une passerelle pour le circuit de Rougeol et le circuit cyclotouristique Villeneuve Saint-Antoine. Sur le tracé de la route équestre de l'Agenais, un passage inférieur existe déjà au niveau de la déviation de Saint-Antoine, un autre cheminement pourrait être envisagé au droit de Plaisance (au Sud de Saint Antoine) en direction de la VC526.
- **La Chambre d'Agriculture** constate que beaucoup de projets vont impacter les terres agricoles sur le département et déplore de n'avoir pas été associée aux réunions de travail qui ont abouti aux variantes proposées.

Conclusion

Les élus et acteurs économiques de La Croix Blanche s'inquiètent de la suppression du demi-échangeur au Nord de La Croix Blanche et préfèrent une implantation du nouveau giratoire telle que prévue dans les variantes 1 et 3.

Les élus de Monbalen et Cassignas sont opposés à la variante 1 et se prononcent en faveur de la variante 2.

Les élus de Saint Antoine de Ficalba accordent leur préférence à la variante 1

Les propriétaires respectifs des Grottes de Fontirou et de Z'Animoland préfèrent la variante 1

La synthèse des observations faites par le public en réunions publiques et dans les registres en mairies

Commune de La Croix Blanche

- 3 personnes (soit 15% des personnes qui se sont exprimées) considèrent que la **pertinence du projet est contestable** : gain de temps très modeste, flux de transit privilégiés au détriment des usagers de la zone rurale traversée, sommes investies qui pourraient être consacrées à autre chose en période de crise comme par exemple à l'entretien de l'existant.
- Il y a assez peu de remarques sur la mise à 2 x 2 voies de la déviation de La Croix Blanche mais 4 personnes (soit 20% des personnes qui se sont exprimées) habitant près de la RN21 aux lieux-dits Bézille, route de Mousset et à proximité du futur giratoire Sud de La Croix Blanche se déclarent inquiètes vis-à-vis des **nuisances sonores et visuelles**. L'une d'entre elles demande que lui soit faite une offre d'expropriation. Une autre souhaite connaître précisément l'emprise du projet sur son terrain et sa demeure. Une autre souhaite que le giratoire soit implanté le plus loin possible de sa maison.
- D'une manière générale, les remarques du public portent surtout sur les **conditions d'accès au Nord du village de La Croix Blanche**.

A cet égard, la variante 2, qui propose un giratoire au droit du carrefour de la RD212 à proximité de l'ancien club 47 ne satisfait que peu de monde (3 personnes seulement, dont l'une a son accès directement impacté par les variantes 1 et 3, ont une préférence pour cette variante). La principale critique faite à la variante 2 est un accès Nord au village et à la future zone d'activités totalement inadapté. Le public considère en effet que le rétablissement de l'accès par la route étroite et pentue de la Truffe est totalement inadapté en l'état à la circulation des poids-lourds et des autocars. Cet itinéraire est jugé trop dangereux et trop éloigné du village et des projets de la commune.

25% des personnes se prononcent en faveur de la variante 1 (aménagement sur place du créneau de Monbalen) qui propose un giratoire plus proche au lieu-dit Bulit. Les autres personnes non satisfaites par la variante 2, sans s'engager en faveur de la variante 1, souhaitent surtout disposer d'un accès au plus près du village et de la future zone d'activités. Une personne n'est satisfaite par aucune des variantes en l'état et souhaite qu'un autre accès soit étudié au Nord à La Croix Blanche.

- Les **modalités de rétablissement de la RD110** font partie des arguments principaux évoqués par les personnes opposées à la variante 1. Celles-ci soulignent en effet que dans le cas de la variante 1, le rétablissement de la RD110 (route de Laroque) en passage inférieur sous la 2 x 2 voies puis par le giratoire de Saint-Antoine conduit à une augmentation de trajet de 2700 m pour les usagers de Laroque qui souhaitent rejoindre La Croix Blanche et Agen, et donc à une perte de temps et à un surcoût. Cette solution est donc jugée non satisfaisante pour les usagers de la RD110 qui chercheront à emprunter des petites voies secondaires utilisées par les tracteurs et engins agricoles (route de Tuquet entre La Croix Blanche et Monbalen ou voie communale qui traverse le hameau de Bayssière (Laroque)). Un giratoire pour le raccordement de la RD110 à la nouvelle route (variante 1) est demandé.
- Une demande porte sur la prise en compte des accès aux habitations du lieu-dit Bulit pour éviter des détours considérables.
- Une personne souligne la dangerosité du carrefour situé à l'entrée Sud de La Croix Blanche et demande que le giratoire soit aménagé au plus vite.

Commune de Monbalen

- Sur la commune de Monbalen, il y a un **consensus presque général du public en faveur de la variante 2** puisque cette variante est plébiscitée par 95% des personnes qui se sont exprimées.

- Il y a un **rejet quasi unanime de la variante 1**. Les reproches faits à cette variante sont nombreux :

- Fort impact sur le bâti le long de l'actuelle RN21 (démolition de 9 maisons et 2 hangars).
- Activités et commerces fortement pénalisés le long de l'actuelle RN21 : suppression des accès directs, nouveaux accès plus long et plus compliqués d'où risque de désertification des commerces (effet vitrine discutable), difficultés d'accès pour les poids-lourds. Il est également reproché à cette variante de fermer toute possibilité de création d'activités le long de la RN21.

- Rétablissement de la RD110 par un passage inférieur sous la 2 x 2 voies puis par le giratoire de Saint-Antoine entraînant un allongement de parcours de 2700 m pour les usagers de Laroque se dirigeant vers Agen. Cet allongement de parcours est considéré comme pénalisant en termes de temps, de coût et de bilan carbone, et préjudiciable à la vie du bassin économique de Laroque et aux transports d'urgence. Par ailleurs, le rétablissement de cette route s'effectue par un passage inférieur jugé incompatible avec les transports exceptionnels et son raccordement au giratoire ne s'effectue pas directement sur le giratoire de Saint-Antoine mais par le biais de la RD226.

Le public estime qu'il existe un risque que les usagers délaissent cet itinéraire et empruntent d'autres itinéraires moins adaptés (petite route de Tuquet, VC526 pour rejoindre le giratoire de La Croix Blanche plutôt que celui de Saint-Antoine, petite route des Cèdres depuis Laroque).

- Rétablissement de la RD110 entraînant le morcellement du parcellaire agricole et notamment l'enclavement d'une parcelle au lieu dit Lasjouette.
- Inquiétudes pour le rétablissement de l'arrêt de bus de la ligne Agen Villeneuve.
- Impact de la desserte de la Campagnette sur le projet d'agrandissement du centre de loisirs intercommunal de Monbalen.

- La variante 2, avec un giratoire positionné au niveau de l'ancien Club 47, est jugée bien meilleure sur tous les points précédemment évoqués :

- Elle épargne les maisons et commerces situées le long de la RN21.
- L'accès aux commerces et activités est facilité. L'actuelle RN21 est utilisée comme voie de desserte locale, des panneaux publicitaires pouvant être installés au niveau du giratoire.
- Elle permet de maintenir la desserte directe de Laroque Timbaut par la RD110 et facilite donc les déplacements vers Agen.

- La **variante 3 est d'une manière générale très peu évoquée par le public**. Cette variante a la préférence d'une famille installée au lieu-dit Sarlat qui se rallie néanmoins à l'avis général du public en faveur de la variante 2. Elle est en revanche rejetée par les propriétaires du parc Z'Animoland puisqu'elle passe sur ce parc.

- 3 personnes demandent **un tracé alternatif entre la variante 1 et la variante 3** au plus près de la variante 1 sans en avoir les désagréments. Il s'agit de personnes qui souhaitent que soit préservé le site de Fontirou (grottes et parc Z'Animoland) et ses activités mais qui soutiennent également les riverains et activités impactés par la variante 1.

Commune de Saint-Antoine de Ficalba

- Sur la commune de Saint-Antoine de Ficalba, **75% des personnes qui se sont exprimées se prononcent en faveur de la variante 1**. Celle-ci est en effet jugée nettement moins pénalisante pour l'espace agricole. Les préjudices apportés par cette variante aux riverains et activités en bordure de l'actuelle RN21 sont très peu évoqués.
- Plusieurs personnes soulignent que les variantes 2 et 3, outre leur emprise importante sur les terres agricoles, auront pour effet de diviser un îlot important de part et d'autre de la VC526 et de rallonger considérablement les parcours pour accéder aux parcelles.
- Une personne riveraine de la VC 526 est directement concernée par les 3 variantes. Le tracé de cette voie communale est en effet emprunté par les variantes 2 et 3 mais également par le rétablissement de la RD110 dans le cas de la variante 1. Cette personne demande, s'il y a expropriation, que ce soit pour l'ensemble terrain/maison.
- Trois personnes ont évoqué **le rétablissement de la RD110 dans le cas de la variante 1**. L'une d'elle souhaiterait connaître les incidences de ce rétablissement sur la VC526 (recalibrage ? augmentation de trafic ?). Les deux autres remarques portent sur l'emprise de ce rétablissement sur les terres agricoles. Deux personnes ont exprimé leur préférence pour un rétablissement de la RD110 vers Agen sur le giratoire de La Croix Blanche positionné au niveau de l'ancien Club 47.
- Une personne s'inquiète, dans le cas de la variante 2, de la création d'un rétablissement pénétrant dans le bourg de Saint Antoine via la rue du cimetière, voie étroite et difficile à élargir du fait du bâti. Elle redoute également une augmentation du trafic camions dans le bourg si ce rétablissement était maintenu et propose un raccordement direct sur le giratoire Sud de Saint-Antoine.

Conclusion

Sur la commune de La Croix Blanche, les remarques du public portent essentiellement sur les conditions d'accès au Nord du village de La Croix Blanche. L'accès par le giratoire proposé par la variante 2 est jugé inadapté et ne satisfait que peu de monde. Pour autant, les personnes non satisfaites par la variante 2 ne s'expriment pas forcément en faveur de la variante 1. D'une manière générale, les modalités de rétablissement de la RD110 proposées dans le cas de la variante 1 (rétablissement par un passage inférieur sous la RN21) ne satisfont pas les usagers de la RD110.

Sur cette commune, certains riverains de la déviation de La Croix Blanche s'inquiètent des nuisances sonores et visuelles, notamment à proximité du giratoire Sud de La Croix Blanche.

Sur la commune de Monbalen, il y a un rejet quasi unanime de la variante 1 et un consensus presque général du public en faveur de la variante 2 qui est jugée bien meilleure sur tous les points. La variante 3 est d'une manière générale très peu évoquée par le public.

Sur la commune de Saint-Antoine de Ficalba, les ¾ des personnes qui se sont exprimées se prononcent en faveur de la variante 1 jugée moins pénalisante pour l'espace agricole.

L'analyse thématique des observations

Pertinence du projet

- 3 personnes doutent globalement de la pertinence du projet : gain de temps modeste (5 minutes), usagers de Villeneuve et Agen privilégiés au détriment des usagers de la zone rurale traversée, dépense jugée inutile en temps de crise.

Milieu naturel / faune / flore

- Très peu de remarques sur ce thème qui n'est visiblement pas au cœur des débats.

Agriculture

- Ce thème est largement évoqué notamment par les habitants de Monbalen et ceux de Saint-Antoine de Ficalba avec des avis contrastés.
- Les habitants de Monbalen qui accordent majoritairement leur préférence à la variante 2 mettent surtout l'accent sur les impacts, dans le cas de la variante 1, du rétablissement de la RD110 par la VC526 puis le giratoire de Saint-Antoine : morcellement des terres agricoles, enclavement d'une parcelle au lieu-dit Lasjouette.
- Les habitants de Saint-Antoine de Ficalba qui se prononcent plutôt en faveur de la variante 1, jugent cette variante beaucoup moins pénalisante pour l'espace agricole. Ils considèrent que les variantes 2 et 3, outre leur emprise importante sur les terres agricoles auront pour effet de diviser un îlot important de part et d'autre de la VC526 et de rallonger considérablement les parcours pour accéder aux parcelles.
- La chambre d'Agriculture déplore de n'avoir pas été associée aux réflexions sur le choix des variantes et souhaite désormais être associée à toutes les réunions de travail sur le projet.

Bâti et activités

- Ce thème est peu évoqué par les habitants de Saint-Antoine de Ficalba qui se sont majoritairement intéressés aux impacts de l'aménagement sur les terres agricoles.
- Les habitants de Monbalen se sont très massivement manifestés contre la variante 1 (aménagement sur place) qui entraîne la démolition de 9 maisons et 2 hangars et qui pénalise fortement les activités commerciales et artisanales (suppression des accès directs, nouveaux accès plus long et plus compliqués d'où risque de perte d'attractivité des commerces).

Nuisances et cadre de vie

- Ce thème est surtout abordé par les riverains de la déviation de La Croix Blanche aux lieux-dits Bézille, route de Mousset et à proximité du futur giratoire Sud de La Croix Blanche. Il y a une réelle inquiétude vis-à-vis des nuisances sonores et visuelles. Les personnes concernées souhaitent connaître précisément l'emprise du projet et l'ampleur des nuisances. Une des personnes demande qu'une offre d'expropriation lui soit faite. Une autre souhaite que le giratoire soit implanté le plus loin possible sa maison.
- Dans le cas de la variante 1 du créneau de Monbalen, certains riverains de la VC526 dans le vallon de Fontirou s'inquiètent des incidences du rétablissement de la RD110 sur le trafic de la VC526.

Rétablissement des accès et cheminements

→ Rétablissement de l'accès Nord au bourg de La Croix Blanche

Les habitants et les élus de La Croix Blanche craignent que la suppression du demi-diffuseur actuel au Nord de La Croix Blanche n'isole le bourg.

La variante 2, qui propose un giratoire au droit du carrefour de la RD212 à proximité de l'ancien club 47 ne satisfait personne. L'accès Nord au village et à la zone d'activités en projet de la commune est jugé totalement inadapté. Le rétablissement de l'accès s'effectue en effet par la route étroite et pentue de la Truffe, totalement inadaptée en l'état à la circulation des poids-lourds et des autocars. Il est jugé trop dangereux et trop éloigné du village et des projets de la commune.

La variante 2 ne serait acceptable qu'avec un giratoire positionné au lieu-dit Bulit comme pour les variantes 1 et 3 et avec un accès direct à la zone d'activités projetée.

→ Rétablissement de la RD110

Ce rétablissement a suscité de nombreux commentaires dans le cas de la variante 1, tant sur la commune de La Croix Blanche que sur celle de Monbalen et celle de Saint-Antoine de Ficalba. Ce rétablissement franchit la 2x2 voies par un passage inférieur puis emprunte le tracé de la VC526 pour rejoindre le giratoire de Saint-Antoine de Ficalba. Il fait l'objet de nombreux griefs :

- Allongement de parcours de 2700 m pour les usagers de Laroque prenant la direction d'Agen, préjudiciable à la vie économique du bassin de Larroque et aux transports d'urgence.
- Crainte que les usagers ne choisissent finalement d'emprunter, pour se rendre à La Croix Blanche et Agen, de petites routes étroites empruntées aujourd'hui par les tracteurs et les engins agricoles (route de Tuquet de Monbalen à La Croix Blanche, voie communale qui traverse le hameau de bayssière à Larroque).
- Emprise de cette voie sur les terres agricoles.
- Obstacle constitué par le passage inférieur pour les transports exceptionnels.
- Conséquences de l'aménagement de ce rétablissement sur le cadre de vie des riverains de la VC526 (réaménagement cette voie, augmentation du trafic).

Les différentes solutions évoquées par le public sont les suivantes :

- Maintien du carrefour actuel qui suppose de retenir la variante 2.
- Création d'un carrefour giratoire dans le cas de la variante 1.
- Création d'un carrefour plan en T (variante 1).
- Aménagement d'un rétablissement vers Agen sur le giratoire de La Croix Blanche positionné au niveau de l'ancien Club 47.

→ Rétablissement de l'accès Nord au bourg de La Croix Blanche et à la future zone d'activité

- Les élus de Saint-Antoine de Ficalba s'inquiètent de la création, dans le cas de la variante 2, d'une pénétrante dans le bourg par la rue du cimetière, voie communale étroite et difficile à élargir du fait du bâti rapproché. Ils proposent un raccordement direct au giratoire de Saint-Antoine.

Sécurité

- L'aménagement de la RN21 permet globalement une amélioration de la sécurité sur l'itinéraire qui est soulignée par plusieurs personnes.
- Le rétablissement de l'accès Nord à La Croix Blanche par la côte de la Truffe (proposé par la variante 2) est jugé dangereux et inadapté et est pour partie responsable du rejet de cette variante par les habitants de La Croix Blanche.
- Le carrefour de l'accès Sud à La Croix Blanche est également jugé dangereux et nécessite l'aménagement au plus vite d'un giratoire.

Rétablissement des itinéraires modes doux

- Les remarques émanent principalement du Comité Départemental du Tourisme et du propriétaire de la ferme équestre « crinière au vent » et portent sur :
 - La nécessité de préserver la continuité de l'itinéraire de randonnée Bulit/Fontane près de Bulit.
 - La nécessité de prévoir une passerelle pour le circuit de Rougeol et le circuit de cyclotourisme Villeneuve – Saint-Antoine au droit de la déviation de Saint-Antoine.
 - Sur le tracé de la route équestre de l'Agenais, un passage inférieur existe déjà au niveau de la déviation de Saint-Antoine, un autre cheminement pourrait être envisagé au droit de Plaisance (au Sud de Saint Antoine) en direction de la VC526.

Conclusion

Le rétablissement de l'accès Nord au bourg de La Croix Blanche et à la future zone d'activités a suscité de nombreux commentaires de la part des habitants et des élus de La Croix Blanche qui préfèrent un giratoire positionné au lieu-dit Bulit comme sur les variantes 1 et 3 avec un accès direct à la future zone d'activités.

Le rétablissement en passage inférieur de la RD110 dans le cas de la variante 1 a également suscité de nombreux commentaires, tant sur la commune de La Croix Blanche que sur celle de Monbalen et celle de Saint-Antoine de Ficalba. Ce rétablissement fait l'objet de nombreux griefs (allongement de parcours, emprise sur les terres agricoles...). Plusieurs solutions sont évoquées parmi lesquelles l'aménagement d'un carrefour plan en T avec la RN21.

Les impacts sur le bâti et les activités riveraines de la RN21 ont été très largement évoquées par les habitants de Monbalen qui se sont très massivement manifestés contre la variante 1 (aménagement sur place).

Les impacts sur l'agriculture sont largement évoqués notamment par la Chambre d'Agriculture et par les habitants de Monbalen et ceux de Saint-Antoine de Ficalba avec des avis contrastés. Les habitants de Monbalen qui accordent majoritairement leur préférence à la variante 2 mettent surtout l'accent sur les impacts, dans le cas de la variante 1, du rétablissement de la RD110 par la VC526. Les habitants de Saint-Antoine de Ficalba qui se prononcent plutôt en faveur de la variante 1, jugent cette variante beaucoup moins pénalisante pour l'espace agricole.

Les nuisances sonores et le cadre de vie sont des aspects qui sont essentiellement abordés par certains riverains de la déviation de La Croix Blanche et de la VC526 (voie communale de Fontirou).

Le rétablissement des itinéraires modes doux a fait l'objet de plusieurs remarques de la part du Comité Départemental du Tourisme et du propriétaire d'une ferme équestre. Il est demandé de préserver la continuité des itinéraires existants (randonnée, cyclotourisme et équestre) et notamment de prévoir une passerelle au niveau de la déviation de Saint-Antoine.

Le thème du milieu naturel/faune/flore est d'une manière générale très peu abordé.

Les enseignements de la concertation

La variante1, en aménagement sur place de la RN21, a fait l'objet de vives oppositions, une majorité des avis exprimés étant plutôt favorable à la variante 2. La variante 3 n'est pas ressortie des débats.

Les observations sur les variantes 1 et 2 et les points soulevés rendent indispensables des études complémentaires et des optimisations.

Ces optimisations doivent porter :

- pour la variante 1, sur la faisabilité d'un accès direct de la RD110 sur la RN21 aménagée de façon à limiter l'allongement des temps de parcours et à faciliter les accès, notamment aux restaurants ;
- pour la variante 2, sur l'amélioration du raccordement de l'ancienne RN21 sur le giratoire de Saint-Antoine de Ficalba et sur l'amélioration de l'accès au bourg de la Croix-Blanche.

Les variantes optimisées seront présentées au comité de pilotage des études ; il aura à se prononcer sur ces propositions à l'automne 2012.

L'accès Sud à Villeneuve-sur-Lot

Les positions des acteurs politiques, économiques et associatifs

- **Le représentant du Service Randonnée du Comité Départemental du Tourisme du Lot et Garonne** demande la mise en sécurité de la traversée du GR652 et de la boucle de Pujols au droit du giratoire de Lalande, par un passage supérieur ou inférieur.
- **Le représentant de l'entreprise BMSO INTERCARO**, située à proximité du giratoire des Trois Mulets, n'évoque pas le tracé Est qui entraîne la suppression du bâtiment. Ses observations ne portent que sur le tracé Ouest qui frôle un angle du magasin, a une emprise conséquente sur le parking, et modifie l'accès au magasin. Il demande que des travaux d'aménagement soient réalisés pour assurer la continuité de l'exploitation de l'établissement et éviter les pertes de chiffre d'affaire tant en phase travaux qu'après. La modification de l'accès au magasin nécessitera une modification du bâtiment (entrée, aire de déchargement, parking clients).

Conclusion

Les élus ne se sont pas prononcés sur le projet.

Les seules remarques proviennent :

- *du Service Randonnée du Comité Départemental du Tourisme du Lot et Garonne qui demande la mise en sécurité de la traversée du GR652 et de la boucle de Pujols au droit du giratoire de Lalande*
- *de l'entreprise BMSO INTERCARO qui souhaite que des travaux d'aménagement soient réalisés pour tenir compte des impacts du tracé ouest sur l'entreprise.*

La variante Est n'est pas évoquée.

La synthèse des observations faites par le public en réunion publique et dans les registres en mairie

Commune de Pujols

- Sur la commune de Pujols, les personnes qui se sont exprimées sont majoritairement pour **la variante Ouest**.
- Les propriétaires du domaine et du moulin de Lalande sont fermement opposés à la variante Est qui impacte fortement leur propriété tant au niveau de l'agrément que de l'esthétique du site et du milieu naturel. Ils ne seraient toutefois pas opposés à un tracé intermédiaire entre Ouest et Est.
- Plusieurs propriétaires du lieu-dit Lalande s'inquiètent de la **destination des eaux de ruissellement de la plate-forme routière et des conséquences éventuelles sur l'inondabilité des terrains** dont ils sont propriétaires. Il est demandé que ces eaux soient évacuées au-delà de l'ouvrage hydraulique de rétablissement du ruisseau de Cambes sous la rocade qui est sous-dimensionné et accentue les problèmes d'inondation pour tout le secteur de Lalande.
- L'indivision propriétaire des terrains du domaine et du moulin de Lalande trouve discutable de morceler les parcelles agricoles dont ils sont propriétaires au lieu-dit Rengade. Ces terrains, dont elle avait demandé le classement en zone constructible ont en effet été classés en zone agricole protégée. Elle prend acte de la recherche d'une solution permettant d'éviter le démembrement de ces parcelles : soit par un accès direct à sens unique par la route de Rolland sur la future 2 x 2 voies, soit par la création d'une liaison passant en limite de parcelle entre la route de Rolland et celle de Collongues.
- Le propriétaire du domaine de Lalande souhaite vivement disposer d'une protection acoustique par un écran anti-bruit.
- Un passage souterrain ou au moins une **traversée sécurisée** est demandé pour le **rétablissement du chemin de randonnée** au droit du giratoire de Lalande.
- Dans le cas de la variante Ouest, il est demandé que l'actuelle RN21 soit aménagée en **contre allée à double sens** afin de ne pas rallonger les trajets.
- L'aménagement d'une **piste cyclable et/ou piétonne est souhaité le long de la contre allée**.
- L'aménagement d'un **parking pour le covoiturage** est souhaitée au droit du giratoire de Lalande, qui constitue un lieu stratégique pour la liaison Villeneuve – Agen. Chaque jour, une quinzaine de voitures stationnent le long de la RN21 à ce niveau.

Commune de Villeneuve sur Lot

- Aucune personne ne s'est exprimée sur la commune de Villeneuve sur Lot.

Conclusion

Seuls les habitants de la commune de Pujols se sont exprimés.

Les personnes qui se sont exprimées sont majoritairement pour la variante Ouest. La variante Est n'est souhaitée par

personne. En revanche, certains propriétaires ne seraient pas opposés à un tracé intermédiaire.

Plusieurs propriétaires du lieu-dit Lalande s'inquiètent du devenir des eaux de ruissellement et des conséquences éventuelles sur l'inondabilité des terrains dont ils sont propriétaires.

Les propriétaires des terres agricoles situées au niveau du lieu-dit Rengade, souhaitent, pour le rétablissement de la desserte de ce lieu-dit, que soit recherchée une solution permettant d'éviter le démembrement des parcelles agricoles.

Parmi les autres souhaits exprimés : la traversée sécurisée du chemin de randonnée au droit du giratoire de Lalande, l'aménagement en contre-allée à double sens de l'actuelle RN21, l'aménagement d'une piste cyclable et/ou piétonne le long de la contre-allée (actuelle RN21) et l'aménagement d'un parking pour le covoiturage au droit du giratoire de Lalande.

L'analyse thématique des observations

Pertinence du projet

- Une seule remarque porte sur l'opportunité de construire une route à 2 x 2 voies sur une distance aussi courte.

Milieu naturel / faune / flore

- Très peu de remarques sur ce thème qui n'est visiblement pas au cœur des débats. Seul un propriétaire au niveau du lieu-dit Lalande évoque cette contrainte dans le cas où la variante Est serait retenue.

Hydraulique

- Inquiétude de plusieurs propriétaires au niveau du lieu-dit Lalande sur la destination des eaux de ruissellement de la plate-forme routière et les conséquences éventuelles sur l'inondabilité des terrains dont ils sont propriétaires. Il est demandé que ces eaux soient évacuées au-delà de l'ouvrage hydraulique de rétablissement du ruisseau de Cambes sous la rocade qui est sous-dimensionné et accentue les problèmes d'inondation pour tout le secteur de Lalande.

Agriculture

- Ce thème est surtout évoqué par les propriétaires des terres agricoles concernées par le rétablissement de l'accès au lieu-dit Rengade qui souhaitent que soit recherchée une solution pour éviter le morcellement de leurs parcelles :
 - soit par un accès à sens unique de la route de Rolland sur la nouvelle 2x2 voies,
 - Soit par la création d'une liaison directe en limite de parcelles entre la route de Rolland et celle de Collongues.

Bâti et activités

- Les propriétaires du domaine et du moulin de Lalande sont fermement opposés à la variante Est qui impacte fortement leur propriété tant au niveau de l'agrément que de l'esthétique du site. Ils ne seraient toutefois pas opposés à un tracé intermédiaire entre Ouest et Est.
- Le représentant de l'entreprise de carrelage Intercaro située à proximité du giratoire des Trois Mulets souhaite que les désagréments causés par la variante Ouest soient pris en compte : route frôlant un angle du magasin, emprise conséquente sur le parking, perte de visibilité du site, modification de l'accès au magasin, perte conséquente du chiffre d'affaire pendant les travaux et après en l'absence de travaux spécifiques. Il demande des travaux d'aménagement pour assurer la continuité de l'exploitation de l'établissement.

Nuisances et cadre de vie

- Plusieurs personnes habitant au lieu-dit Lalande s'inquiètent des nuisances sonores générées par le projet. L'une d'elle demande un écran antibruit.

Rétablissement des accès et cheminements

- Dans le cas de la variante Ouest, il est demandé que l'actuelle RN21 soit aménagée en contre allée à double sens afin de ne pas rallonger les trajets.

Rétablissement des itinéraires modes doux

- Les remarques portent sur :
 - La nécessité d'aménager une traversée sécurisée (passage inférieur ou supérieur) pour le GR652 au droit du giratoire de Lalande
 - Le souhait de disposer d'une piste cyclable et/ou piétonne le long de la contre allée (ex RN21).
- Par ailleurs, l'aménagement d'un parking pour le covoiturage est souhaité au droit du giratoire de Lalande, qui constitue un lieu stratégique pour la liaison Villeneuve – Agen. Chaque jour, une quinzaine de voitures stationnent le long de la RN21 à ce niveau.

Conclusion

Les impacts sur le bâti et les activités sont principalement évoqués par les propriétaires du domaine et du Moulin de Lalande, qui sont fermement opposés à la variante Est, et par l'entreprise de carrelage située à proximité du giratoire des Trois Mulets qui demande que les désagréments causés par la variante Ouest soient pris en compte et que des travaux d'aménagement soient réalisés pour assurer la continuité de l'exploitation de l'établissement.

Plusieurs personnes habitant au lieu-dit Lalande s'inquiètent des nuisances sonores générées par le projet et l'une d'elle demande un écran antibruit.

Le rétablissement des accès et cheminements et les modes doux ont suscité plusieurs commentaires de la part des habitants : aménagement de l'actuelle RN21 en contre allée à double sens et d'une piste cyclable et/ou piétonne le long de cette contre-allée, aménagement d'une traversée sécurisée pour le GR652 au droit du giratoire de Lalande, aménagement d'un parking pour le covoiturage au droit du giratoire de Lalande.

Les propriétaires des terres agricoles concernées par le rétablissement de l'accès au lieu-dit Rengade qui souhaitent que soit recherchée une solution pour éviter le morcellement de leurs parcelles.

Plusieurs propriétaires au niveau du lieu-dit Lalande s'inquiètent de la destination des eaux de ruissellement de la plate-forme routière et des conséquences éventuelles sur l'inondabilité des terrains dont ils sont propriétaires.

Le thème du milieu naturel/faune/flore est d'une manière générale très peu abordé.

Les enseignements de la concertation

Sur cette section, la concertation a permis de dégager un consensus autour de la variante ouest. La solution technique avec un profil en travers "resserré" associé à une vitesse limitée à 90km/h, de façon à marquer l'entrée de ville, n'a pas fait l'objet d'opposition.

Les études se poursuivront donc sur cette base en vue de présenter la variante ouest avec profil permettant une vitesse de 90km/h à l'enquête publique.

La suite des études permettra de préciser, pour l'enquête publique :

- le traitement de la contre-allée (ex-RN21) ;
- le traitement de la continuité du GR652 ;
- le rétablissement direct sur la nouvelle RN21 de l'accès au lieu-dit Rengade.

Annexes : les compte-rendus des réunions publiques

AMENAGEMENTS DE LA RN 21

Accès Sud à Villeneuve-sur-Lot

Déviation de La Croix Blanche et créneau de Monbalen



Réunion publique du 10 février 2012 à la salle des fêtes de La Croix Blanche

Compte-rendu synthétique

La réunion publique sur les aménagements de la RN 21 (accès Sud à Villeneuve-sur-Lot, déviation de La Croix Blanche et créneau de Monbalen) s'est déroulée à la salle des fêtes de La Croix-Blanche le vendredi 10 février 2012 à 18h30. Cette réunion publique a réuni une soixantaine de participants, de nombreux élus du secteur concernés étaient présents. Les nombreux échanges, toujours courtois et constructifs, ont duré jusqu'à 20h30.

La réunion est introduite par Jean-Claude MAXANT, Maire de La Croix-Blanche, qui remercie les participants d'être venus nombreux pour cette réunion d'information malgré la rigueur de l'hiver. Il invite chacun à s'exprimer sur le projet proposé par la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Aquitaine.

A la tribune, Laurent SERRUS, Adjoint au chef du Service Mobilité Transports Infrastructures et Béatrice BONNICHON-DAUBINS, chef de la Division Infrastructures au sein du SMTI étaient accompagnés de Didier ETCHANCHU du bureau d'études Egis.

Après avoir brièvement précisé le rôle et l'organisation de la DREAL Aquitaine, service régional de l'Etat, Laurent SERRUS présente les caractéristiques de la RN 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot - axe stratégique pour le grand sud-ouest de la France – puis explique les enjeux du projet en termes de sécurité routière, de fiabilité du parcours mais aussi d'aide au développement des territoires.

Il détaille ensuite, à l'aide d'un schéma en plan de coupe, les caractéristiques techniques du projet de mise à 2 x 2 voies qui comprend également la création de giratoires et voies de rétablissement des dessertes locales. Il insiste

également sur les opportunités d'amélioration de la gestion des eaux et du cadre de vie, notamment vis-à-vis de la gestion du bruit.

Laurent SERRUS invite ensuite chacun à s'exprimer sur le projet, que ce soit lors des réunions publiques mais aussi dans les registres disponibles dans les mairies.

Didier ETCHANCHU, après avoir expliqué l'objet de sa mission confiée par la DREAL Aquitaine, présente les grandes caractéristiques environnementales (milieu humain, naturel, cadre de vie) du territoire concerné par la déviation de La Croix Blanche et le créneau de Monbalen. Il présente sur des cartes affichées à l'écran les trois variantes de tracés possibles pour la mise à 2 x 2 voies de la RN 21 sur cette section et les compare au regard des différentes sensibilités recensées.

De la même manière, Didier ETCHANCHU commente les résultats des études réalisées sur l'accès Sud à Villeneuve-sur-Lot avant de présenter et comparer les deux variantes de tracé proposées pour cette section.

L'animateur de la réunion donne ensuite la parole aux participants.

QUESTIONS-REPONSES

Michel MORTERA, agent immobilier souhaite voir des plans plus précis.

Laurent SERRUS indique que des tirages papier pourront être présentés en fin de réunion publique pour discuter de points particuliers.

Jean-Claude MAXANT, Maire de La Croix-Blanche, donne au public la position du conseil municipal, qui souhaite une desserte de la commune par le nord, alors que le projet prévoit la suppression de l'actuel demi-diffuseur Nord. Il demande d'afficher à l'écran les variantes 1 et 2 et décrit avec un pointeur la proposition du conseil municipal. Il précise que la commune envisage un projet de zone d'activités et que l'aménagement de la RN 21 doit permettre une desserte directe de cette zone. Il fait remarquer que cette desserte est plus délicate dans le cas des variantes 2 ou 3. Ces variantes prévoient en effet l'utilisation de la côte de la truffe, voie départementale étroite : *« un camion et un autocar peuvent difficilement se croiser et cette voie a une forte déclivité »*.

Laurent SERRUS indique que ces questions méritent d'être étudiées plus en détail par la DREAL pour pouvoir y répondre, notamment sur les plans environnementaux et financiers.

Francis BERTRAND, adjoint au Maire de Saint-Antoine-de-Ficalba s'inquiète de la création, dans la variante 2, d'une pénétrante dans le bourg *« le long de la rue du cimetière »* par une voie étroite et difficile à élargir du fait de bâti rapproché. Il propose un raccordement direct au rond-point.

Didier ETCHANCHU indique que le raccordement sert à desservir les activités situées le long de la route.

Francis BERTRAND craint de voir un fort trafic de camions directement dans le bourg.

Laurent SERRUS indique qu'il avait été envisagé de ne pas raccorder la RN21 au giratoire mais de renvoyer le trafic de la RD 110 via cette voie communale. Mais suite aux remarques passées des élus de Saint-Antoine-de-Ficalba, une autre solution - étudiée après la finalisation du dossier de concertation – est envisagée pour la variante 2 : *« un raccordement de l'actuelle RN21 sur le giratoire pour éviter que les gens venant de la RD110 n'empruntent cette voie »*. Il précise que l'esprit est le même pour la variante 1 : *« les gens venant de la RD110 passe sous la RN21 élargie avant d'arriver au giratoire. »* la pénétrante ne servant que pour la desserte des activités locales ; soit un trafic plutôt modeste.

Alain DARMANGEAT, conseiller municipal à Monbalen, revient sur les maisons et le centre de loisirs concernés par un projet de rétablissement de voies. Il observe une erreur dans les cartes : une voie de rétablissement de la variante 1 figure en voie existante dans les variantes 2 et 3.

Laurent SERRUS admet l'erreur cartographique (également visible dans le dossier de concertation) puis explique que les tracés des rétablissements sont des tracés de principe *« nous ne sommes pas rentrés dans le détail »*. Il

évoque aussi l'étude d'un « *carrefour en T* » avec la RD110 qui modifierait les voies de rétablissement indiquées sur la carte.

Michel MORTERA estime que la variante 1 pose des problèmes de dessertes locales alors que la variante 2 se sert de l'ancienne nationale pour réaliser toutes les dessertes locales : « *je suis persuadé qu'à l'arrivée la variante 1 va coûter plus cher* ». Il se demande si la question des dessertes locales a été étudiée en détail.

Laurent SERRUS explique que le coût des voies de rétablissement est effectivement moindre dans le cas des variantes 2 et 3, mais que pour ces variantes les remblais « *de 8 à 10 mètres de haut* » sont onéreux.

Michel MORTERA évoque les remblais réalisés pour la déviation de La Croix Blanche et pense que ceux envisagés aujourd'hui sont techniquement réalisables.

Laurent SERRUS confirme la faisabilité technique de toutes les variantes proposées, donc des remblais. Il ajoute que les coûts engendrés par les contraintes des rétablissements de la variante 1 sont comparables à ceux qu'occasionnerait la création d'une voie nouvelle.

Michel MORTERA souhaite savoir « *au mètre près* » la différence de distance de la RN21 entre les variantes 1, 2 et 3. Il pense que la variante 1 est la plus longue du fait de lacets.

Didier ETCHANCHU indique que la variante 1 est en effet plus longue de 260 mètres, la variante 2 étant la plus courte.

Michel MORTERA estime qu'il faut aller au plus court pour diminuer le temps de trajet entre Villeneuve-sur-Lot et Agen.

Jacques FABRE, conseiller municipal de La Croix-Blanche demande si pour la variante 1 l'achat des maisons est compris dans le coût du projet.

Didier ETCHANCHU confirme que les acquisitions sont effectivement comprises dans le coût.

Bernard ALAJOUANINE, Maire de Monbalen rappelle que les dossiers de concertation et les registres sont disponibles en mairie depuis le 30 janvier, jusqu'au 24 février. Il invite chacun à s'exprimer ce soir ou dans les registres à Monbalen, Pujols et La Croix-Blanche « *même s'il habite dans une autre commune* ».

Laurent SERRUS précise que les registres et les dossiers de concertation sont consultables dans les 10 communes concernées par le parcours. Il précise qu'un bilan de la concertation sera réalisé à l'issue de cette phase d'écoute, il permettra d'améliorer le projet en prenant en compte les remarques pertinentes. Le projet finalisé sera soumis à enquête publique au début de l'année 2013.

Olivier SALLA, habitant de Saint-Antoine-de-Ficalba au lieu-dit Grand Bal, s'interroge, pour la variante 1, sur le coût du passage de la voie de rétablissement sous ou sur la 2 x 2 voies.

Laurent SERRUS indique qu'il s'agira d'un passage sous la 2 x 2 voies.

Olivier SALLA demande quel sera le coût des acquisitions le long de la VC 526, « *petite route à 50 véhicules/jour qui va devenir une départementale importante* ».

Didier ETCHANCHU confirme que les 3 maisons concernées par le projet ont bien été intégrées, « *une seule maison étant directement touchée par la tête de remblai, des protections acoustiques pour les deux autres maisons seront peut-être à prévoir* ».

Olivier SALLA indique que les prés lui appartenant sont concernés par le projet.

Didier ETCHANCHU indique que les emprises sur les terres agricoles sont également prises en compte dans le coût du projet.

Olivier SALLA constate qu'avec la variante 1 la route de Laroque (RD110) revient par l'ancienne voie romaine et demande si un élargissement de la route est prévu.

Didier ETCHANCHU explique que l'emprise de cette route sera bien inférieure à celle de la 2 x 2 voies.

Laurent SERRUS précise que cette route aura la configuration d'une route départementale en citant l'exemple de la RD 110 « *ce sera une route à 2 voies capable de supporter le trafic de cette départementale* ».

Vincent LIOT, élu à Castella constate que le projet n'impacte pas sa commune. Il observe que la variante 2 est plus judicieuse au niveau de tous les accès « *qui sont de plus en bon état* » et que le premier rond-point va permettre de remettre en état une route détériorée et relativement dangereuse du fait d'un dénivelé important. Il se rappelle les discussions de l'époque relatives à la réalisation de 2 giratoires à Saint-Antoine-de-Ficalba alors que le projet vise à accélérer la liaison entre Agen et Villeneuve-sur-Lot « *au final, c'était une bonne décision* ». Il espère que cet enseignement servira au choix des tracés, notamment par rapport à la desserte directe de la zone d'activités. Il demande, pour l'accès Sud à Villeneuve-sur-Lot, si l'élargissement en lieu et place a été étudié en alternative au doublement de la RN 21.

Laurent SERRUS demande à Vincent LIOT de préciser sa demande.

Vincent LIOT utilise un pointeur sur la carte affichée à l'écran : « *le tracé va réutiliser la route romaine qui est en mauvais état et dont le profil est relativement dangereux, avec une visibilité réduite. Le projet permettrait d'effectuer une restauration intéressante pour les usagers* ».

Laurent SERRUS rappelle que le projet ne consiste pas à remettre en état une route détériorée mais de maintenir les cheminements d'accès aux riverains. Puis il insiste sur les contraintes des variantes 2 et 3 sur le foncier agricole, le milieu naturel et le paysage « *avec des remblais de 8 à 10 mètres de haut* ».

Didier ETCHANCHU montre sur la carte le linéaire concerné « *la partie sans remblais ou déblais n'est pas très longue* ».

Béatrice BONNICHON-DAUBINS répond à la question sur l'accès Sud à Villeneuve-sur-Lot, indiquant que la RN21 est réutilisée pour les dessertes locales et les circulations douces.

Jacques FABRE rappelle l'enjeu de sécurité routière et estime que l'accès à La Croix-Blanche par la « *route de la truffe* » est inconcevable du fait du trafic de poids lourds : « *il y a 14 rotations de bus par jour, des semi-remorques qui viennent au dépôt de grain, nous avons des transporteurs dans le village* ».

Bernard ALAJOUANINE abonde dans le sens de Monsieur FABRE ainsi que sur sa volonté de travailler ensemble à un projet durable. Il évoque par ailleurs la desserte du canton de Laroque-Timbaut et la fluidité du trafic notamment via la RD 110 (route de Laroque). A l'aide d'un pointeur sur la carte, il montre qu'avec la variante 2, la RN 21 actuelle joue un rôle naturel de desserte de cette départementale (2 000 véhicules/jour) alors qu'avec la variante 1, les personnes venant de Laroque et souhaitant aller à Agen effectueront un détour de 2 à 3 km. Il s'inquiète des impacts sur les terres agricoles des rétablissements à créer dans la variante 1.

Dominique TRAMA, Monbalen indique qu'il a acheté il y a 5 ans une maison et un hangar directement concernés par la variante 1 et n'est donc pas favorable à cette variante. Il demande sur quelle base ont été évalués les biens.

Laurent SERRUS explique qu'il s'agit d'une base forfaitaire pour donner un ordre d'idée du coût global du projet. Il explique que le Service des Domaines (Etat) expertisera par la suite les biens en fonction des prix du marché. La proposition d'achat sera ensuite négociée avec chaque propriétaire. Si un accord n'arrive pas à être obtenu, les deux parties passeront devant le juge des expropriations.

Marc DUPORGE, La Croix-Blanche s'interroge sur la possibilité d'un giratoire pour relier la route de Laroque (RD 110), ce qui empêcherait les vitesses excessives, éviterait de modifier le VC 526 et permettrait d'économiser quelques centaines de mètres de linéaire. Il ajoute qu'un rond-point permettrait la création d'une future zone d'activités.

Laurent SERRUS rappelle l'enjeu global du projet qui consiste à relier plus rapidement Agen et Villeneuve-sur-Lot. Il explique que la question du giratoire au nord de la Croix-Blanche a été étudiée et discutée avec les élus, il en est ressorti une nécessité de réaliser cet aménagement avec toutefois un risque de périurbanisation du territoire : « *l'objectif n'est pas de faire des giratoires tous les deux kilomètres avec pour chacun sa zone d'activités* ».

Marc DUPORGE relativise l'enjeu d'une liaison rapide vers Agen et Villeneuve-sur-Lot pour les habitants de La Croix-Blanche, Monbalen et Saint-Antoine-de-Ficalba. Il craint une désertification du territoire et cite en exemple les aménagements routiers réalisés en Bretagne qui desservent tous les villages.

Alain DARMANGEAT, élu à Monbalen relativise l'effet vitrine que pourra générer la 2 x 2 voies avec la variante 1 « *car vu les rétablissements qui seront réalisés, les entreprises ne verront jamais personne* ». Il estime qu'à l'inverse, la variante 2 facilitera l'accès aux commerces du fait de la présence de ronds-points de chaque côté et de l'utilisation de la RN 21 actuelle comme contre-allée.

Laurent SERRUS indique qu'il ne faut pas confondre effet de vitrine et accès direct aux commerces tout en admettant les inconvénients de la variante 1 pour ces accès, qui peuvent être compensés par une signalétique. Il précise également que les effets d'un aménagement routier diffèrent en fonction du type d'activité des entreprises, leur renommée, etc.

Michel MORTERA revient sur la route de Laroque – « *qui draine 90% de la circulation du canton* » - qui selon la variante 1 sera reliée au rond-point de Saint-Antoine-de-Ficalba pour permettre aux usagers d'aller sur Agen. Il estime par ailleurs que le rond-point au nord de Saint-Antoine-de-Ficalba est inutile et souhaite qu'on lui explique le choix de l'emplacement des ronds-points.

Laurent SERRUS rappelle que ces giratoires existent déjà et qu'il n'est pas envisagé de les supprimer.

Un élu de Saint-Antoine-de-Ficalba explique qu'il était prévu la création d'une importante zone d'activités au droit du rond-point nord et qu'une ZAC de moindre envergure va prochainement être réalisée.

Guy MARCHET, habitant de La Croix-Blanche et de Foulayronnes, s'interroge sur le choix de sécuriser cette section alors que celle située entre La Croix-Blanche et Agen est plus problématique.

Laurent SERRUS confirme que le secteur le plus difficile de la RN 21 se situe au droit d'Artigues mais que l'aménagement de cette section est très onéreux. Il explique donc la logique « *de petits pas* » par rapport à l'aménagement global de la RN 21 entre Villeneuve-sur-Lot et Agen. Il revient ensuite sur la question des ronds-points en estimant que les deux visions sont légitimes : « *un aménagement au plus proche du territoire ou une vision plus large consistant à aller d'un point à un autre de manière relativement rapide et aisée* ». Il admet que l'accès aux riverains sera moins direct qu'aujourd'hui, tout en précisant qu'une multiplication des ronds-points entraînerait au final une perte de temps sur l'itinéraire global.

Marc DUPORGE estime que ce choix est discutable et craint l'enclavement du territoire.

Laurent SERRUS rappelle que ce projet comprend déjà de nombreux points d'échange (un giratoire au nord et un au sud à La Croix-Blanche, 2 giratoires à Saint-Antoine-de-Ficalba) qui irriguent le territoire « *on n'enclave pas, on laisse la possibilité au territoire de se développer* ».

L'animateur remercie les participants et invite les personnes souhaitant évoquer des points particuliers à rencontrer les représentants de la DREAL Aquitaine autour d'une table et de plans détaillés du projet.

AMENAGEMENTS DE LA RN 21

Accès Sud à Villeneuve-sur-Lot

Déviation de La Croix Blanche et créneau de Monbalen



Réunion publique du 15 février 2012

à la salle des fêtes de Pujols

Compte-rendu synthétique

La réunion publique sur les aménagements de la RN 21 (accès Sud à Villeneuve-sur-Lot, déviation de La Croix Blanche et créneau de Monbalen) s'est déroulée à la salle des fêtes de Pujols le mercredi 15 février 2012 à 18h. Cette réunion publique a rassemblé une quarantaine de participants, en présence du Maire de Pujols, Monsieur André GARRIGUES.

Les échanges, concrets et constructifs, ont duré jusque vers 19h.

La réunion est introduite par André GARRIGUES, Maire de Pujols, qui remercie les participants d'être venus nombreux pour cette réunion de concertation et d'information. Il rappelle que celle-ci est réalisée volontairement, hors de toute obligation légale. Il invite chacun à s'exprimer sur le projet proposé par la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Aquitaine (DREAL).

A la tribune, Laurent SERRUS, Adjoint au chef du Service Mobilité Transports Infrastructures (SMTI) et Béatrice BONNICHON-DAUBINS, chef de la Division Infrastructures au sein du SMTI, sont accompagnés de Benoît GLAYZES, du bureau d'études Egis.

Après avoir brièvement précisé le rôle et l'organisation de la DREAL Aquitaine, service régional de l'Etat, Laurent SERRUS présente les caractéristiques de la RN 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot - axe stratégique pour le grand sud-ouest de la France – puis explique les enjeux du projet en termes de sécurité routière, de fiabilité du parcours mais aussi d'aide au développement des territoires et de désenclavement.

Laurent SERRUS rappelle que le projet n'en est pas encore au stade de l'enquête publique, la DREAL privilégiant la concertation en amont avec les riverains.

Il détaille ensuite, à l'aide d'un schéma en plan de coupe, les caractéristiques techniques du projet de mise à 2 x 2 voies, qui comprend également la création de giratoires et de voies de rétablissement des dessertes locales. Il insiste également sur les opportunités d'amélioration de la gestion des eaux et du cadre de vie, notamment vis-à-vis de la gestion du bruit.

Benoît GLAYZES, après avoir expliqué l'objet de sa mission confiée par la DREAL Aquitaine, présente les grandes caractéristiques environnementales (milieu humain, naturel, cadre de vie) du territoire concerné par la déviation de La Croix Blanche et le créneau de Monbalen. Il présente sur des cartes affichées à l'écran les trois variantes de tracés possibles pour la mise à 2 x 2 voies de la RN 21 sur cette section et les compare au regard des différentes sensibilités recensées.

Il commente ensuite les résultats des études réalisées sur l'accès Sud à Villeneuve-sur-Lot avant de présenter et de comparer les deux variantes de tracés proposées pour cette section.

Laurent SERRUS invite ensuite chacun à s'exprimer sur le projet, que ce soit lors des réunions publiques mais aussi dans les registres disponibles dans les mairies.

L'animateur de la réunion donne ainsi la parole aux participants.

QUESTIONS-REPONSES

Pierre MALBERT, technicien de l'expropriation, estime que sur les trois variantes, la première impacte le plus fortement le bâti, tandis que les deux autres utilisent davantage les terres agricoles. Il demande si le financement estimé du projet comprend le coût des indemnités aux riverains.

Laurent SERRUS explique que les estimations ont été faites selon des ratios de prix d'indemnisation, l'heure n'étant pas encore à l'étude détaillée des maisons, car aucune variante du tracé n'a définitivement été choisie.

Pierre MALBERT demande quels seront les délais pour arrêter la décision et commencer les travaux.

Laurent SERRUS répond que l'objectif est de passer au stade de l'enquête publique au début de l'année prochaine, avec une variante qui aura été choisie. Les travaux commenceront après la phase d'achats, d'indemnités et d'éventuelles expropriations, soit en 2014.

Philippe BENGUIGUI demande si les riverains ont déjà été approchés.

Laurent SERRUS explique que le temps n'était pas encore venu. Ces réunions publiques sont un bon premier contact pour échanger, sachant qu'aucune variante n'est définitivement choisie. Il sera possible à chacun d'évoquer son cas particulier après la réunion.

Edmond BENGUIGUI dit se méfier de la longueur des délais, sa maison ayant été concernée par des travaux publics en 2000, sans que sa situation ne soit aujourd'hui clarifiée.

Laurent SERRUS explique que ce projet précis n'a pas de problème de financement, faisant l'objet d'un consensus entre l'Etat et les collectivités locales. Un accord financier a ainsi été passé et est aujourd'hui validé par tous.

Monsieur DOURMEAU, habitant le chemin des Fermes de Guiroud, juge que la contre-allée envisagée ne doit pas être en sens unique.

Laurent SERRUS explique que la réflexion est à mener sur le fonctionnement de la contre-allée, estimant qu'il serait souhaitable que la route qui passera le plus près des habitations soit la moins fréquentée. Il rappelle que l'utilité de la contre-allée est aussi d'envisager l'établissement d'une piste cyclable, avec beaucoup moins de trafic et une vitesse limitée à 50 km/h, moins bruyante et moins dangereuse pour les cyclistes. Laurent SERRUS rappelle qu'aucune décision n'est définitivement arrêtée à ce stade.

Jean-Jacques MERLE demande si la construction d'une 2 x 2 voies est vraiment utile pour une distance qui semble réduite, sachant qu'une partie sera d'ailleurs prise par les voies d'accélération et de décélération.

Laurent SERRUS précise que la section fait 1,6 km, un passage à 2 x 2 voies sur cette distance permettra ainsi de doubler les camions, de gagner en sécurité et en confort de conduite.

Michel DELBECQUE, chef de dépôt au magasin Intercaro, demande ce qui est prévu pour son magasin.

Laurent SERRUS explique que la route ne donnerait plus un accès direct à ce magasin, mais que cet accès sera à rétablir.

Jean-Jacques MERLE demande pourquoi la déviation de la Croix-Blanche n'a pas directement été faite en 2 x 2 voies.

Laurent SERRUS explique que la route initiale avait été pensée comme une 2 x 1 voie, l'idée d'une 2 x 2 voies étant venue par la suite. Les ponts actuels sont d'ailleurs suffisamment larges pour installer une 2 x 2 voies.

Xavier DUCASSE, propriétaire riverain, souhaite souligner la question de la maîtrise hydraulique, la zone ayant été sujette à de forts orages et inondations, à 5 ou 6 reprises depuis août 1973, notamment en 1993. Ces épisodes se produisent en été et ne sont selon lui maîtrisables que parce que les eaux sont partiellement absorbées par le sol. Il s'inquiète donc d'un accroissement de la surface bitumée.

Monsieur DUCASSE demande ce qui sera fait de l'eau récoltée sur les bords de route et craint des inondations si elle est réintroduite directement dans le lit du ruisseau de Cambes. Il souhaite que cette eau passe par un circuit qui contourne la rocade.

Laurent SERRUS explique que la DREAL a connaissance du risque d'inondations. D'où une préférence pour la variante ouest, qui permet un remblaiement hors zone inondable. Au stade actuel, il n'y a pas encore eu d'étude hydraulique détaillée. Il rappelle que la Loi sur l'eau oblige à créer des bassins de rétention des eaux.

Benoît GLAYZES confirme que la loi ordonne que les rejets ne soient pas supérieurs à ce qu'ils sont actuellement. Une enquête « Loi sur l'eau » sera réalisée, les riverains auront le temps de s'exprimer. La remarque de Monsieur DUCASSE a bien été notée.

Jean-Jacques MERLE demande pourquoi autant de ronds-points sont envisagés sur les routes à 2 x 2 voies.

Laurent SERRUS explique qu'à la place des ronds-points, des échangeurs dénivelés auraient été possibles, mais ils auraient pris beaucoup plus de place et coûtent beaucoup plus cher.

Vincent DUCASSE estime que le tracé fait encore diminuer les zones agricoles. Il pense que quelques maisons ont été oubliées sur le côté est des cartes présentées.

José BAZILLIER demande si, concernant le niveau sonore, la concertation avec les riverains va être réalisée maison par maison.

Benoît GLAYZES explique que des études sonores ont déjà été réalisées. Puis, une fois le tracé choisi, un logiciel établira quelles zones nécessitent au mètre près tel type de protection sonore.

Laurent SERRUS rappelle que la nouvelle voie sera située plus loin des habitations que la voie actuelle.

Il conclut en expliquant que Michel GARDERE, de la DREAL, pourra présenter dès le lendemain les plans précis des tracés envisagés.

Chacun peut donc prendre rendez-vous avec lui, Monsieur le Maire de Pujols ayant l'amabilité de fournir une salle à cet effet.

AMENAGEMENTS DE LA RN 21

Accès Sud à Villeneuve-sur-Lot

Déviation de La Croix Blanche et créneau de Monbalen



Réunion publique du 16 février 2012

à la salle des fêtes de Monbalen

Compte-rendu synthétique

La réunion publique sur les aménagements de la RN 21 (accès Sud à Villeneuve-sur-Lot, déviation de La Croix Blanche et créneau de Monbalen) s'est déroulée à la salle des fêtes de Monbalen le jeudi 16 février 2012 à 20h30. Cette réunion publique a réuni quatre-vingts participants, de nombreux élus du secteur concernés étaient présents. Les nombreux échanges, toujours courtois et constructifs, ont duré jusqu'à 22h45.

La réunion est introduite par Bernard ALAJOUANINE, Maire de Monbalen qui est heureux de voir autant de participants. Il indique que l'objectif de la réunion est de voir les différentes variantes et les tracés envisagés.

A la tribune, Laurent SERRUS, Adjoint au chef du Service Mobilité Transports Infrastructures et Béatrice BONNICHON-DAUBINS, chef de la Division Infrastructures au sein du SMTI étaient accompagnés de Didier ETCHANCHU du bureau d'études Egis.

Après avoir brièvement précisé le rôle et l'organisation de la DREAL Aquitaine, service régional de l'Etat, Laurent SERRUS présente les caractéristiques de la RN 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot - axe stratégique pour le grand sud-ouest de la France – puis explique les enjeux du projet en termes de sécurité routière, de fiabilité du parcours, mais aussi d'aide au développement des territoires.

Il détaille ensuite, à l'aide d'un schéma en plan de coupe, les caractéristiques techniques du projet de mise à 2 x 2 voies qui comprend également la création de giratoires et de voies de rétablissement des dessertes locales. Il insiste également sur les opportunités d'amélioration de la gestion des eaux et du cadre de vie, notamment vis-à-vis de la gestion du bruit.

Laurent SERRUS invite ensuite chacun à s'exprimer sur le projet, que ce soit lors des réunions publiques, mais aussi dans les registres disponibles dans les mairies.

Didier ETCHANCHU, après avoir expliqué l'objet de sa mission confiée par la DREAL Aquitaine, présente les grandes caractéristiques environnementales (milieu humain, naturel, cadre de vie) du territoire concerné par la déviation de La Croix Blanche et le créneau de Monbalen. Il présente sur des cartes affichées à l'écran les trois variantes de tracés possibles pour la mise à 2 x 2 voies de la RN 21 sur cette section et les compare au regard des différentes sensibilités recensées.

De la même manière, Didier ETCHANCHU commente les résultats des études réalisées sur l'accès Sud à Villeneuve-sur-Lot avant de présenter et comparer les deux variantes de tracé proposées pour cette section.

L'animateur de la réunion donne ensuite la parole aux participants.

QUESTIONS-REPONSES

Mr. VASSEPIERRE de La Croix Blanche s'interroge sur l'historique de cette décision et demande qui l'a prise.

Laurent SERRUS répond qu'il s'agit d'une route nationale, c'est donc l'Etat, au travers du service de la DREAL, qui a lancé l'étude en collaboration avec les élus locaux. Un accord sur le financement des travaux a été trouvé l'année précédente entre l'Etat, le Conseil Général du Lot-et-Garonne, la Communauté d'Agglomération d'Agen et celle de Villeneuve. Il ne s'agit pas, à ce jour, de décider du choix du tracé définitif. C'est après un échange en concertation avec les participants et les élus, que le maître d'ouvrage, c'est-à-dire l'Etat, proposera un projet qui sera porté à enquête publique.

Un habitant demande quels élus ont été consultés sur ce projet.

Laurent SERRUS précise que des élus locaux ont été rencontrés. Un comité de pilotage a été mis en place depuis 2010 : il réunit les élus des dix communes concernées d'Agen à Villeneuve-sur-Lot et les élus du Conseil Général.

Mr. Georges DENYS, Maire de Laroque - Timbaut regrette que les élus de la Laroque – Timbaut n'aient pas été consultés.

Jean-Claude MAXENCE, Maire de La Croix Blanche explique que les élus ont été consultés quand le financement a été trouvé. Le préfet de région disposait d'une enveloppe d'Etat et l'a proposée à plusieurs territoires à condition que le Conseil Général, des communautés d'Agglomération de Villeneuve et d'Agen y contribuent. Le projet est financé à 60% par l'Etat et à 40% par les collectivités locales, dont le Conseil Général, mais pas par les communes. Les élus locaux ont été consultés une fois que les décideurs ont pris la décision de financer le projet.

Mr. Claude BAZENGUE souhaite rappeler que le projet date d'une quarantaine d'années. Sa mère avait été expropriée deux fois par le passé et le projet avait été finalement abandonné. A présent, le projet ressurgit dans des conditions anormales selon lui, car on laisse au citoyen 15 jours pour s'exprimer sur un projet très ancien et très souvent remanié. Le citoyen n'a pas les moyens de faire une contre-analyse.

Il note que la variante 3 ne convient pas et que les deux autres sont en balance avec une préférence de l'Etat pour la 1ère. Il trouve qu'il n'y a pas une si grande différence entre les variantes 1 et 2 concernant la dégradation de la flore et de la faune. Il critique également le flou des rétablissements de voie qui empêche les citoyens de comparer ces coûts.

Enfin, concernant les coûts, il se demande comment la variante 1 peut coûter moins cher que la variante 2 alors qu'il faut démolir neuf maisons dans le premier cas et des terres agricoles dans le second cas.

Laurent SERRUS confirme que le projet est ancien. Au départ, il s'agissait de construire une 2 x 1 voie entre Villeneuve et Agen et aujourd'hui c'est un projet de 2 x 2 voies qui dispose bien d'un financement. Puisque le projet est financé, il devrait aboutir. Même si l'Etat indique une préférence, la variante 1 n'est pas forcément celle qui sera définitivement choisie, puisque la réunion permet d'en discuter. Mais cette variante est plus favorable d'un point de vue environnemental et paysager, car dans les autres variantes, il faut passer sur les plateaux ou alors construire des déblais et des remblais.

Concernant les coûts, un million d'euros peut passer pour conséquent à l'échelle d'un citoyen, mais pas à l'échelle du projet. L'expropriation de six maisons de plus entre les deux variantes ne fait pas une si grande différence d'un point de vue financier, car l'aménagement des terres agricoles sera aussi coûteux si on n'exproprie que trois maisons.

Mme GALIN-MARTIN de Monbalen se révolte : « *six maisons, neuf maisons, c'est rien pour vous, nous, on l'a payé cette maison* ». Elle préfère la variante qui passe dans les terres et même si ça coûte plus cher, c'est mieux pour le bien-être des habitants.

Laurent SERRUS compatit et s'explique. La variante 1 est moins coûteuse d'un point de vue financier. Il explique la méthode des expropriations ou les achats : il faut estimer le terrain et la maison et une discussion s'engage entre l'Etat et le vendeur. Le prix dépend bien de l'estimation du bien et si la maison a été bien entretenue, ça fait une différence.

Un habitant de Monbalen demande quelle est la distance entre la route et les maisons du bas-côté dans la variante 1.

Laurent SERRUS répond que la route nationale se fait du côté du bâti, donc sur les maisons et il propose la démolition.

La même personne demande quelle est distance tolérée et quels seront les accès.

Laurent SERRUS indique qu'il n'y a pas de distance tolérée, pas de règle prédéfinie. Il faudrait décaler la route d'un seul côté. Par rapport aux accès, il n'y aura plus d'accès direct à la RN. Il faudra donc rétablir des accès, par des routes existantes ou de nouvelles routes.

Mr. Sylvain MAURENT de Monbalen évoque les servitudes pour les accès et se demande comment le réinjecter le passage de Monbalen sur Agen.

Laurent SERRUS propose de rétablir l'accès en passant par la voie communale 526.

Mr. Michel MORTERA s'étonne que le bureau d'études arrive à un tel résultat. Il demande pourquoi la route de Laroque n'a pas son rond-point alors qu'elle représente autant de circulation que les quatre autres communes.

Laurent SERRUS indique que le projet est collégial. Il concède que chaque projet est imparfait. Il y a des partisans pour des ronds-points tous les 2 km. Mais c'est aussi une route nationale : près de 80 % des usagers font la totalité

du trajet. Or, les ronds-points vont faire perdre le gain de temps que l'on souhaite avoir entre Agen et Villeneuve puisqu'il faut freiner, accélérer plus souvent, ce qui a aussi un impact sur l'environnement (pollution).

Mme BONNET de Monbalen souligne que les habitants d'Agen et de Villeneuve vont gagner 5 minutes alors que ceux de Monbalen vont les perdre

Laurent SERRUS reconnaît qu'il y a des gains de temps de parcours sur la totalité du trajet, grâce à des riverains qui perdent du temps de parcours sur d'autres morceaux aménagés.

Mr. Alain TARISSE de Monbalen critique le rond-point provisoire de Saint-Antoine au bout de la départementale 126. Il propose de le déplacer.

Mme Ginette LABATTUE du Lieu-Dit Fortesse, indique que pour elle les deux dernières variantes présentent peu de différences : « *Ça passe devant chez moi. Je vais où ?* ». Elle avait vu autrefois d'autres plans, qui passaient par la route de Napoléon, on ne pouvait pas l'emprunter à cause des grottes. Elle propose de reprendre le projet d'il y a trente ans et de passer entre les routes (RN21 et VC 526).

Laurent SERRUS répond que tous les accès seront rétablis, mais à ce stade le passage n'a pas encore été identifié. Le sol est effectivement irrégulier et rempli de trous. Cette variante entre la RN21 et la route de Napoléon n'est pas retenue, car elle impacte fortement les terres agricoles.

Selon Mme Ginette LABATTUE, ça coûterait toutefois moins cher que des maisons.

Laurent SERRUS souligne qu'il est aussi très important de porter une attention particulière aux terres agricoles. La somme des projets urbains ou d'infrastructures détruit chaque année de nombreux hectares de terres agricoles.

Mme ?? se demande par où elle sortira de sa propriété

Laurent SERRUS précise que la route est la même quelle que soit la variante. Chaque personne pourra sortir de chez elle dans des conditions normales.

Mr. Jacques FABRE, membre du conseil municipal de La Croix Blanche pense que la variante 2 semble retenue. Il faudrait garder l'ancienne RN21 comme desserte locale ce qui desservirait Laroque-Timbaut et pénaliserait peu de personnes. La perte de quelques hectares est moins importante que la destruction de bâti.

Il propose de conserver le rond-point de la variante 1 dans la variante 2. En conservant la variante 2, il faudrait prendre la côte de la truffe ce qui pose problème. En effet, des semi-remorques passent, il y a une bascule, cette ancienne route communale devenue départementale est donc une route très fréquentée. Il est important de savoir si la route peut supporter la charge du trafic.

Il rappelle aussi que l'axe de la RN21 est réservé pour les convois de grands gabarits afin de rallier la Méditerranée. Or, deux ponts de la déviation de La Croix Blanche sont trop bas. En conservant la variante 2 avec le rond-point actuel, les grands gabarits vont avoir des difficultés à passer dans la descente.

Laurent SERRUS corrige. Il s'agit de la variante 3 en fait et il reconnaît qu'elle présente l'inconvénient de devoir utiliser le plus de voies nouvelles et qu'elle a un fort impact sur les terres agricoles.

Mme HERAULT de la Campaillette dit qu'elle ne pourra plus continuer à exercer son métier de commerçant dans la variante 1. La variante 2 lui conviendrait plus en tant que commerçant si le rond-point se trouvait au niveau du club 47.

Laurent SERRUS explique qu'avec la variante 1, les accès seraient très différents pour le restaurant. L'impact serait minimisé avec une sortie directe. Cette solution présente l'avantage de permettre aux gens de passer devant le restaurant même s'ils ne peuvent s'arrêter.

Mme HERAULT « *Mais ils ne s'arrêtent pas !* »

La question d'un changement de situation au niveau du trafic a été évoquée, en effet la diminution du passage peut être une source de perte d'attractivité.

Mme HERAULT dit que c'est l'accès qui pose problème.

Laurent SERRUS répond que l'accès sera garanti dans les deux cas par une route départementale ou communale et non plus la RN21.

Mr. Julien GARCIA du Service Territoires de la Chambre de l'Agriculture indique que 1 800 hectares de terres agricoles disparaissent chaque année dans le Lot-et-Garonne (la moyenne nationale est de 1 400 hectares/an). Ce département est donc particulièrement concerné par ce problème. La Chambre de l'Agriculture a une vision globale sur le département et elle constate que beaucoup de projets vont impacter les terres agricoles. Il déplore de ne pas avoir été associé à la concertation. Par ailleurs, il rappelle qu'il faut éviter les délaissés, c'est-à-dire des terres coincées entre deux voies de communication. Il est plus favorable à la variante 1, car des agriculteurs craignent que la coupure de la route ne rende leurs exploitations moins performantes.

Mr. Daniel ROUSSEAU, agriculteur à Monbalen propose, dans la variante 2, de reprendre la route actuelle à la sortie de La Croix Blanche, ce qui ferait une économie.

Mr. Didier ETCHANCHU explique qu'il y a un problème d'aménagement et que le schéma reste à affiner : la voie actuelle fait 10m de large, elle devra être refaite entièrement pour faire 20 m de large. Il est donc possible de réutiliser la route, ce qui change bien l'emprise, mais pas le coût.

Mr. Bernard ALAJOUANINE, Maire de Monbalen demande à nouveau que les coûts lui soient communiqués de façon plus détaillée. Il annonce que le conseil municipal s'est prononcé clairement pour la variante 2, car elle présente moins d'impacts sur le bâti et elle assure la desserte de la départementale 110.

Mme BUDAL de Monbalen veut connaître l'impact des travaux sur les impôts locaux et savoir si les communes doivent participer financièrement.

Mr. Bernard ALAJOUANINE, Maire de Monbalen répond que le projet (30 millions d'euros) sera financé à 60% pour l'Etat et à 40% par les collectivités territoriales. Le Conseil Général participera à hauteur de 7,5 millions d'euros, la Communauté d'Agglomération d'Agen à hauteur de 3, 5 millions d'euros et 760 000 euros pour la Communauté d'Agglomération du Grand Villeneuvois. L'impact sur les impôts locaux de Monbalen sera nul. Par contre, comme pour tous les projets que financent le conseil général ou la Communauté d'Agglomération du Grand Villeneuvois, il y aura bien une incidence indirecte sur les impôts qu'ils prélèvent.

Mr. Jérôme MAURETTE de « Z'Animoland » à Monbalen souligne que le parc animalier disparaîtra dans la version 3.

Laurent SERRUS reconnaît que le projet aura un impact sur les terres agricoles et sur l'activité touristique.

Mr. Jérôme MAURETTE se demande comment vont se passer les travaux au niveau du sous-sol.

Laurent SERRUS explique que le sol est très mouvementé ce qui a un impact sur le coût des travaux, car il faudra construire des déblais et des remblais importants dans les variantes 2 et 3. La variante 1 est moins chahutée donc moins coûteuse.

Mr. Jérôme MAURETTE critique la mise en valeur des activités touristiques dans ce projet.

Laurent SERRUS évoque la possibilité que Z'Animoland disparaisse, mais c'est peu vraisemblable puisque la variante 3 a peu de partisans. La variante 2 impacterait moins le terrain.

Mr. BRASS RAST veut revenir à la pertinence du projet, et souligne le peu d'enthousiasme qu'il suscite. A part l'utilisation de l'enveloppe financière, quel est profit économique du projet, une étude a-t-elle été réalisée pour voir la pertinence du projet ? De plus, il s'étonne que des plans de cadastre (plus précis) ne soient pas utilisés afin de permettre aux habitants de bien se rendre compte du projet.

Laurent SERRUS explique qu'une analyse socio-économique a bien été menée pour justifier le projet. D'une part, c'est un projet de longue haleine qui a près de 40 ans et qui pourrait permettre de relier Villeneuve à Agen, à l'A62 et au TGV. D'autre part, il y a un enjeu de sécurité, car le trafic est croissant sur cet axe et certaines configurations (doublements, sortie de route) sont dangereuses. Il s'agit de sauver des vies.

Mr. Michel MORTERA ne pense pas que la variante 1 aura moins d'impacts sur l'agriculture, car il faudra créer beaucoup plus de dessertes, ce qui impactera le terrain. Il demande au maire de Laroque-Timbault de se prononcer sur les différentes variantes.

Mr. Georges DENYS, maire de Laroque-Timbault se prononce pour la variante 2, précisant qu'elle correspond à quelques choses près à ce que les élus valideraient.

Laurent SERRUS propose de détailler les chiffres précis de l'impact sur l'agriculture au comité de pilotage des élus et devant la chambre d'agriculture.

Mr. Claude BAZENGUE demande des précisions sur les dessertes : comme elles ne sont pas incluses dans le projet, les habitants ne peuvent pas réellement se rendre compte du projet. Par ailleurs, il souligne qu'en roulant à 110 km/h, il sera plus difficile aux automobilistes de s'arrêter dans les commerces. Enfin, il demande quelle est la différence entre la version 1 et la version 2 du point de vue de l'environnement.

Laurent SERRUS répond que l'impact sur la faune et la flore dépend de la longueur du tracé dans des espaces naturels. Chaque nouvelle coupure génère des espaces enclavés : ces terres agricoles et ces espaces naturels ne seront plus utilisés.

Mr. Claude BAZENGUE demande si tous les inconvénients du projet valent le coût pour gagner 5 min sur le trajet en roulant à 110 km/h. De plus il se rappelle qu'à Toulouse, la vitesse de la rocade a été réduite de 110 à 90km au nom de la pollution.

Laurent SERRUS explique que le temps de parcours gagné de 5 min (sur le meilleur temps théorique, mais souvent le trajet actuel dure plus longtemps à cause du trafic) est un premier avantage, mais l'aménagement évitera surtout aux automobilistes d'être bloqués derrière un camion, par exemple, ou par les ralentissements lorsqu'un automobiliste quitte la route. La route actuelle présente un caractère accidentogène : avec le réaménagement de la RN21, les accès à la route seront plus sûrs, plus sécurisés.

Mr. Christophe BAROI sera concerné par les trois variantes. Il se prononce pour la variante 1, car elle serait peu consommatrice de terres agricoles. La variante 2 en consomme beaucoup plus à cause des nombreuses dessertes. Il se demande aussi s'il est possible d'éviter la liaison Laroque-Timbault - Saint Antoine afin de limiter la consommation d'espaces agricoles.

Laurent SERRUS précise que le doublement de la RN21 dans la variante 1 consomme aussi de l'espace à cause de la création de deux nouvelles voies et d'un terre-plein central. Mais il semble qu'elle soit la variante la moins consommatrice de terres agricoles. Concernant la liaison, il explique que multiplier des giratoires ralentit le trajet. L'alternative serait de proposer un carrefour en T, qui ne permet pas de traverser la route pour aller en sens inverse. En venant d'Agen, on pourrait directement rejoindre la route de Laroque-Timbault, mais pour aller vers Agen, il faudrait reprendre la RN21 réaménagée.

Mme BONNET de Monbalen s'étonne que le projet enclave autant Monbalen, Laroque-Timbault et son commerce le Relais de Plaisance. Elle se demande comment ses clients vont rejoindre l'établissement avec la voie de rétablissement prévue.

Laurent SERRUS explique que l'aménagement proposé consiste en une route en arrière. Pour des routiers, l'accès sera plus compliqué, pour les voitures l'accès sera rallongé. Une réflexion est en cours avec les élus pour améliorer l'accès à la RD110.

Mme BONNET conteste cette vision du développement économique, ce désenclavement qui n'en est pas un. La variante 2 avec deux ronds-points lui permettrait de travailler comme avant, car ses clients ne feraient qu'un détour, sûr de récupérer la route au prochain rond-point. L'accès aux commerces serait garanti.

Laurent SERRUS entend bien les remarques, les objections. Il rappelle que l'équipe est là pour améliorer les deux variantes puis pour choisir la meilleure sachant qu'aucune solution ne sera parfaite.

Mr. Jean-François BRUNET du Relais de Plaisance veut évoquer « l'effet vitrine » présenté dans le projet pour tous les commerces et artisans de la RN21. Des murs devraient mettre les commerces et les habitations à l'abri du bruit. Dès lors, il n'y aura pas d'effet vitrine, car les commerces seront invisibles et l'installation de panneaux aura un coût.

(financier et pollution visuelle). Dans la variante 1, les clients (surtout ceux de la route) ne viendront plus dans les commerces.

Laurent SERRUS précise qu'il n'y aura pas des murs partout, car il y a peu d'habitations proches de la RN21. Ce à quoi Mr. Brunet répond qu'alors, il aura du bruit et il signale que la législation interdit la construction à moins de 75 mètres de la route.

Laurent SERRUS explique qu'il y a deux façons de protéger du bruit: il existe des écrans (éventuellement transparents) ou des protections au niveau des vitres des maisons. Cet aspect-là n'a pas été encore tranché. Concernant « *l'effet vitrine* », il y a bien un risque que les commerces qui vivent de la route perdent des clients si le trafic se déplace.

Mr. Jean-François BRUNET explique que ce qui compte, ça n'est pas le nombre de véhicules, mais l'accès.

Laurent SERRUS ne veut pas minimiser la chose, mais une vraie route d'accès sera aménagée.

Un habitant de Saint Antoine de Ficalba s'étonne qu'il n'y ait pas eu de réunion prévue à la mairie de Saint Antoine. Il demande quelle est la position du maire de sa commune.

Laurent SERRUS rappelle qu'il y a eu trois réunions sur les trois communes qui sont directement concernées par le tracé. Il n'y a pas de réunion publique, mais une réunion avec les élus et il y a un registre disponible dans les mairies des communes.

Le maire de Monbalen fait état de discussions avec les élus de Saint Antoine qui doivent donner leur position directement. Les itinéraires 1 et 2 présentent des difficultés, mais a priori, la préférence irait à la variante 2.

Mme GALINC-MARTIN reprend l'idée que la majeure partie des participants sont pour la variante 2, elle demande donc si l'équipe du projet tiendra compte de l'avis des habitants et des élus.

Laurent SERRUS n'a pas encore établi de bilan, mais cet avis sera noté sur le bilan de la concertation. Il s'engage à essayer de tirer le meilleur des variantes 1 et 2 et de limiter les inconvénients au maximum. La variante 3 ne recueille aucun partisan. Il faudra faire un choix, en tenant compte des avis favorables ou défavorables.

Mr. MAXENCE, maire de La Croix Blanche prend position en faveur de la variante 2 comme le public. Il est cependant important selon lui d'éviter que le village ne soit isolé au nord et d'éviter que les bus et les poids lourds ne soient gênés. Il souhaite aussi retrouver le giratoire de la variante 3 sans écraser Z'Animoland pour autant. Sous un aspect agricole, la variante 2 semble plus consommatrice de terres que les autres.

Mr. Jérôme PLERON de Laroque-Timbaut souhaite féliciter ceux qui ont travaillé sur le projet et estime que le bon sens devrait l'emporter dans cette concertation. Il rappelle que Laroque-Timbaut représente les trois autres communes en termes de population, que beaucoup de riverains de Laroque-Timbaut empruntent la route : ils sont donc eux aussi concernés par ce projet et il faudrait les consulter. Il sait qu'on ne pourra pas satisfaire tout le monde : la majorité serait favorable à la variante 2 et il espère que l'équipe donnera raison aux gens qui vivent ici. Par ailleurs, il trouve que les précisions sur la variante 1 restent trop floues.

Laurent SERRUS ignore combien de riverains de Laroque – Timbaut empruntent cette route chaque jour. La concertation du comité de pilotage n'a réuni que les communes concernées par le tracé tout en diffusant des informations à la communauté d'agglomération d'Agen, aux médias.

Un habitant demande à l'équipe de venir sur place pour résoudre certaines aberrations : la variante 3 n'existera jamais selon lui, ce qui sera préférable pour Z'Animoland. Il faudrait trouver une voie plus accessible. Il dit également qu'il faut arrêter de faire croire que la variante 1 est la meilleure alors qu'il y a neuf habitations, que les habitants ont des crédits, qu'il y a trois hangars et des commerçants, dont deux restaurants. Dans la variante 2, ce serait une grange et trois habitations. De plus, les roquentins vont payer des frais de transport supplémentaires à cause du rallongement du trajet. Il prévient qu'une association va se mettre en place : il se prononce contre la variante 1 et contre la variante 3.

Mr. Jérôme PLERON dit que la concertation ne doit pas être un alibi pour appliquer quand même ce qui a été décidé à Bordeaux (variante 1). Il faudra tenir compte de l'unanimité, car personne ne souhaite la variante 3 et la variante 1 pose problème.

Mr. Bernard ALAJOUANINE, Maire de Monbalen conclut la réunion. Il signale que la feuille distribuée au début de la réunion est une initiative personnelle de Michel MORTERA. Afin de permettre aux habitants de formuler à nouveau leur avis, les registres ont été exceptionnellement apportés dans la salle des fêtes. Chacun trouvera un registre dans l'une des 10 mairies concernées par le projet pour y inscrire ses avis.

L'animateur remercie les participants et invite les personnes souhaitant évoquer des points particuliers à rencontrer les représentants de la DREAL Aquitaine autour d'une table et de plans détaillés du projet.

