

**aménagements**

**de la RN21**  
Agen / Villeneuve-sur-Lot

**AMÉNAGEMENT DE LA  
SECTION AGEN-NORD**

**DOSSIER DE CONCERTATION  
PRÉALABLE DU PUBLIC**



# SOMMAIRE

<i>Le projet en bref</i>	4
<b>MODALITÉS D'INFORMATION, DE PARTICIPATION ET DE SUIVI</b>	<b>6</b>
<i>Comment s'informer ?</i>	8
<i>Comment participer ?</i>	9
<b>LES CARACTÉRISTIQUES DE LA RN21</b>	<b>10</b>
<i>Territoires desservis</i>	11
<i>Enjeux socio-économiques du territoire</i>	12
<i>Le fonctionnement de la RN21</i>	14
<i>Le système local de transport</i>	16
<i>Quatre sections à différents états d'avancement</i>	17
<b>ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT AGEN NORD</b>	<b>20</b>
<i>Les enjeux environnementaux de la section Agen Nord</i>	21
<i>Caractéristiques du trafic sur la section Agen-Nord</i>	24
<i>Objectifs de l'opération</i>	26
<b>LES CINQ VARIANTES D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>27</b>
<i>La méthodologie d'élaboration des variantes</i>	28
<i>Le tracé long à 2 voies</i>	30
<i>Le tracé long à 3 voies</i>	32
<i>La variante courte n°1</i>	34
<i>La variante courte n°2</i>	36
<i>L'aménagement sur place</i>	38
<i>Comparaison des variantes</i>	40
<b>ET APRÈS LA CONCERTATION ?</b>	<b>42</b>
<i>Le calendrier du projet</i>	43

# LE DOSSIER DE CONCERTATION

## CE QU'IL EST...

Le dossier de concertation est un document de synthèse qui fournit l'essentiel de l'information utile aux participants pour échanger et débattre. Il est rédigé par l'État, porteur des différentes opérations d'aménagement de la RN21 et s'appuie sur les études déjà réalisées.

Il est soumis à la validation du garant de la concertation en amont de l'ouverture de la concertation.

Le dossier de concertation aborde les enjeux du territoire dans lequel s'inscrit le projet. Il fait apparaître divers sujets à aborder au cours de la concertation, tout en laissant au public une grande liberté d'expression.

## CE QU'IL N'EST PAS...

Ce dossier n'est pas une compilation exhaustive des études. Il ne constitue pas une présentation définitive du projet dans la mesure où sa conception n'est pas achevée. La concertation préalable fait partie intégrante de ce processus de conception.

Celui-ci pourra se poursuivre jusqu'au stade de l'enquête publique lors de laquelle le maître d'ouvrage doit fournir un dossier complet assorti d'études complémentaires (étude d'impact notamment) puis pendant les études de projet préalables aux travaux..

## Le mot du garant

Nommé par décision de la CNDP du 6 octobre 2021 en qualité de garant, ma mission tout au long de la concertation est de veiller :

- Au respect de la participation du public au processus d'aménagement de la RN 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot et plus particulièrement sur la section traversant les communes de Bajamont, Croix-Blanche, Foulayronnes et Pont-du-Casse,
- A la qualité, la sincérité et l'intelligibilité des informations diffusées au public,
- A la possibilité pour le public de formuler des questions et de donner son avis,
- A l'obligation du maître d'ouvrage d'apporter des réponses aux questions posées.

Et à ce titre :

- **Observer** les conditions de déroulement de cette concertation,
- **Rappeler** le cadre de la concertation et intervenir à tout moment pour rappeler le cadre et les règles de la concertation aux participants et au maître d'ouvrages notamment pendant les réunions,
- **Se mettre à disposition des participants** : le garant constitue un recours possible en cas de désaccord sur le déroulement du processus de la participation,
- **Apporter des conseils méthodologiques au maître d'ouvrage** tout au long du processus sur les mesures à prendre pour assurer un dialogue de qualité,
- **Rendre compte** : le garant rédige un bilan de la concertation préalable et un rapport final de la phase de participation qui suit la concertation.

Le garant se doit d'une parfaite neutralité et d'une égalité de traitement.

Durant tout le processus de concertation chacun peut s'adresser au garant pour aborder des questions relatives au déroulement et au contenu de la concertation sur le projet.

### VOUS POUVEZ ME CONTACTER :

- **Par mail** : jean-pierre.wolff@cndp.fr
- **Par courrier** : M. Jean-Pierre Wolff - CNDP  
244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris

# Le projet en bref

La modernisation de la RN21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot est en cours sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat. Sa mise en œuvre est progressive et a été réalisée en quatre sections. Deux sections sont déjà en service : l'accès sud de Villeneuve-sur-Lot et les « Virages de Pujols », soit le tiers nord de l'itinéraire. La section La Croix-Blanche/Monbalen est bien avancée, puisqu'elle a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2015 et que les études de projet sont en cours. Ses travaux débuteront en 2022.

Reste la section dite « Agen-Nord », entre La Croix-Blanche et Foulayronnes, à l'entrée de l'axe dans l'agglomération agenaise. D'une longueur de 6,5 km, elle constitue le dernier maillon de l'itinéraire.

## UN AXE AVANT TOUT LOCAL

Les études de trafic ont montré qu'une majorité des véhicules circulant sur la RN21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot se contentent de réaliser la liaison entre ces deux agglomérations (plus de 60 % pour les véhicules légers, presque la moitié pour les poids lourds). Il s'agit le plus souvent de trajets domicile-travail.

Les explications à ce profil de trafic sont nombreuses :

- Agen est le principal bassin d'emploi du département et ses sièges administratifs attirent de nombreux employés chaque jour ;
- Agen est aussi le point d'accès vers les moyens de transport structurant : l'autoroute A62, l'aéroport et la gare (qui pourrait être à terme complétée par une gare nouvelle sur la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse) ;
- enfin, l'itinéraire Agen-Villeneuve-sur-Lot souffre de l'absence d'une liaison ferroviaire, fermée en 1940, même si la voie ferrée est toujours présente. Malgré une ligne de bus aux fréquences élevées, la voiture reste – de loin – le mode de transport préférentiel.

## FIABILISER LE TEMPS DE PARCOURS ET SURTOUT LA SÉCURITÉ

Le temps de parcours sur la RN21 entre Villeneuve-sur-Lot et Agen peut augmenter de 25 % à l'heure de pointe du matin, passant de 16 à 20 minutes. À cet horaire, certaines portions de l'itinéraire peinent à absorber le trafic, qui cumule des déplacements locaux et des transits à plus longue distance. La section Agen-Nord concentre certaines de ces difficultés, au niveau des giratoires de Foulayronnes, et surtout dans la traversée d'Artigues, où l'insertion délicate pour les véhicules débouchant de voies perpendiculaires génère des comportements dangereux. De plus, la traversée du bourg d'Artigues par une route nationale avec un trafic d'environ 12 000 véhicules/jours entraîne pour les autres usagers (piétons, vélos, véhicules agricoles...) un très fort sentiment d'insécurité.

La dangerosité est le principal motif rendant indispensable l'aménagement de la section Agen-Nord. Ces 6,5 km concentrent près de la moitié des accidents de la RN21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot. Pour un automobiliste arrivant de Villeneuve-sur-Lot, l'arrivée sur le secteur Agen-nord offre un contraste saisissant : après avoir circulé sur une route à haut niveau de service aux accès strictement organisés et réservée à certains véhicules seulement, il se retrouve confronté à de nombreux accès au réseau secondaire ou privé et à la présence de tracteurs, de cyclomoteurs. Rendre l'itinéraire Agen/Villeneuve-sur-Lot plus homogène et plus lisible est donc un autre objectif du projet.

## AGRICULTURE, PAYSAGE, CADRE DE VIE : TROIS ENJEUX AU PREMIER PLAN

Le Lot-et-Garonne est un territoire agricole et le périmètre d'étude ne fait pas exception : on y observe des cultures céréalières, de l'élevage et du maraîchage. L'agriculture est à la fois un poumon économique et un marqueur de l'identité locale. Il convient de veiller à son équilibre.

La diversité agricole contribue à la variété des paysages. À cela s'ajoute un relief marqué et quelques éléments qualitatifs de patrimoine. Tout cela fait la richesse des paysages. Si le projet devait s'orienter vers la création d'un nouvel axe routier, il conviendrait d'accorder une vigilance particulière à ce point.

Enfin, l'axe actuel traverse plusieurs zones habitées, à commencer par le bourg d'Artigues. Leurs résidents souffrent aujourd'hui du trafic sur la RN21. Une déviation les soulagerait mais pourrait exposer des secteurs jusqu'ici préservés.

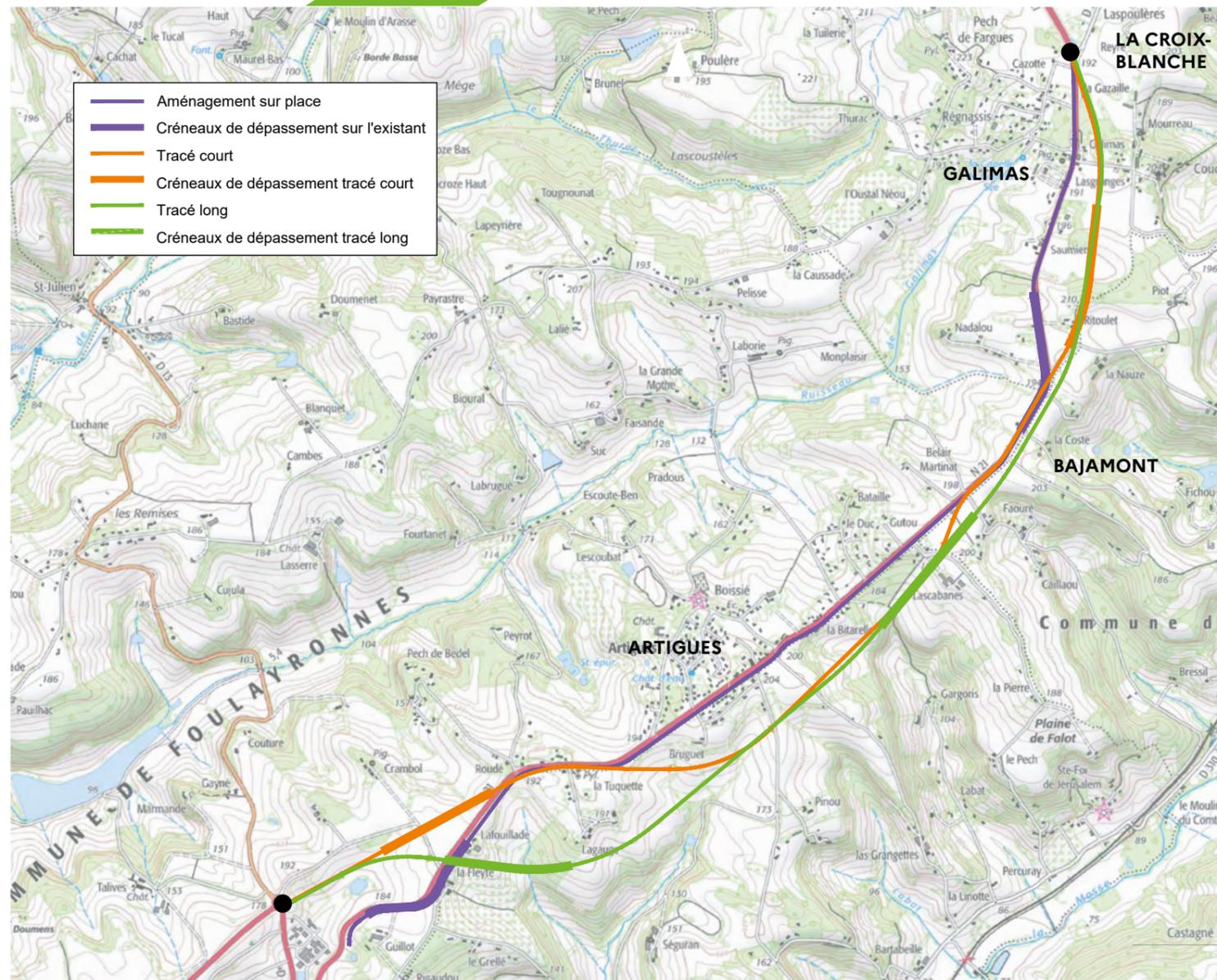
## TROIS APPROCHES ET CINQ VARIANTES

Pour répondre à ces enjeux, les études conduites par la DREAL Nouvelle-Aquitaine ont envisagé trois approches :

Créer un nouvel axe de bout en bout (depuis l'embranchement entre la RN21 et la RD212E jusqu'au giratoire RN21/RD13). Ce nouvel axe, représenté en vert ci-contre, a été envisagé selon deux variantes : soit une route bidirectionnelle (une voie par sens de circulation) agrémentée de deux créneaux de dépassement, soit une route à trois voies, permettant la succession de quatre créneaux de dépassement.

Combiner l'utilisation de certaines sections de la RN21 actuelle avec la création d'un nouvel axe plus court, qui permettrait surtout la déviation de la RN21 au niveau du bourg d'Artigues. Là encore, deux variantes ont été définies. Chacune propose deux créneaux de dépassement mais elles se distinguent par le positionnement d'un nouveau giratoire permettant l'accès à Artigues, soit au sud, soit au niveau du centre du bourg.

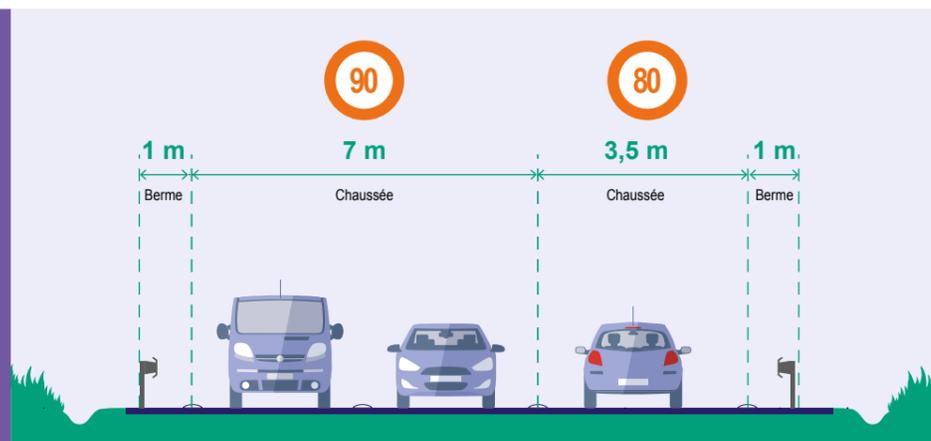
Aménager seulement l'axe existant, en créant deux créneaux de dépassement, en réduisant le nombre d'accès directs à la RN21 et en sécurisant les abords de l'axe.



## QU'EST-CE QU'UN CRÉNEAU DE DÉPASSEMENT ?

C'est l'élargissement de la chaussée pour permettre le dépassement des véhicules lents dans de bonnes conditions de sécurité.

La présence de créneaux sécurise l'itinéraire : les usagers savent qu'ils auront des zones pour dépasser en sécurité les véhicules lents, ce qui limite les comportements à risque.



# 1. Modalités d'information, de participation et de suivi

*La DREAL Nouvelle-Aquitaine a saisi la Commission Nationale du Débat Public afin qu'elle désigne un garant sous l'égide duquel sera organisée une concertation préalable du public. Cette procédure réglementaire garantit au public l'accès au meilleur niveau d'information permis par les études et la possibilité de s'exprimer, sous l'égide de garants indépendants. Elle se déroulera du 7 février au 20 mars 2022.*

*La concertation préalable a lieu en amont du projet. Elle permet donc d'aborder des aspects comme l'opportunité de l'aménagement et le choix du tracé.*

*L'enquête publique qui se déroulera en aval donnera lieu à une présentation plus détaillée du projet retenu à l'issue de la présente concertation, fondée sur les études à venir, et abordera de façon plus précise la réalisation de l'aménagement.*



## QU'EST-CE QU'UNE CONCERTATION PRÉALABLE ?

### C'EST UN OUTIL D'EXPRESSION POUR CHACUN

Depuis la réforme du 3 août 2016 relative à la participation du public en matière d'environnement, la concertation préalable a été étendue et renforcée, favorisant l'expression des citoyens en amont de l'enquête publique. Elle renforce ainsi la démocratie participative.

### C'EST UNE PROCÉDURE RÉGLEMENTÉE

Inscrite dans le Code de l'environnement, elle fixe un cadre : durée minimale et maximale, thèmes à aborder, transparence, écoute de tous... Elle doit intervenir suffisamment tôt dans la vie d'un projet pour que différentes options soient encore envisageables.

### C'EST UN CADRE À ADAPTER LOCALEMENT

Dans une concertation préalable, c'est au maître d'ouvrage de fixer les modalités de concertation, sur propositions des garants de concertation désignés par la CNDP. Elles diffèrent donc d'un projet à l'autre. Les garants de la concertation veillent à ce qu'elles soient adaptées aux caractéristiques du projet et du territoire et qu'elles s'appuient sur les études disponibles.



## POURQUOI UNE CONCERTATION PRÉALABLE ?

Le Code de l'environnement donne la possibilité aux maîtres d'ouvrage et au public de saisir la CNDP pour qu'elle désigne un garant, au titre de l'article L.121-17 du Code de l'environnement. Le Préfet du Lot-et-Garonne a saisi la CNDP en ce sens par un courrier du 7 septembre 2021.

L'organisation d'une concertation préalable (régie par les articles L.121-16 et L.121-16-1 du Code de l'environnement) sous l'égide d'un garant assure au public un haut niveau d'information et des modalités de participation adaptées. Elle établit un dialogue citoyen favorable à l'expression d'arguments constructifs et porteurs d'optimisations du projet.

## LA CNDP

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante. Sa mission est de faire respecter et d'assurer le bon déroulement des procédures de démocratie participative prévues par la loi.



La CNDP sélectionne et forme les « garants » chargés de suivre les concertations préalables. La CNDP agit pour promouvoir des valeurs essentielles à la bonne organisation des concertations :

- L'indépendance : la CNDP est totalement indépendante à la fois des services de l'État, des élus, des collectivités territoriales et des porteurs de projets qui la saisissent.
- La neutralité : ni la CNDP, ni les garants ne doivent exprimer un avis sur le fond du projet.
- La transparence : la CNDP veille à ce que l'information donnée par le porteur de projet soit la plus complète possible et qu'il réponde aux questions posées.
- L'égalité de traitement : toute personne qui souhaite s'exprimer doit pouvoir le faire. Toutes les prises de paroles doivent être considérées de la même manière.

L'argumentation : chaque opinion doit être étayée pour contribuer utilement au débat.

### LE GARANT

Le 6 octobre 2021, la Commission nationale du débat public a désigné Jean-Pierre WOLFF garant de la concertation préalable sur le projet d'aménagement de la RN21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot. Il est chargé d'assurer la qualité et la sincérité des informations présentées, le bon déroulement d'une concertation et la bonne information et participation du public.

Indépendant des parties prenantes, il établit un climat de confiance pour faciliter le déroulement du processus de concertation. En amont, le garant rencontre les acteurs concernés afin de veiller à la pertinence des modalités d'expression et de participation du public. Pour assurer sa totale indépendance, la CNDP prendra en charge ses frais de mission.

**Durant la période de la concertation**, toute personne intéressée peut s'adresser au garant sur tous les sujets.

**Dans le mois qui suit la fin de la concertation**, le garant rédige un bilan. Il rappelle les éléments clés du projet et le dispositif de concertation mis en œuvre. Le bilan comporte une synthèse des observations et propositions formulées par le public, ainsi que des recommandations sur la poursuite de la concertation. Le bilan est rendu public sur le site du projet et sur le site de la CNDP.

## COMMENT S'INFORMER ?

### En consultant le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

[www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr](http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr)

puis cliquez sur l'actualité « RN21 », à la Une du site pendant toute la durée de la concertation.

Sur une page dédiée au projet et accessible sur le site des services de l'État en région, vous pourrez consulter les informations relatives au projet, télécharger l'ensemble des documents et déposer un avis. Les présentations et les comptes-rendus des réunions seront mis en ligne, de même que les réponses du maître d'ouvrage aux questions posées.

### En participant aux différentes rencontres avec la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Tout autant que des moyens d'expression, les rencontres avec le maître d'ouvrage sont aussi des temps d'information. Chaque réunion donnera lieu à la fois à une présentation générale du projet et à un regard spécifique sur les enjeux de la commune où elle se tient.

### En visitant l'exposition dans les mairies et intercommunalités partenaires

Des panneaux présentent les enjeux du projet et les variantes proposées. Ils accompagnent le dossier de concertation en version imprimée. Ils sont visibles aux horaires d'ouvertures habituels :

#### Dans les mairies des quatre communes concernées :

- Bajamont
- La Croix-Blanche
- Foulayronnes
- Pont-du-Casse

#### Et aux sièges des intercommunalités :

- Communauté d'agglomération d'Agen
- Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois



## COMMENT PARTICIPER ?

### DÉPOSER UN AVIS



#### • J'utilise les registres :

ils sont accessibles aux horaires d'ouverture dans les mairies de Bajamont, La Croix-Blanche, Foulayronnes et Pont-du-Casse, aux sièges des communauté d'agglomération d'Agen et du Grand Villeneuvois et à la Préfecture du Lot-et-Garonne.



• **Sur la page web du projet**, le registre en ligne est ouvert pendant toute la durée de la concertation.

J'écris au garant par un e-mail adressé à [jean-pierre.wolff@garant-cndp.fr](mailto:jean-pierre.wolff@garant-cndp.fr).

[www.RN21-Agen-Nord.fr](http://www.RN21-Agen-Nord.fr)

### Participer à la permanence

Je m'entretiens avec le garant de la concertation, **Jean-Pierre Wolff**, lors de la permanence organisée le jeudi 17 mars 2022, de 16h à 20h, à la salle d'Artigues, rue Jean Rostand à Foulayronnes.

### DIALOGUER AVEC LA DREAL



Six réunions publiques sont proposées au public :

#### RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT À VILLENEUVE-SUR-LOT

**OÙ ?** Villeneuve-sur-Lot - Salle de Soubirous, avenue de Paris

**QUAND ?** 8 février 2022 à 18h30

#### RÉUNION PUBLIQUE À BAJAMONT

**OÙ ?** Bajamont - Salle polyvalente, RD310

**QUAND ?** 21 février 2022 à 18h30

#### RÉUNION PUBLIQUE À PONT-DU-CASSE

**OÙ ?** Pont-du-Casse - Centre culturel, 2 rue Charles de Gaulle

**QUAND ?** 22 février 2022 à 18h30

#### RÉUNION PUBLIQUE À FOULAYRONNES

**OÙ ?** Foulayronnes - Maison des associations, allée du stade

**QUAND ?** 23 février 2022 à 18h30

#### RÉUNION PUBLIQUE À LA CROIX-BLANCHE

**OÙ ?** La Croix-Blanche - Salle des fêtes, chemin de l'Enfance

**QUAND ?** 28 février 2022 à 18h30

#### RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE À AGEN

**OÙ ?** Agen - Salle polyvalente de Montanou, rue Blaise de Montuc

**QUAND ?** 8 mars 2022 à 18h30

# 2.

## Les caractéristiques de la RN21

*Le projet décrit dans le présent dossier de concertation concerne spécifiquement la section de 6,5 km entre La Croix-Blanche et Foulayronnes. Néanmoins, pour comprendre les enjeux de ce projet, il convient d'appréhender le fonctionnement général de la RN21.*

*Cette route nationale est l'axe structurant nord-sud du département du Lot-et-Garonne, dont elle relie les deux principales agglomérations.*

*La section Agen-Nord est la dernière des quatre sections de la RN21 restant à aménager. La modernisation du tiers nord de l'axe est déjà achevée, et les travaux de la section La Croix-Blanche - Monbalen débuteront prochainement.*



# TERRITOIRES DESSERVIS

## EN LOT-ET-GARONNE...

Tandis que l'autoroute A62 irrigue le département d'est en ouest, la RN21 est son axe structurant nord-sud. Elle relie Agen et Villeneuve-sur-Lot, les deux principaux bassins de vie et d'emploi du département.

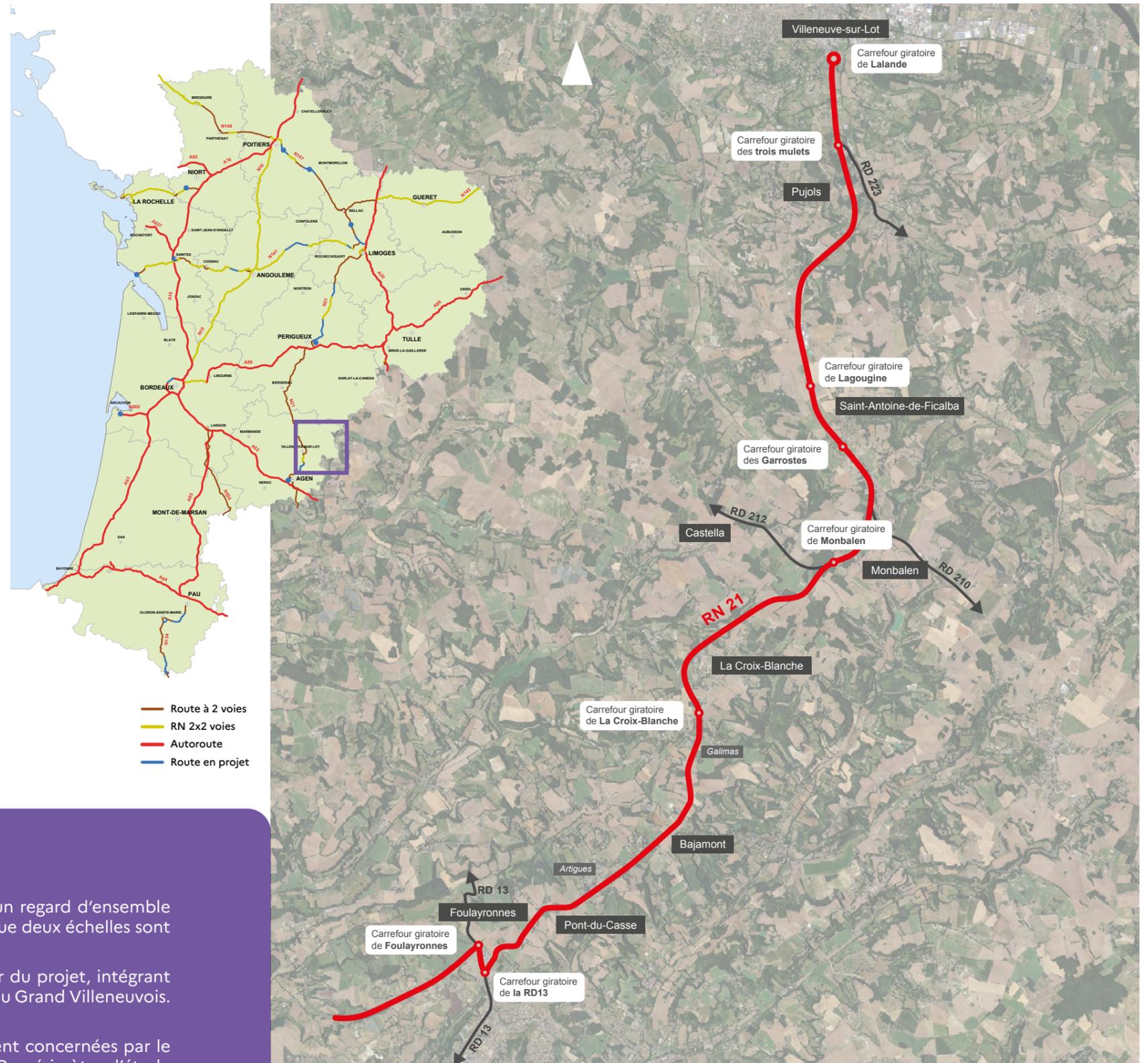
La section de RN21 entre ces deux agglomérations court sur 20 km du giratoire de Lalande au sud de Villeneuve-sur-Lot au giratoire de Foulayronnes au nord d'Agén. En conditions normales, le temps de trajet sur cette section est de 16 minutes et peut atteindre 20 minutes à l'heure de pointe du matin.

La RN21 revêt un enjeu local, en supportant un volume important de trajets quotidiens domicile-travail entre les deux agglomérations. Elle constitue également le moyen d'accès à Agén pour la population étudiante du nord du territoire.

## ...ET DANS LES DÉPARTEMENTS VOISINS

La RN21 s'étend sur 416 km entre Limoges et Lourdes. Ce faisant, elle traverse cinq départements du nord au sud : la Haute-Vienne, la Dordogne, le Lot-et-Garonne, le Gers et les Hautes-Pyrénées.

Elle présente donc aussi un enjeu régional de transit, ce qui explique la part relativement importante de poids lourds sur l'itinéraire (voir chapitre 2).



### Quel périmètre d'étude ?

En fonction des sujets concernés, il peut s'avérer pertinent de porter un regard d'ensemble ou au contraire de zoomer sur certaines zones. C'est pour cette raison que deux échelles sont utilisées :

- **Périmètre d'étude élargi**, qui correspond à un vaste territoire autour du projet, intégrant deux intercommunalités : l'agglomération d'Agén et l'agglomération du Grand Villeneuvois. Il s'agit du périmètre utilisé pour le volet socio-économique.
- **Périmètre d'étude rapproché**, comprenant les communes directement concernées par le projet : Foulayronnes, Pont-du-Casse, Bajamont et la Croix-Blanche. Ce périmètre d'étude sera essentiellement mobilisé dans les analyses de mobilité et de développement ainsi que dans les études environnementales.

## ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE

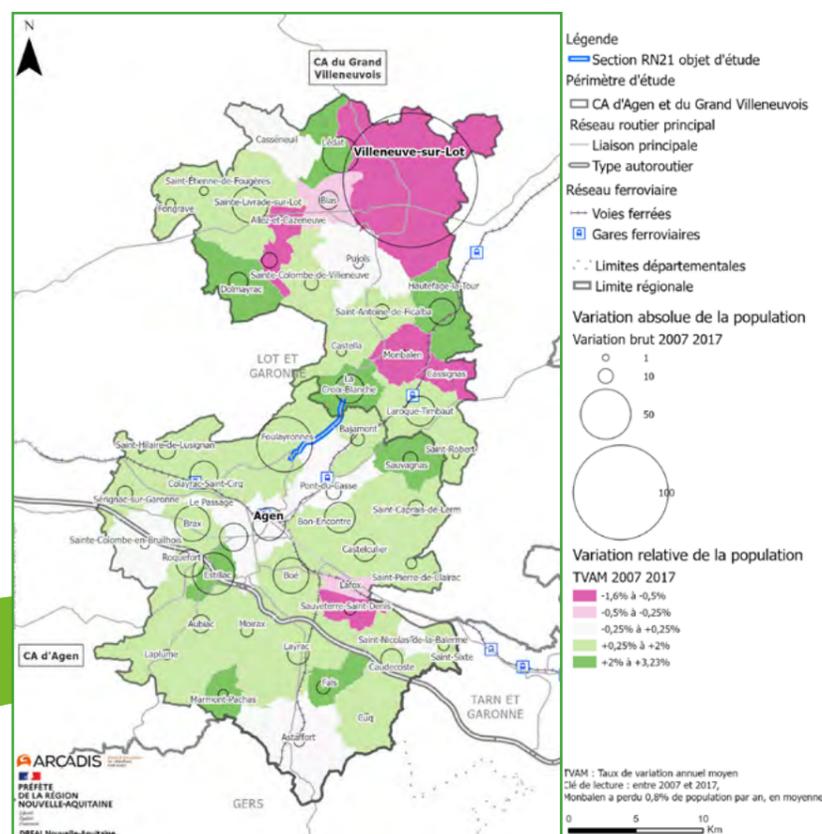
### ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE

Entre Agen et Villeneuve-sur-Lot, la RN21 traverse deux intercommunalités : la communauté d'agglomération d'Agen et le Grand Villeneuvois.

TERRITOIRE	SUPERFICIE (km <sup>2</sup> )	POPULATION 2017	ÉVOLUTION DEPUIS 2007	DENSITÉ (hab/km <sup>2</sup> )
Périmètre d'étude élargi	836	144 626	+0,26 %	173
CA d'Agen	481	96 842	+ 0,4 %	201
Dont Agen	11	33 576	- 0,08 %	2 922
CA du Grand Villeneuvois	355	47 784	+ 0,02 %	135
Dont Ville-neuve-sur-Lot	81	22 064	- 0,59 %	271
Lot-et-Garonne	5 361	332 842	+ 0,27 %	62

Ces deux intercommunalités rassemblent plus de 43 % de la population départementale. Leur population est assez stable, en cohérence avec la tendance observée dans le département. Elles présentent un point commun important : la perte d'attractivité de la ville centre au profit des communes périphériques. Ce phénomène s'apparente à de la périurbanisation, généralement associée à une forte dépendance au transport routier et à un abandon des centres-bourgs (vétusté, forts taux de vacances). C'est finalement dans une zone située à mi-distance des deux pôles d'activité, et le long de l'A62 que l'on retrouve les territoires dynamiques. La situation traduit une tendance à la recherche d'une qualité de vie mais aussi de facilités de transport.

Le territoire se caractérise par son vieillissement : la part des « plus de 60 ans » y a augmenté de 4 % entre 2007 et 2017. Le phénomène est particulièrement marqué dans le Villeneuvois. Le taux de pauvreté y est plus élevé que sur la moyenne nationale, dépassant les 20 % dans les deux agglomérations.

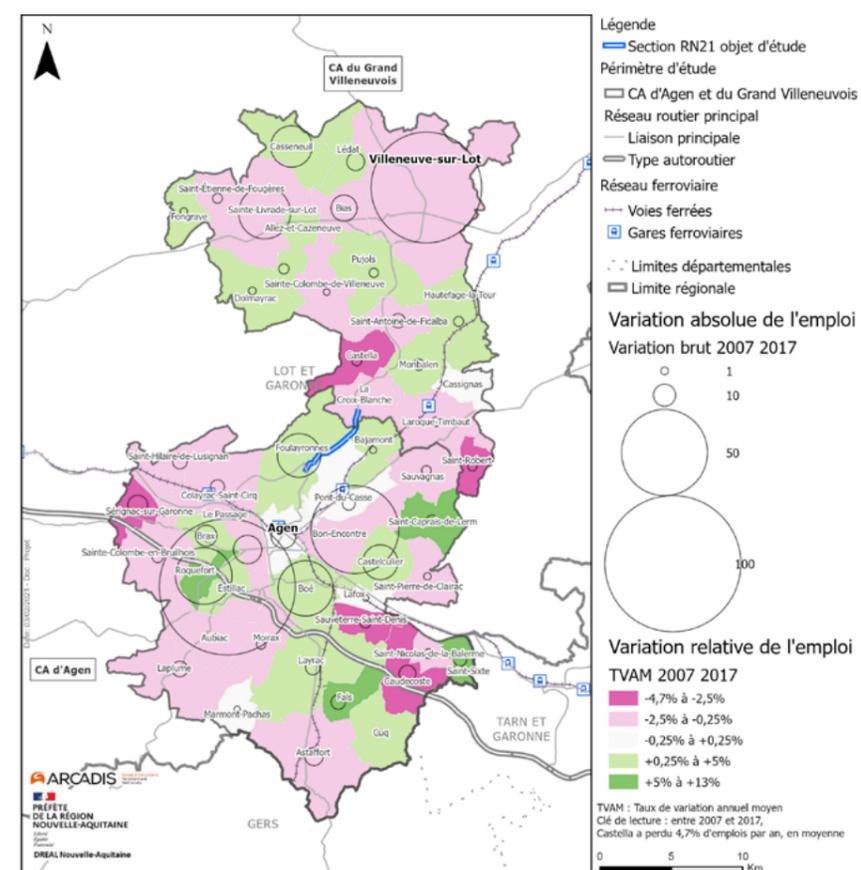


### CONTEXTE ÉCONOMIQUE

73 % des emplois du périmètre d'étude élargi se concentrent dans l'agglomération d'Agen, dont 39 % pour la seule commune centre (pour 23 % de la population). D'autres communes se démarquent : Boé et Le Passage bénéficient de leur situation géographique en première couronne d'Agen et à proximité immédiate de l'A62. L'emploi dans l'agglomération est essentiellement lié au secteur tertiaire. Les secteurs de l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale sont prédominants et le secteur industriel fragile.

Le secteur de Villeneuve-sur-Lot connaît un taux de chômage de 12 %, à peine plus élevé que la moyenne départementale. Ce chiffre correct cache certaines difficultés bien réelles : offres d'emplois en baisse, sites en friche. Dans le villeneuvois, l'emploi est en diminution de 0,44% par an sur 10 ans, avec une baisse plus importante à Villeneuve-sur-Lot (de -0,58% par an). Contrairement à l'Agenais, le Villeneuvois n'est pas un territoire économiquement autonome ; sa population est en partie dépendante du bassin d'emploi d'Agen.

Sur l'ensemble du périmètre d'étude élargie, 24 000 emplois sont publics, contre 28 000 emplois privés. L'économie du territoire est donc très dépendante de certains grands services publics et pôles d'activités, comme le montre la carte en page suivante. La part de l'industrie est faible, avec seulement 11 % de l'emploi (contre 13,3 % en moyenne nationale), traduisant la faiblesse de la sphère productive (à l'exception notable du laboratoire UPSA et du siège de l'enseigne Gifi).



### La RN21, un axe routier au soutien de l'économie

La RN21 remplit quatre fonctions essentielles à l'économie du territoire :

- elle assure les déplacements pendulaires quotidiens notamment pour les personnes travaillant à Agen ;
- elle donne accès aux moyens de transport structurants du Val de Garonne : A62, gare d'Agen, aéroport d'Agen ;
- elle supporte le transport de marchandises local et en transit ;
- elle reçoit les flux touristiques estivaux, principalement en lien avec la Dordogne.

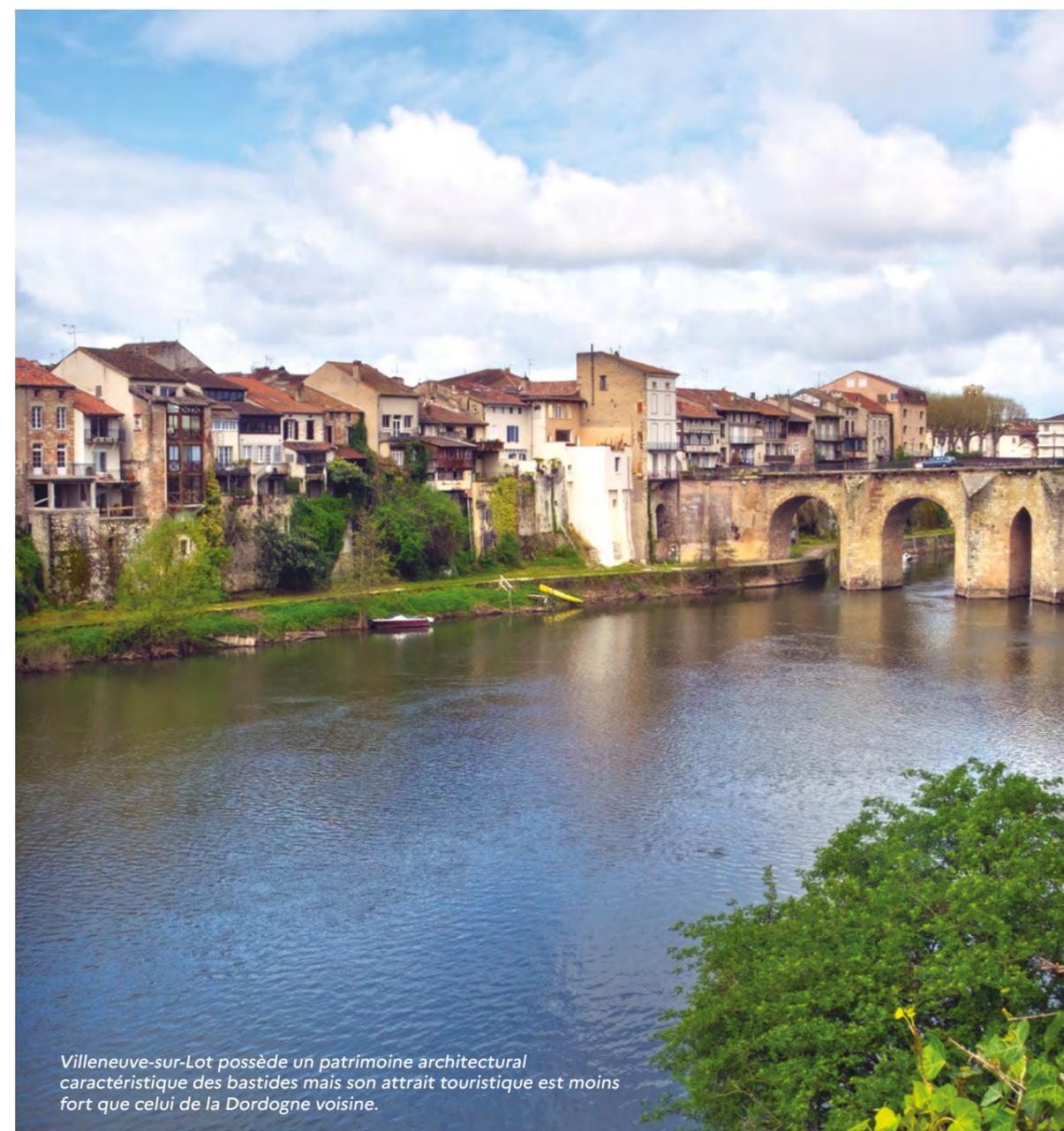
## PRINCIPAUX PÔLES D'ACTIVITÉS GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS



## LE TOURISME : UN TERRITOIRE TRAVERSÉ, MAIS ENCORE PEU VISITÉ

Le territoire dispose d'atouts touristiques qui génèrent un trafic routier et contribuent à l'économie locale : centre historique et musées d'Agén, jardins et lacs remarquables, canal du Midi, bases nautiques de Villeneuve-sur-Lot et Casseneuil, circuits balisés pour les cyclistes.

Néanmoins, ce sont surtout les territoires périphériques qui se distinguent, et notamment la Dordogne, dont les villes de Bergerac, Périgueux et Sarlat-la-Canéda sont accessibles via la RN21 pour les touristes venant du sud.



*Villeneuve-sur-Lot possède un patrimoine architectural caractéristique des bastides mais son attrait touristique est moins fort que celui de la Dordogne voisine.*

## LE FONCTIONNEMENT DE LA RN21

La RN21 traverse le Lot-et-Garonne du nord au sud. Les études ont permis d'établir son niveau de trafic en 2019 : 12 600 véhicules par jour dans les deux sens confondus (en trafic moyen journalier horaire).

Les poids lourds constituent 8,5 % du trafic, soit 1 véhicule sur 12, ce qui constitue un niveau modéré pour une route nationale, où la part des poids lourds peut varier entre 9,5 et 26 %.



Traversée d'Artigues

### QUELS USAGES DE LA RN21 ?

Comme le montre le graphique ci-dessous, les motifs de déplacement majoritaires sur la RN21 sont des trajets domicile-travail ou domicile-école.

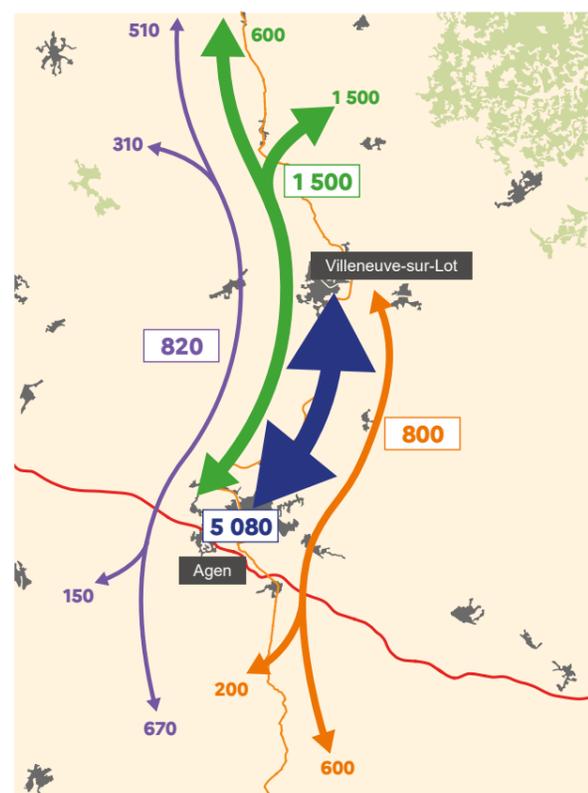
Motifs de déplacement des véhicules légers



### QUELS TRAJETS SUR LA RN21 ?

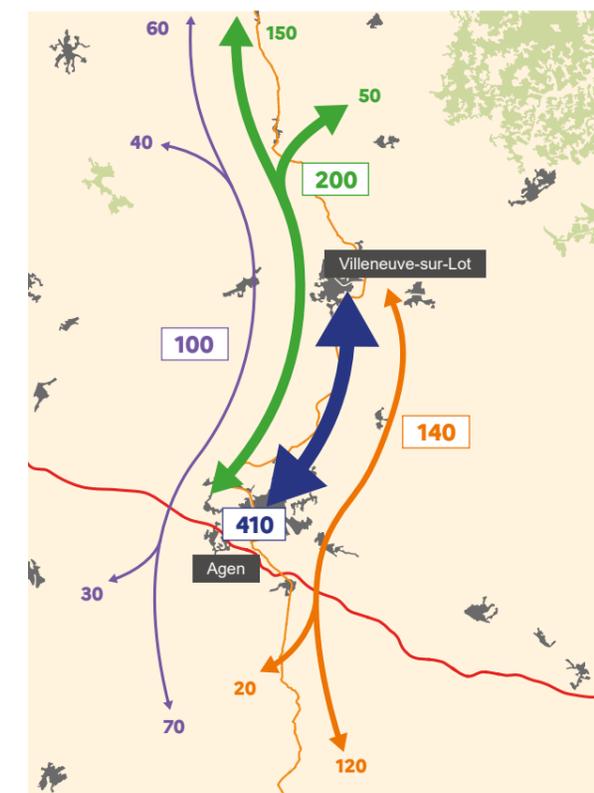
Sur l'itinéraire Agen – Villeneuve-sur-Lot, les usages sont essentiellement locaux, avec des échanges entre les deux pôles. Les trois quarts des véhicules légers sont immatriculés en Lot-et-Garonne, et plus de la moitié des poids lourds.

#### Véhicules légers



Analyse origine-destination des véhicules légers empruntant la RN21 entre Agen et Villeneuve. Source : enquête OD 2010

#### Poids lourds



Analyse origine-destination des poids lourds empruntant la RN21 entre Agen et Villeneuve. Source : enquête OD 2010

## UNE MAJORITÉ DE TRAJETS AU SEIN DES DEUX PÔLES OU ENTRE EUX

Le trafic d'échange entre Villeneuve-sur-Lot et Agen, ou à l'intérieur d'une de ces agglomérations, constitue 62 % des trajets des véhicules légers et 48 % des poids lourds. Ils correspondent à des trajets d'un point d'une agglomération à un point de l'autre agglomération.

**EXEMPLE 1 :**  
une employée se rend de son domicile de Pujols, dans l'agglomération de Villeneuve-sur-Lot à son bureau à Boé, dans l'agglomération d'Agen.

## DES DÉPLACEMENTS RÉGULIERS ENTRE AGEN ET LE NORD

Ce flux concerne les véhicules dont l'origine ou la destination se situe dans l'agglomération d'Agen, mais dont le trajet dépasse vers le nord l'agglomération de Villeneuve-sur-Lot. Ces déplacements concernent 18,3 % des véhicules légers et 23,5 % des poids lourds.

**EXEMPLE 2 :**  
des habitants du Passage se rendent à Bergerac via la RN21.

## DE RARES TRAJETS ENTRE VILLENEUVE-SUR-LOT ET LE SUD

Il s'agit ici de personnes voyageant entre Villeneuve-sur-Lot et un point situé plus au sud de l'agglomération d'Agen. Ce flux représente 9,7 % des véhicules légers et 16,4 % des poids lourds.

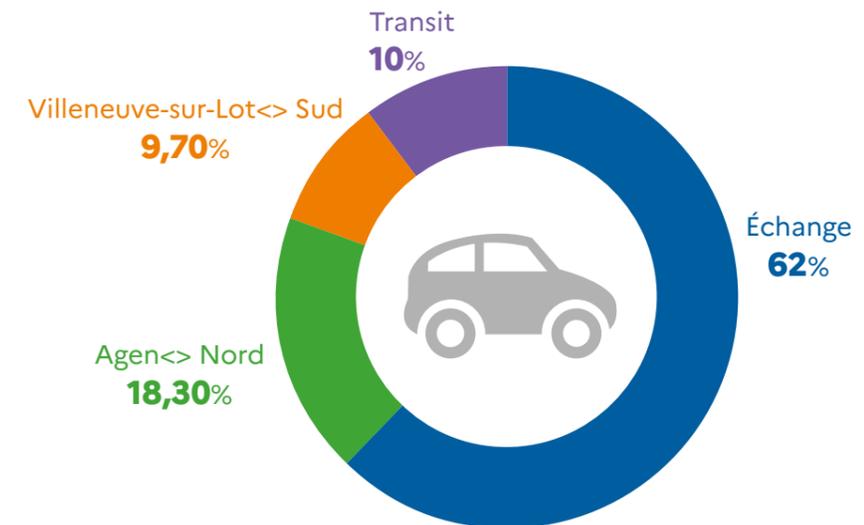
**EXEMPLE 3 :**  
une étudiante gersoise rejoint l'Institut de Formation en Soins Infirmiers de Villeneuve-sur-Lot.

## UN TRAFIC DE TRANSIT MINORITAIRE

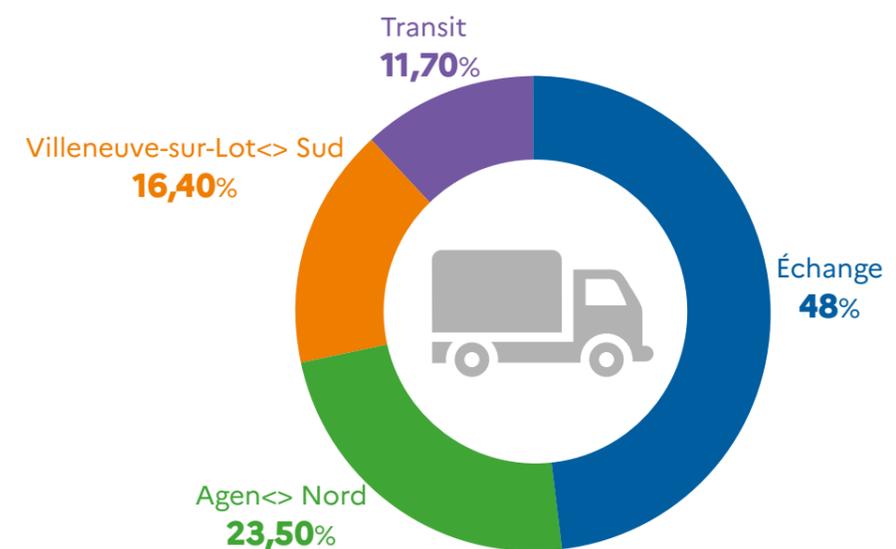
Le trafic de transit correspond aux véhicules dont les points de départ et d'arrivées se situent au-delà du tronçon Agen-Villeneuve-sur-Lot de la RN21. Le transit représente 10 % des véhicules légers et 11,7 % des poids lourds.

**EXEMPLE 4 :**  
un camion transporte une cargaison depuis Tarbes jusqu'à Limoges.

Répartition du trafic de véhicules légers selon les flux géographiques



Répartition du trafic de poids lourds selon les flux géographiques



## LE SYSTÈME LOCAL DE TRANSPORT

### LES CONNEXIONS DE LA RN21 AU RÉSEAU SECONDAIRE

En tant qu'axe structurant nord-sud du territoire, la RN21 est fortement connectée au réseau secondaire de départementales. Du nord au sud, les principales connexions concernent les routes suivantes : RD223, RD821, RD110, RD212, RD13, RD302 et RD125.



### LE PROJET DE BARREAU DE CAMÉLAT

Envisagé depuis les années 1990 et validé par la Communauté d'agglomération d'Agén en 2013, le barreau de Camélat doit finaliser le grand contournement ouest d'Agén. Sur 3 km environ, il assurera la jonction entre la RN1021 (continuité de la RN21) et la RD119.

La réalisation du barreau de Camélat vise deux objectifs :

- rapprocher le nord-est et le sud-est du département de l'A62 et d'Agén ;
- rééquilibrer les trafics entre les deux rives de la Garonne et désengorger le cœur de l'agglomération agenaise.

Le projet est porté par la Communauté d'agglomération d'Agén, qui envisage un début des travaux en 2022, pour une mise en service en 2023.

### LE PROJET D'ÉCHANGEUR D'AGEN-OUEST

À 12 km au sud-ouest de la RN21, ce nouvel échangeur complémentaire du barreau de Camélat remplirait les mêmes objectifs et permettrait aussi d'accompagner le développement économique de l'ouest de l'agglomération.

Il s'agit d'un échangeur complet à quatre bretelles. Le projet prévoit également l'aménagement du carrefour de raccordement à la RD292.

Réalisé sous maîtrise d'ouvrage de Vinci Autoroutes (concessionnaire de l'A62), l'échangeur pourrait être mis en service fin 2022.

## LES MODES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS

### LE TRAIN

Depuis la fermeture aux voyageurs de la ligne de Penne d'Agénais à Tonneins en 1940, Villeneuve-sur-Lot n'est plus desservie par le train, ce qui ajoute à son enclavement. Il n'y a donc aujourd'hui aucune alternative ferroviaire à la RN21 sur l'itinéraire d'Agén à Villeneuve-sur-Lot.

L'absence de ligne ferroviaire rend d'autant plus importante la RN21, qui constitue pour les habitants du Villeneuvois le moyen d'accès au réseau ferroviaire, via Agén.

L'agglomération d'Agén sera desservie par la future LGV Bordeaux-Toulouse, dont la réalisation a été confirmée par le Gouvernement en 2021. Le projet prévoit une nouvelle gare à l'ouest d'Agén, à proximité du futur échangeur d'Agén-Ouest. La ligne à grande vitesse réduira fortement le temps de trajet entre Agén et les deux métropoles de Bordeaux et Toulouse.

### Le bus, alternative au train

Face à un coût de remise en fonctionnement de la ligne ferroviaire estimé entre 35 et 62 M€ (matériel roulant compris), la Région Aquitaine a annoncé officiellement l'abandon du projet en 2013. La solution d'une liaison par autobus, initialement prévue comme temporaire, s'est imposée. A coût égal, le bus présentait en effet l'avantage de permettre un niveau de service plus élevé, avec un bus toutes les 30 minutes aux heures de pointe.

Une ligne de car interurbain du réseau Modalis (opéré par la région Nouvelle-Aquitaine) propose chaque jour 21 allers/retours entre Agén et Villeneuve-sur-Lot. Elle propose 19 arrêts sur l'itinéraire. Le temps de trajet en bus oscille entre 40 et 50 minutes selon les horaires. La ligne rencontre un franc succès, qui justifie de la doubler sur les horaires de forte fréquentation.

Toute amélioration de la RN21 pourra donc également profiter à la desserte par les transports en commun.

## QUATRE SECTIONS À DIFFÉRENTS ÉTATS D'AVANCEMENT

La DREAL Nouvelle-Aquitaine conduit pour l'État l'aménagement de la RN21, phasé en quatre opérations distinctes, représentées sur la carte ci-contre.

### HISTORIQUE DE L'AMÉNAGEMENT

De 2001 à 2003, une étude préliminaire a été réalisée pour définir le parti d'aménagement à long terme de cet axe. Deux sections au nord ont été mises en oeuvre selon ce parti d'aménagement.

En 2018, le parti d'aménagement a été optimisé pour mieux répondre aux enjeux tout en restant dans les possibilités financières des cofinanceurs. Les deux dernières sections seront réalisées dans ce cadre.

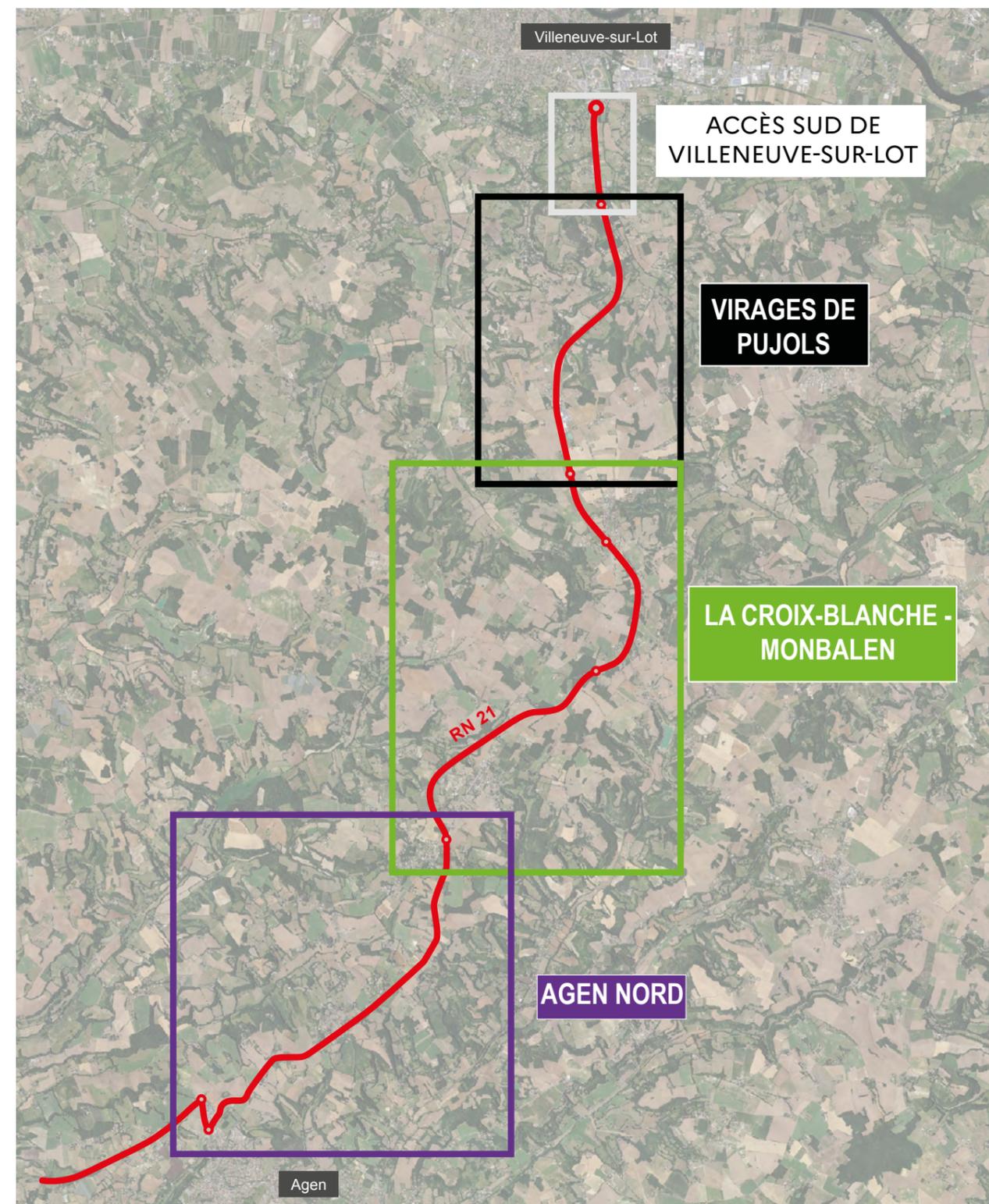


Travaux de finalisation la RN21 sur la section « accès sud de Villeneuve-sur-Lot »

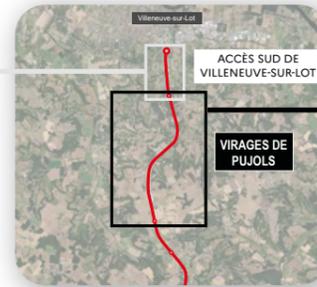
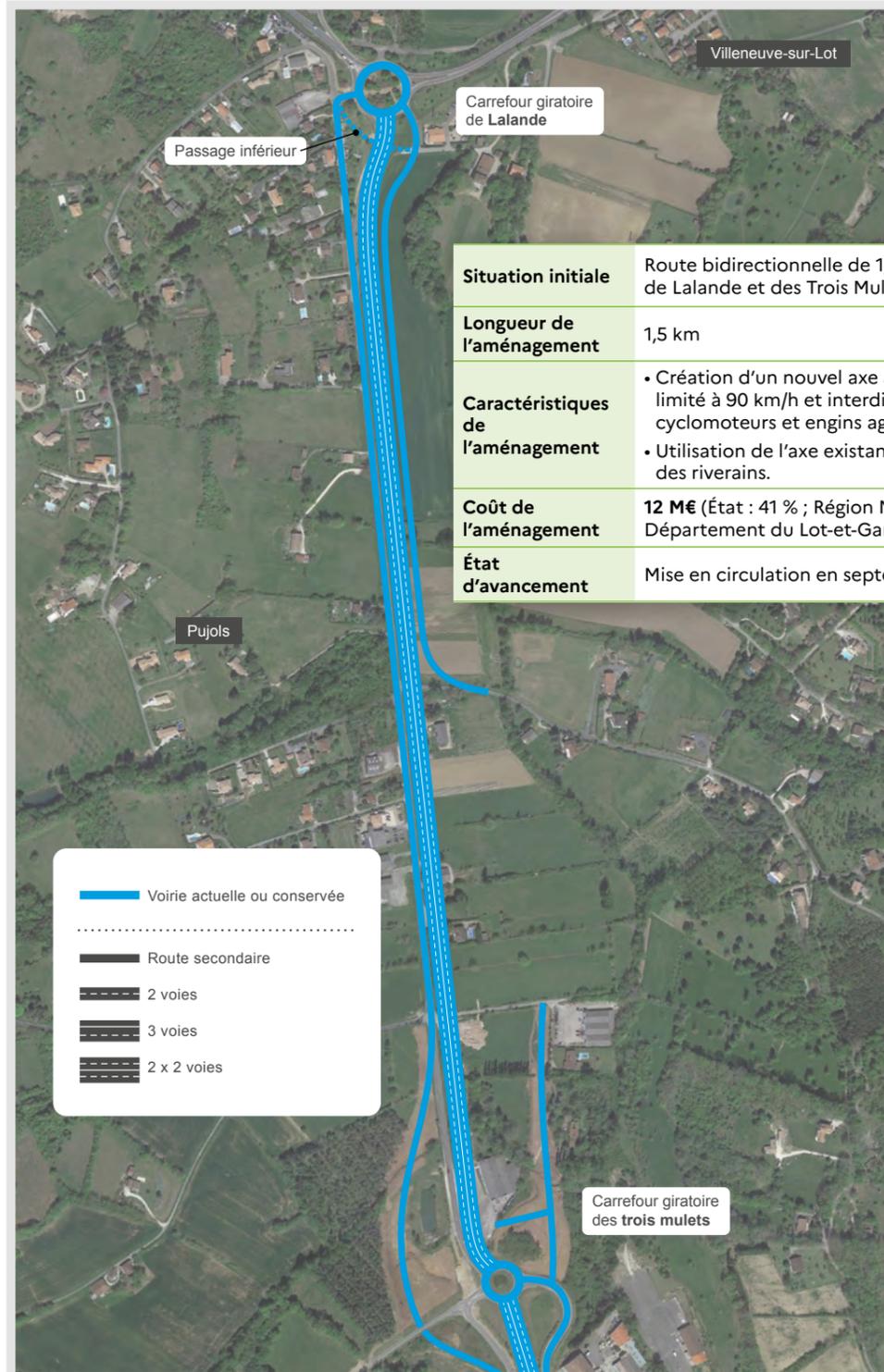
### L'État et les routes : qui fait quoi ?

La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Nouvelle-Aquitaine assure la maîtrise d'ouvrage des projets de développement du réseau routier national. Elle est donc au contact du territoire (élus, riverains...) et notamment organise les concertations.

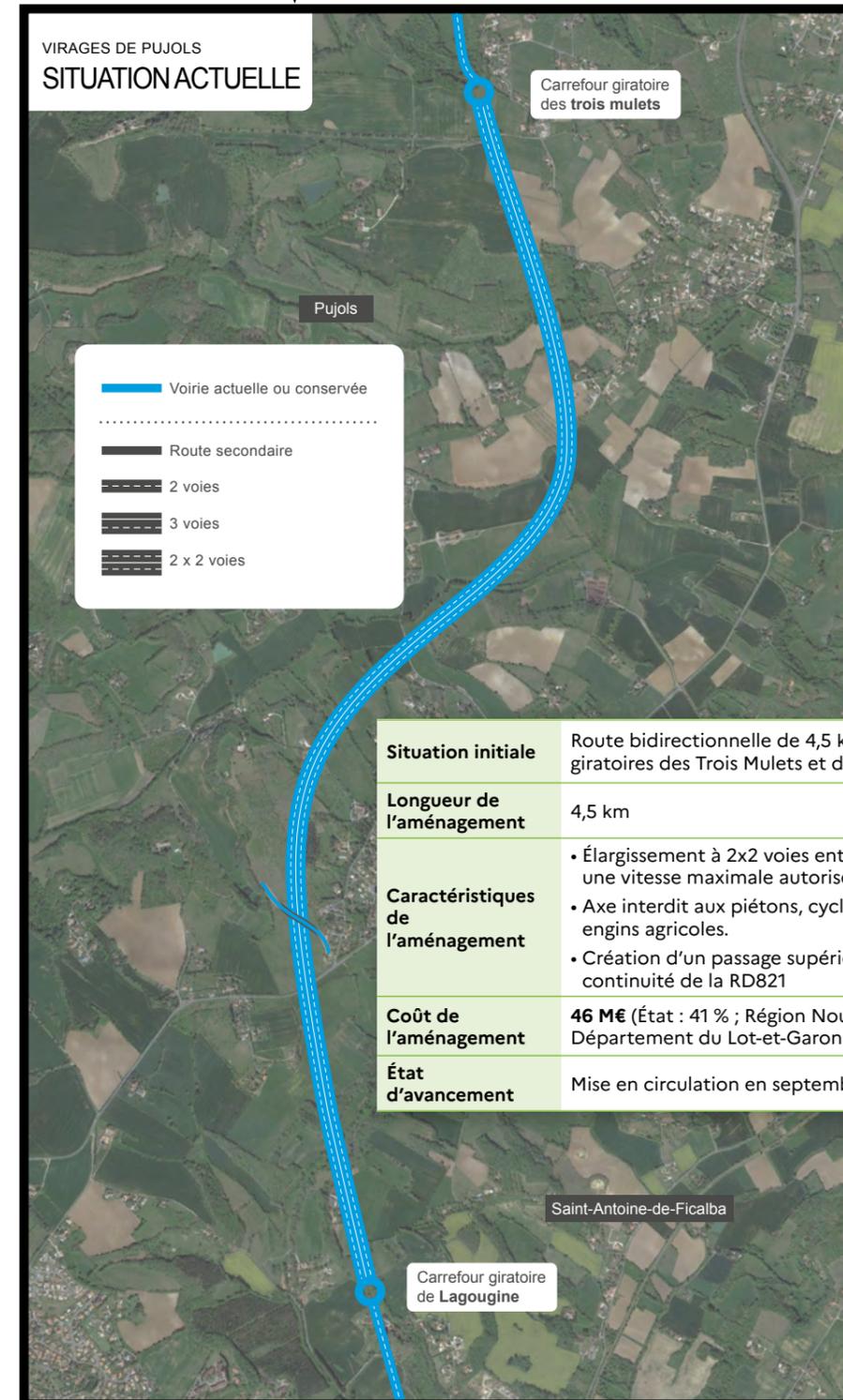
Les directions interdépartementales des routes exploitent le réseau non concédé et sont associées aux travaux sur ces axes. Pour la RN21, l'exploitation est assurée par la direction interdépartementale des routes Centre-Ouest (DIR CO).



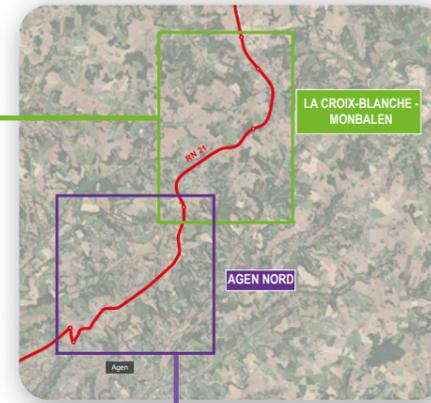
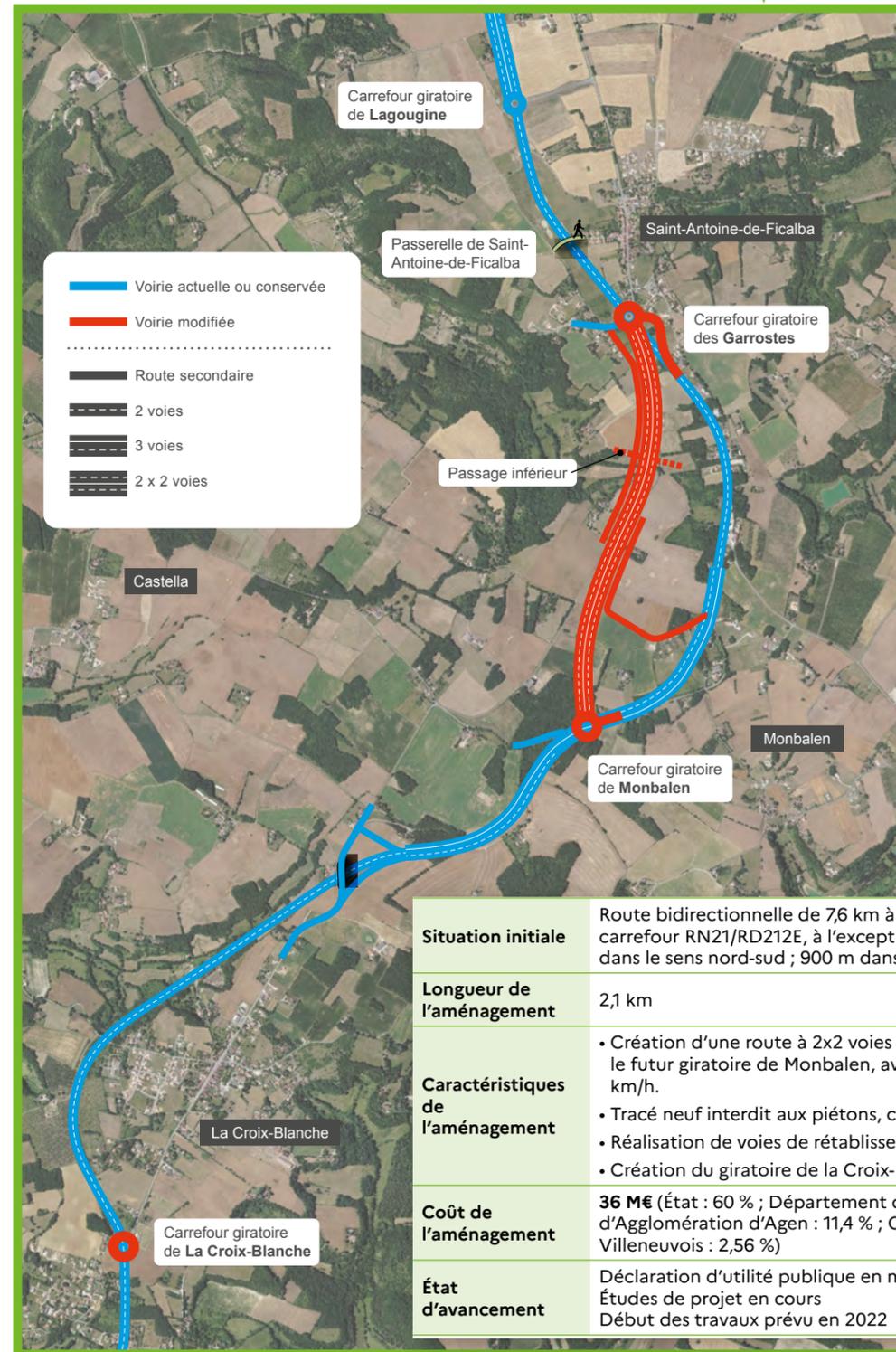
## ACCÈS SUD DE VILLENEUVE-SUR-LOT



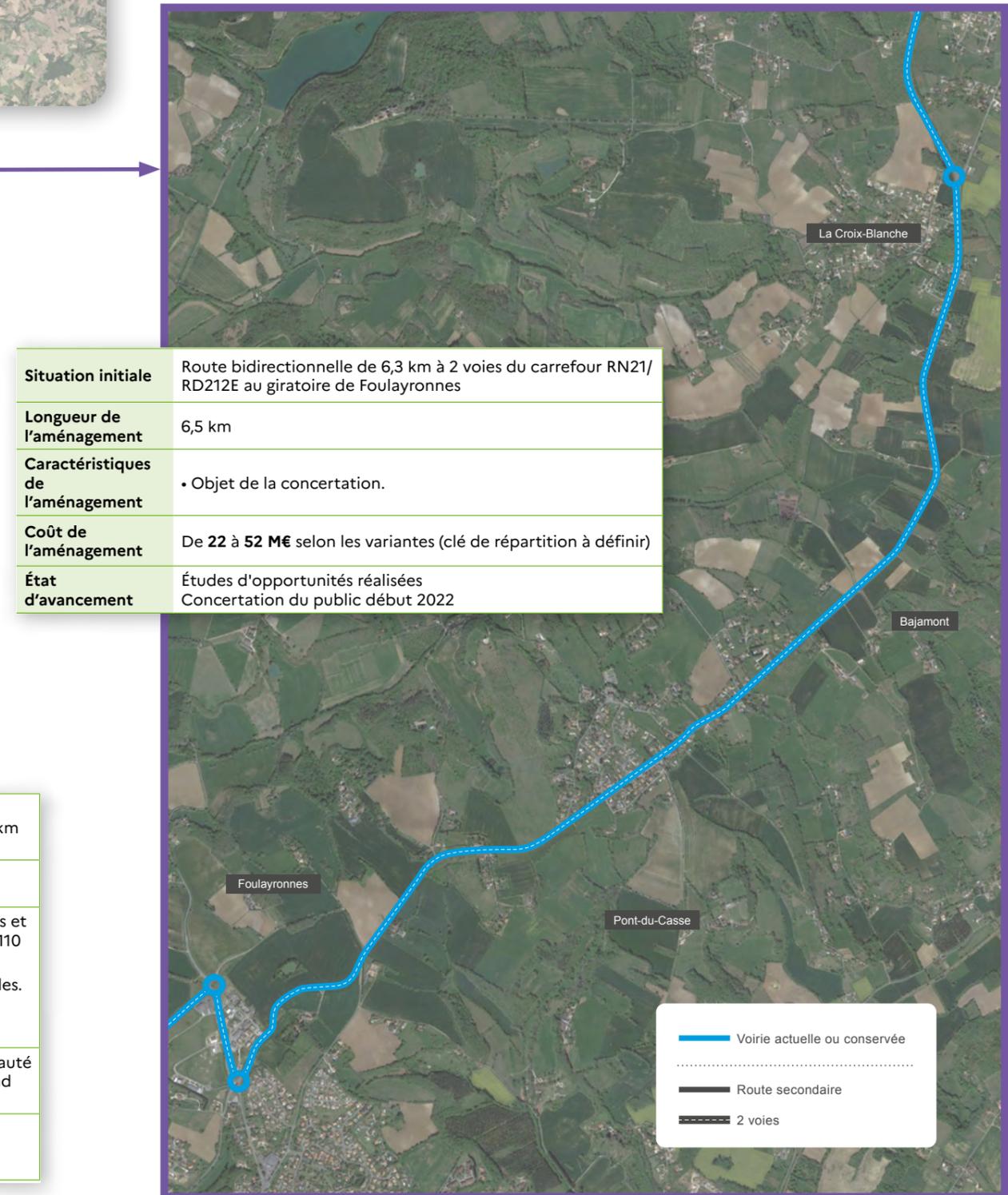
## VIRAGES DE PUJOLS



## LA CROIX BLANCHE-MONBALEN



## AGEN NORD



# 3.

## Enjeux et objectifs de l'aménagement Agen Nord

*La recherche d'un équilibre entre les enjeux environnementaux et les objectifs fonctionnels est au coeur de la définition d'un projet routier. Avant d'inscrire un tracé sur une carte, il convient donc d'étudier le fonctionnement de l'axe actuel et de qualifier son environnement.*

*Les quatre communes concernées par le projet opèrent une transition entre le paysage urbain de l'agglomération agenaise et un territoire plus rural. L'agriculture garde une place très importante. Le relief marqué contribue à la qualité paysagère, mais il génère aussi des contraintes pour la réalisation des travaux. Enfin, la présence d'habitat, et notamment de bourgs traversés, pose une problématique complexe : comment résorber les problèmes de sécurité et de nuisances sans pénaliser leur desserte ?*



# LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DE LA SECTION AGEN NORD

## LE MILIEU NATUREL

### LES ZONES NATURELLES PROTÉGÉES OU INVENTORIÉES

Le périmètre d'étude rapproché ne compte aucune zone de protection contractuelle. La seule ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) répertoriée dans l'aire d'étude est celle de la vallée et des coteaux du Bourbon, qui abrite des espèces rares ou protégées en Lot-et-Garonne (orchidées notamment).

### LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Essentielles à l'habitat, à la reproduction et aux déplacements des espèces, ces zones jouent un rôle majeur dans la biodiversité. Leur identification est donc un enjeu important des études.

Des coteaux boisés de part et d'autre de la RN21 constituent des réservoirs de biodiversité à protéger. Ils sont d'ailleurs identifiés par les documents d'urbanisme en vigueur (SCOT, PLUi). Les petits cours d'eau du secteur contribuent à la présence de zones humides, identifiées par le Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) Vallée de la Garonne.

### HABITATS NATURELS ET FLORE

On recense dans le périmètre d'étude des habitats d'intérêt communautaire (forêts alluviales, milieux calcicoles) importants. En ce qui concerne la flore, les enjeux identifiés à ce stade des études sont liés à quelques espèces protégées (tulipes).

### FAUNE

Des inventaires sur site ont été conduits en juillet 2020, septembre 2020 et janvier 2021, afin d'identifier les espèces dans la zone d'étude rapprochée. Ils mettent en évidence la présence d'espèces protégées :

- **des insectes** : l'Agrion de mercure (dans les ruisseaux), le Damier de la Succise et l'Azuré du serpolet (dans les prairies et pelouses) ;

- **des reptiles**, notamment au niveau des lisières : Lézard à deux raies, Lézard des murailles, Couleuvre verte et jaune et Couleuvre helvétique ;
- **des amphibiens** : Pélodyte ponctué, identifiée au niveau de La-Croix-Blanche ;
- **des oiseaux** : principalement la Bondrée apivore, près d'Artigues à Foulayronnes, mais aussi l'Alouette lulu, et la Cisticole des joncs ;
- **des chiroptères** : Grand rhinolophe (dans le bâti ancien) et Barbastelle d'Europe (dans les boisements de feuillus).

La suite des études permettra de compléter ces données et de proposer des mesures de protection adaptées à chaque espèce potentiellement impactée par le tracé qui sera retenu à l'issue de la présente concertation.



Damier de la Succise

## Eviter, réduire, compenser : une doctrine au coeur de l'action de l'État

*Dans l'esprit de la loi dite « Grenelle 1 » du 2 août 2009, les décisions prises pour la réalisation des projets, quelle qu'en soit la nature, doivent « privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable ».*

*Pour répondre à cet objectif, la « séquence ERC », pour « éviter », « réduire » et « compenser », est systématiquement appliquée lors des études de conception d'infrastructures, de manière proportionnée aux enjeux du projet. Elle consiste à éviter en priorité que le projet ait un impact négatif sur l'environnement, puis à réduire l'impact en seconde priorité si on ne peut pas l'éviter à un coût raisonnable, enfin à le compenser, ailleurs, s'il ne peut être ni évité ni réduit.*

*Quelques exemples:*

- éviter une zone boisée remarquable grâce au tracé choisi ;
- réduire l'impact des transports de matière en gérant l'équilibre déblais/remblais ;
- compenser les habitats écologiques détruits par la création de nouveaux habitats à proximité.



Alouette Lulu

### MILIEU PHYSIQUE

Les 6,5 km de la section présentent **un fort relief**, entre plateaux calcaires et vallons. La réalisation du projet impliquera donc un travail méticuleux d'équilibrage des déblais et des remblais.

**La géologie** est également variée, avec des points de vigilance, les formations molassiques et karsts pouvant présenter un risque d'effondrement.

Plusieurs nappes d'eau souterraines sont présentes mais leur vulnérabilité semble peu importante. Les études ont identifié des petits cours d'eau : ruisseau de la Ségone, ruisseau de Courbarieux, affluents du ruisseau de la Masse d'Agen.

### CADRE DE VIE DES RIVERAINS DE L'AXE

Le périmètre d'étude est un mélange de milieu périurbain (à l'approche d'Agen notamment) et de milieu rural composé de surfaces agricoles et naturelles. Historiquement, l'habitat a eu tendance à se densifier à proximité de la RN21, ce qui peut aujourd'hui poser des problèmes de cadre de vie pour les habitants des bourgs d'Artigues et de Galimas : pour ces habitations, le bruit est important et 20 bâtiments sont en situation de « point noir de bruit » (niveau sonore de façade supérieur au seuil de 70 dbA le jour et 65 dbA la nuit). Le projet d'aménagement permettrait de réduire le trafic routier à proximité des habitations, mais il conviendra de maîtriser les impacts sur des secteurs actuellement préservés. Des études plus avancées détermineront le cas échéant le besoin en aménagements adaptés (merlons, écrans acoustiques, isolation de façade).

Sur le territoire, **la qualité de l'air** est jugée moyenne. Les données à proximité de la RN21 ne sont pas encore disponibles et feront l'objet d'études complémentaires. Toutefois, il est avéré que la pollution au dioxyde d'azote est plus localisée au niveau des routes.



### ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

**L'activité agricole** est prépondérante sur l'itinéraire et constitue un enjeu très fort. D'une grande diversité, elle présente sur les replats des cultures céréalières et oléagineuses et sur les vallons des vergers (prune, pomme, noisetiers, noyers) et des élevages (blonde d'Aquitaine). Le taux d'irrigation dans le Pays de Serre est relativement faible, mais on compte néanmoins dans le périmètre d'étude deux associations syndicales autorisées pour les réseaux d'irrigation, dont l'activité constituera un point de vigilance. Par ailleurs, dans ce secteur touché par la périurbanisation, une attention particulière sera portée au foncier agricole.

En dehors de l'agriculture, **les activités économiques** se concentrent sur la partie sud-ouest du périmètre d'étude, au plus près d'Agen, notamment dans la zone d'activité de Foulayronnes.

L'activité touristique est faible dans le périmètre d'étude et se limite principalement à deux itinéraires de randonnée, autour du moulin de Talive et de Bajamont.

Enfin, il faut signaler la présence de deux réseaux dont la localisation aura une influence sur le tracé à choisir : le réseau de gaz passant au niveau du giratoire de Foulayronnes et le réseau de fibre optique qui traverse Artigues.



Paysage de vallons boisés typique du périmètre d'étude

## PAYSAGE ET PATRIMOINE



Site de Talives

Sur la section Agen-Nord, la création d'un nouvel axe routier fait partie des options envisagées (voir chapitre suivant). Or, l'insertion d'un nouvel ouvrage routier est une évolution notoire du paysage. Lorsqu'on analyse l'effet d'un projet sur le paysage, il faut prendre en compte non seulement la nature de celui-ci et les caractéristiques intrinsèques du projet (déblai ou remblai, largeur...), mais aussi la présence humaine environnante, afin de tenir compte du nombre de personnes qui percevront le changement.

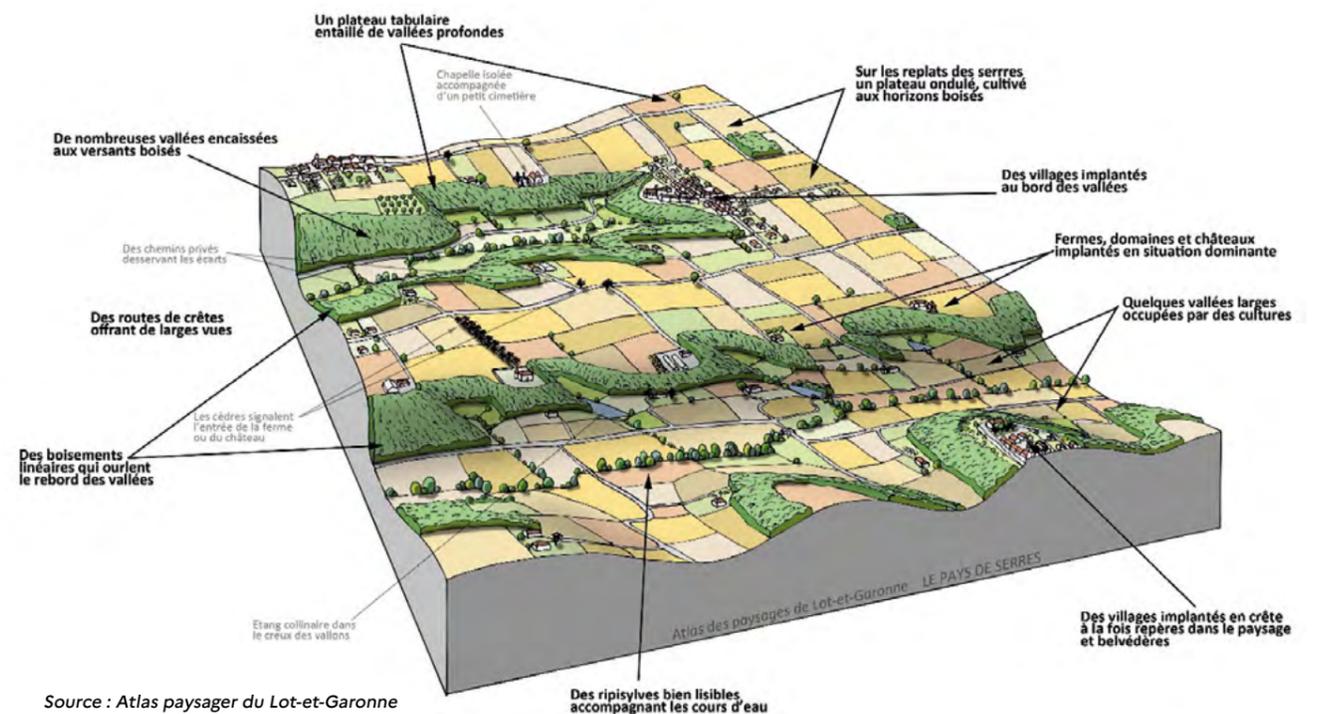
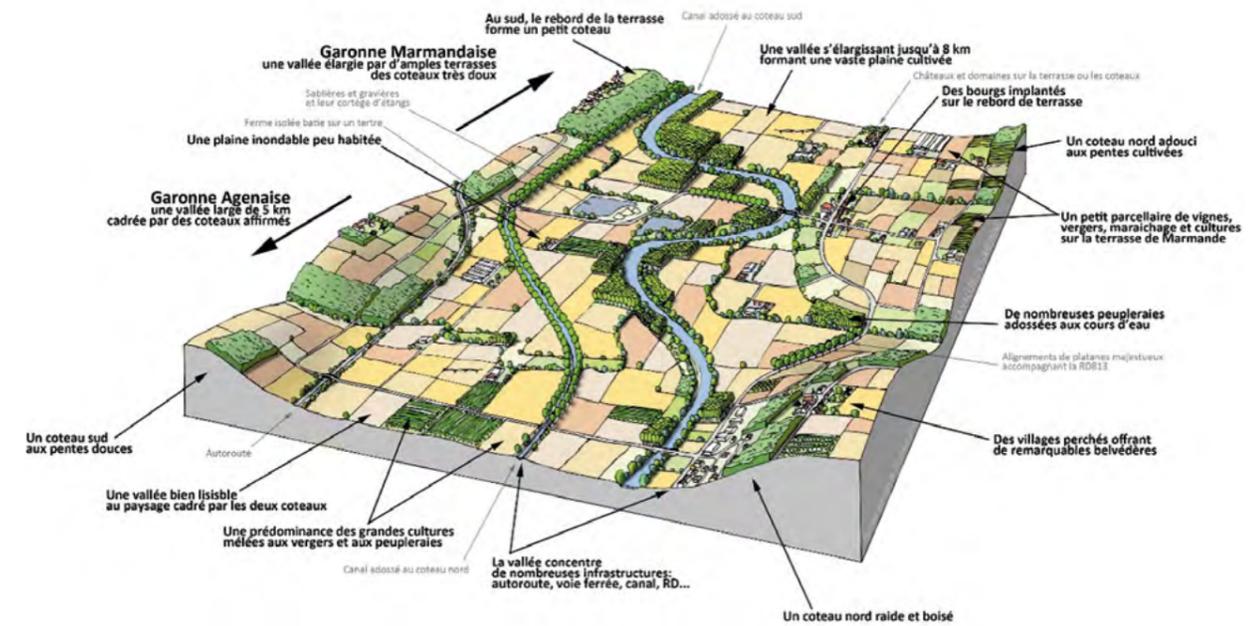
Le paysage du projet présente une importante trame boisée, sur les coteaux, en bordure des cours d'eau ou sous forme de bosquets. Le maillage bocager apparaît ponctuellement et prend une plus grande importance dans les fonds de vallons.

Les études ont permis de distinguer trois formes de paysages aux enjeux différents :

- Le paysage de plateau est déjà marqué par de nombreux « stigmates » de l'activité humaine : route, habitat récent isolé, trame bocagère affaiblie... Par conséquent, il a une moindre sensibilité. Toutefois, la présence de zones habitées justifie d'y être attentif et le projet peut constituer une opportunité de revaloriser le paysage.
- Les coteaux habités sont fortement peuplés et, selon leur orientation, peuvent présenter une forte visibilité sur un paysage actuellement à dominante rurale.
- Les vallonnements sont l'enjeu paysager le plus fort, en raison de leur densité végétale et du réseau hydraulique prépondérant. Le futur projet devra éviter ce paysage préservé, où l'habitat est rare.

Si l'aménagement d'un axe routier présente des impacts potentiels pour le paysage, il peut parfois constituer une opportunité : l'aménagement pourra révéler aux usagers la qualité paysagère et intégrer des éléments qualitatifs (talus, modelés, plantations...).

Du point de vue patrimonial, plusieurs sites archéologiques sont répertoriés dans le périmètre d'étude et pourraient faire l'objet de recherches préventives sous l'égide de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC). Le projet doit aussi prendre en compte la présence des monuments historiques de l'église d'Artigues et du château de Faugerolles, et du site inscrit de Talive.



Source : Atlas paysager du Lot-et-Garonne

## CARACTÉRISTIQUES DU TRAFIC SUR LA SECTION AGEN-NORD

### PRINCIPAUX POINTS DE CONGESTION

Il ressort des analyses de trafic que le carrefour sud de la Croix-Blanche est régulièrement engorgé. Il cause des ralentissements pour les usagers se rendant à Agen le matin et rentrant le soir.

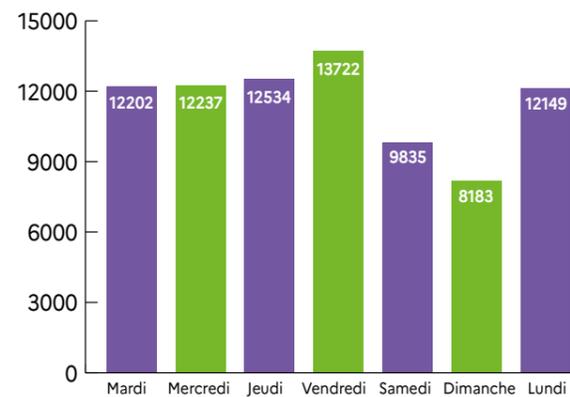
Dans la traversée d'Artigues, l'insertion sur la RN21 est difficile, ce qui conduit à des congestions sur les voies perpendiculaires.

Le giratoire RN21/RD13 à Foulayronnes souffre également d'une très forte fréquentation.

### VARIATIONS DU TRAFIC SUR LA SECTION AGEN-NORD

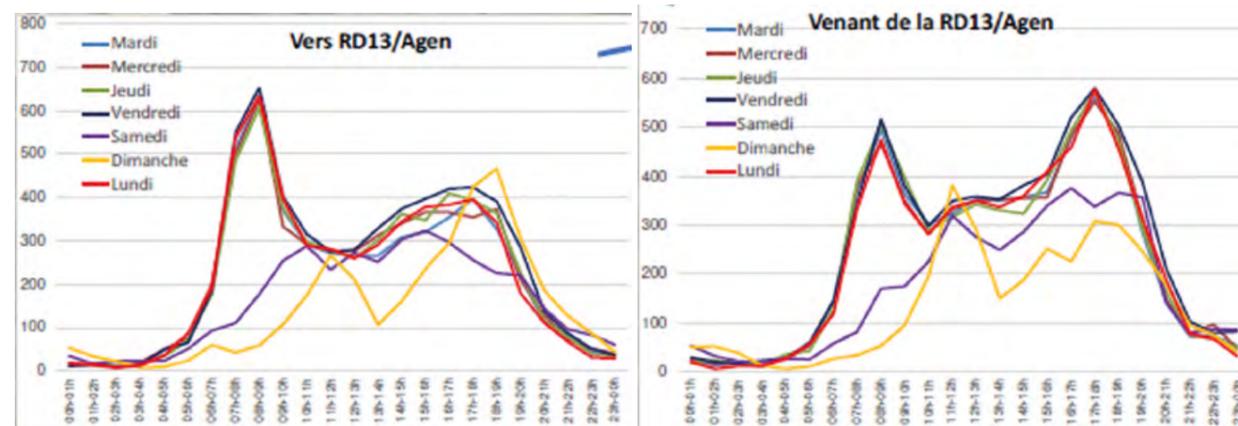
Sur la section concernée, la RN21 comprend plusieurs intersections avec le réseau secondaire, mais aussi des accès directs à des chemins ruraux, des parcelles agricoles et des habitations. La vitesse limitée varie donc entre 50, 70 et 80 km/h.

### VARIATIONS HEBDOMADAIRES DU TRAFIC



Le graphique ci-contre présente les variations de trafic d'un jour sur l'autre, sur un point de comptage situé au nord de Foulayronnes. Elles sont caractéristiques d'un axe routier fortement utilisé pour des trajets domicile-travail : le trafic baisse fortement le week-end. Les jours de semaine présentent des trafics homogènes, à l'exception du vendredi.

### VARIATIONS HORAIRES DU TRAFIC



Analysés d'un point de vue horaire, les relevés effectués à Foulayronnes mettent en évidence le caractère pendulaire des déplacements sur la RN21.

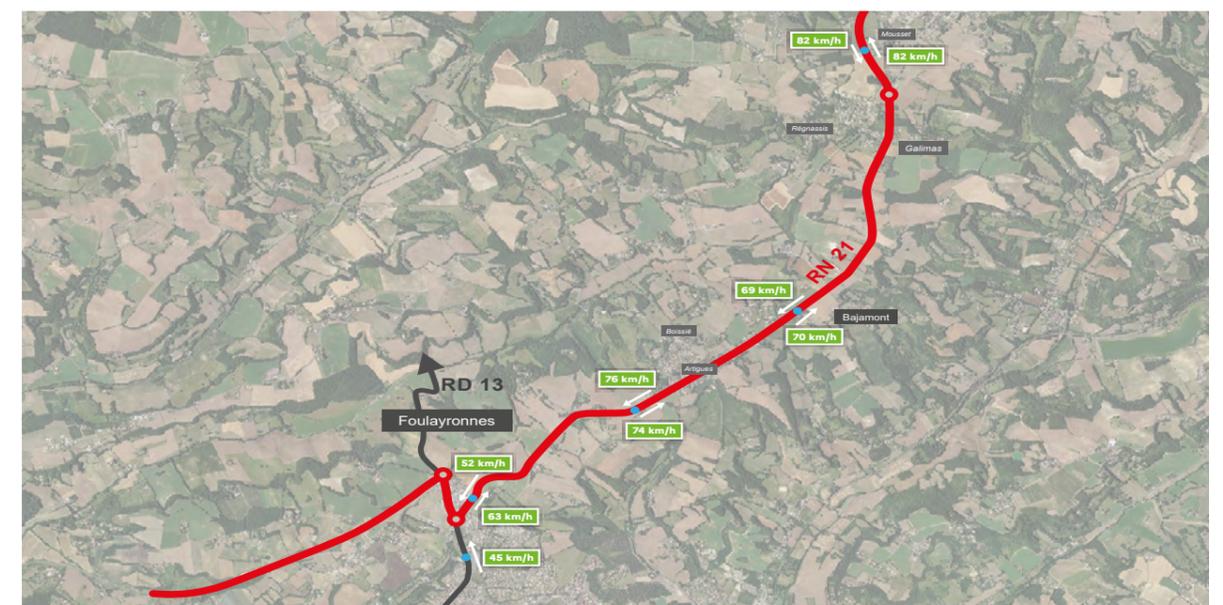
Dans le sens de Villeneuve-sur-Lot vers Agen, un pic de circulation se forme entre 7h et 9h du lundi au vendredi, atteignant 750 véhicules par heure lorsque les habitants du Villeneuvois (voire du Fumélois) gagnent leur lieu de travail dans l'agglomération d'Agen. La circulation reste ensuite régulière jusqu'à 19h. Le dimanche, un pic plus léger est observé entre 18h et 20h ; il pourrait correspondre aux trajets des étudiants qui regagnent Agen après avoir passé le week-end en famille.

Dans le sens d'Agen vers Villeneuve-sur-Lot, on observe par un effet miroir un pic de circulation de 16h à 19h, un peu plus long que celui du matin dans l'autre sens, mais un peu moins intense (un peu moins de 700 véhicules par heure à la pointe).

### VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES ET VITESSES CONSTATÉES

La carte ci-dessous présente la vitesse médiane de circulation, dans un encadré vert. Autrement dit, la moitié des véhicules circulent en dessous de cette vitesse. Plus ce chiffre est éloigné de la vitesse maximale autorisée, plus la circulation dysfonctionne. Cet indicateur illustre à la fois les difficultés de circulation et les comportements des usagers. Sur la section Agen-Nord, que peut-on observer ?

- Au niveau de Galimas, les vitesses sont très élevées : la moitié des véhicules a une vitesse moyenne supérieure à 82 km/h, quand la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h ;
- Dans la traversée d'Artigues, la moitié des véhicules roulent à moins de 70 km/h. Ce chiffre peut se lire de deux manières : il montre un ralentissement, mais il est encore élevé dans une traversée urbaine avec de nombreux carrefours ;
- Les vitesses remontent au sud d'Artigues tout en restant inférieure à la vitesse maximale autorisée ;
- Autour des giratoires de Foulayronnes, la vitesse est souvent bien inférieure à la vitesse maximale autorisée. C'est bien sûr une conséquence de la décélération de certains véhicules mais c'est aussi une conséquence de l'encombrement du giratoire RN21/RD13.



Vitesse médiane de circulation : la moitié des véhicules circulent en dessous de cette vitesse

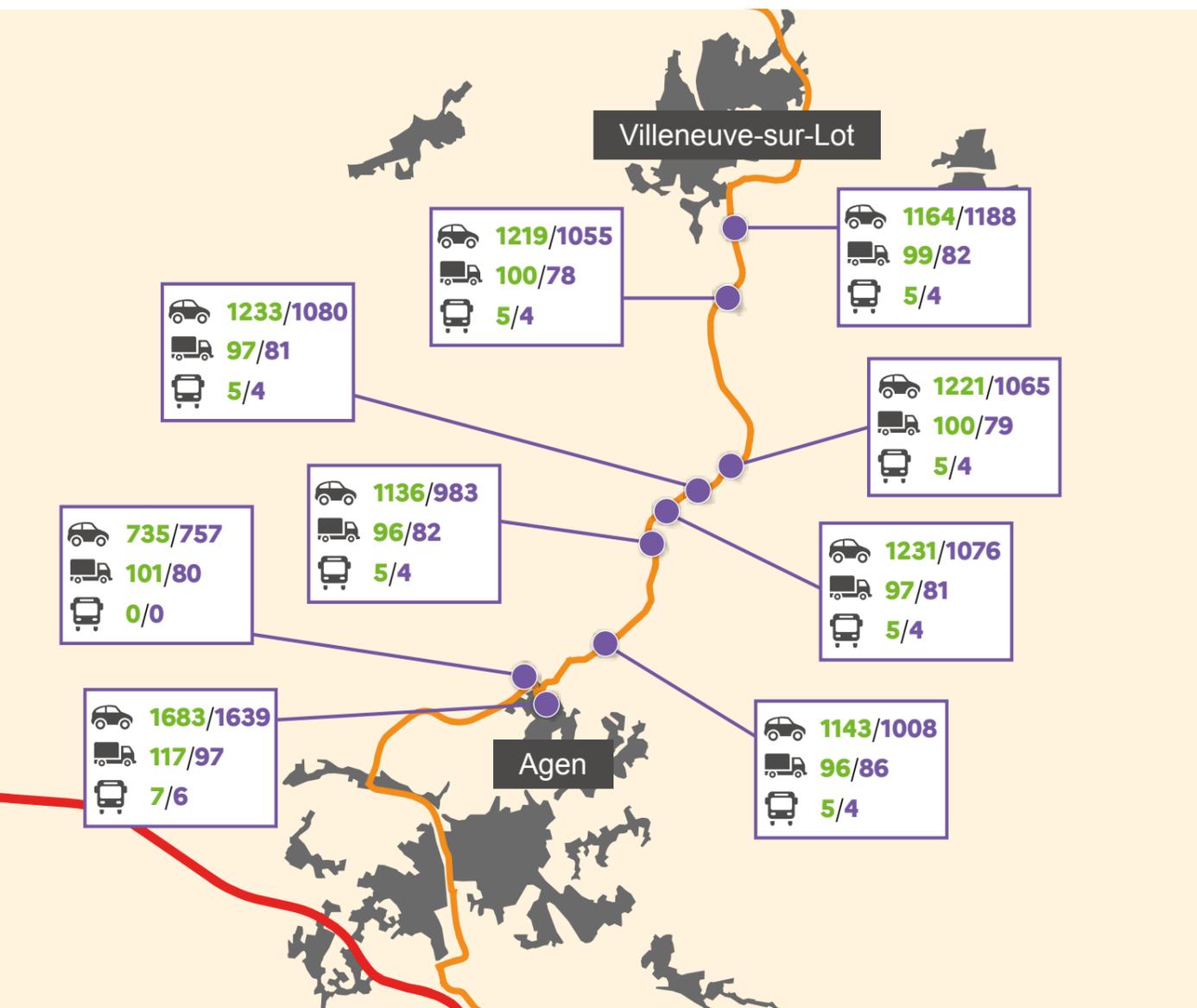
● Point de mesure de la vitesse



### QUELS VÉHICULES SUR LA RN21 ?

La carte schématique ci-dessous présente les modes de transports aux différents points de comptage sur la section Agen-Nord de la RN21. Le chiffre en vert indique le trafic à l'heure de pointe du matin, celui en mauve indique le trafic à l'heure de pointe du soir. Le pourcentage de trafic poids lourds est modéré.

Le nombre de véhicules connaît un pic dans la traversée d'Artigues, avec 1 330 véhicules par heure. Le giratoire RD13/RN21 peut atteindre jusqu'à 1 800 véhicules par heure à l'heure de pointe du matin, avec un trafic qui se répartit dans des proportions assez proches sur les branches nord et sud.



### ACCIDENTOLOGIE SUR LA SECTION AGEN-NORD

Entre 2014 et 2021, sur la RN21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot, on dénombre 165 accidents, dont 4 accidents mortels, 14 graves, et 3 légers, et 144 accidents matériels.

Sur la seule section Agen-Nord, on compte 80 accidents, dont 3 mortels, 3 graves et 2 légers.

**Cette section de 6,5 km concentre donc près de 50 % des accidents et 3 accidents mortels sur 4 de l'itinéraire.**

La cartographie ci-dessous localise les accidents corporels survenus entre 2014 et 2021 sur cette section.



Entre 2014 et 2021, trois personnes (un automobiliste, un conducteur de deux-roues et un piéton) ont perdu la vie sur cette section de la RN21.

Traversée d'Artigues

À ces données chiffrées, il faut ajouter le ressenti des usagers de l'axe, dont les témoignages se croisent dans des articles de presse, et les sollicitations auprès du préfet, de la Direction interdépartementale des routes Centre-Ouest (DIR CO), de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). La traversée d'Artigues est perçue comme périlleuse, du fait de la présence de plusieurs voies d'accès sans feux tricolores. La « descente de Foulayronnes » est également identifiée comme dangereuse, de même que la zone de Galimas.

Par ailleurs, il faut souligner que la circulation des piétons et cyclistes est difficile le long de la RN21, en l'absence d'aménagements spécifiques.

## OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

La circulation entre Agen et Villeneuve-sur-Lot a déjà été améliorée par l'aménagement des sections « Accès sud de Villeneuve-sur-Lot » et « Virages de Pujols » et le sera encore davantage prochainement avec la section La Croix-Blanche/Monbalen. L'aménagement de la section Agen-Nord s'inscrit dans la continuité des sections précédentes et achèvera le programme d'amélioration des conditions de circulation entre Agen et Villeneuve. Il répond à trois objectifs.

### OBJECTIF N°1 : AMÉLIORER LA SÉCURITÉ

Dans sa configuration actuelle, la section Agen Nord de la RN21 présente plusieurs éléments de dangerosité au regard de son trafic :

- tous les types de véhicules sont admis, y compris les plus lents ;
- par sa configuration bidirectionnelle, elle ne permet pas des dépassements sécurisés ;
- les dépassements difficiles peuvent donner lieu à des comportements inadaptés ;
- les traversées de bourgs, avec de nombreux embranchements et des insertions difficiles, sont source de risques.

Le projet supprimera tout ou partie des accès directs des riverains, nécessairement rétablis par ailleurs. Il devra aussi assurer la lisibilité de l'itinéraire par les usagers. Il permettra enfin des dépassements plus sécurisés.

### OBJECTIF N°2 : FIABILISER LES TEMPS DE PARCOURS

Garantir aux usagers un temps de parcours réduit et fiable participe au désenclavement du Villeneuvois. C'est d'autant plus important que ce territoire est fortement dépendant des services, des emplois et des infrastructures de l'agglomération d'Agen. À l'heure actuelle, les traversées de bourgs, la difficulté à dépasser et la congestion au niveau des deux ronds-points de Foulayronnes affectent le temps de parcours. Cet objectif de fiabilisation est aussi au service des transports en commun locaux.

La nouvelle route permettra des dépassements plus simples et plus fréquents, réduisant ainsi la variabilité du temps de parcours.

### OBJECTIF N°3 : AMÉLIORER LE CADRE DE VIE ET L'ENVIRONNEMENT

La RN21 s'insère dans un paysage de grande qualité et traverse quelques zones habitées, dont elle détériore le cadre de vie. La solution retenue limitera les nuisances sonores et la pollution atmosphérique subies par les riverains.

Cette opération donnera l'occasion aux collectivités de faire émerger des besoins en installations de covoiturage, notamment au droit des giratoires.

### Un projet inscrit au contrat de plan Etat-Région

*Le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) liste les investissements prévus par l'État et la Région pour élever le niveau d'équipement des territoires et en prévoit le financement. Cette inscription marque donc la première étape vers la concrétisation des projets*

*Le CPER 2015-2020 rappelle que le projet d'aménagement de la section Agen-Nord avait fait l'objet dès 2000 d'une déclaration d'utilité publique, devenue caduque depuis lors.*

*Le CPER 2015-2020 fixe aussi le cadre de financement des études et de la maîtrise foncière. D'un montant de 4 M€, ils sont répartis entre l'État à hauteur de 60 % et les collectivités territoriales à hauteur de 40 % (État : 60 % ; Département du Lot-et-Garonne : 26,04 % ; Communauté d'Agglomération d'Agen : 11,4 % ; Communauté d'Agglomération du Grand Villeneuvois : 2,56 %). Les financements nécessaires à la réalisation des travaux seront recherchés dans le cadre d'une prochaine contractualisation entre l'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine, dès lors que l'opportunité du projet aura été confirmée à l'issue de la concertation.*



### Les élus associés à chaque étape du projet

*La DREAL Nouvelle-Aquitaine conduira les études d'opportunité et les études préalables à la déclaration d'utilité publique. Elle associe les partenaires financeurs à leur suivi et les a consultés dans l'élaboration des scénarios.*

*Ainsi, les élus des territoires concernés ont pu prendre connaissance des scénarios envisagés le 8 avril 2021, puis lors d'un comité de pilotage présidé par le préfet du Lot-et-Garonne le 7 septembre 2021. Après avoir été consultés sur le point spécifique des voies de rétablissement, ils ont donné leur accord à l'organisation de la concertation du public dont ce dossier est le support.*

# 4.

## Les cinq variantes d'aménagement

*Comme le chapitre précédent l'a démontré, l'aménagement de la section Agen-Nord de la RN21 doit à la fois résoudre des problématiques routières et s'insérer dans un contexte marqué par des enjeux humains, économiques et naturels. Les études conduites par la DREAL Nouvelle-Aquitaine ont mis en évidence cinq variantes envisageables, chacune améliorant à un degré différent le fonctionnement actuel de l'axe.*

*Ce chapitre présente l'approche générale qui a guidé ces études et détaille chaque variante, mettant en évidence ses avantages comme ses limites. Il en résulte une synthèse qui pourra aider chaque lecteur, en fonction des enjeux qu'il juge prioritaires, à émettre un avis sur la meilleure manière de réaliser cet aménagement.*



## LA MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION DES VARIANTES

### MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION DES VARIANTES : 3 SOLUTIONS ENVISAGÉES

#### L'élaboration des variantes : un travail itératif

Les études de la déviation d'Agén-Nord ont redémarré en 2020, sur la base d'études antérieures datant de 2000. Compte-tenu du coût des opérations réalisées depuis sur l'axe et afin de réaliser un projet qui réponde aux objectifs tout en étant soutenable financièrement, différentes solutions ont été étudiées :

- variations de profils en travers (2 voies, 3 voies, 2 voies avec créneaux...)
- variations de longueur de section en tracé neuf (déviation complète de la section ou déviations limitées aux zones critiques).

Cette méthodologie a permis d'aboutir aux trois familles de solutions suivantes :

Le niveau de trafic actuel et futur ne justifie pas une augmentation de capacité allant jusqu'à l'aménagement d'une route à 2x2 voies.

Les déviations longues et courtes pourront avoir le statut de déviation d'agglomération : les accès directs seront interdits.

Les déviations longues seront à accès réglementés, avec interdiction pour certains type de véhicules lents (cyclomoteurs, cyclistes, engins agricoles...).

Dans toutes les variantes, les piétons et cyclistes, ainsi que les véhicules lents, seront incités à prendre des itinéraires adaptés, soit sur l'ancienne RN21, soit sur des voies de rétablissement parallèles dans les zones où la RN21 reste utilisée.

### LES TRACÉS LONGS

Un tracé neuf déviant toute la zone concernée

### LES TRACÉS COURTS

Des déviations des zones critiques (Artigues et Galimas) et une utilisation de la RN21 lorsque c'est possible sans trop restreindre les zones de dépassement.

### L'AMÉNAGEMENT SUR PLACE

Une utilisation maximale de la RN21 actuelle

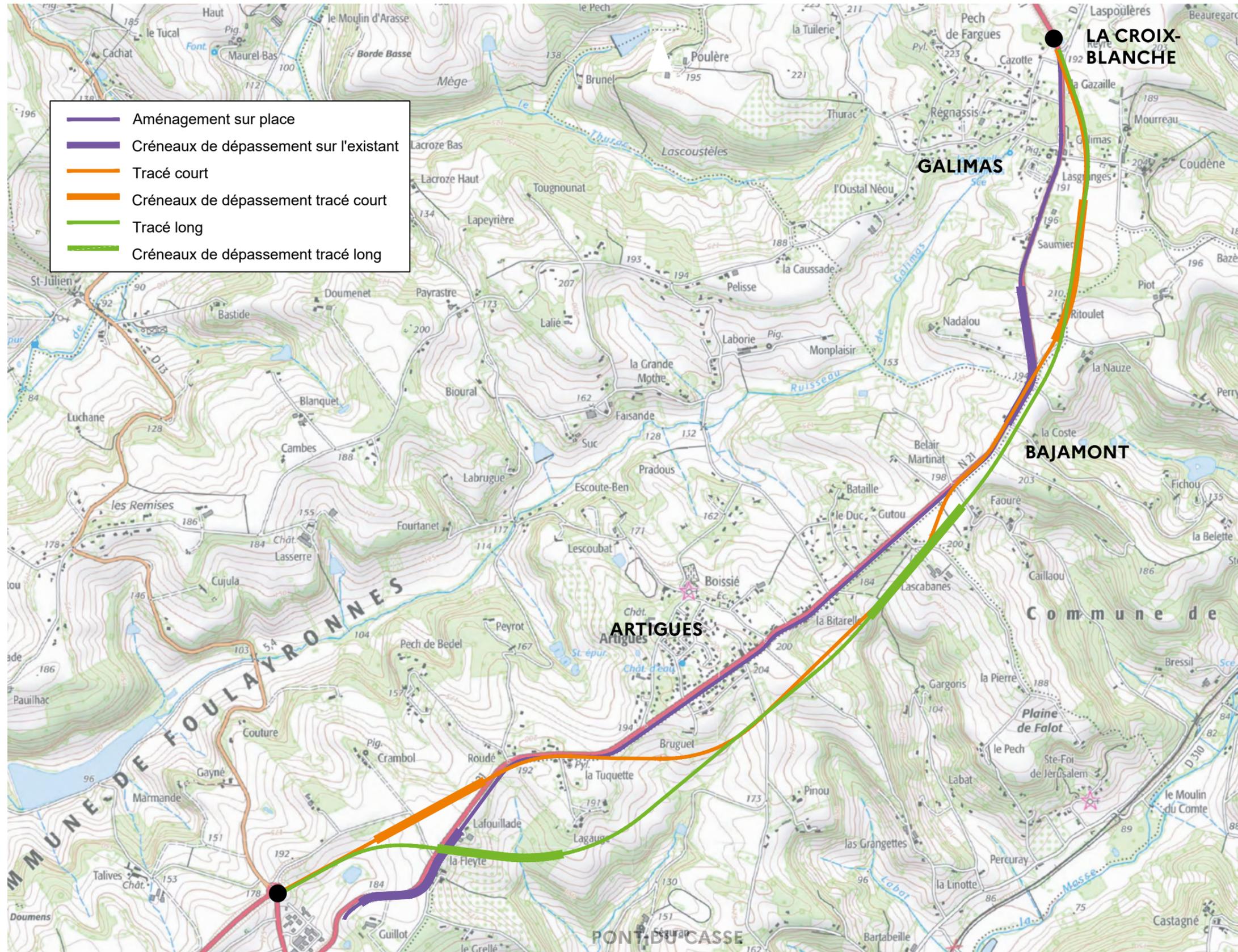
#### Pourquoi les variantes sont-elles toutes à l'est ?

La déviation d'Agén-Nord a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en 2000, passant par l'est, zone la moins sensible. Cela a donné lieu à des réservations dans les documents d'urbanisme, c'est-à-dire des limitations de la capacité à construire pour préserver un couloir routier.

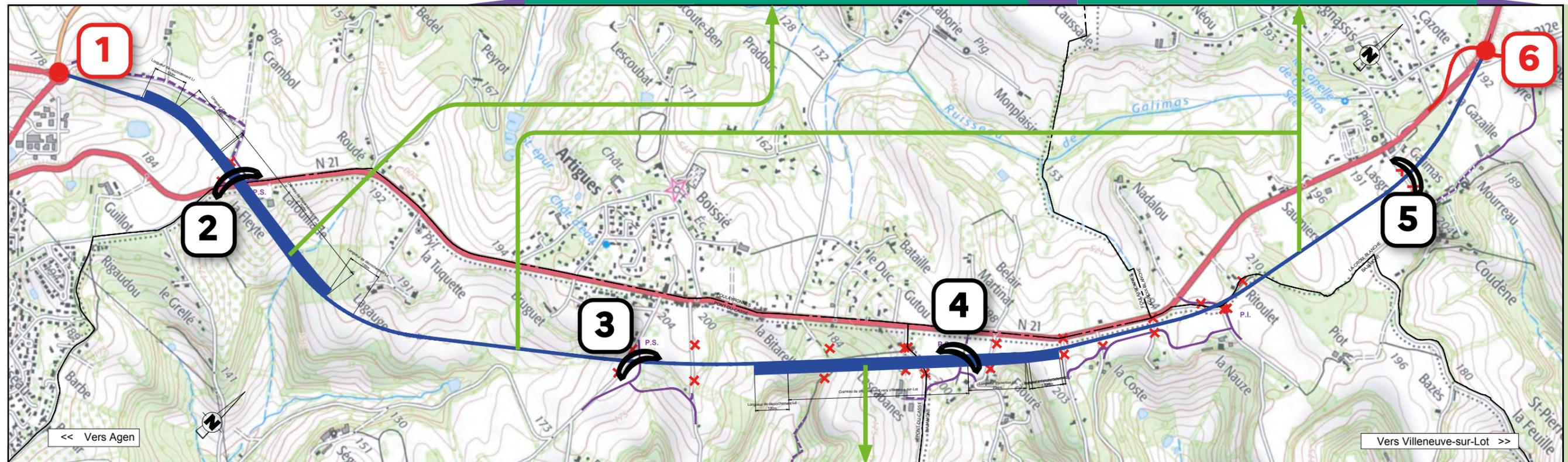
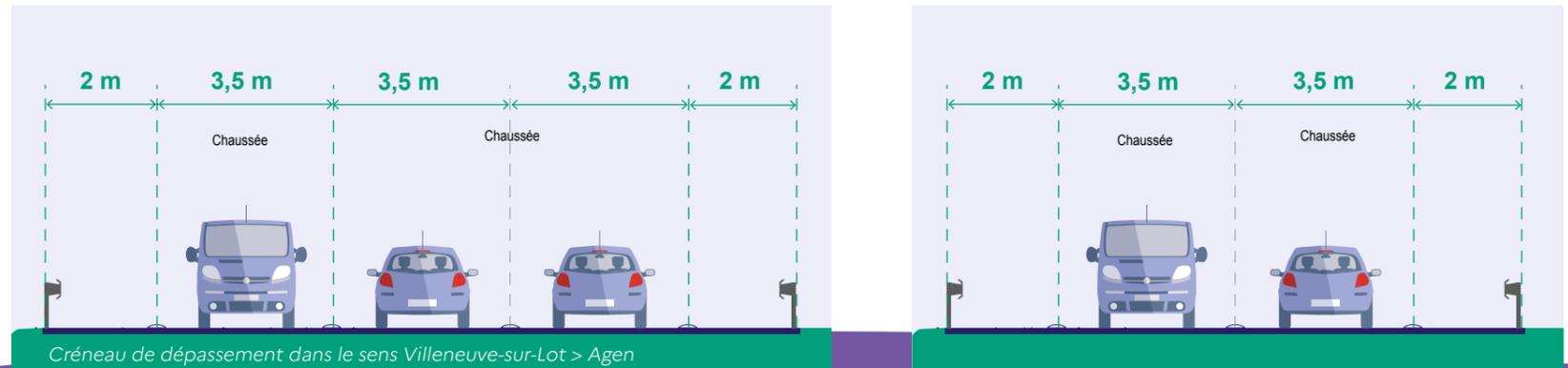
En 2012, lors des études des sections « Accès sud de Villeneuve-sur-Lot » et « La Croix Blanche-Montbalen », la validité de ce passage par l'est a été vérifiée et confirmée pour ces sections.

En 2020, une nouvelle analyse a confirmé pour la section que le passage par l'est était bien celui qui présentait globalement le moins d'impacts pour le milieu naturel et physique.

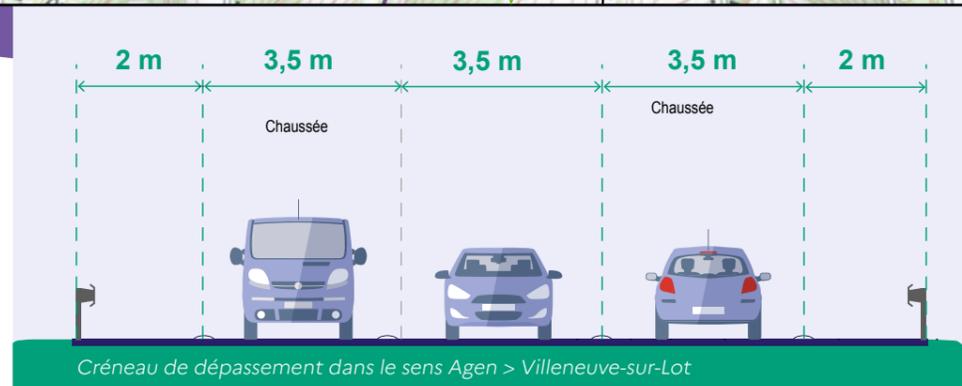
# TRACÉ LONG, TRACÉ COURT OU ÉLARGISSEMENT SUR PLACE ?



# LE TRACÉ LONG À 2 VOIES



- Tracé neuf à 2 voies
- Axe existant
- Créneau de dépassement
- Rétablissement envisagé
- ✕ Suppression d'accès direct
- Giratoire
- ⤿ Ouvrage d'art  
(Passage supérieur ou passage inférieur)



## RACCORDEMENTS ET RÉTABLISSEMENTS

- 1 **Raccordement au giratoire existant à Foulayronnes**
- 2 Passage supérieur à l'intersection RN21 actuelle / projet
- 3 Passage supérieur : rétablissement de voies communales desservant notamment Pont-du-Casse (vc4)
- 4 Passage supérieur : rétablissement de voies communales desservant Faouré et Lascabanes
- 5 Passage inférieur : rétablissement piétons face à Galimas
- 6 **Raccordement au giratoire à créer au sud de la Croix-Blanche**

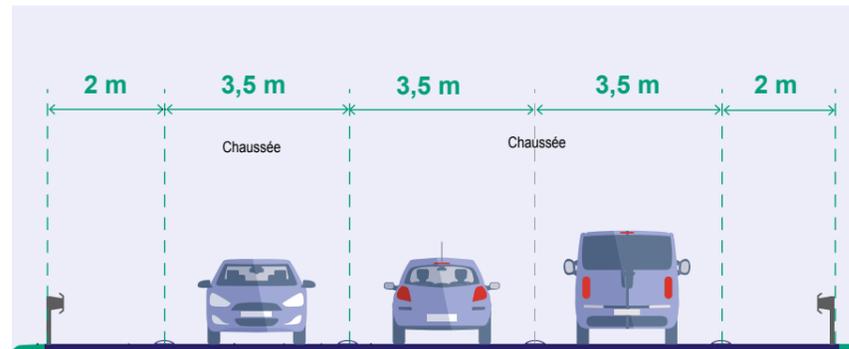
## FICHE TECHNIQUE

Longueur de tracé neuf	6 400 m
Longueur d'aménagement de l'axe existant	0 m
Créneaux de dépassement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 créneau dans le sens Agen/Villeneuve-sur-Lot : 700 m</li> <li>• 1 créneau dans le sens Villeneuve-sur-Lot/Agen : 700 m</li> </ul>
Hauteur maximale de terrassement	14 m en déblais
Longueur des voies de désenclavement à réaliser	4 300 m
Estimation financière	48 M€ <sub>2021</sub>

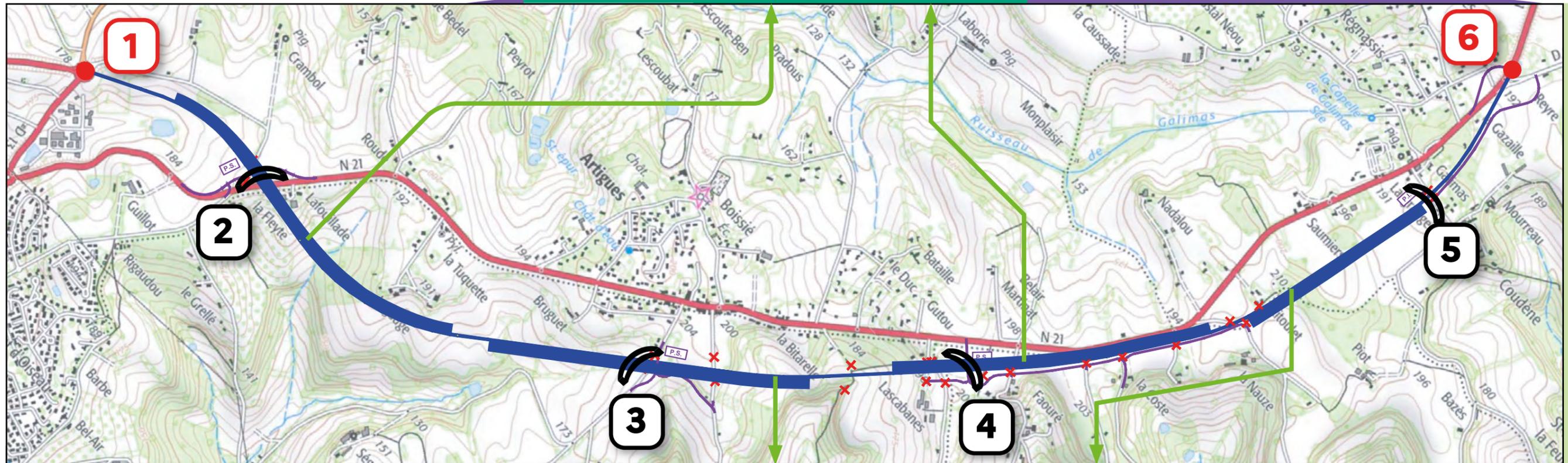
## POINTS D'INTÉRÊT ET POINTS DE VIGILANCE

<b>Environnement et paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution des nuisances liées au trafic (bruit, air, accidents)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intersection d'un des affluents de la Masse d'Agen</li> <li>• Consommation importante de parcelles agricoles</li> <li>• Commerces moins accessibles dans les bourgs actuellement traversés</li> <li>• Impacts sur les milieux naturels</li> <li>• Impacts sur le paysage du fait des grands déblais</li> </ul>
<b>Fonctionnalités routières et sécurité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voies de désenclavement et rétablissements</li> <li>• Meilleur écoulement du trafic de transit</li> <li>• Présence de 2 créneaux de dépassement</li> <li>• Créneaux de dépassement dans le sens de la montée facilitant le dépassement des poids lourds</li> <li>• Amélioration de la sécurité par la suppression de tous les accès directs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de giratoire intermédiaire</li> </ul>
<b>Technique/construction</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risques géotechniques en raison de la présence de grands déblais, d'instabilités, de karsts</li> </ul>
<b>Coût</b>		€€€

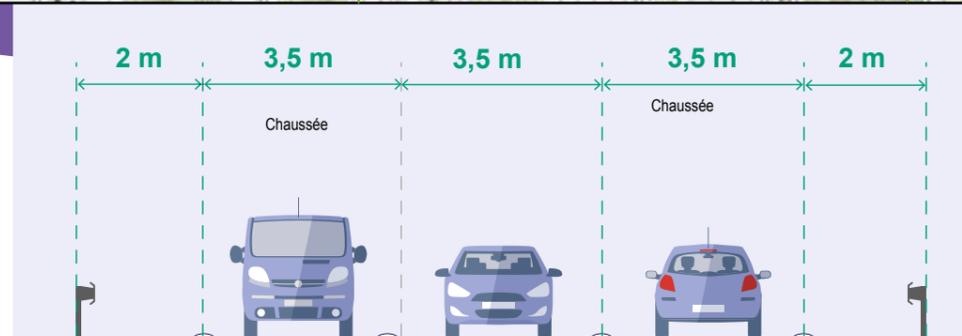
## LE TRACÉ LONG À 3 VOIES



Créneau de dépassement dans le sens Villeneuve-sur-Lot



- Tracé neuf à 2 voies
- Axe existant
- Créneau de dépassement
- Rétablissement envisagé
- ✕ Suppression d'accès direct
- Giratoire
- ⤿ Ouvrage d'art  
(Passage supérieur ou passage inférieur)



Créneau de dépassement dans le sens Agen > Villeneuve-sur-Lot

## RACCORDEMENTS ET RÉTABLISSEMENTS

- 1 **Raccordement au giratoire existant à Foulayronnes**
- 2 Passage supérieur à l'intersection rn21 actuelle / projet
- 3 Passage supérieur : rétablissement de voies communales desservant notamment pont du casse (vc4)
- 4 Passage supérieur : rétablissement de voies communales desservant Faouré et Lascabanes
- 5 Passage inférieur : rétablissement piétons face à Galimas
- 6 **Raccordement au giratoire à créer au sud de la Croix-Blanche**

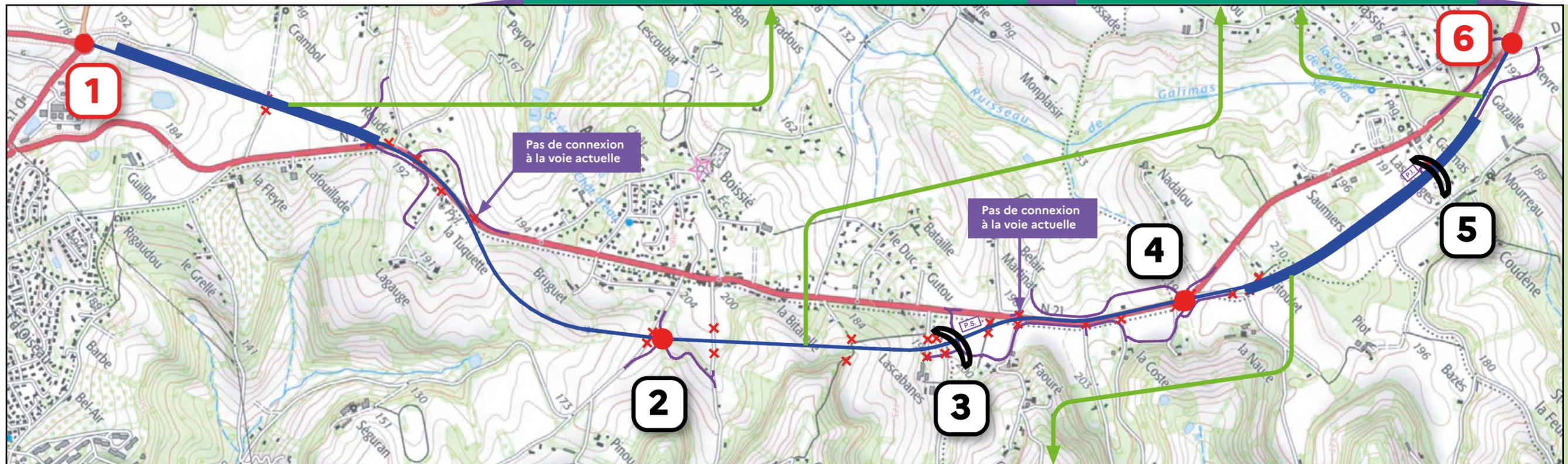
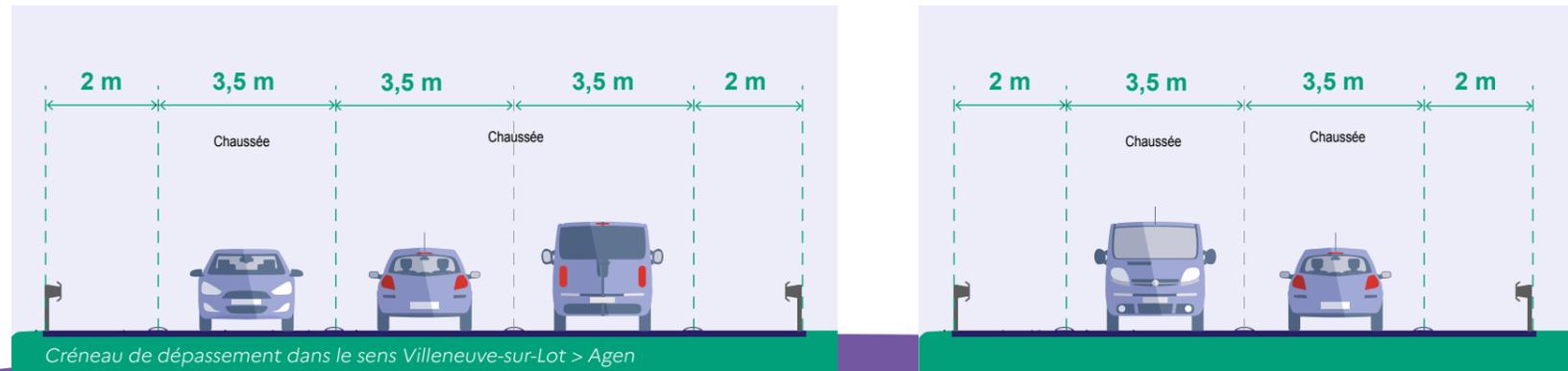
## FICHE TECHNIQUE

Longueur de tracé neuf	6 400 m
Longueur d'aménagement de l'axe existant	0 m
Créneaux de dépassement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 créneaux dans le sens Agen/Villeneuve-sur-Lot : 1 250 m puis 800 m</li> <li>• 2 créneaux dans le sens Villeneuve-sur-Lot/Agen : 1 250 m et 1 250 m</li> </ul>
Hauteur maximale de terrassement	14 m en déblais
Longueur des voies de désenclavement à réaliser	4 300 m
Estimation financière	52 M€ <sub>2021</sub>

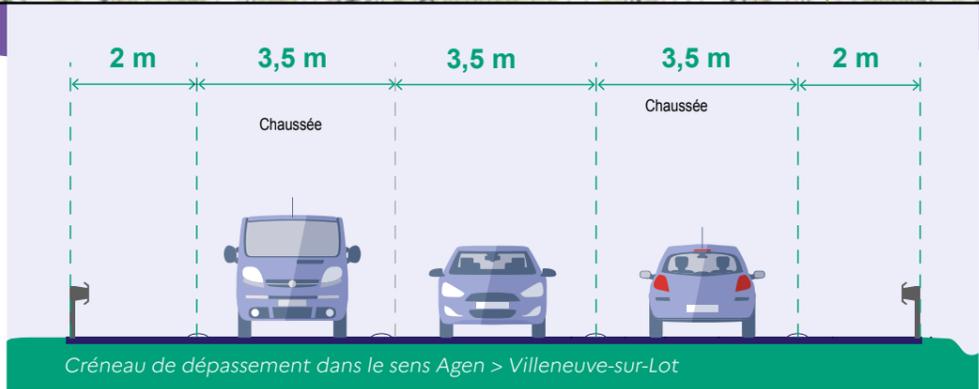
## POINTS D'INTÉRÊT ET POINTS DE VIGILANCE

<b>Environnement et paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution des nuisances liées au trafic (bruit, air, accidents)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intersection d'un des affluents de la Masse d'Agen</li> <li>• Consommation importante de parcelles agricoles</li> <li>• Commerces moins accessibles dans les bourgs actuellement traversés</li> <li>• Impacts sur les milieux naturels</li> <li>• Impacts sur le paysage du fait des grands déblais</li> </ul>
<b>Fonctionnalités routières et sécurité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voies de désenclavement et rétablissements</li> <li>• Meilleur écoulement du trafic de transit</li> <li>• Présence de 4 créneaux de dépassement</li> <li>• Créneaux de dépassement dans le sens de la montée facilitant le dépassement des poids lourds</li> <li>• Amélioration de la sécurité par la suppression de tous les accès directs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de giratoire intermédiaire</li> </ul>
<b>Technique/construction</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risques géotechniques en raison de la présence de grands déblais, d'instabilités, de karsts</li> </ul>
<b>Coût</b>		€€€€

# LA VARIANTE COURTE N°1



- Tracé neuf à 2 voies
- Axe existant
- Créneau de dépassement
- Rétablissement envisagé
- ✗ Suppression d'accès direct
- Giratoire
- ⤿ Ouvrage d'art  
(Passage supérieur ou passage inférieur)



## RACCORDEMENTS ET RÉTABLISSEMENTS

- 1 **Raccordement au giratoire existant à Foulayronnes**
- 2 Giratoire d'échange avec le centre d'Artigues
- 3 Passage supérieur : rétablissement de voies communales desservant Faouré et Lascabanes
- 4 Giratoire sud : déviation de Galimas
- 5 Passage inférieur : rétablissement piétons face à Galimas
- 6 **Raccordement au giratoire à créer au sud de la Croix-Blanche**

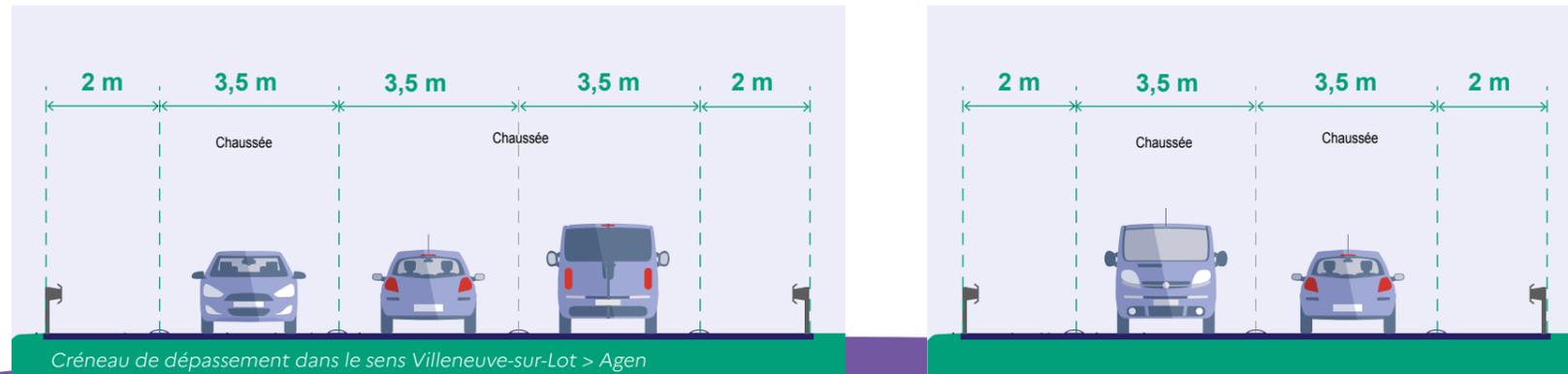
## FICHE TECHNIQUE

Longueur de tracé neuf	5 600 m
Longueur d'aménagement de l'axe existant	800 m
Créneaux de dépassement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 créneau dans le sens Agen/Villeneuve-sur-Lot : 700 m</li> <li>• 1 créneau dans le sens Villeneuve-sur-Lot/Agen : 600 m</li> </ul>
Hauteur maximale de terrassement	14 m en déblais
Longueur des voies de désenclavement à réaliser	6 900 m
Estimation financière	44 M€ <sub>2021</sub>

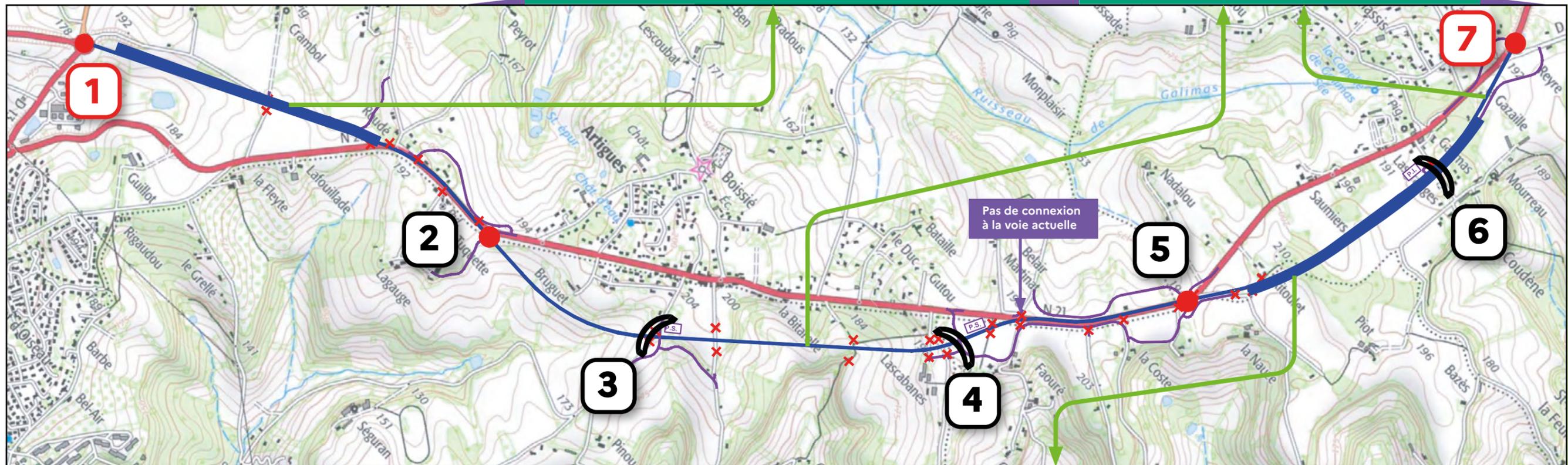
## POINTS D'INTÉRÊT ET POINTS DE VIGILANCE

<b>Environnement et paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution des nuisances liées au trafic (bruit, air, accidents)</li> <li>• Impact sur le paysage limité par la réutilisation de certaines sections et la présence de végétation existante comme masque</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consommation de surfaces agricoles</li> <li>• Pas de suppression de l'impact acoustique dans les zones non déviées</li> <li>• Commerces moins accessibles dans les bourgs actuellement traversés</li> <li>• Impacts sur les milieux naturels</li> <li>• Impacts sur le paysage du fait des grands déblais</li> </ul>
<b>Fonctionnalités routières et sécurité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Giratoire intermédiaire facilitant l'accès vers Bajamont</li> <li>• Déviation d'Artigues et de Galimas permettant un meilleur écoulement du trafic de transit</li> <li>• Présence de 2 créneaux de dépassement</li> <li>• Giratoire intermédiaire facilitant les échanges avec le centre d'Artigues</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certains créneaux dans le sens de la descente</li> <li>• Certains accès directs maintenus</li> <li>• Pas d'échange aux raccordements Sud et Nord d'Artigues, générant un accès en cul-de-sac depuis le centre d'Artigues</li> </ul>
<b>Technique/construction</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Évitement des zones les plus complexes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risques géotechniques en raison de la présence de grands déblais, d'instabilités, de karsts</li> </ul>
<b>Coût</b>	<b>€€</b>	

# LA VARIANTE COURTE N°2



Créneau de dépassement dans le sens Villeneuve-sur-Lot > Agen



- Tracé neuf à 2 voies
- Axe existant
- Créneau de dépassement
- Rétablissement envisagé
- X Suppression d'accès direct
- Giratoire
- ⤿ Ouvrage d'art  
(Passage supérieur ou passage inférieur)



Créneau de dépassement dans le sens Agen > Villeneuve-sur-Lot

## RACCORDEMENTS ET RÉTABLISSEMENTS

<b>1</b>	<b>Raccordement au giratoire existant à Foulayronnes</b>
2	Giratoire au sud de la déviation d'Artigues
3	Passage supérieur : rétablissement de voies communales desservant notamment pont du casse (vc4)
4	Passage supérieur : rétablissement de voies communales desservant Faouré et Lascabanes
5	Giratoire sud : déviation de Galimas
6	Passage inférieur : rétablissement piétons face à Galimas
<b>7</b>	<b>Raccordement au giratoire à créer au sud de la Croix-Blanche</b>

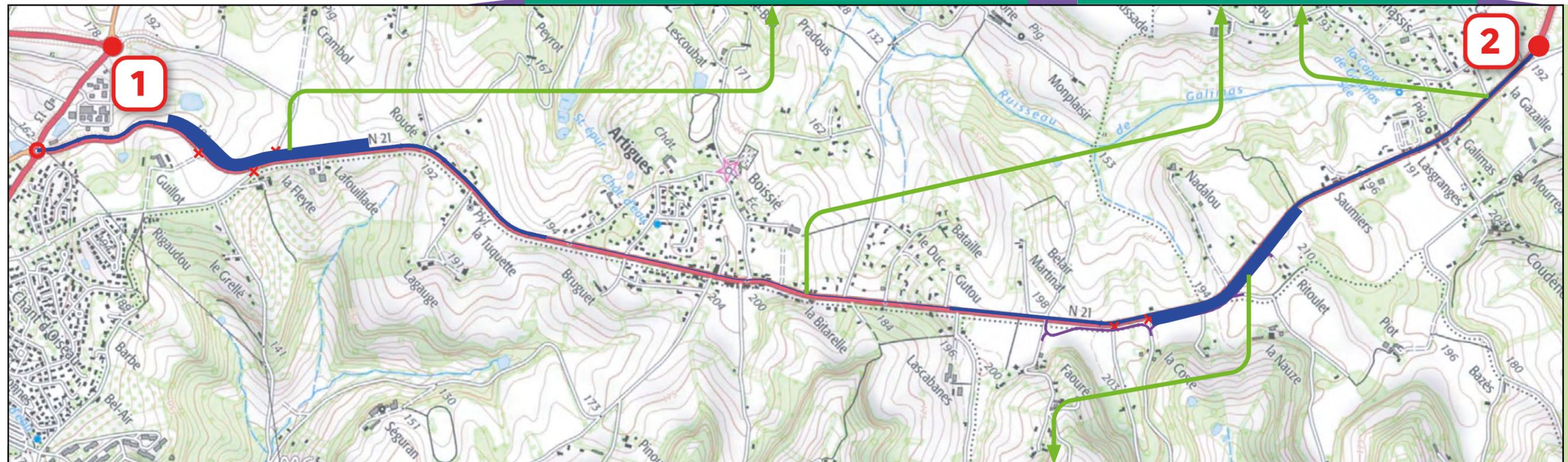
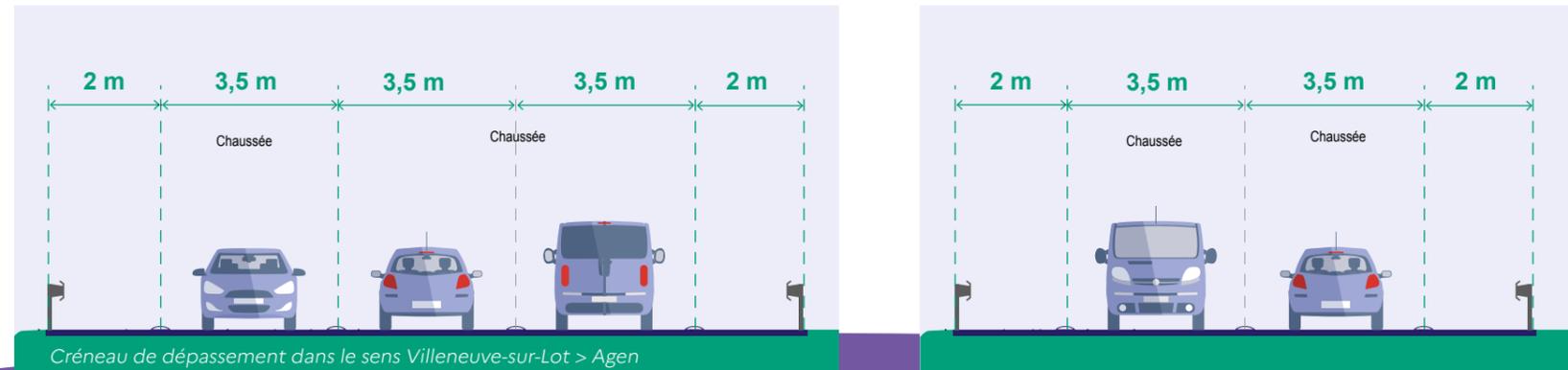
## FICHE TECHNIQUE

Longueur de tracé neuf	5 600 m
Longueur d'aménagement de l'axe existant	800 m
Créneaux de dépassement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 créneau dans le sens Agen/Villeneuve-sur-Lot : 700 m</li> <li>• 1 créneau dans le sens Villeneuve-sur-Lot/Agen : 600 m</li> </ul>
Hauteur maximale de terrassement	14 m en déblais
Longueur des voies de désenclavement à réaliser	6 700 m
Estimation financière	43 M€ <sub>2021</sub>

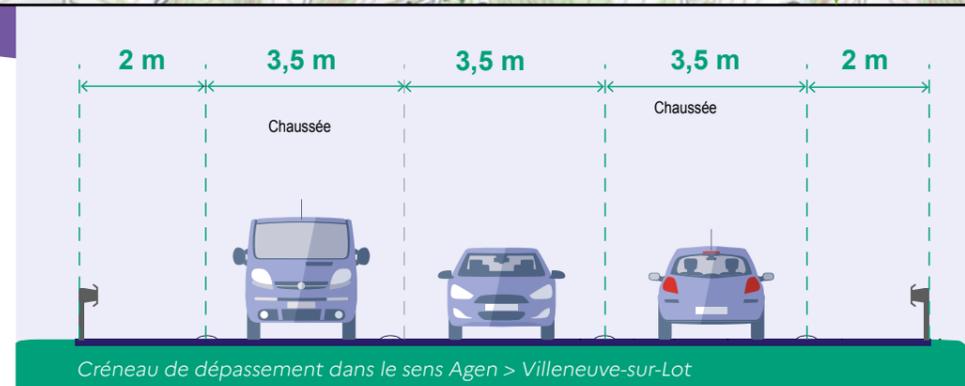
## POINTS D'INTÉRÊT ET POINTS DE VIGILANCE

<b>Environnement et paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution des nuisances liées au trafic (bruit, air, accidents)</li> <li>• Impact sur le paysage limité par la réutilisation de certaines sections et la présence de végétation existante comme masque</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consommation de surfaces agricoles</li> <li>• Pas de suppression de l'impact acoustique dans les zones non déviées</li> <li>• Commerces moins accessibles dans les bourgs actuellement traversés</li> <li>• Impacts sur les milieux naturels</li> <li>• Impacts sur le paysage du fait des grands déblais</li> </ul>
<b>Fonctionnalités routières et sécurité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Giratoire intermédiaire facilitant l'accès vers Bajamont</li> <li>• Déviation d'Artigues et de Galimas permettant un meilleur écoulement du trafic de transit</li> <li>• Présence de 2 créneaux de dépassement</li> <li>• Giratoire intermédiaire facilitant les échanges avec le sud d'Artigues</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certains créneaux dans le sens de la descente</li> <li>• Certains accès directs maintenus</li> <li>• Pas d'échange au raccordement Nord d'Artigues, générant un accès en cul-de-sac depuis le sud d'Artigues</li> </ul>
<b>Technique/construction</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Évitement des zones les plus complexes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risques géotechniques en raison de la présence de grands déblais, d'instabilités, de karsts</li> </ul>
<b>Coût</b>	€€	

# L'AMÉNAGEMENT SUR PLACE



- Tracé neuf à 2 voies
- Axe existant
- Créneau de dépassement
- Rétablissement envisagé
- × Suppression d'accès direct
- Giratoire
- ⤿ Ouvrage d'art  
(Passage supérieur ou passage inférieur)



## RACCORDEMENTS ET RÉTABLISSEMENTS

1 Raccordement du rétablissement au giratoire existant à Foulayronnes

2 Raccordement au giratoire à créer au sud de la Croix-Blanche

## FICHE TECHNIQUE

Longueur de tracé neuf	0 m
Longueur d'aménagement de l'axe existant	6 400 m
Créneaux de dépassement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 créneau dans le sens Agen/Villeneuve-sur-Lot : 600 m</li> <li>• 1 créneau dans le sens Villeneuve-sur-Lot/Agen : 650 m</li> </ul>
Hauteur maximale de terrassement	Aucun
Longueur des voies de désenclavement à réaliser	1 500 m
Estimation financière	22 M€ <sub>2021</sub>

## POINTS D'INTÉRÊT ET POINTS DE VIGILANCE

<b>Environnement et paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impacts réduits sur l'eau, le milieu naturel, le paysage, l'agriculture et les activités commerciales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de suppression de l'impact acoustique dans les zones non déviées</li> </ul>
<b>Fonctionnalités routières et sécurité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintien de la majeure partie des accès et des dessertes</li> <li>• Aménagement de deux carrefours à feux : Galimas et Artigues</li> <li>• Présence de 2 créneaux de dépassement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risques liés aux accès directs toujours présents</li> <li>• Pas de déviation des agglomérations et donc pas de réduction des nuisances en traversées d'agglomérations</li> <li>• Certains créneaux dans le sens de la descente</li> </ul>
<b>Technique/construction</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risques géotechniques faibles</li> </ul>	
<b>Coût</b>		€

## COMPARAISON DES VARIANTES

Les cinq solutions étudiées présentent des impacts potentiels et des gains de fonctionnalité différents. Leur intérêt et leur limite sont synthétisés dans le tableau ci-dessous.

### ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

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

### FONCTIONNALITÉ ET SÉCURITÉ

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

### TECHNIQUE

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

### COÛT

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

	TRACÉ LONG À 2 VOIES	TRACÉ LONG À 3 VOIES	TRACÉ COURT N°1	TRACÉ COURT N°2	AMÉNAGEMENT SUR PLACE
ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE	TRÈS DÉFAVORABLE	TRÈS DÉFAVORABLE	FAVORABLE	FAVORABLE	FAVORABLE
FONCTIONNALITÉ ET SÉCURITÉ	TRÈS FAVORABLE	TRÈS FAVORABLE	TRÈS FAVORABLE	TRÈS FAVORABLE	TRÈS DÉFAVORABLE
TECHNIQUE	TRÈS DÉFAVORABLE	TRÈS DÉFAVORABLE	FAVORABLE	FAVORABLE	TRÈS FAVORABLE
COÛT	FAVORABLE	TRÈS DÉFAVORABLE	FAVORABLE	FAVORABLE	TRÈS FAVORABLE

TRÈS DÉFAVORABLE ■ ■ ■ ■ TRÈS FAVORABLE



### Quelle compatibilité avec les modes doux et le covoiturage ?

Quel que soit la variante retenue, l'Etat mettra en oeuvre des équipements favorables à l'utilisation des modes doux.

Dans le cas des déviations, la route actuelle sera adaptée pour permettre un usage plus sécurisé du vélo par l'ajout de bandes ou de pistes cyclables en fonction de l'espace disponible.

Des pistes cyclables seront créées en cas de réutilisation de l'existant. Ces aspects seront affinés dans les phases d'étude ultérieures.

Le projet sera aussi l'occasion pour les collectivités de réfléchir à la place du covoiturage, et éventuellement de développer l'offre de parkings dédiés, notamment au droit des giratoires qui peuvent devenir des zones d'implantation privilégiées.

### Emissions de gaz à effet de serre

Les projets routiers doivent faire l'objet d'une évaluation de leur impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Cette évaluation doit avoir lieu lors de l'étude d'impact, au stade des études préalables.

Le projet étant encore en amont de ces études, une analyse "qualitative" des émissions de gaz à effet de serre a été faite de façon à estimer l'effet des différentes variantes en phase de chantier et en phase d'exploitation.

L'évolution des émissions de gaz à effet de serre a été analysée pour les différentes variantes. Les résultats ont été comparés avec l'évolution du scénario de référence, c'est-à-dire le niveau de gaz à effet de serre émis en l'absence de projet aux horizons 2030, 2035 et 2050.

En phase exploitation, les résultats montrent un statu quo pour l'aménagement sur place et une amélioration pour les 4 autres variantes. Les variantes de tracés longs présentent les meilleurs bilans, car elles sont les plus efficaces pour supprimer les congestions.

En ce qui concerne la phase chantier, les variantes ayant le plus long linéaire de tracé neuf (variantes longues) sont les plus défavorables en termes d'émission de gaz, la plus favorable étant l'aménagement sur place qui utilise moins de ressources (matériaux, énergie...) pour sa réalisation.

Au-delà de cette analyse, l'étude "gaz à effet de serre" sera poursuivie au stade suivant des études.



# 5. Et après la concertation ?

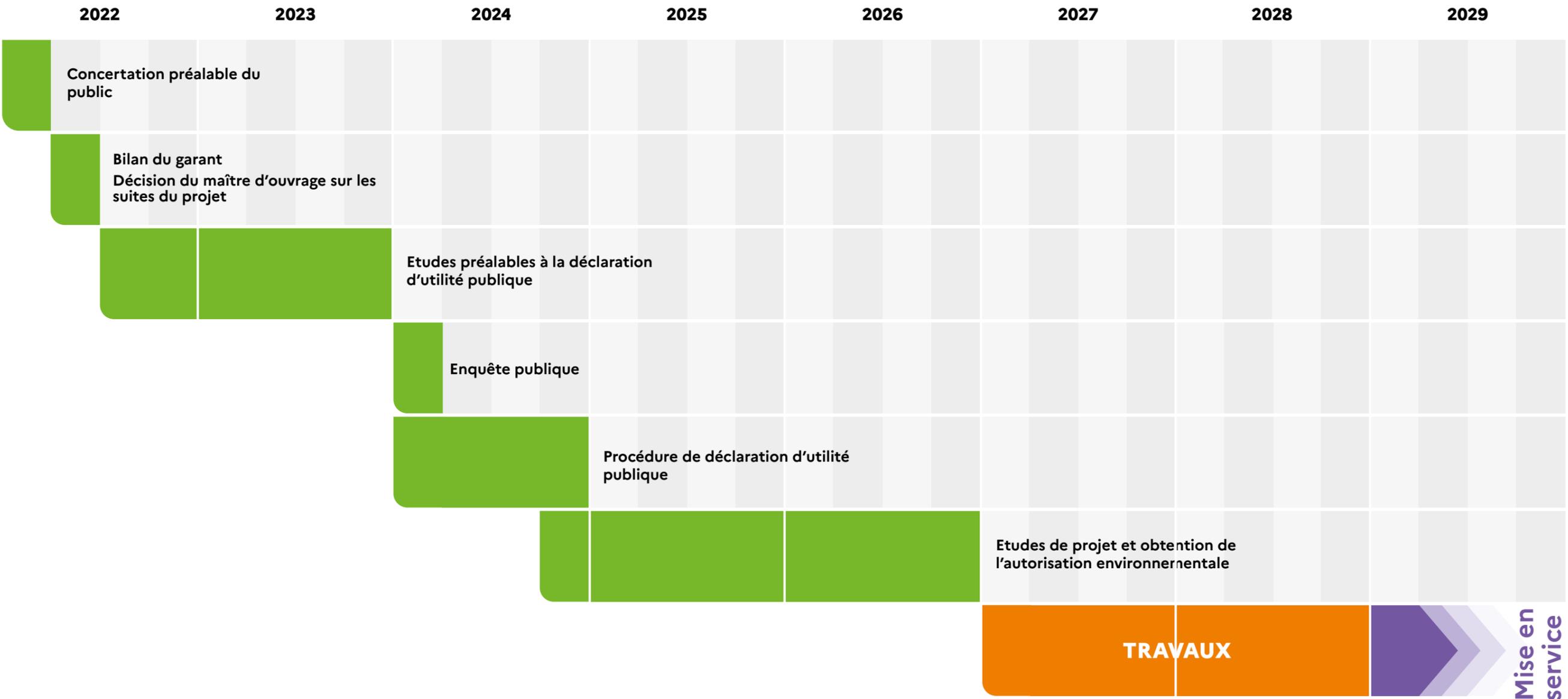
*Un mois après la fin de la concertation, le garant publiera son bilan. A compter de cette date, l'Etat disposera de deux mois pour publier un document répondant aux remarques du garant et présentant les enseignements tirés de la concertation. Il précisera alors les suites qu'il prévoit de donner au projet : poursuite, évolution ou abandon. L'Etat précisera aussi de quelle manière il entend poursuivre la concertation.*

*Si le projet se poursuit, de nouvelles études seront entreprises, afin d'arriver à un niveau de définition du projet plus précis, permettant le déroulement de l'enquête publique. L'obtention de la déclaration d'utilité publique sera suivie d'une ultime phase d'études avant le début des travaux.*





# LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET



aménagements

---

de la RN21

Agen / Villeneuve-sur-Lot