

aménagements

de la RN21  
Agen / Villeneuve-sur-Lot

ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA  
CONCERTATION PRÉALABLE  
ET POURSUITE DU PROJET

CONCERTATION PRÉALABLE  
DU PUBLIC

7 FÉVRIER AU 20 MARS 2022

# PRÉAMBULE

Dans la cadre de l'aménagement de la section Agen-Nord de la RN21, le Préfet de Lot-et-Garonne a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) par un courrier du 7 septembre 2021 pour qu'elle désigne un garant au titre de l'article L.121-17 du code de l'environnement. 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. Cette concertation s'est déroulée du 7 février au 20 mars 2022. Elle a donné lieu à un bilan rédigé par le garant et rendu public le 20 avril 2022 par sa mise en ligne sur le site de la concertation .

Conformément à l'article R121-24 du Code de l'environnement, l'État doit publier, en réponse au bilan du garant, sur son site internet, les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

La présente note rappelle le contenu du projet soumis au public et les modalités de concertation, expose les enseignements tirés de ces échanges et présente les décisions de l'État pour la suite du projet.

# I. Le projet porté à la concertation

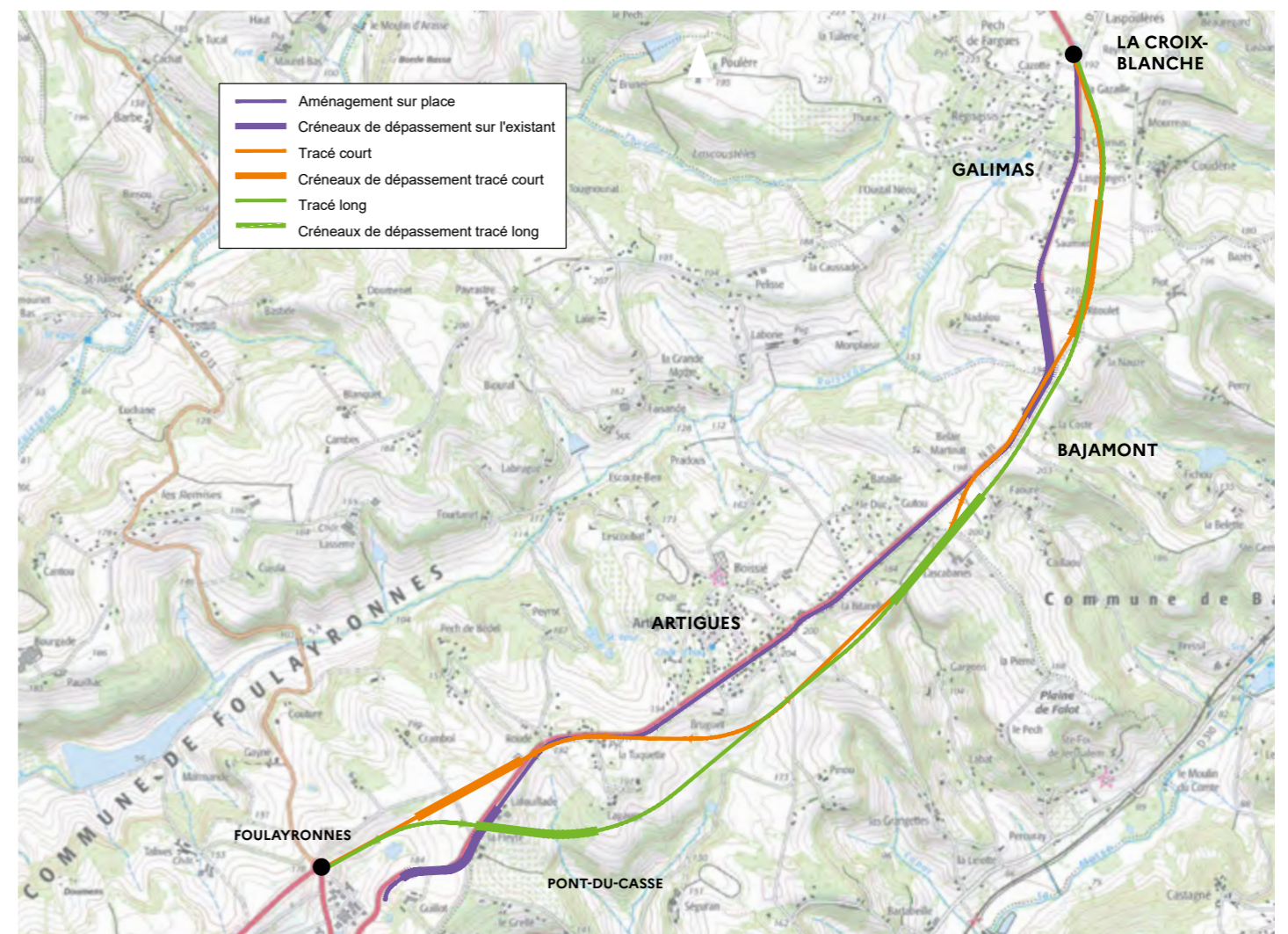
L'État assure la modernisation progressive de la RN21 entre Villeneuve-sur-Lot et Agen, les deux principaux pôles urbains de Lot-et-Garonne. En septembre 2010, il a mis en service une section de 4,5 km à 2x2 voies dite des « Virages de Pujols ». En septembre 2019, c'était la section de 1,5 km au sud de Villeneuve-sur-Lot qui était inaugurée. Sur le territoire des communes de La Croix-Blanche et Montbalen, les travaux d'une section de 2,1 km vont démarrer en 2022, sous réserve des procédures d'autorisation administrative en cours. La section Agen-Nord, d'une longueur de 6,5 km, est donc la dernière section dont l'État doit définir l'aménagement.

## I.1 - LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

En début d'année 2022, la concertation proposée au public visait deux objectifs :

- Confirmer l'opportunité du projet.
- Identifier la variante préférentielle qui sera retenue pour la suite des études et procédures parmi cinq variantes : le tracé long à 2 voies, le tracé long à 3 voies, le tracé court n°1, le tracé court n°2 et l'aménagement sur place.

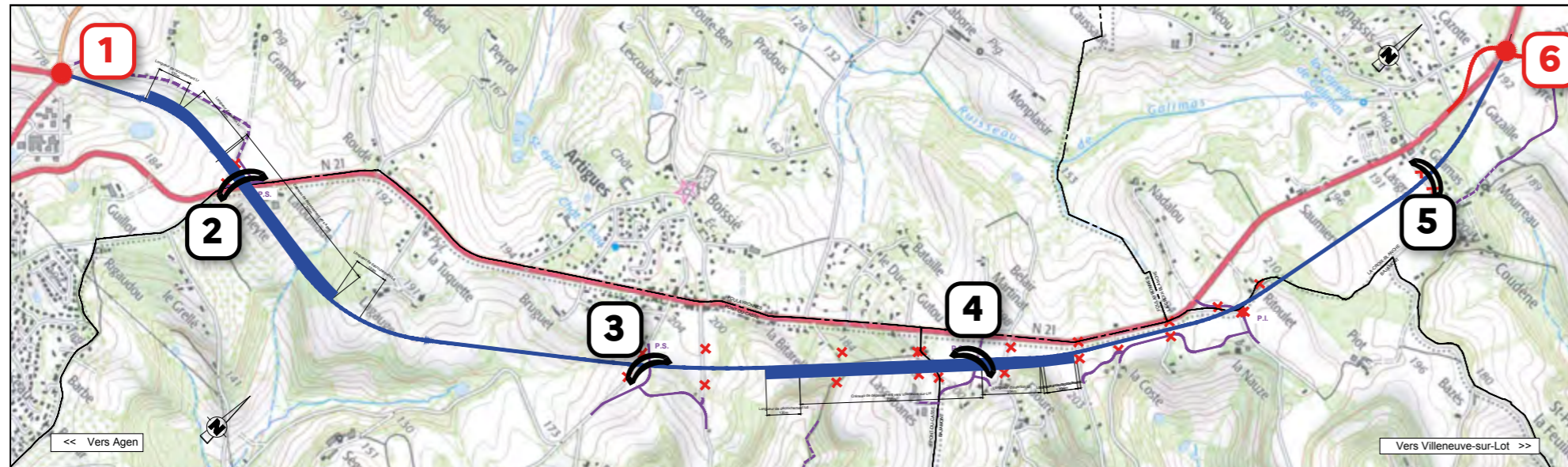
Ces variantes se distinguent notamment par leur réutilisation ou non de portions de la RN21 actuelle et par la manière dont elles desservent les quatre communes traversées : La Croix-Blanche, Bajamont, Pont-du-Casse et Foulayronnes.



Les variantes étaient regroupées selon 3 familles : les tracés longs (100 % de tracé neuf), les tracés courts (mix de tracé neuf et d'aménagement de la RN21 existante) et l'aménagement sur place.

## I.2 - LES 5 VARIANTES

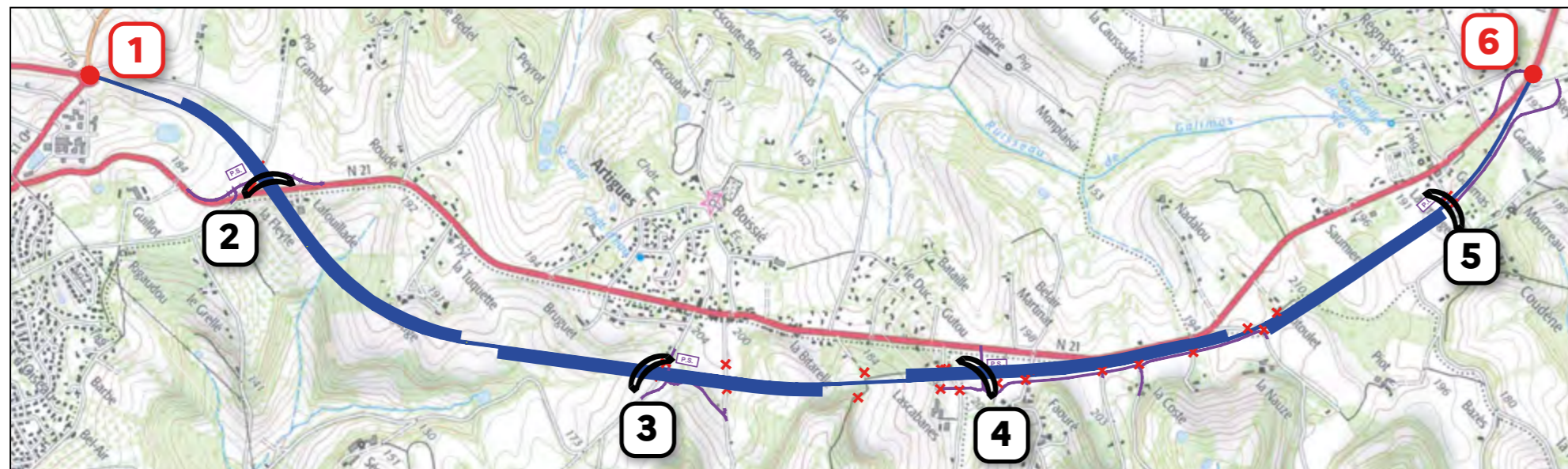
### LE TRACÉ LONG À 2 VOIES



Cette variante présente un tracé neuf de 6,4 km, avec 2 créneaux de dépassement de 700 m.

Son coût est estimé à 48 M€.

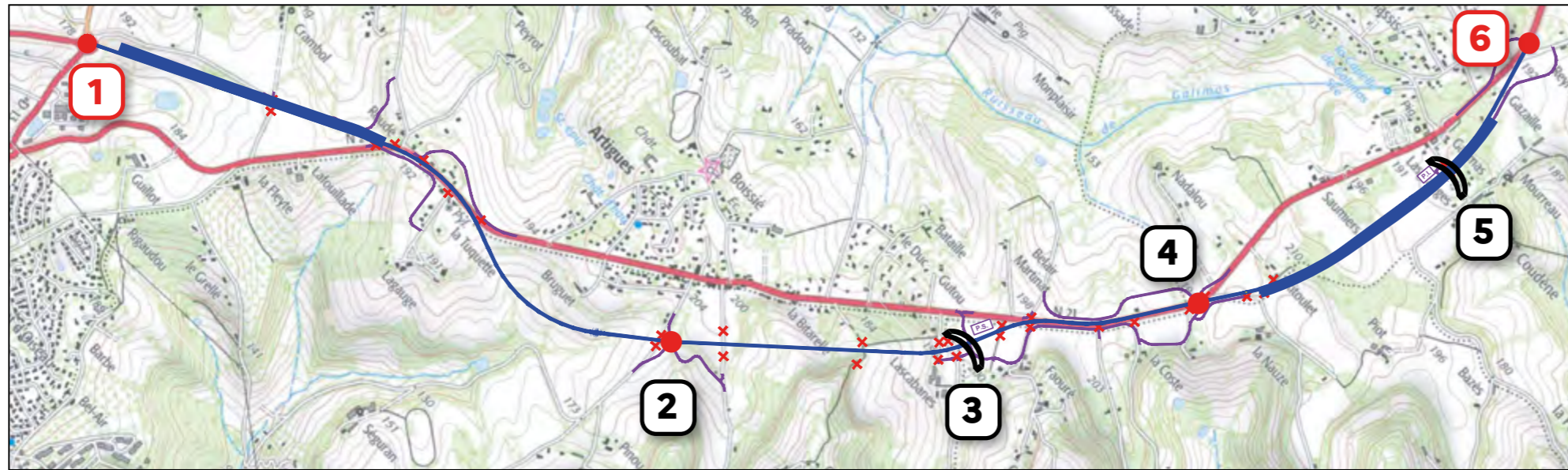
### LE TRACÉ LONG À 3 VOIES



Le tracé est le même que pour le tracé long à 2 voies. Il se différencie par une continuité à 3 voies, qui permet de proposer 4 créneaux de dépassement en tout (2 dans chaque sens).

Son coût est estimé à 52 M€.

## LA VARIANTE COURTE N°1

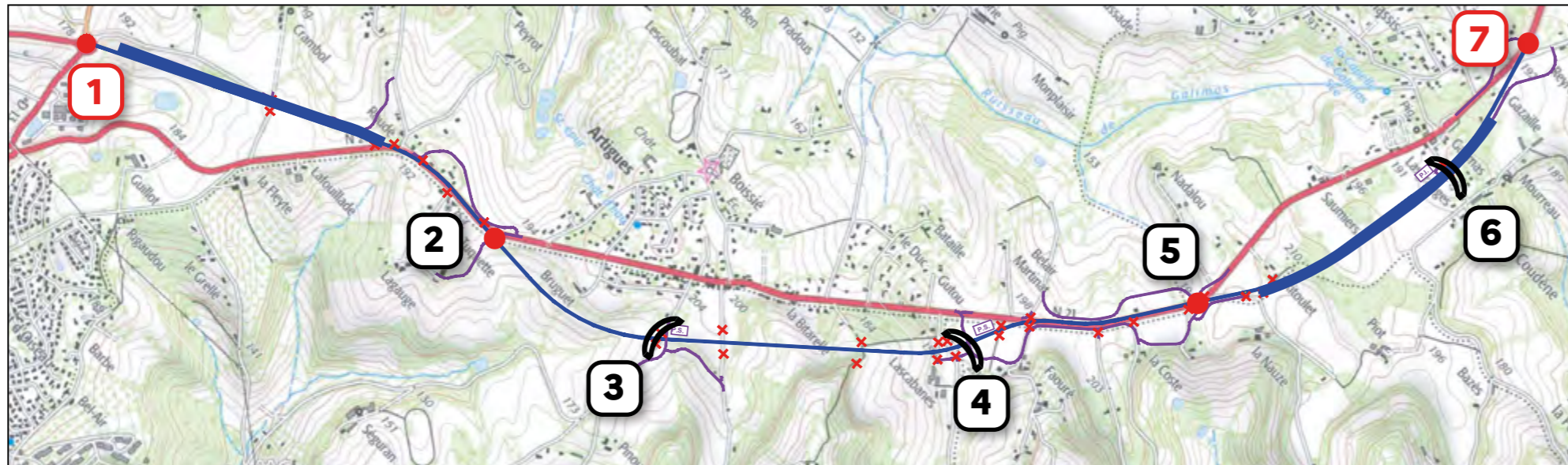


Avec 5,6 km de tracé neuf et 800 m d'aménagement de l'existant, cette variante réutilise la RN21 actuelle en 2 secteurs.

2 giratoires y seraient aménagés : entre Artigues et Galimas (desserte de Bajamont) et au droit du centre d'Artigues (desserte de Pont-du-Casse).

Son coût est estimé à 44 M€.

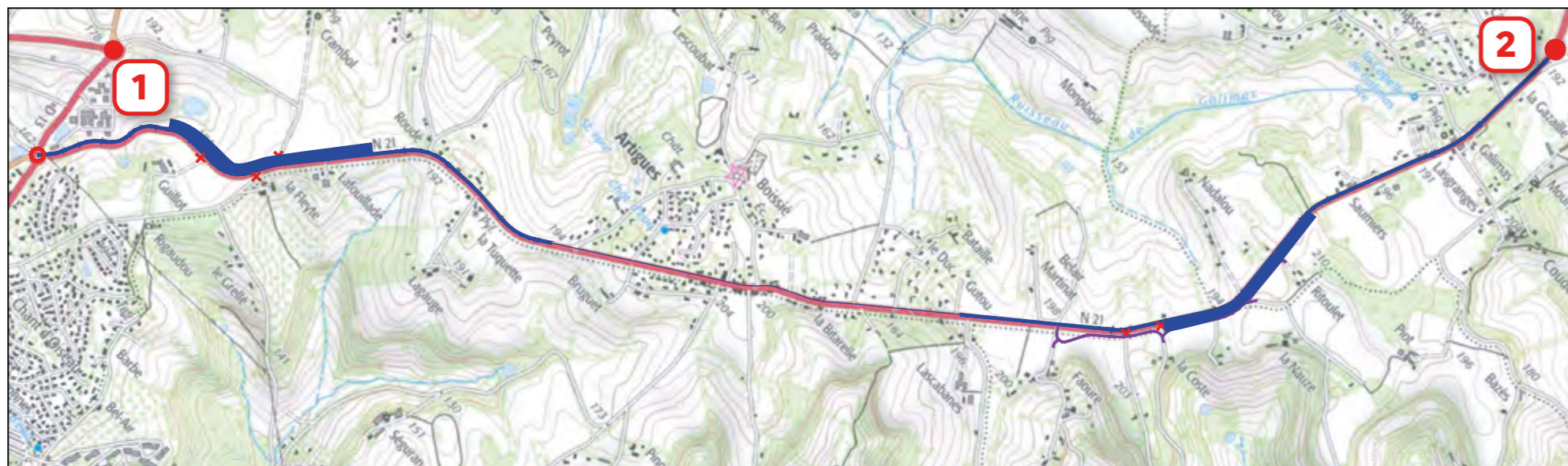
## LA VARIANTE COURTE N°2



Cette variante reprend le même plan que le tracé court n° 1, avec toujours 2 créneaux de dépassement, mais se différencie par la position du second giratoire, déplacé au sud d'Artigues (accès plus direct Artigues-Agen).

Son coût est estimé à 43 M€.

## L'AMÉNAGEMENT SUR PLACE



Cette variante consiste en un aménagement des 6,4 km de voie, avec la création de 2 créneaux de dépassement et la suppression d'une partie des carrefours.

Son coût est estimé à 22 M€.

# II. Le déroulement de la concertation

## II.1 - LES POINTS D'ATTENTION DE LA DREAL NOUVELLE-AQUITAINE

En raison d'une dimension géographique évidente, cette concertation est allée au plus proche de chaque territoire, afin d'identifier les nuances de sensibilités propres à chaque commune.

En effet, les échanges préalables entre le garant de la concertation et la DREAL Nouvelle-Aquitaine ont rapidement abouti à la conclusion qu'il fallait organiser une réunion dans chaque commune concernée, auxquelles s'ajouteraient des réunions d'ouverture et de clôture au niveau des intercommunalités. Ces réunions devaient avoir le même contenu, afin de mettre en évidence les différences d'approche selon les communes. À la fin de chaque réunion, un temps d'échanges plus informel autour de plans en grand format devait également permettre des échanges plus libres, et parfois riches d'enseignement. Cette phase d'échanges combinant les temps de dialogue collectif et les échanges bilatéraux est essentielle.

Dans cette logique de concertation « au plus près du territoire », la DREAL Nouvelle-Aquitaine s'est appuyée sur les communes concernées pour jouer le rôle de relais auprès de leurs administrés.

Enfin, afin de prendre en compte la période de réserve, à laquelle devaient s'astreindre les représentants de l'État à partir du 10 mars, une permanence « sans maître d'ouvrage » s'est tenue le 17 mars, sur proposition du garant.

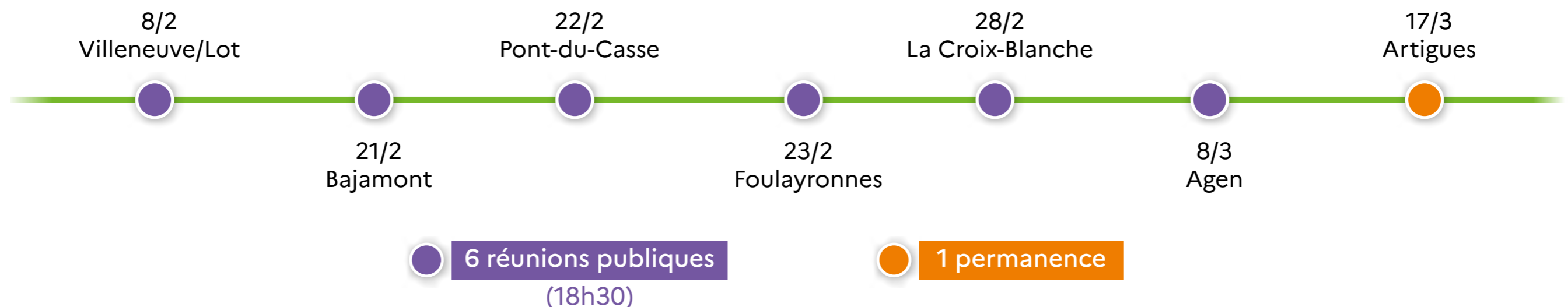
## II.2 - LE DISPOSITIF MIS EN OEUVRE

La concertation s'est déroulée du 7 février au 20 mars 2022.

Durant cette période, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a mis en ligne la page internet <https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/concertation-rn21-agen-nord-r5449.html>, à laquelle le public pouvait accéder via [www.RN21-Agen-Nord.fr](http://www.RN21-Agen-Nord.fr). Depuis cette page, le public pouvait consulter l'ensemble des documents, déposer ses avis et consulter les propositions déjà soumises.

La concertation a donné lieu à 7 temps d'échanges présentés ci-dessous :

- 6 réunions publiques en présence du maître d'ouvrage et de ses bureaux d'étude, du garant, et d'élus locaux ;
- 1 permanence en présence du garant.



## II.3 - UNE PARTICIPATION SOUTENUE ET RELATIVEMENT REPRÉSENTATIVE

Dans les quatre communes concernées par l'aménagement, la participation aux réunions publiques a été importante au regard d'une population assez réduite et du contexte sanitaire encore difficile ; le pic épidémique lié au variant Omicron était intervenu à peine deux semaines avant le début de la concertation. La permanence à Artigues a également connu une affluence importante. Au total, comme le souligne le rapport du garant, 275 personnes se sont déplacées, tandis que 89 avis et questions ont été déposés en ligne, et 22 sur les registres papier.

Ce niveau de participation du public atteste de l'intérêt pour cet axe essentiel à la vie économique locale. Il confirme l'opportunité d'avoir organisé cette concertation alors que plusieurs options de tracé restaient ouvertes.

La nature diversifiée du public a également permis de faire un tour d'horizon des enjeux. On comptait des personnes résidant à proximité immédiate de la RN21 ou plus loin, mais tributaires de cet axe pour leurs déplacements du quotidien. Les agriculteurs se sont aussi fortement impliqués.

Chaque hameau ou quartier a pu faire entendre sa spécificité, ce qui rend le travail de synthèse difficile, car les demandes sont parfois opposées, mais garantit aussi d'aborder les prochaines étapes du projet avec la certitude de n'avoir laissé de côté aucun enjeu.



La réunion de la Croix-Blanche a réuni 80 personnes.

# III. Les enseignements de la concertation

## III.1 - L'APPRÉCIATION GÉNÉRALE DE L'ÉTAT

Il ressort de la concertation une confirmation de l'opportunité du projet. Une certaine impatience a été perçue auprès du public. Celui-ci met en avant l'insécurité et les nuisances causées par l'axe actuel, mais aussi le constat des aménagements réalisés ou à venir sur les sections voisines.

Une attention particulière devra être portée aux sujets des rétablissements et de l'agriculture.

## III.2 - LES AVIS EXPRIMÉS SUR LES VARIANTES

### LES TRACÉS LONGS

Le tracé long à 3 voies constitue la solution la plus performante pour le trafic de transit, puisqu'elle propose 2 créneaux de dépassement dans chaque sens, et qu'elle n'est interrompue par aucun giratoire. Assez logiquement, des participants favorables à une 2x2 voies l'ont considéré comme la solution la plus proche de leurs attentes. Ils y voient un itinéraire plus rapide et capable de supporter les augmentations de trafic envisageables.

Le tracé long à 2 voies a peu retenu l'intérêt du public dans la partie nord du tracé. Au sud d'Artigues, le tracé long présente un intérêt pour les habitants du secteur du Roudé/Pech de Bédél puisqu'il leur permettrait de continuer à emprunter l'axe actuel en utilisant le passage supérieur pour aller vers Agen.

La famille des tracés longs apparaît comme défavorable en termes de desserte locale. Elle pourrait pénaliser les habitants de Bajamont et de Pont-du-Casse, pour qui l'accès à la RN21 deviendrait plus complexe. Globalement cette approche, qui satisfait prioritairement que les besoins de transit, rencontre une moindre adhésion au niveau des communes traversées.

### LES TRACÉS COURTS

Les variantes de tracé court ont recueilli l'adhésion du public, essentiellement car elles constituent un compromis entre 3 enjeux de mobilité fréquemment mis en avant :

- amélioration de la sécurité et du cadre de vie dans Artigues ;
- accès rapide à la RN21 depuis les bourgs voisins ;
- fiabilisation du temps de parcours entre Agen et Villeneuve-sur-Lot.

En outre, elles consomment globalement un peu moins d'espaces agricoles, et naturels.

Elles soulèvent cependant des inquiétudes dans 2 secteurs :

- à Galimas, ces variantes courtes créent une fourche entre la RN21 actuelle (à l'ouest) et le tracé neuf (à l'est), ce qui fait redouter des nuisances nouvelles ou renforcées pour les habitations situées à l'est de l'axe actuel. Cette inquiétude a bien été enregistrée par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, et donnera lieu à des analyses complémentaires approfondies.
- Au sud d'Artigues, secteur Roudé/Pech de Bédél, la suppression des carrefours va compliquer l'accès à la RN21 pour les habitants se rendant vers Agen. Les rétablissements présentés constituaient une première approche et une conception plus fine devra être conduite et partagée avec les riverains si l'une des variantes courtes est retenue. Les protections acoustiques de cette zone devront également être étudiées plus finement.

En matière de desserte des bourgs voisins, le tracé court n° 1 permet de maintenir un bon accès pour Bajamont (au nord d'Artigues) comme pour Pont-du-Casse (au droit d'Artigues). C'est aussi la variante courte qui permet de réduire le plus significativement le trafic dans la traversée d'Artigues, une priorité pour plusieurs habitants.

Le tracé court n° 2 permet également une bonne desserte de Bajamont, mais il est plus pénalisant pour Pont-du-Casse, dont les habitants seraient contraints pour rejoindre la RN21 de gagner Artigues par des routes secondaires, avant de bifurquer à gauche dans la traversée du bourg en direction du giratoire sud, ou à droite vers le giratoire nord. En revanche, l'emplacement d'un giratoire au sud apparaît plus favorable pour le trajet Artigues/Agen, mais ce critère n'est pas beaucoup ressorti des échanges.



## L'AMÉNAGEMENT SUR PLACE

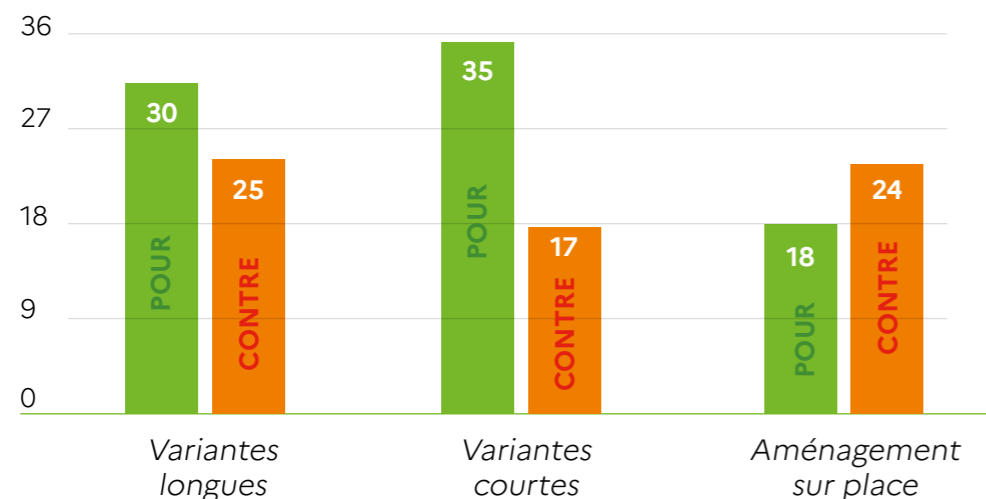
La concertation a donné lieu à plusieurs témoignages directs et indirects d'accidents ou de situations très dangereuses dans le secteur d'Artigues. Pour beaucoup d'habitants, la situation actuelle est exagérément dangereuse, ce qui disqualifie d'emblée un aménagement sur place. Des participants ont d'ailleurs fait part de leur étonnement quant à l'inclusion de cette variante dans le projet.

Cette approche correspond à un optimum environnemental. Il ressort cependant des échanges qu'elle répond imparfaitement aux objectifs de l'opération : améliorer la sécurité, fiabiliser les temps de parcours, améliorer le cadre de vie et l'environnement le long de la RN21. Ainsi, dans la traversée d'Artigues, la possibilité d'un aménagement sur place a été unanimement rejetée.

Sur certains autres secteurs, l'aménagement sur place a pourtant soulevé un intérêt. C'est par exemple le cas à Galimas, où la proximité d'habitations rend plus difficile l'insertion d'un tracé neuf.

Il se dégage de la concertation une ferme opposition, qui s'est particulièrement manifestée lors de la réunion publique de Foulayronnes, à un aménagement sur place intégral, sans pour autant condamner complètement des aménagements partiels, accompagnés d'un travail approfondi sur l'optimisation de leur sécurisation.

### POSITIONNEMENT DES AVIS AU SUJET DES VARIANTES



*L'analyse des avis écrits montre une adhésion plus marquée aux variantes courtes. Cette analyse est renforcée par les réunions publiques (dont les comptes-rendus sont accessibles sur le site du projet).*

*Les habitants des quatre communes concernées y ont fortement exprimé leur soutien aux variantes courtes, et ont surtout fait connaître leur refus de l'aménagement sur place.*



Traversée actuelle d'Artigues

## III.3 - LES RÉPONSES AUX PROPOSITIONS ALTERNATIVES

### UN AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES EST-IL ENVISAGEABLE ?

L'État a pris note de plusieurs demandes de traitement de la section Agen-Nord à 2x2 voies. Quels étaient les arguments avancés pour demander cette approche ?

1. Le fait que d'autres sections de la RN21 ont été modernisées par une 2x2 voies.
2. La possible augmentation de la démographie dans le Villeneuvois.
3. L'augmentation de trafic induite par le barreau de Camélat et la future gare TGV d'Agen.
4. La volonté de développer économiquement le Villeneuvois, qui ne bénéficie pas d'une liaison ferroviaire.

Le parti d'aménagement à 2 voies avec créneaux de dépassement est directement lié au niveau de trafic sur la RN21. Les niveaux actuels et les hypothèses d'évolution restent dans le champ d'utilisation d'une route à 2 voies avec créneaux de dépassement qui permet d'écouler un trafic de 15 à 20 000 véhicules par jour. L'augmentation de trafic liée aux nouveaux équipements à l'ouest d'Agen a été anticipée par l'État dans le cadre de ses études et ne justifie pas pour autant un surdimensionnement de l'axe.

En ce qui concerne l'économie et la démographie, l'État a retenu l'hypothèse d'un développement cohérent avec les tendances observées localement.

Il est essentiel de comprendre que la conception d'un projet routier relève de la recherche du juste équilibre entre les besoins de mobilité (sécurité, fiabilité des temps de parcours), le coût économique et l'impact environnemental (consommation d'espaces agricoles ou naturels). Le parti d'aménagement proposé est le résultat de cette recherche d'optimisation globale menée par l'État et par les cofinanceurs.

### LE TRACÉ À L'OUEST EST-IL ÉCARTÉ ?

Dans son bilan, le garant formule la question suivante :

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

Ce tracé « ouest » par la vallée de la Ségone a été réclamé par certains participants durant la concertation, qui ont émis l'hypothèse qu'il serait moins impactant que les tracés à l'est en termes de cadre de vie, du fait d'une moindre densité d'habitations.

Cette solution par la vallée de la Ségone fait partie des variantes historiquement étudiées. Dans la déclaration d'utilité de 2000, elle avait été exclue compte tenu de son fort impact sur le milieu naturel (présence d'une ZNIEFF). Les études menées en 2012 puis en 2020 ont confirmé cette très forte sensibilité environnementale. Ce point est évoqué en page 28 du dossier de concertation.

Il a donc bien été confirmé que la vallée de la Ségone présentait des enjeux environnementaux majeurs incompatibles avec la réalisation d'un tracé routier en 2022. Pour ces raisons, il n'était pas réaliste d'y envisager l'implantation du projet.

Lors des échanges avec le public, l'État a répondu aux sollicitations concernant ce tracé, en expliquant en toute transparence pourquoi il ne constituait pas une option réaliste.

## DES COMBINAISONS DE VARIANTES

Le garant a souligné la pertinence de certaines propositions de « panachage » de variantes. L'État partage la pertinence de cette approche et la prendra en compte dans les études à venir. Il convient cependant d'étudier de manière détaillée les conséquences de ces propositions. En effet, chaque famille d'aménagement (tracés longs, tracés courts et aménagement sur place) a ses propres caractéristiques, et il peut s'avérer surprenant – et donc dangereux – pour un usager d'alterner les configurations trop différentes.

De manière plus détaillée, les combinaisons suivantes ont été proposées :

- Aménagement sur place au droit de Galimas puis tracé court pour le contournement d'Artigues ;
- Tracé court au niveau de Galimas puis tracé long pour le contournement d'Artigues, dans le but d'éviter la réutilisation de la RN21 existante au droit des habitations du Roudé ;
- Combinaison des deux tracés courts, ce qui équivaldrait à proposer un tracé court avec 3 giratoires...

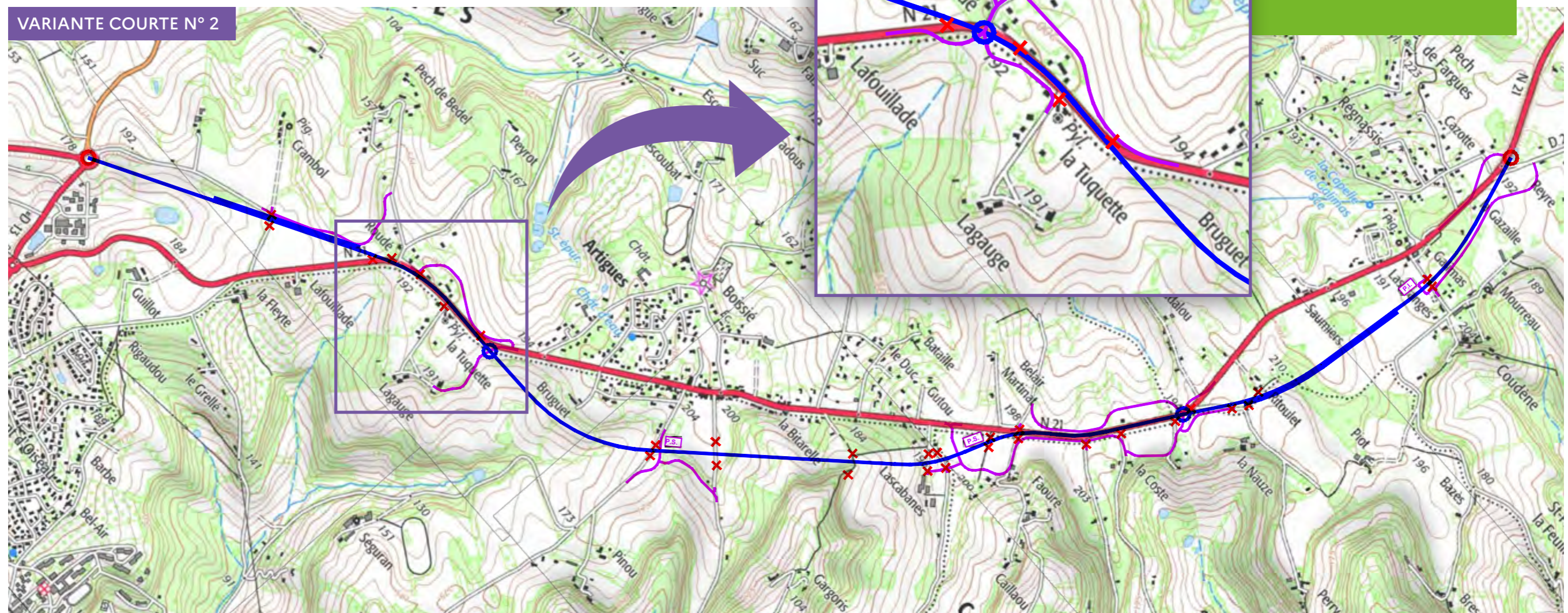
Certaines de ces combinaisons, jugées pertinentes, seront examinées et feront l'objet d'une analyse multicritère au même niveau de détail que les variantes initiales.

## DES DEMANDES D'ADAPTATION PONCTUELLES

Au-delà de ces demandes générales, certaines demandes d'adaptations plus ponctuelles ont été évoquées :

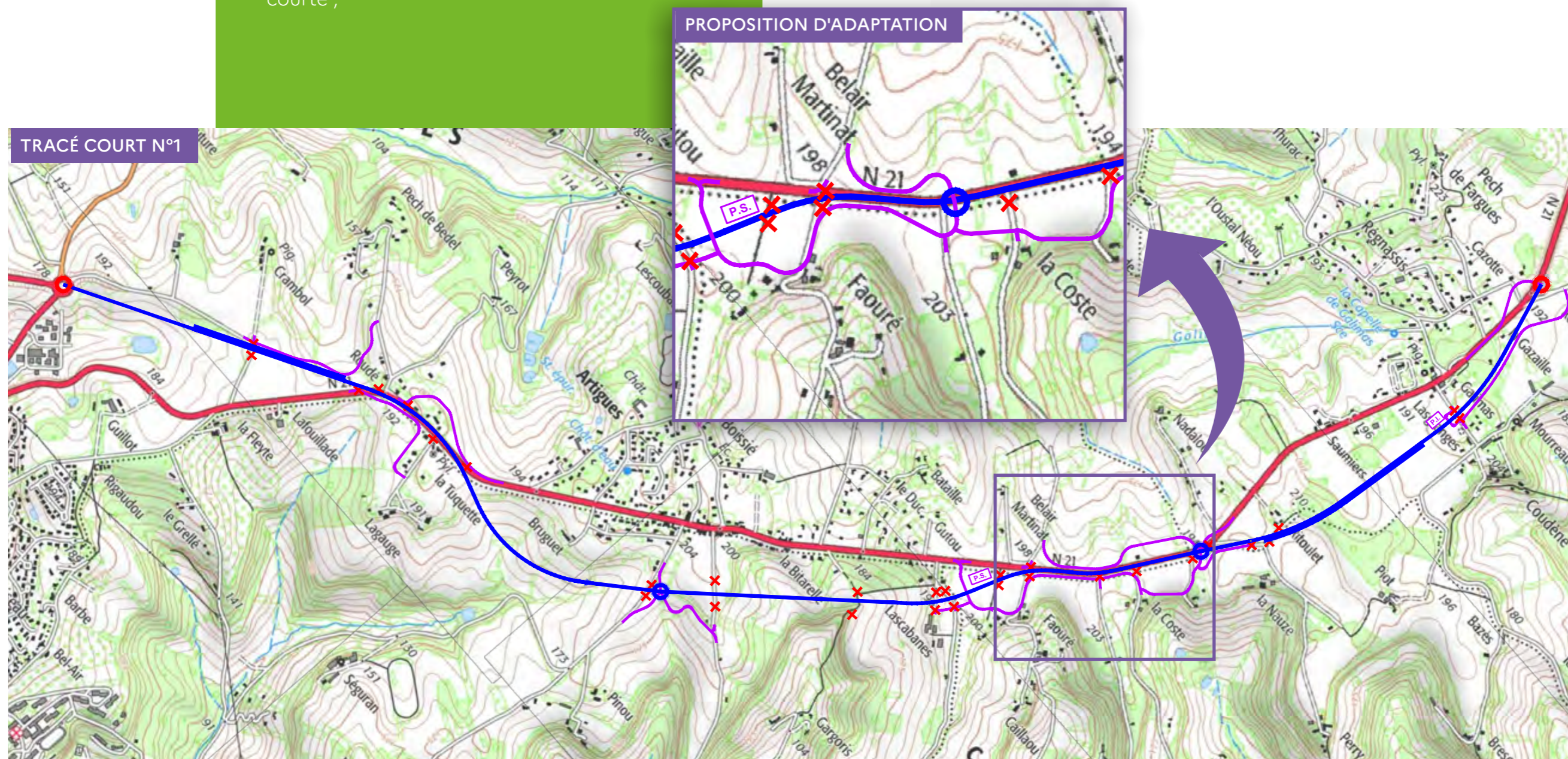
- Adaptations des dessertes locales au droit de la Tuquette : ces adaptations pourront se faire sans difficulté, suivant les variantes, au stade d'études suivant ;

Déplacement vers le sud du giratoire 2 dans la variante courte n° 2 (voir illustration ci-dessous) : cette option est en cours d'études de manière à vérifier si elle apporte une amélioration notable ;

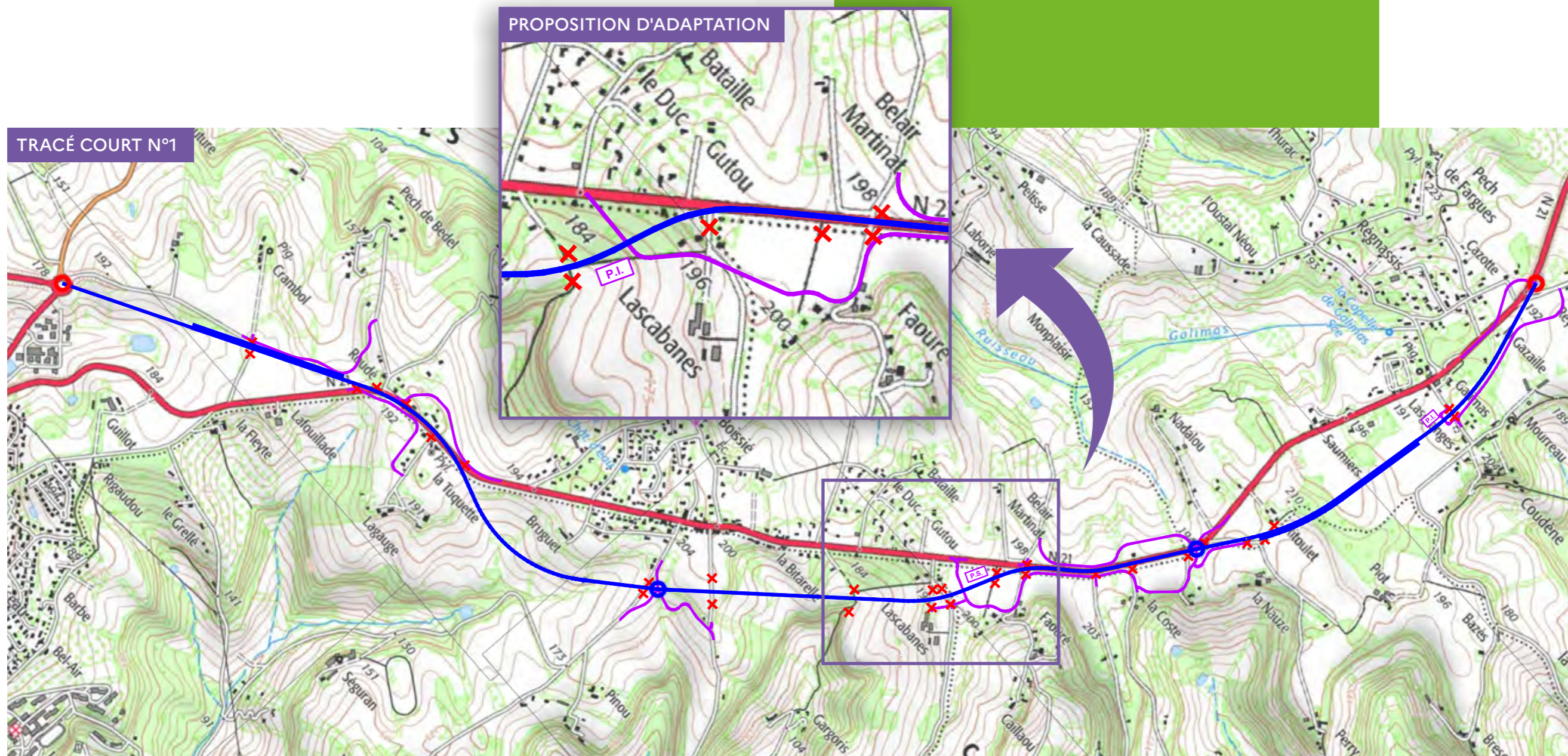


### III. Les enseignements de la concertation

Déplacement vers le sud du giratoire de desserte de Bajamont (giratoire 4 dans la variante courte n°1 et giratoire 5 dans la variante courte n°2) pour le rapprocher de l'accès à la « côte de la Belette » (voir illustration ci-dessous) : cette option est en cours d'études pour être comparée à l'option présentée à la concertation en variante courte ;



Inflexion du tracé au niveau de Lascabanes afin de s'éloigner d'un groupe de maisons tout en réutilisant un peu plus le tracé de la RN21 actuelle (voir illustration ci-dessous) : cette option est en cours d'études pour être comparée à l'option présentée à la concertation.



# IV. Les réponses aux demandes du garant

## IV.1 - LES DEMANDES DE PRÉCISIONS IDENTIFIÉES PAR LE GARANT

### QUELLES SOLUTIONS RAPIDES POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DANS LA TRAVERSÉE D'ARTIGUES ?

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

Durant la concertation, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a fait remonter aux services compétents (DDT47 et Dirco exploitant de la RN21) ces interrogations. Certaines solutions ponctuelles sont en cours d'études, mais elles ne sauraient se substituer à un aménagement plus global à moyen terme.

### QUELLE IMPLICATION DES PROFESSIONNELS ET ASSOCIATIONS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE PROJET ?

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

La DREAL transmettra le dossier de concertation au service de la préfecture de région en charge de ces thématiques en lui demandant s'il souhaite être associé à la suite des études.

Pour information, dans le cadre de la poursuite des études et des procédures, le projet sera soumis à l'avis du département de la transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique (service du ministère qui s'assure du respect de normes techniques de sécurité sur les projets routiers neufs) et à divers audits de sécurité (en phase études et avant la mise en service).

### LA RÉOUVERTURE À LA CIRCULATION FERROVIAIRE (VOYAGEURS OU FRET) DE LA LIGNE AGEN-VILLENEUVE-SUR-LOT EST-ELLE ENVISAGEABLE ?

*" Alors qu'une réflexion sur l'utilisation du train se développe par rapport aux enjeux environnementaux et énergétiques et que les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie vont rouvrir avec l'aide de l'État, la ligne Agen - Auch, en continuité de la ligne Agen- Périgueux, la DREAL Nouvelle-Aquitaine devrait se rapprocher de la Région Nouvelle-Aquitaine pour examiner l'opportunité de faire circuler des navettes ferroviaires entre Agen et Villeneuve-sur-Lot dans la perspective de la création d'une gare sur la LGV Bordeaux-Toulouse. "*

La ligne ferroviaire Villeneuve – Penne d'Agenais est une ligne à voie unique, non électrifiée de 8,5 km qui relie Villeneuve-sur-Lot à la ligne Périgueux – Agen. Le service voyageurs y est interrompu depuis 1940 et le service marchandises depuis 1991.

Après une étude préliminaire de réouverture de la ligne menée en 2009-2010 par SNCF-Réseau, la région Nouvelle-Aquitaine a annoncé en 2013 l'abandon du projet de remise en fonctionnement de cette ligne. Le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, Développement durable et d'Égalité des Territoires) de Nouvelle-Aquitaine 2020 ne prévoit aucun projet ferroviaire de service voyageurs ou marchandise sur cette ligne à court ou moyen termes.

Dans ce contexte, une procédure de fermeture administrative de la ligne Villeneuve – Penne d'Agenais a été lancée par SNCF Réseau.

Cette procédure permettra de transférer la gestion de l'emprise ferroviaire aux collectivités (Communauté d'agglomération du Grand Villenuevois et Communauté de Communes de Fumel Vallée du Lot) qui ont un projet de voie verte (véloroute de la Vallée de Lot) en continuité de la voie verte V86 Villeneuve-sur-Lot – Le Temple-sur-Lot, elle-même sur les anciennes emprises ferroviaires.

### COMMENT RÉPONDRE AUX INQUIÉTUDES DU PUBLIC SUR LES ACCÈS ET RÉTABLISSEMENTS ?

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

La question des rétablissements est un sujet essentiel sur un projet routier. Une fois la variante choisie, la DREAL Nouvelle-Aquitaine reviendra vers les collectivités, qui sont les futurs gestionnaires de ces voiries de rétablissements, afin de préciser avec elles les besoins. Cette concertation avec les collectivités se fera au fil de l'eau pendant toute la phase d'études. Les rétablissements seront présentés en détail dans le cadre de l'enquête publique.

## COMMENT MINIMISER L'IMPACT SUR L'ACTIVITÉ AGRICOLE ?

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

*"Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine de se rapprocher de la SAFER et de la Chambre d'agriculture du Lot et Garonne pour envisager déjà quelles seraient les mesures de compensation à proposer aux quelques exploitants agricoles impactés par l'une des variantes."*

L'agriculture est prépondérante sur l'itinéraire et l'impact est différent selon les variantes. La DREAL Nouvelle-Aquitaine, particulièrement sensibilisée au sujet, a déjà pris contact avec la Chambre d'Agriculture et la SAFER.

Les études à venir, dont une étude d'impacts de la variante choisie, permettront de quantifier précisément les impacts du projet sur le milieu agricole et d'y apporter des réponses.

Des études agricoles, menées en lien avec la Chambre d'Agriculture 47 et la SAFER, permettront de nouveaux échanges avec les exploitants afin de rechercher des solutions pour limiter, et compenser si besoin, les conséquences de la nouvelle voie sur les activités agricoles.



Paysage agricole dans l'aire d'étude rapprochée

## QUEL EST L'ÉTAT GÉOLOGIQUE PRÉCIS DES SOUS-SOLS ?

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

La DREAL Nouvelle-Aquitaine est consciente de ce sujet et a sollicité l'appui du Cerema (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement), établissement public de l'État, qui dispose d'un département spécialisé en géotechnique routière (le BRGM étant plutôt orienté sous-sols et risques miniers).

Cette assistance se poursuivra tout au long de l'opération. Des études et reconnaissances spécifiques au projet seront menées avec leur appui. Une première phase de reconnaissance et de sondages aura lieu dans le cadre des études préalables à l'enquête publique.

## PEUT-ON ENVISAGER DE CONCILIER LE CONTOURNEMENT D'ARTIGUES ET L'AMÉNAGEMENT SUR PLACE À GALIMAS ?

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

Il est possible, pour les variantes courtes, d'étudier un panachage tracé neuf au droit d'Artigues + aménagement sur place au droit de Galimas.

Une telle solution nécessitera un approfondissement des études notamment pour arriver à avoir sur la section en aménagement sur place au droit de Galimas des caractéristiques techniques suffisantes pour assurer la sécurité des usagers, avoir une cohérence avec le reste de l'itinéraire et disposer d'un niveau de service équivalent à un tracé neuf pour cette section (suppression totale des accès directs, création d'un créneau de dépassement).

### IV.2 - LES RECOMMANDATIONS DU GARANT POUR LE DROIT À L'INFORMATION ET À LA PARTICIPATION

#### QUELLE INFORMATION SUR LA SUITE DU PROJET ?

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

Un comité de pilotage réunissant les financeurs et les 4 communes concernées sera organisé dans la première quinzaine de juillet 2022. Les représentants de l'État y expliqueront le choix de la variante et les questions qu'il reste à approfondir. Les élus locaux auront la possibilité de s'exprimer à cette occasion. Ils pourront informer leur population à l'issue de cette réunion.

Par ailleurs, une réunion publique d'information dite de "reddition des comptes" sera organisée à la rentrée 2022 (voir plus bas). L'invitation à cette réunion comportera les principaux éléments de la décision de l'État et elle sera diffusée à tout le territoire concerné par la concertation initiale.

Enfin, le présent document sera publié sur le site de la concertation [www.RN21-Agen-Nord.fr](http://www.RN21-Agen-Nord.fr).

#### COMMENT S'ASSURER D'UNE INFORMATION ET D'UNE CONCERTATION EFFECTIVE DANS TOUTES LES COMMUNES ?

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

L'État a organisé à la fin du mois de janvier 2022 un comité de pilotage réunissant les cofinanceurs et les 4 communes concernées par le projet. En présence du préfet, la DREAL a présenté les modalités d'information et de participation du public de cette concertation.

Pour les suites du projet, l'État appliquera le même principe : toujours informer les élus concernés avant de diffuser une information au grand public. Ces réunions avec les élus seront l'occasion de rappeler le rôle majeur des communes pour relayer les informations auprès du public.

Des réunions bilatérales avec chacune des communes concernées seront également proposées aux élus.



Réunion publique de Foulayronnes



### QUELLE PRISE EN COMPTE DE LA SPÉCIFICITÉ DU MONDE AGRICOLE ?

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

Dans le cadre des études approfondies de la variante retenue, l'État va entamer en 2023 une série de rencontres bilatérales avec les acteurs agricoles :

- Chambre d'agriculture
- SAFER
- Propriétaires et exploitants concernés par le tracé retenu et par ses rétablissements.

Cette concertation, qui se fera en associant les communes concernées notamment en tant que futurs gestionnaires des rétablissements à réaliser, devra aboutir à une prise en compte fine des enjeux agricoles locaux (déplacements des engins, coupure des parcelles...).

### COMMENT PROCÉDER À LA « REDDITION DES COMPTES » ?

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

L'organisation d'une réunion avant l'été est apparue difficile en raison de plusieurs contraintes : réserve de l'État en période électorale, délai d'information des élus et du public, moindre disponibilité du public après le début des vacances scolaires.

Cependant, une réunion sera organisée par l'État à la rentrée 2022 (septembre ou octobre 2022). La DREAL Nouvelle-Aquitaine présentera à cette occasion la variante retenue et le calendrier des études et de la concertation à venir. L'organisation de cette réunion sera portée à la connaissance du public par plusieurs canaux, en lien avec les communes.



Réunion publique de Bajamont

# V. Les suites données à la concertation

## **L'ÉTAT POURSUIT LES ÉTUDES SUR L'AMÉNAGEMENT DE LA SECTION AGEN-NORD DE LA RN21.**

La concertation a confirmé l'opportunité du projet. La dangerosité de la section, exposée dans le dossier de concertation, a été confirmée par les participants à la concertation. Ceux-ci ont majoritairement fait part de leur satisfaction d'assister à la relance du projet et demandent maintenant sa mise en œuvre dans les meilleurs délais possibles. Dans cet objectif, l'État va lancer dès l'été 2022 les études complémentaires préalables à la déclaration d'utilité publique.

## **L'ÉTAT RETIENT COMME VARIANTE DE RÉFÉRENCE POUR LES PROCHAINES ÉTUDES LE TRACÉ COURT N°1.**

Au regard des enjeux exprimés par le public et des caractéristiques des différentes variantes, cette solution a été présentée au comité de pilotage du 8 juillet 2022, qui l'a validée. Ce tracé assure une bonne desserte de l'ensemble des bourgs et communes. Il répond aux objectifs énoncés dans le dossier de concertation :

- Améliorer la sécurité, grâce à la suppression de la majorité des accès directs ;
- Fiabilisation des temps de parcours, par l'ajout de 2 créneaux de dépassement et le contournement d'Artigues ;
- Amélioration du cadre de vie, en évitant totalement le bourg d'Artigues.

Une attention particulière devra être portée aux effets du projet sur l'environnement et sur l'activité agricole.

## **UNE OPTION « AMÉNAGEMENT SUR PLACE » SERA ANALYSÉE DANS LE SECTEUR DE GALIMAS.**

L'État analysera la proposition d'un aménagement sur place. L'analyse qui sera menée au 2e semestre 2022 devra permettre de répondre à deux interrogations:

- Comment fonctionneront les rétablissements dans l'une ou l'autre des variantes ? Dans ce secteur en particulier, il apparaît en effet nécessaire de mieux appréhender la question des rétablissements pour choisir la variante ;
- Un secteur en aménagement sur place peut-il s'insérer entre deux secteurs en tracé neuf ? Le secteur de Galimas se situe en effet entre la section La Croix-Blanche – Monbalen et le reste de la section Agen-Nord. L'aménagement sur place de ce secteur ne saurait être envisagé qu'avec le maintien d'un niveau de sécurité élevé (suppression des accès et possibilité de dépassements) et d'une cohérence d'itinéraire.

### **L'ÉTAT PORTERA RAPIDEMENT CES DÉCISIONS À LA CONNAISSANCE DES ÉLUS ET DU PUBLIC.**

Dans la première quinzaine de juillet 2022, l'État convoquera un comité de pilotage en présence des cofinanceurs du projet et des maires des communes concernées. Ce choix leur sera présenté, expliqué et soumis pour approbation.

À la rentrée 2022 (septembre-octobre), l'État diffusera au public un document d'information l'invitant à participer à une réunion dite de "reddition des comptes". Cette réunion sera organisée dans une des quatre communes concernées par le projet.

Les études complémentaires (analyse multicritère des différents panachages proposés à la concertation, emplacement définitif des giratoires, analyse des options « Lascabanes », analyse des options « Galimas »...) seront alors présentées en vue d'une décision définitive à prendre avant fin 2022. La décision fera ensuite l'objet d'une communication spécifique en direction des élus, lors d'un COPIL, puis du public.

### **L'ÉTAT ENGAGERA UNE CONCERTATION APPROFONDIE SUR LES IMPACTS AGRICOLES ET SUR LES RÉTABLISSEMENTS**

À partir de la rentrée 2022, l'État entamera une série de rencontres bilatérales afin d'affiner son projet, dans l'objectif de l'organisation d'une enquête publique en début d'année 2024.

Ces rencontres bilatérales porteront :

- sur l'agriculture, avec la chambre d'agriculture de Lot-et-Garonne, la SAFER et les propriétaires et exploitants concernés par le tracé retenu et par ses rétablissements ;
- sur les rétablissements, avec les représentants des 4 communes concernées.

Ces échanges complémentaires permettront d'aboutir à un projet détaillé, qui fera l'objet d'une communication directe de l'État vers les habitants du territoire, en amont de l'enquête publique.

# Annexe : Synthèse de la prise en compte des demandes du garant

DEMANDE DE PRÉCISIONS ET/OU RECOMMANDATIONS	RÉPONSE DE L'ÉTAT
<p>Avant la réalisation de la déviation d'Artigues, qui prendra quelques années dans le cas où le projet suive son cours, quelles solutions pourraient être mises en place pour renforcer la sécurité de sa traversée dans l'immédiat ?</p>	<p>Durant la concertation, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a fait remonter aux services compétents (DDT47 et Dirco exploitant de la RN21) ces interrogations. Certaines solutions ponctuelles sont en cours d'études, mais elles ne sauraient se substituer à un aménagement plus global à moyen terme.</p>
<p>L'approfondissement de la question des rétablissements des voiries existantes, des chemins et des accès aux propriétés immobilières et aux exploitations agricoles doit être une priorité pour répondre aux interrogations des publics.</p>	<p>Une fois la variante choisie, la DREAL Nouvelle-Aquitaine reviendra vers les collectivités, qui sont les futurs gestionnaires de ces voiries de rétablissements, afin de préciser avec elles les besoins. Cette concertation avec les collectivités se fera au fil de l'eau pendant toute la phase d'études préalables.</p>
<p>Toutes les variantes d'améliorations de la RN 21, à part celle d'un aménagement sur place qui est largement rejetée par le public, impactent le fonctionnement des exploitations agricoles. Quelles réponses peuvent être apportées à des situations bien différentes en fonction de la localisation, de la superficie, de l'enclavement ou non, des qualités et des potentialités agronomiques de ces terres ? Quelles compensations à envisager ?</p>	<p>Les études à venir, dont une étude d'impacts de la variante choisie, permettront d'affiner l'identification des difficultés et d'y apporter des réponses. Des études agricoles, menées en lien avec la Chambre d'Agriculture 47 et la SAFER, permettront de nouveaux échanges avec les exploitants afin de rechercher des solutions pour limiter, et compenser si besoin, les conséquences de la nouvelle voie sur les activités agricoles.</p>
<p>Le panachage entre le contournement d'Artigues et la réutilisation après améliorations de la RN 21 au niveau de Galimas, ne peut-il pas être envisageable au niveau déjà des études ?</p>	<p>Il est possible, pour les variantes courtes, d'étudier un panachage tracé neuf au droit d'Artigues + aménagement sur place au droit de Galimas. Une telle solution nécessite un approfondissement des études.</p>
<p>Alors qu'une réflexion sur l'utilisation du train se développe par rapport aux enjeux environnementaux et énergétiques et que les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie vont rouvrir avec l'aide de l'État, la ligne Agen-Auch, en continuité de la ligne Agen-Périgueux, la DREAL Nouvelle-Aquitaine devrait se rapprocher de la Région Nouvelle-Aquitaine pour examiner l'opportunité de faire circuler des navettes ferroviaires entre Agen et Villeneuve-sur-Lot dans la perspective de la création d'une gare sur la LGV Bordeaux-Toulouse.</p>	<p>La DREAL Nouvelle-Aquitaine se rapprochera de la Région pour faire un point sur l'abandon du projet de remise en fonctionnement de la ligne desservant Villeneuve-sur-Lot</p>



DEMANDE DE PRÉCISIONS ET/OU RECOMMANDATIONS	RÉPONSE DE L'ÉTAT
<p>Pour un projet routier s'attaquant en particulier à l'insécurité routière, le garant aurait souhaité que la Sécurité routière et/ou une association de lutte contre la violence routière puissent au moins se prononcer sur celui-ci à défaut de participer à une réunion publique.</p>	<p>La DREAL transmettra le dossier de concertation et les éléments nécessaires au service de la préfecture de région en charge de ces thématiques en lui demandant s'il souhaite être associé à la suite des études.</p>
<p>Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine de se rapprocher de la SAFER et de la Chambre d'agriculture de Lot-et-Garonne pour envisager déjà quelles seraient les mesures de compensation à proposer aux quelques exploitants agricoles impactés par l'une des variantes.</p>	<p>Des études agricoles, menées en lien avec la Chambre d'Agriculture 47 et la SAFER, permettront de nouveaux échanges avec les exploitants afin de rechercher des solutions pour limiter, et compenser si besoin, les conséquences de la nouvelle voie sur les activités agricoles.</p>
<p>Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine de prendre contact avec le BRGM pour procéder à une étude des sous-sols présentant par endroits des cavités pouvant fragiliser la réalisation d'une voie routière.</p>	<p>La DREAL Nouvelle-Aquitaine a sollicité l'appui du Cerema qui dispose d'un département spécialisé en géotechnique routière (le BRGM étant plutôt orienté sous-sols et risques miniers). Une première phase de reconnaissance et sondages commencera dès que la variante sera choisie.</p>
<p>Le garant a noté des dysfonctionnements au niveau d'une commune (salle de réunion trop petite, informations limitées, absence du maire à des réunions, problème avec le registre des avis...). Que pourraient faire la DREAL Nouvelle-Aquitaine et/ou les services de l'État pour éviter que se répète une situation similaire lors d'une autre concertation ?</p>	<p>Pour les suites du projet, l'État informera les élus concernés avant de diffuser une information au grand public. Les réunions avec les élus seront l'occasion de rappeler le rôle majeur des communes pour relayer les informations auprès du public. Des réunions bilatérales avec chacune des communes concernées seront également proposées aux élus.</p>
<p>Le garant a été contacté par des associations pour l'informer d'un ancien projet de déviation combattu par une partie de la population de Foulayronnes et d'Artigues. Pourquoi dans le dossier de présentation du projet à la concertation préalable de cette année, rien n'est rappelé de ce tracé par la vallée de la Ségone des années 1980 et de son abandon dans les années 1990 ?</p>	<p>La solution par la vallée de la Ségone fait partie des variantes étudiées. Dans la déclaration d'utilité de 2000, elle avait été exclue compte tenu de son fort impact sur le milieu naturel. Les études menées en 2012 puis en 2020 ont confirmé cette très forte sensibilité environnementale. Ce point est évoqué en page 28 du dossier de concertation. Il a donc bien été confirmé que la vallée de la Ségone présentait des enjeux environnementaux majeurs incompatibles avec la réalisation d'un tracé routier en 2022.</p>
<p>Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine d'informer la population des communes concernées en diffusant des informations dès le choix d'une variante cet été.</p>	<p>Une réunion dite de "reddition des comptes" sera organisée à la rentrée 2022 (voir plus bas). L'invitation à cette réunion comportera les principaux éléments de la décision de l'État et elle sera diffusée à tout le territoire concerné par la concertation initiale. Enfin, la présente note sera publiée sur le site de la concertation <a href="http://www.RN21-Agen-Nord.fr">www.RN21-Agen-Nord.fr</a>.</p>

DEMANDE DE PRÉCISIONS ET/OU RECOMMANDATIONS	RÉPONSE DE L'ÉTAT
<p>Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine d'approfondir avec les propriétaires et les exploitants agricoles, leurs échanges sur l'ensemble des caractéristiques des parcelles pour en retirer une connaissance des plus précises pour la suite du projet.</p>	<p>Dans le cadre des études approfondies de la variante retenue, l'État va entamer une série de rencontres bilatérales avec les acteurs agricoles :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Chambre d'agriculture</li><li>• SAFER</li><li>• Propriétaires et exploitants concernés par le tracé retenu et par ses rétablissements.</li></ul> <p>Cette concertation, qui se fera en associant les communes concernées notamment en tant que futurs gestionnaires des rétablissements à réaliser, devra aboutir à une prise en compte fine des enjeux agricoles locaux (déplacements des engins, coupure des parcelles...).</p>
<p>Le garant demande à la DREAL Nouvelle-Aquitaine de poursuivre les contacts déjà engagés avec les maires des communes concernées et des associations qui se sont manifestées lors de la concertation.</p>	<p>Un comité de pilotage réunissant les financeurs et les 4 communes concernées sera organisé dans la première quinzaine de juillet 2022. Les représentants de l'État y expliqueront le choix de la variante et les questions qu'il reste à approfondir.</p> <p>Dans le cadre de la concertation continue avec les communes, ces dernières pourront demander à l'État d'intégrer les associations de riverains.</p>
<p>Le garant demande qu'une réunion publique de « reddition des comptes » soit organisée dans une commune après le choix de la variante.</p>	<p>Une réunion sera organisée par l'État à la rentrée 2022 (septembre ou octobre 2022). La DREAL Nouvelle-Aquitaine présentera à cette occasion la variante retenue et le calendrier des études et de la concertation à venir. L'organisation de cette réunion sera portée à la connaissance du public par plusieurs canaux, en lien avec les communes.</p>



aménagement

de la RN21  
Agen / Villeneuve-sur-Lot