

RN21 – Section Agen Nord

BILAN

des réunions publiques
de novembre 2024
sur les rétablissements
induits par le tracé

COMMUNES DE BAJAMONT,
FOULAYRONNES,
LA CROIX-BLANCHE
ET PONT-DU-CASSE

Préambule

Les réunions publiques sur les rétablissements de l'aménagement de la section Agen Nord de la RN21 se sont déroulées du 12 au 22 novembre 2024, et ont réuni 220 personnes. Elles font suite à la concertation préalable du public qui s'est tenue du 7 février au 20 mars 2022, et à la réunion publique du 22 novembre 2022 pour présenter les enseignements de la concertation tirés par le maître d'ouvrage et les suites données au projet, au cours de laquelle l'engagement avait été pris de revenir vers les riverains lors de l'approfondissement des études pour échanger sur les rétablissements. Elles se sont déroulées en présence des représentants de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, mesdames Christine Cervera-Nevrin et Vinciane Guillot, et monsieur Julien Aranda.

1. Rappel du contexte du projet

L'État porte le projet de modernisation de la section Agen-Nord de la RN21.

Sur cette portion, l'État poursuit **trois grands objectifs : améliorer la sécurité, fiabiliser les temps de parcours et améliorer le cadre de vie et l'environnement.**

Il s'est appuyé sur les études et les différentes phases de concertation pour établir son choix d'aménagement : une **déviations dite "courte" des bourgs de Galimas et d'Artigues**, avec la réalisation de deux giratoires en face d'Artigues et de la côte de la Belette menant à Bajamont, la création de deux ouvrages permettant la traversée est-ouest des piétons et vélos sous l'aménagement et l'aménagement de deux créneaux de dépassement.

Les études relatives à cette section sont conduites par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Nouvelle-Aquitaine (DREAL NA), qui assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

2. Organisation des réunions

Le projet a fait l'objet d'une **concertation préalable avec le public** au titre du code de l'environnement qui s'est déroulée du 7 février au 20 mars 2022 sous l'égide d'un **garant désigné par la Commission Nationale de Débat Public**.

Dans les enseignements de cette concertation puis lors de la réunion publique réalisée à Pont du Casse le 22 novembre 2022, la DREAL a pris l'engagement que l'ensemble des accès seraient rétablis. Pour ce faire, un dialogue avec les collectivités devait être mis en place dans le cadre de l'approfondissement des études.

C'est en ce sens que plusieurs réunions publiques ont été organisées avec les communes concernées sur le projet d'aménagement de la section « Agen Nord » entre Agen et Villeneuve-sur-Lot. Ces réunions avaient pour but de discuter des rétablissements prévus, fruits d'études de conception complémentaires, notamment avec l'apport du volet agricole.

Une réunion publique a été organisée dans chacune des communes concernées par le tracé retenu, selon le calendrier suivant :

Foulayronnes	12 novembre 2024 à 18h00 en salle des associations
Pont-du-Casse	14 novembre 2024 à 18h30 au centre culturel
La Croix-Blanche	20 novembre 2024 à 18h30 en salle des fêtes
Bajamont	22 novembre 2024 à 18h30 en salle des fêtes

Ces réunions publiques ont réuni chacune une cinquantaine de personnes, avec un pic de participation sur la commune de Pont-du-Casse où environ soixante-dix personnes étaient présentes.

Ce niveau de participation du public atteste de la bonne information du public en amont des réunions publiques, notamment grâce au relais opéré par les mairies, mais aussi de la mobilisation importante et de l'intérêt du public pour ce projet. Les réunions ont principalement réuni des personnes impactées par les futurs aménagements. Ils constituaient la cible principale de ces réunions. Les agriculteurs concernés par les rétablissements et le tracé étaient également fortement impliqués.

3. Déroulé des réunions

Les réunions se sont toutes déroulées, selon la même organisation, en trois temps :

- présentation du diaporama par la DREAL ;
- réponse aux questions globales sur le projet ;
- temps d'échange avec la DREAL pour les cas particuliers ;

Lors de la présentation du diaporama, la DREAL a rappelé les grandes étapes qui ont précédé ces réunions publiques, et notamment :

- la **concertation publique** au titre du code de l'environnement, de février à mars 2022, qui a fait ressortir comme variante préférentielle le tracé court n°1 ;
- la **réunion publique** de novembre 2022, où ont été présentées des études complémentaires sur un aménagement sur place à Galimas, des propositions de combinaisons de tracés écartées car elles ne remplissaient pas les objectifs attendus du projet, et des demandes d'optimisations et d'adaptations.
- la **décision du tracé retenu** : tracé court n°1 avec tracé neuf à Galimas par le ministère chargé des transports en janvier 2023.

Ensuite, un zoom était fait sur chacun des quatre secteurs de rétablissements induit par le tracé :

- le secteur de Roudé à Foulayronnes ;
- le secteur du giratoire de Pont-du-Casse à l'est du bourg d'Artigues ;
- le secteur du giratoire en face de la côte de la Belette entre Bajamont, Foulayronnes et La Croix-Blanche ;
- le secteur de La Croix-Blanche au niveau de la route de Saint-Pierre-des-Feuilles ;

Le projet en est à l'étape des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique. Ces réunions s'inscrivent dans le cadre de la concertation continue, et viennent enrichir les études de la DREAL sur les rétablissements.

Les partis d'aménagement retenus seront présentés à l'enquête publique. Lors de celle-ci, chacun pourra s'exprimer sur des choix d'aménagement précis.

4. Synthèse des échanges avec le public

Les débats sur le projet global ont porté sur :

- les protections acoustiques envisagées ;
- les acquisitions de parcelles nécessaires au projet ;
- le devenir de la RN21 à Artigues, suite à la réalisation de l'aménagement ;
- les compensations environnementales prévues.

4.1. Sur le volet acoustique

La DREAL respectera la réglementation en vigueur. Une étude acoustique est menée en prenant pour référence les normes de protections acoustiques qui s'appliquent dans le cas de création d'une route nouvelle.

Si ces études aboutissent à la conclusion qu'une protection acoustique est nécessaire, la nature des protections acoustiques sera choisie en fonction du contexte où elles doivent être mises en place :

- Des protections à la source (murs ou merlons acoustiques) notamment pour protéger des ensembles bâtis ;
- Des protections de façade (remplacement des menuiseries des maisons) si des murs anti-bruits ne peuvent être installés par manque de place ou pour protéger du bâti diffus ;

Le dossier d'enquête publique exposera les mesures envisagées sur le volet acoustique.

4.2. Sur le volet acquisition – propriétaires privés

Les études sont encore à un stade trop amont pour que les discussions formelles sur les acquisitions foncières soient engagées.

Dans un premier temps, le projet doit être déclaré d'utilité publique. Ensuite, les études vont être approfondies pour définir l'emprise de la route : la partie circulée de la route, mais aussi ses talus, les besoins d'accès pour l'entretien à l'arrière des talus, son assainissement etc..

Une fois l'emprise de la route définie, la DREAL identifiera puis contactera les propriétaires des parcelles impactées pour amorcer un processus d'acquisition à l'amiable. Celle-ci est toujours préférée, avant d'envisager une procédure d'expropriation, en vertu de la Déclaration d'Utilité Publique, si un accord amiable ne pouvait être trouvé.

L'estimation des biens est réalisée sur la base de la valeur du terrain, et de son caractère bâti. Ce chiffrage est réalisé par le service des domaines de l'État, au regard de la valeur de biens similaires situés à proximité.

4.3. Sur le volet acquisition – parcelles agricoles

Sur le volet acquisition de parcelles agricoles individuelles, un barème sera mis en place pour le secteur afin de définir des règles d'indemnisation communes.

Différentes indemnisations sont possibles selon les effets du projet : perte d'exploitation, rallongement du temps de parcours, perte de zone cultivable.

Une compensation agricole collective sera également mise à place. Son montant sera déterminé à l'issue de l'étude préalable agricole et la validation du dossier par la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CDPENAF).

4.4. Sur le devenir du bourg d'Artigues

Plusieurs personnes, souvent résidentes du bourg, ont interrogé la DREAL sur le réaménagement du bourg à l'issue des travaux. En effet, la population souhaiterait la réalisation d'aménagements afin de réduire la vitesse des véhicules dans ce bourg, une fois la déviation réalisée.

La DREAL indique que la RN21 actuelle à Artigues sera rétrocédée à une collectivité, qui n'est pour le moment pas définie, qui pourra réaliser les aménagements qu'elle estimera nécessaires pour limiter la vitesse dans le bourg.

4.5. Sur les compensations environnementales prévues

Comme pour le volet acoustique, la DREAL respectera la réglementation en vigueur. Dans le cadre des études, l'État doit lister les enjeux, et présenter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées. L'État conduit le projet

dans le strict respect de ces principes. Les études ont permis d'identifier les enjeux, qui ont donné suite à la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC) :

- d'abord éviter au maximum les zones à enjeux environnementaux,
- Ensuite, si les impacts ne peuvent être évités, prendre des mesures de réduction de ces impacts, notamment en phase travaux,
- Enfin, pour les impacts résiduels qui ne pourraient pas être évités, la DREAL doit mettre en œuvre des mesures compensatoires, ce qui peut nécessiter l'acquisition de parcelles.

Les aspects environnementaux seront au cœur du dossier d'enquête publique, avec la présentation des enjeux et des mesures ERC.

5. Points particuliers pour les secteurs de rétablissements

5.1. Secteur de Foulayronnes / Roudé

Une grande partie des discussions a porté sur le choix du tracé en aménagement sur place dans ce secteur, plutôt que sur les rétablissements. La DREAL a indiqué que le choix du tracé était issu de la concertation publique de 2022.

En effet, lors de la concertation, deux tracés longs inspirés de la DUP de 2000 ont été présentés. Ces derniers ont été écartés à l'issue de la concertation, notamment en raison de leurs impacts paysager et géotechnique (risques de mouvements de terrain). Le tracé court retenu intègre un aménagement sur place dans le secteur de Roudé.

Une demande de modification du rétablissement du chemin de La Gauge a été formulée par les habitants du lieu-dit.

5.2. Secteur de Artigues / Pont-du-Casse

Les questions ont principalement porté sur le rétablissement de la route des Grangettes, notamment sur son accessibilité pour les véhicules légers.

La DREAL indique que le parti d'aménagement retenu pour cette route étroite a été d'éviter de la rendre trop attractive, afin d'éviter de générer des reports de flux, en la rendant simplement carrossable.

5.3. Secteur d'Artigues / Bajamont

L'accessibilité de l'arrêt de bus (ligne 440 régionale entre Agen et Villeneuve-sur-Lot) à proximité du chemin de Bél Air a soulevé des questions. La DREAL a indiqué que la volonté du Conseil régional, gestionnaire du transport en commun, est de maintenir au maximum les arrêts de bus actuels, mais qu'un déplacement des arrêts de bus sera étudié avec les services techniques de la région pour améliorer l'accessibilité le cas échéant.

Les agriculteurs présents ont posé des questions sur le refus de retenir l'inflexion du tracé au niveau de Lascabanes. Cette adaptation avait effectivement été étudiée lors de la concertation de 2022, mais n'avait pas été retenue, car elle supposait de forts remblais, et donc un surcoût important, en raison de l'ouvrage de rétablissement qui

franchissait la nouvelle route nationale pour relier le chemin Pech de la Peyre à Lacasbanes et le bourg d'Artigues.

Le tracé étudié prévoit un passage supérieur au lieu-dit de Lascabanes. Suite à des discussions techniques et au déplacement du giratoire en face de la côte de la Belette fin 2022, il a été constaté que le passage supérieur et le giratoire remplissent la même fonction. En outre, le coût en investissement, puis en entretien pour la collectivité qui serait propriétaire de la voie de rétablissement et son ouvrage d'art, ainsi que les impacts sur les habitations riveraines ne vont pas en faveur de la conservation de l'ouvrage d'art.

Sa suppression constitue une optimisation de l'infrastructure neuve, et entraîne un détour de moins de 2 km via le giratoire de la côte de la Belette.

5.4. Secteur de la Croix-Blanche

Les questions ont principalement porté sur 2 points :

- des inquiétudes quant à l'allongement de parcours occasionné par les deux rétablissements (route de Saint-Pierre La Feuille, puis le rétablissement du giratoire de La Croix-Blanche vers la future ex RN) par rapport à l'accès direct actuel,
- une demande de remplacement du passage inférieur piétons et cycles par un passage inférieur également pour les véhicules. La DREAL a indiqué que cette optimisation du passage inférieur avait été étudiée, mais ne présentait pas de justification technique à cet endroit. L'ouvrage supposerait un surcoût important, avec un détour modéré à réaliser (impossibilité de réaliser l'ouvrage en lieu et place de celui piétons et cycles), une limitation des véhicules en hauteur (ce qui n'est pas le cas des rétablissements proposés), et des difficultés techniques de réalisation (pompage d'eau) qui posent également question sur le fonctionnement futur de l'ouvrage enterré dans une zone sujette aux problématiques d'inondation.

Les débats ont également porté sur l'accessibilité de l'arrêt de bus en face de la route de Saint-Pierre-La-Feuille. La DREAL a indiqué que l'accessibilité piétonne et vélo sont maintenues via le passage inférieur. L'accessibilité véhicule est maintenue via les deux rétablissements.

6. Les suites données à la concertation continue

L'État poursuit les études complémentaires préalables à la déclaration d'utilité publique, qui seront nourries par les réflexions et discussions qui ont eu lieu avec le public sur les rétablissements.

Ces échanges permettront de préciser le projet qui sera présenté au public lors de l'enquête publique.

Durant l'année 2025, l'État convoquera un comité de pilotage en présence des cofinanceurs du projet et des maires des communes concernées pour leur présenter les discussions issues de la concertation continue, et proposera des adaptations du projet le cas échéant. Les adaptations retenues seront présentées au public dans le projet soumis à l'enquête publique.



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*