

Agen, vendredi 4 décembre 2009

## **DOSSIER DE PRESSE**

### **Réseau routier départemental Plan de modernisation 2010-2025**

#### **Mieux desservir les territoires pour mieux servir les hommes**

Afin de rattraper le retard considérable en matière d'infrastructures routières, le Conseil général de Lot-et-Garonne s'apprête à adopter un plan de modernisation du réseau routier départemental pour les 15 ans à venir. **Ce plan fixe les aménagements routiers à réaliser afin d'améliorer la desserte des agglomérations lot-et-garonnaises et de renforcer la sécurité routière sur l'ensemble du réseau.**

L'aménagement du territoire doit en premier lieu servir de levier à l'économie départementale. C'est pourquoi les infrastructures ont été pensées en cohérence avec le Schéma de développement économique récemment adopté par le Conseil général.

En terme de sécurité, il est important de réagir et de proposer de vraies solutions puisque le Lot-et-Garonne se hisse au 8<sup>e</sup> rang des départements les plus accidentogènes.

Pour répondre à ces deux objectifs, **le Département maintiendra un fort taux d'investissements en matières d'infrastructures**, avec un budget annuel de plus de 46 millions d'euros, compatibles bien évidemment avec les capacités budgétaires de la collectivité.

Sur le plan concret, le Département a identifié **37 chantiers** qui seront entrepris sur **le réseau structurant** d'ici 2025.

Pour ce qui est du **réseau secondaire**, il fera l'objet de plans triennaux et visera à améliorer les axes routiers empruntés essentiellement pour des trajets domicile/travail.

#### **1. Le contexte du plan de modernisation**

Avant de se lancer dans l'élaboration de ce nouveau plan, le Conseil général a d'abord procédé à l'analyse de l'ancien schéma routier (1995-2010) et des évolutions apparues au cours de ces quinze dernières années.

##### **Bilan du schéma routier 1995-2010**

Le schéma routier 1995-2010 avait été établi en fonction de deux critères : l'évolution présumée du trafic et la sécurité routière. Il prévoyait ainsi 47 opérations dont 7 déviations d'agglomération (dont Villeneuve, Marmande, Casteljaloux, Pont des Sables et Barbaste-Lavardac) et plusieurs créneaux de dépassement.

Or, seule la déviation de Marmande a été réalisée, celles de Villeneuve et d'Agen sont actuellement en cours, et aucun créneau de dépassement n'a été effectué.

Le budget consacré à ce schéma était de 139 M€. Finalement, ce sont 128 M€ qui ont été investis dans le réseau routier départemental dont plus de 40 M€ en dehors de ce programme.

Le bilan de ce plan est par conséquent assez critique pour diverses raisons.

- **des travaux réalisés sans cohérence les uns avec les autres** : le schéma prévoyait des contournements inutiles compte tenu du faible trafic constaté sur des agglomérations comme Duras, Saint-Sylvestre ou encore Barbaste-Lavardac
- **l'absence de priorisation** : le schéma 1995-2010 avait placé l'ensemble du réseau routier départemental au même niveau, sans hiérarchiser les besoins, l'intérêt de certains pôles d'activité
- **l'absence de calendrier** : il aurait été plus judicieux de définir un planning des aménagements à réaliser
- **une forte baisse des investissements** : notamment sur la période 2001-2006, qui a conduit à un retard important dans la conduite des aménagements à réaliser.

## **Analyse des évolutions**

Afin d'avoir une vision globale et pertinente des besoins en infrastructures, le Conseil général a analysé les évolutions constatées sur le réseau routier entre 1995 et aujourd'hui. Trois postes ont ainsi été étudiés pour établir un état des lieux.

### **Critères socio-économiques**

Les principaux pôles urbains que sont Agen, Marmande et Villeneuve-sur-Lot se sont développés et même renforcés au cours des quinze dernières années. Parallèlement, les activités économiques se sont accrues dans et autour de ces mêmes agglomérations ainsi que le long des axes routiers principaux (D 933, D 911, D 813 et échangeurs de l'A 62 à Agen et Samazan).

### **Trafic routier**

Le précédent schéma prévoyait une augmentation annuelle du trafic de l'ordre de 2,5 % sur les axes principaux. Or, en réalité, le trafic n'a augmenté que de 0,5 % par an. L'essentiel du trafic est concentré aux abords des agglomérations principales (Agen, Marmande, Villeneuve-sur-Lot, Tonneins, Nérac, Lavardac, Fumel et Casteljalous) et sur les liaisons entre ces mêmes villes.

On comptabilise ainsi plus de 10 000 véhicules par jour sur :

- la D 911 entre Villeneuve-sur-Lot et Sainte-Livrade-sur-Lot
- la D 813 aux alentours d'Agen
- la D 813 entre Marmande et Sainte-Bazeille
- la D 933 entre Marmande et l'échangeur autoroutier de Samazan.

Le trafic le plus important est donc concentré le long de la Vallée de la Garonne et de celle du Lot.

### **Accidentologie**

Le Lot-et-Garonne est le 8<sup>e</sup> département le plus accidentogène de France. **Le risque d'accident y est 49 fois plus élevé que dans les autres départements français.** Il est donc primordial de sécuriser le réseau routier.

Les chiffres sont d'ailleurs éloquentes. Entre 2003 et 2007, on a dénombré plus de 1500 accidents sur les routes départementales, 200 tués, 850 blessés hospitalisés et 1500 blessés non hospitalisés.

En 2009, le nombre de tués reste élevé : **on dénombrait 28 morts au 31 octobre.**

Au terme de cette analyse, le Conseil général a pu établir le plan de modernisation du réseau routier départemental pour les quinze années à venir.

## 2. Le plan de modernisation du réseau routier départemental 2010-2025

L'objectif majeur de ce plan de modernisation est de **mieux desservir les territoires pour mieux servir les hommes**. A ce titre, ce plan de modernisation répond à deux objectifs majeurs :

- améliorer la sécurité des routes car le Lot-et-Garonne est le 8<sup>e</sup> département le plus dangereux de France en matière d'infrastructures
- parfaire la desserte des principaux pôles d'habitation et d'activités pour accompagner le développement économique du département.

Afin de hiérarchiser les besoins, le Conseil général a identifié deux réseaux :

- **Le réseau routier principal dit structurant** : il s'agit du réseau qui relie les principaux pôles d'habitation et d'activités. Sur ce réseau, le Département a établi des ordres de priorité dans les aménagements à réaliser. 4 niveaux de priorité ont ainsi été définis pour intervenir de manière cohérente sur le réseau structurant et d'équilibrer les investissements année après année.

**Le réseau routier secondaire** : ce réseau englobe tous les axes routiers qui ne figurent pas dans le réseau structurant et qui sont empruntés essentiellement pour des trajets domicile/travail. Le Conseil général a d'ailleurs choisi de traiter ce réseau par des plans triennaux d'aménagement pour améliorer ces axes secondaires.

Le réseau structurant a fait l'objet d'un découpage par zone géographique pour une intervention départementale raisonnée et harmonieuse. Trois zones ont été délimitées :

Marmande – Casteljaloux – Duras

- Fumel – Villeneuve
- Agen – Nérac

### Le pôle Marmande – Tonneins – Casteljaloux – Duras

**Constat** : Le Marmandais concentre une grande partie du trafic journalier lot-et-garonnais, tant au niveau des véhicules légers que des poids lourds. Le développement économique de cette zone, notamment avec les récentes usines implantées à Samazan, nécessite des aménagements pour améliorer la desserte des principaux axes routiers.

En matière de sécurité, on dénombre plusieurs endroits fortement accidentogènes dans cette zone comme la liaison entre l'échangeur de Damazan et Cap du Bosc en direction de Houeillès (nombreux virages très sinueux), le lieu-dit « Moncaubet » entre Tonneins et Clairac (virages très accentués).

**Aménagements** : Afin de répondre aux problématiques énoncés ci-dessus, le plan de modernisation prévoit essentiellement des interventions de sécurisation (création de tournes à gauche, aménagements de carrefours, rectification des virages, élargissement de la chaussée).

Parallèlement, la déviation de Marmande se poursuivra avec le traitement de la portion Est. Celle de Casteljaloux sera réalisée. L'aménagement de la route entre Marmande et Duras sera achevé puisqu'il ne reste qu'un morceau de 4 km à traiter pour finir ce programme.

**Zoom sur le Tonneinquois** : Le désenclavement du Tonneinquois est également programmé. La création d'un échangeur autoroutier à Razimet ne sera pas retenue pour la simple raison que Razimet est situé à 6 km de l'actuel échangeur de Damazan. Ce projet nécessiterait un investissement de 15 M€ pour la création de l'échangeur, sans compter le coût des travaux annexes pour relier cet échangeur aux routes existantes.

Toutefois, des opérations de recalibrage sont inscrites au plan et les deux routes qui relient le secteur de Tonneins à l'échangeur de Damazan seront sensiblement modernisées pour fluidifier et sécuriser le trafic.

**Routes départementales concernées** : D 813, D 933, D 655, D 911, D120, D 143, D 8, D 708.

## **Le pôle Fumel – Villeneuve**

**Constat** : Villeneuve-sur-Lot souffre d'un fort engorgement en son centre et le retard accumulé pour la réalisation de la déviation n'arrange pas ce phénomène qui ne cesse de s'amplifier. Une forte circulation est d'ailleurs constatée sur l'axe Villeneuve-sur-Lot / Sainte-Livrade-sur-Lot puisqu'il est le deuxième axe le plus fréquenté du département.

Hormis la déviation de Villeneuve-sur-Lot, le reste des interventions doit permettre de sécuriser les axes routiers. De nombreux giratoires percés sont trop souvent incompris des usagers de la route, qui ne respectent donc pas les règles de sécurité. D'autres carrefours présentent également des risques majeurs par manque de visibilité, certaines routes présentent de trop nombreux obstacles latéraux.

**Aménagements** : La saturation de Villeneuve-sur-Lot sera en grande partie solutionnée par la création d'une déviation Sud-Ouest, actuellement en cours. Il est également prévu un axe de contournement par le Nord.

En ce qui concerne les opérations de sécurisation, le Conseil général réhabilitera les giratoires percés en carrefours giratoires classiques, il rectifiera plusieurs virages trop prononcés, il réaménagera les bords de routes pour laisser plus d'espace entre les chaussées et les arbres, il procédera à l'élargissement de plusieurs voies.

**Routes départementales concernées** : D 911, D 656, D 666, D 102, D 710

## **Le pôle Agen - Nérac**

**Constat** : Le contournement d'Agen est actuellement en cours, contribuant ainsi à réguler le flux de véhicules. L'Agenais ne nécessite donc pas d'intervention particulière en dehors de l'achèvement de cette déviation.

Par contre, il est urgent de procéder au désenclavement de l'Albret. Les liaisons qui relient notamment le Néracais à Agen ou à l'autoroute n'ont pas totalement été aménagées. Des chantiers ont été entamés ces dernières années, mais il convient de les achever pour uniformiser les itinéraires.

On dénombre également plusieurs portions de route relativement accidentogènes. C'est le cas sur la route entre Lavardac et Feugarolles, au lieu-dit «Les Arroquets » où l'on constate de trop nombreux accidents de poids lourds.

**Aménagements** : L'essentiel des efforts est concentré sur le désenclavement de l'Albret, que ce soit en direction d'Agen ou de Damazan. Les routes reliant Nérac à Mézin et à Calignac seront ainsi finalisées et élargies à certains endroits pour assurer une meilleure desserte entre ces trois villes. Une étude sera d'ailleurs lancée pour étudier la faisabilité et l'utilité d'une déviation de Nérac. Les axes aux alentours de Feugarolles feront également l'objet de réaménagement, en direction de Lavardac et de Damazan, permettant ainsi un raccordement plus sécurisé à l'échangeur autoroutier.

**Routes départementales concernées** : D 813, D 656, D 930, D 108

## **Budget alloué à ce plan de modernisation**

Afin de rendre cohérent le développement économique du département et l'aménagement du territoire, le Conseil général a choisi de maintenir un fort taux d'investissement en matières d'infrastructures avec un **budget annuel de plus de 46 M€**, soit un **budget global de 700 M€ sur la période 2010-2025**. Ces investissements ont bien évidemment été pensés en cohérence avec les capacités budgétaires du Département.

Ces 700 M€ seront utilisés aussi bien pour l'aménagement des réseaux routiers primaire et secondaire que pour les projets exceptionnels que sont la LGV, le barreau de Camélat (au cas où), la mise en 2x2 voies de la RN 21, la liaison TER Agen-Villeneuve, la voie verte.

Si rien n'est encore acté notamment pour la LGV ou le barreau de la Camélat, le Conseil général a souhaité anticiper ces mutations qui devraient se concrétiser dans les 15 années à venir. C'est pourquoi, il a inclus ces financements dans sa préparation budgétaire. S'il est vrai que certains projets ne sont pas de la compétence du Département (RN 21), le Conseil général s'engage à cofinancer ces réalisations pour faciliter, accélérer le développement du Lot-et-Garonne.

### Réseau primaire

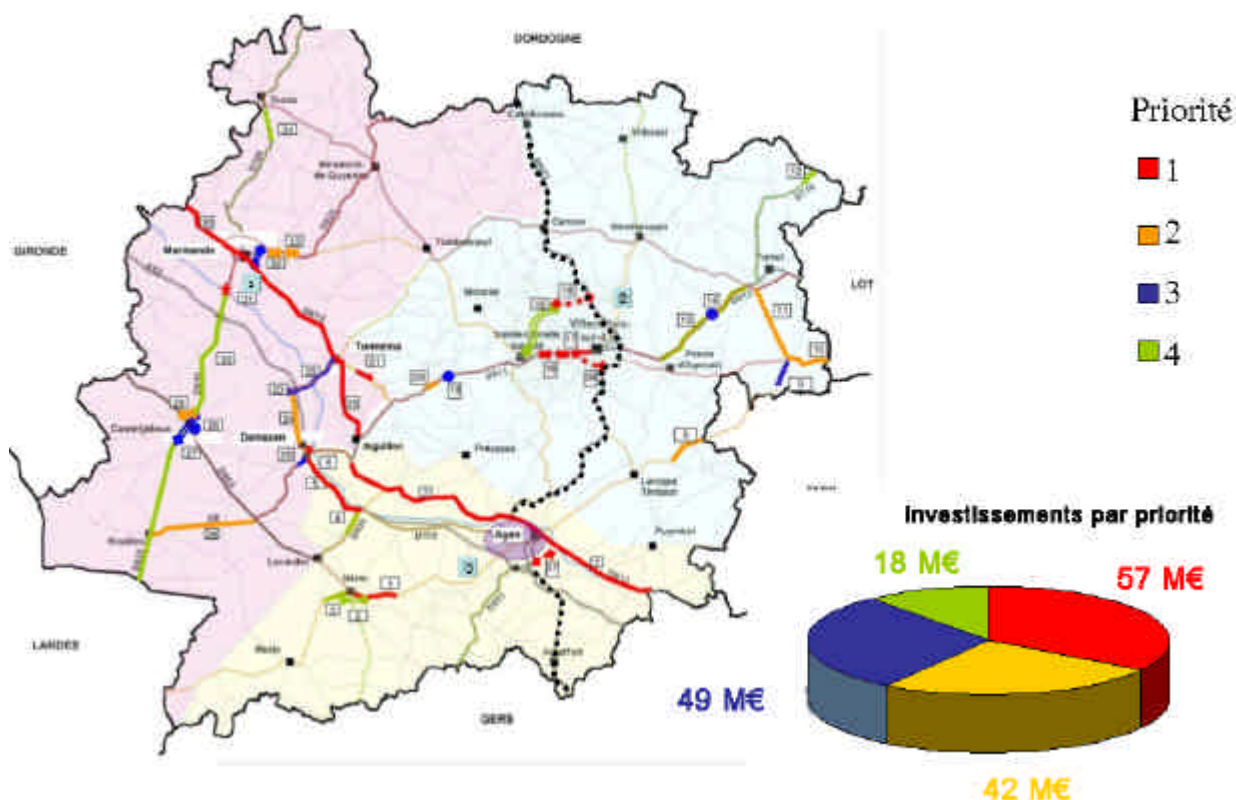
Le Département prévoit un budget de **166M€ pour les 15 années à venir**, ce qui représente **un investissement moyen annuel de 11 M€**. Cette enveloppe sera utilisée pour intervenir sur les axes structurants de Lot-et-Garonne.

### Réseau secondaire

Le Conseil général a fixé une enveloppe de **48M€ sur la période 2010-2025**, soit une **dépense moyenne de 3,2 M€ par an**.

Au total, le budget alloué à la modernisation des routes départementales est de **214 M€** pour la période 2010-2025.

## Les 37 opérations inscrites au plan par ordre de priorité



Contacts presse :  
**Yannick Lemarchand, Directeur de la Communication**  
Tél. : 05 53 69 42 45 / 06 86 07 46 04 / [yalemarc@cq47.fr](mailto:yalemarc@cq47.fr)  
**véronique Délerly / Attachée de presse**  
Tél. : 05 53 69 42 88 / [vedelery@cq47.fr](mailto:vedelery@cq47.fr)

**LOT-ET-GARONNE**  
Conseil général

