

ISSN 2494-5838

**Recueil des actes administratifs
Commission permanente
du 26 février 2021**

LOT-ET-GARONNE
Le Département



COMMISSION PERMANENTE DU 26 FÉVRIER 2021

SOMMAIRE

C - DECISIONS COURANTES

	pages
1-02-02- C Mise en oeuvre de la mesure d'accompagnement social personnalisé (masp) niveau 2	3
1-02-03- C Convention d'Objectifs et de Moyens avec l'Etat relative aux dispositifs d'aide à l'insertion professionnelle	8
1-02-04- C Dispositif de prévention des expulsions locatives : révision de la composition de la commission de coordination des actions de prévention des expulsions locatives (ccapex) et nouveau règlement intérieur	16
1-02-05- C Partenariat avec la Fédération UNA 47 pour la mise en oeuvre d'une campagne de vaccination itinérante des personnes âgées et isolées contre la Covid 19 - Vaccibus 47	30
2-02-01- C Déviation est de Marmande : validation du bilan de la concertation.....	37
2-02-02- C Sécurité routière - convention d'accès à certaines données du fichier national des accidents corporels	232
7-02-01- C L'évolution de la gouvernance de l'eau sur le bassin Garonne-Ariège-rivières de Gascogne.....	247
9-02-01- C La charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale.....	253

DECISIONS COURANTES

N° 1-02-02-C**MISE EN OEUVRE DE LA MESURE D'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL PERSONNALISE (MASP)
NIVEAU 2****D E C I D E**

- de fixer, pour 2021, le nombre de mesures d'accompagnement social personnalisé à 28 mesures annuelles actives, soit une dépense maximale de 65 184 € pour l'année 2021;
- d'autoriser la Présidente du Conseil départemental de Lot-et-Garonne à signer la convention de délégation de la mise en œuvre de la mesure d'accompagnement social personnalisé avec les organismes tutélaires suivants : UDAF 47, SOLINCITE, APTIM, SAUVEGARDE, selon le modèle joint en annexe 1, dans la limite de 28 mesures au total ;
- de prélever les crédits nécessaires sur l'enveloppe 27172, chapitre 011, fonction 428, nature 611.

Transmission à la préfecture	Signataire
Transmis le 26 Février 2021 à la préfecture de Lot-et-Garonne	Pour la Présidente du Conseil départemental Le Directeur général des services, Fabien DUPREZ
Affiché à l'Hôtel du Département le 2 Mars 2021	



CONVENTION

Entre le Département de Lot-et-Garonne, représenté par la Présidente du Conseil départemental habilitée par décision de la Commission permanente en date du xxxx et ci-après désigné par le terme « le Département » ;

Et l'Association **XXXXX**, sise XXXX, et représentée par XXXXXX, son Président

VU la délibération de la Commission permanente du xxxx,

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

La loi n° 2007-308 du 5 mars 2007 réformant le régime de protection juridique des majeurs prévoit la mise en place d'un dispositif d'accompagnement social et budgétaire : la mesure d'accompagnement social personnalisé (MASP) qui relève de la responsabilité du Département.

La MASP concerne les personnes qui :

- perçoivent des prestations sociales dont la liste est arrêtée par décret ;
- dont la santé ou la sécurité est menacée ou compromise du fait des difficultés qu'elles éprouvent à gérer leurs prestations sociales ;
- dont les facultés mentales ne sont pas altérées ;
- et sur la base du consentement de la personne.

Cette réforme, a pris effet au 1^{er} janvier 2009.

Objet de la convention

La présente convention de gestion a pour objet de définir les modalités par lesquelles le Conseil départemental délègue à l'association tutélaire la mise en œuvre effective de la mesure d'accompagnement social personnalisé auprès des personnes admises dans ce dispositif.

Le département dispose d'une enveloppe de 28 mesures annuelles pour l'année 2021, à répartir entre les quatre associations tutélares.

L'association a la charge de la gestion des mesures d'accompagnement social personnalisé qui lui sont confiées par le Département : aide à la gestion des prestations de la personne et accompagnement social individualisé.

Article 1 : Modalités d'admission dans le dispositif de la MASP

L'instruction des demandes de MASP et leur mise en œuvre s'effectuent conformément au référentiel adopté par la Commission Permanente lors de sa séance du

Sur décision du Président du Conseil départemental, après avis de la commission de validation, le demandeur est admis au bénéfice de la MASP, pour une durée de six mois à un an, renouvelable après évaluation. La durée totale ne peut excéder quatre ans.

Le Conseil départemental en informe le demandeur et l'organisme tutélaire.

Article 2 : Conclusion du contrat dans le cadre de la MASP

L'association programme un ou deux entretiens obligatoires, espacés de quinze jours, au cours du mois suivant la notification afin de vérifier l'adhésion de l'utilisateur à la démarche contractuelle ainsi que sa motivation dans la mise en œuvre des objectifs du plan d'intervention et de l'accompagnement social. L'association tutélaire transmet aux services du Conseil départemental le plan d'aide élaboré conjointement avec le demandeur et le prescripteur, dans les plus brefs délais.

Article 3 : Exécution du contrat

Le contrat comprend au minimum quatre heures mensuelles d'intervention par personne accompagnée.

Le contrat fera l'objet d'un bilan écrit de la part de l'association tutélaire deux mois avant la date d'échéance, pour passage en commission de validation qui statue, soit sur le renouvellement de la mesure dans la limite de quatre années, soit sur la fin de l'intervention, et/ou l'orientation vers une mesure judiciaire.

L'association tutélaire s'engage à fournir au Conseil départemental un rapport d'activité annuel MASP (annexe 1) retraçant l'évolution de son activité, ses caractéristiques.

L'association tutélaire informe le Département, dans les plus brefs délais, en cas de refus par l'intéressé du contrat d'accompagnement social personnalisé ou de non-respect de ses clauses.

Article 4 : Modalités de tarification, facturation et paiement

Le Département s'engage à verser à l'association tutélaire un montant de 2 328 € par an et par mesure d'accompagnement social personnalisé.

Cette somme est prélevée sur le chapitre 011, fonction 428, nature 611, enveloppe 27172, selon les modalités suivantes :

- Règlement mensuel au prorata temporis du nombre de jours de présence du bénéficiaire dans le dispositif MASP et sur facture nominative établie chaque mois par l'association tutélaire

En cas de non adhésion de la personne, le Département s'engage à régler un mois d'intervention au prestataire, voire deux mois si la situation le justifie : la décision est prise par la commission sur examen des éléments transmis par l'organisme tutélaire motivant cette demande.

A tout moment, le Département peut demander des justificatifs d'effectivité de la mesure : quittance de loyers, feuille d'émargement signée par le bénéficiaire.

Article 5 : Durée de la convention

La présente convention est conclue pour une durée de un an, à compter du 1^{er} janvier 2021.

Elle peut être modifiée à tout moment par voie d'avenant.

Article 6 : Résiliation

La convention pourra être dénoncée par l'une ou l'autre des parties sur préavis de résiliation donné par lettre recommandée avec accusé de réception, trois mois au moins avant expiration.

Le Département se réserve le droit de mettre fin unilatéralement et à tout moment à la présente convention, en cas de non-respect de l'une quelconque de ses clauses par l'association tutélaire.

Fait en trois exemplaires originaux

Fait à Agen, le

Pour le Département de Lot-et-Garonne
la Présidente du Conseil départemental

Pour l'Association XXXX
le Président ou le Directeur

Sophie BORDERIE

ANNEXE

RAPPORT D'ACTIVITE ANNUEL MASP

Activité

Nombre de MASP dans l'année	
Nombre de bénéficiaires au 31/12	
Nombre de sorties du dispositif (Objectifs atteints)	
Nombre de ruptures du contrat : - Non adhésion de la personne - A quitté le département - Décès - Orientation MJAGBF - Orientation MAJ - Orientation Curatelle/Tutelle	
Durée moyenne d'une mesure	

**CONVENTION D'OBJECTIFS ET DE MOYENS AVEC L'ETAT RELATIVE AUX DISPOSITIFS
D'AIDE A L'INSERTION PROFESSIONNELLE**

D E C I D E

- d'autoriser la Présidente du Conseil départemental à signer avec l'Etat la convention annuelle d'objectifs et de moyens relative aux dispositifs d'aide à l'insertion professionnelle jointe en annexe ;
- de prélever les crédits nécessaires au financement des Contrats d'accompagnement dans l'emploi/Parcours Emploi Compétences (CAE/PEC) et des Contrats à durée déterminée d'insertion (CDDI), sur le chapitre 017, nature 65671, fonction 444, enveloppe 28712.

Transmission à la préfecture	Signataire
Transmis le 26 Février 2021 à la préfecture de Lot-et-Garonne	Pour la Présidente du Conseil départemental Le Directeur général des services, Fabien DUPREZ
Affiché à l'Hôtel du Département le 2 Mars 2021	

Convention annuelle d'objectifs et de moyens
Relative aux dispositifs d'aide à l'insertion professionnelle
fixant les engagements du Département de Lot-et-Garonne et de l'Etat

Vu le code du travail et notamment les articles L5134-19-4 et suivants,

Vu les dispositions de la loi n° 2008/1249 du 01 décembre 2008 généralisant le revenu de solidarité active (RSA) et réformant les politiques d'insertion,

Vu le décret n°2009-1442 du 25 novembre 2009 relatif au Contrat Unique d'Insertion

Vu l'instruction DGEFP n° 2014/02 du 05 février 2014 relative au pilotage des dispositifs de l'insertion par l'activité économique,

Vu la circulaire DGEFP/SDPAE/MIP/MPP/2018/11 du 11 janvier 2018 relative aux parcours emploi compétences et au Fonds d'inclusion dans l'emploi en faveur des personnes les plus éloignées de l'emploi

Vu la délibération de l'Assemblée Départementale en date du 2021 relative au renouvellement au Convention d'Objectifs et de Moyens pour 2021

PRÉAMBULE

L'enjeu de cette convention est de promouvoir une politique cohérente et stable de nature à favoriser l'accès des bénéficiaires du revenu de solidarité active (RSA) à un parcours d'insertion adapté à leurs besoins. Afin de maintenir une offre d'insertion qualitativement et quantitativement satisfaisante au regard des besoins du territoire, dans un contexte où les interventions publiques sont contraintes, il est nécessaire d'optimiser les interventions financières de la collectivité et de l'Etat.

Le Département s'engage à développer l'accès au contrat unique d'insertion (CUI) et aux dispositifs de l'insertion par l'activité économique (IAE) aux bénéficiaires du RSA relevant de sa compétence.

Le 1^{er} volet de la présente convention annuelle d'objectifs et de moyens (CAOM) décline les objectifs d'entrée en contrat unique d'insertion.

Son 2^{ème} volet relatif à l'IAE fixe le nombre prévisionnel de personnes bénéficiaires d'un parcours d'insertion au sein des structures de l'insertion par l'activité économique (SIAE) financées en commun par le Département et l'Etat. Ce volet précise les modalités d'attribution de ces aides et les montants financiers associés, le cas échéant par catégorie de structures.

Le Département de Lot-et-Garonne s'engage à cofinancer des dispositifs d'aide à l'insertion professionnelle qui comprennent : les parcours emploi compétences (juridiquement CUI-CAE) et les aides aux postes d'insertion au titre de l'année 2021.

A. Volet contrats uniques d'insertion

L'Etat et le Département de Lot-et-Garonne se fixent l'objectif de favoriser l'entrée ou le retour en emploi des personnes bénéficiaires du RSA et qui rencontrent des difficultés sociales et professionnelles particulières d'accès à l'emploi.

Pour l'Etat, cet objectif s'inscrit dans le cadre de la politique nationale visant à diminuer le chômage de longue durée et accroître les entrées en emploi des publics prioritaires visés par l'arrêté du préfet de région relatif à la prise en charge des contrats aidés.

Pour le Département de Lot-et-Garonne, l'objectif est de favoriser l'accès et le retour à l'emploi des bénéficiaires du RSA dans le cadre des priorités définies par le programme départemental d'insertion, et de soutenir le secteur non marchand par la mobilisation des dispositifs afin de prendre en charge des besoins collectifs insuffisamment ou non satisfaits.

La présente convention a pour objet de fixer, pour l'année 2021, les objectifs quantitatifs de prescription des contrats uniques d'insertion en application de l'article L. 5134-30-2 du code du travail, pour des bénéficiaires du RSA pris en charge par le Département de Lot-et-Garonne.

La prescription d'un contrat unique d'insertion pour un bénéficiaire du RSA se traduit par une décision prise par la présidente du Conseil départemental, ouvrant droit au versement d'une aide à l'insertion professionnelle.

La demande d'aide à l'insertion professionnelle indique les modalités d'orientation et d'accompagnement professionnel de la personne sans emploi et prévoit des actions de formation professionnelle et de validation des acquis de l'expérience nécessaires à la réalisation de son projet professionnel.

La contribution du Département à la prise en charge de cette aide est déterminée par l'article D5134-41 du code du travail, soit 88% du montant du RSA pour une personne isolée.

S'agissant des renouvellements, la décision d'attribution d'une nouvelle aide est subordonnée au bilan préalable des actions d'accompagnement et des actions visant à l'insertion durable des salariés, réalisées dans le cadre d'un contrat aidé antérieur.

Il ne peut être attribué d'aide à l'insertion professionnelle lorsque l'embauche vise à procéder au remplacement d'un salarié licencié pour un motif autre que la faute grave ou lourde ou lorsque l'employeur n'est pas à jour du versement de ses cotisations et contributions sociales.

MISE EN OEUVRE

Objectifs d'entrée en parcours emploi compétences (PEC)

(Contrat unique d'insertion – contrat d'accompagnement dans l'emploi : CUI-CAE)

Le volume annuel des entrées sera le suivant **100 parcours emploi compétences** (initiaux et renouvellements) cofinancées par l'Etat (sur le programme 102 Accès et retour à l'emploi du Ministère du Travail) et le Département.

Cet objectif est indépendant des recrutements opérés par le ministère de l'Education nationale sur ses crédits propres, notamment pour des emplois d'auxiliaires de vie scolaire (AVS) ou d'accompagnant des élèves en situation de handicap ; emplois qui peuvent, selon les profils et parcours des personnes, proposés à des bénéficiaires du revenu de solidarité active (BRSA).

Les paramètres de prise en charge (Durée moyenne de prise en charge, Taux de prise en charge, Durée hebdomadaire retenue pour le calcul de l'aide) sont déterminés par l'arrêté pris par le préfet de région Nouvelle-Aquitaine (actuellement en vigueur, arrêté du 19/01/2021).

PRESCRIPTION

En application de l'article L5134-19-1 du code du travail, la présidente du Conseil Départemental prend elle-même les décisions d'attribution de l'aide à l'insertion professionnelle au titre des CUI-CAE.

AUTO - PRESCRIPTION

L'auto-prescription est une situation où l'aide est attribuée à une structure employeuse dont la personnalité morale n'est pas distincte de celle du prescripteur de contrats aidés (qu'il s'agisse de Pôle Emploi, d'une mission locale, d'un Cap Emploi ou d'un conseil départemental).

Le principe est celui de l'interdiction de l'auto-prescription. Juridiquement, une telle situation correspond à l'attribution d'une aide, par le prescripteur, à un bénéficiaire qui n'est autre que lui-même, d'où résulterait une situation de conflit d'intérêts induite par l'auto-prescription : le prescripteur à la fois chargé d'attribuer l'aide, attributaire de ladite aide en tant qu'employeur, chargé d'accompagner le salarié et, en outre, de réaliser le bilan du parcours duquel dépendra un éventuel renouvellement de l'aide.

Si le principe est l'interdiction, le recrutement de parcours emploi compétences pour le compte d'un prescripteur peut être autorisé, de manière véritablement exceptionnelle. Ces

recrutements doivent être validés, au nom du Préfet, par l'unité départementale de la DIRECCTE.

PAIEMENT

En application de l'article R5134-40 du code du travail, le comptable départemental procède au paiement de la part départementale de l'aide à l'insertion professionnelle au titre des CUI-CAE.

B. Volet Insertion par l'activité économique

Le Département de Lot-et-Garonne et l'Etat affirment leur volonté commune de poursuivre et d'approfondir leur collaboration afin d'assurer la prise en charge des publics les plus prioritaires dans les parcours d'insertion en lien avec les objectifs du programme départemental d'insertion (PDI).

L'offre d'insertion par l'activité économique dans le département repose sur 26 structures conventionnées par les services de l'Etat. Elle se répartit entre :

- **11 ateliers et chantiers d'insertion portés par 11 organismes porteurs ;**
- **5 associations intermédiaires ;**
- **10 entreprises d'insertion ;**
- **2 entreprises de travail temporaire d'insertion.**

Ces dispositifs permettent de conduire des actions communes en cohérence avec les caractéristiques locales du marché du travail.

1. Champ d'intervention et objectifs du Département

1.1 Champ d'intervention

Rappel : Lorsque la structure d'accueil du parcours d'insertion est une entreprise d'insertion, une entreprise de travail temporaire d'insertion ou un atelier et chantier d'insertion, l'éligibilité des bénéficiaires est validée préalablement par l'octroi d'un PASS IAE. Lorsqu'il s'agit d'une association intermédiaire, ce PASS n'est pour l'instant requis uniquement pour les mises à disposition hors entreprises.

En application de l'article L. 5132-3-1 du code du travail, l'action du département, dans le cadre de cette convention, se concentre sur les bénéficiaires du RSA dont il a la charge, inscrits dans un parcours d'insertion au sein des ateliers et chantiers d'insertion portés par les organismes conventionnés par l'Etat en 2021.

1.2 Objectifs prévisionnels du nombre de personnes prises en charge par le Département dans le cadre de l'IAE.

Le montant financier correspondant à participation du Département de Lot-et-Garonne indiqué dans la présente convention annuelle d'objectifs et de moyens (volet IAE) est de :

715 694.40€.

Ce montant financier global correspond au financement de **120 postes à 26h** et des objectifs d'entrée de **120 maximum en CDDI sur une durée de 12 mois** dans des Ateliers et chantiers d'insertion du département.

Les objectifs d'embauche des bénéficiaires du RSA par SIAE sont détaillés ci-dessous :

- 32 entrées dans la structure porteuse AGIR VAL D'ALBRET,
- Pour un montant financier correspondant de 32 personnes $\times 497.01 \times 12$ mois = **190 851.84 euros**
- Correspondant à $[190\,851.84 / 20\,441] = 9.33$ ETP d'insertion prévisionnels

- 4 entrées dans la structure porteuse APREVA,
- Pour un montant financier correspondant de 4 personnes $\times 497.01 \times 12$ mois = **23 856.48 euros**
- Correspondant à $[23\,856.48 / 20\,441] = 1.16$ ETP d'insertion prévisionnels

- 1 entrée dans la structure porteuse APREVA MOBILITE ACCOMPAGNEE,
- Pour un montant financier correspondant de 1 personne $\times 497.01 \times 12$ mois = **5 964.12 euros**
- Correspondant à $[5\,964.12 / 20\,441] = 0.29$ ETP d'insertion prévisionnels

- 13 entrées dans la structure porteuse ASSOCIATION SERVICE ENVIRONNEMENT,
- Pour un montant financier correspondant de 13 personnes $\times 497.01 \times 12$ mois = **77 533.56 euros**
- Correspondant à $[77\,533.56 / 20\,441] = 3.79$ ETP d'insertion prévisionnels

- 13 entrées dans la structure porteuse LES CHEMINS VERTS DE L'EMPLOI,
- Pour un montant financier correspondant de 13 personnes $\times 497.01 \times 12$ mois = **77 533.56 euros**
- Correspondant à $[77\,533.56 / 20\,441] = 3.79$ ETP d'insertion prévisionnels

- 8 entrées dans la structure porteuse LE CREUSET,
- Pour un montant financier correspondant de 8 personnes $\times 497.01 \times 12$ mois = **47 712.96 euros**
- Correspondant à $[47\,712.96 / 20\,441] = 2.33$ ETP d'insertion prévisionnels

- 13 entrées dans la structure porteuse ENVIRONNEMENT PLUS,
- Pour un montant financier correspondant de 13 personnes $\times 497.01 \times 12$ mois = **77 533.56 euros**
- Correspondant à $[77\,533.56 / 20\,441] = 3.79$ ETP d'insertion prévisionnels

- 15 entrées dans la structure porteuse REGIE DE QUARTIER D'AGEN,
- Pour un montant financier correspondant de 15 personnes $\times 497.01 \times 12$ mois = **89 461.80 euros**
- Correspondant à $[89\,461.80 / 20\,441] = 4.37$ ETP d'insertion prévisionnels

- 9 entrées dans la structure porteuse REGIE VALLEE DU LOT,
- Pour un montant financier correspondant de 9 personnes $\times 497.01 \times 12$ mois = **53 677.08 euros**
- Correspondant à $[53\,677.08 / 20\,441] = 2.62$ ETP d'insertion prévisionnels

- 8 entrées dans la structure porteuse LES RESTOS DU COEUR,
- Pour un montant financier correspondant de 8 personnes $\times 497.01 \times 12$ mois = **47 712.96 euros**
- Correspondant à $[47\,712.96 / 20\,441] = 2.33$ ETP d'insertion prévisionnels

- 4 entrées dans la structure porteuse JARDIN BIO SOLINCITE,
- Pour un montant financier correspondant de 4 personnes $\times 497.01 \times 12$ mois = **23 856.48 euros**
- Correspondant à $[23\,856.48 / 20\,441] = 1.16$ ETP d'insertion prévisionnels

C. Conditions de mise en œuvre

1. Réajustement des objectifs

Le Département de Lot-et-Garonne et l'Etat conviennent qu'un réajustement des objectifs prévus à la présente convention pourra avoir lieu en cours d'exécution sous réserve des crédits disponibles.

2. Les modalités de paiement

Le Département de Lot-et-Garonne ne dispose pas de convention de gestion avec l'Agence de services et de paiement (ASP).

A chaque fin de mois et sur présentation des bulletins de salaire des Bénéficiaires du RSA présents dans les ateliers et chantiers d'insertion, le département verse directement à la structure le montant forfaitaire du RSA.

3. Durée de la convention

Les dispositions de la présente convention couvrent la période du 01/01/2021 au 31/12/2021

Le suivi de la mise en œuvre des dispositions de la convention est confié à :

- Les correspondants du Département de Lot et Garonne : M.....
- Les correspondants de l'unité départementale de Lot-et-Garonne de la DIRECCTE Nouvelle-Aquitaine : M.....

Le suivi et le pilotage de la CAOM s'effectueront en partenariat avec l'Unité Départementale de la DIRECCTE et seront abordés lors des réunions du Service Public de l'Emploi et lors des cellules opérationnelles de suivi des parcours emplois compétences.

Un bilan intermédiaire d'exécution de la convention est prévu courant juin 2021.

Fait à Agen, le

Le Préfet de Lot-et-Garonne

La Présidente du Conseil Départemental

Jean-Noël CHAVANNE

Sophie BORDERIE

N° 1-02-04-C

**DISPOSITIF DE PREVENTION DES EXPULSIONS LOCATIVES : REVISION DE LA
COMPOSITION DE LA COMMISSION DE COORDINATION DES ACTIONS DE PREVENTION
DES EXPULSIONS LOCATIVES (CCAPEX) ET NOUVEAU REGLEMENT INTERIEUR**

D E C I D E

- d'approuver l'arrêté fixant la composition de la Commission de Coordination des Actions de Prévention des Expulsions locatives (CCAPEX), joint en annexe 1 ;
- d'autoriser la Présidente du Conseil départemental à le signer ;
- d'approuver le nouveau règlement intérieur de la Commission de Coordination des Actions de Prévention des Expulsions locatives, joint en annexe 2.

Transmission à la préfecture	Signataire
Transmis le 1 Mars 2021 à la préfecture de Lot-et-Garonne	Pour la Présidente du Conseil départemental Le Directeur général des services, Fabien DUPREZ
Affiché à l'Hôtel du Département le 2 Mars 2021	



Arrêté fixant la composition de la Commission de coordination des actions de prévention des expulsions locatives (CCAPEX)

Le préfet de Lot-et-Garonne
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

Vu la loi n°90-449 du 31 mai 1990 modifiée visant à la mise en œuvre du droit au logement, notamment son article 7-2.

Vu la loi n°98-657 du 29 juillet 1998 modifiée d'orientation relative à la lutte contre les exclusions, notamment son article 121.

Vu la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR).

Vu le décret n°2015-1384 du 30 octobre 2015 relatif à la commission de coordination des actions de prévention des expulsions locatives.

Vu l'arrêté conjoint n°2010-140-11 du 20 mai 2010 portant création de la Commission de coordination des actions de prévention des expulsions locatives (CCAPEX) de Lot-et-Garonne.

Vu le plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) 2017-2022 approuvé par arrêté conjoint n°47-2017-07-11-006 du 11 juillet 2017.

Vu la Charte départementale de prévention des expulsions locatives 2019-2024 signée conjointement par la préfète et la présidente du Conseil départemental le 4 février 2020.

Vu l'avis de la CCAPEX du 12 novembre 2020 relatif au périmètre de compétences et à la composition des sous-commissions.

Sur proposition conjointe de Monsieur le Secrétaire général de la Préfecture de Lot-et-Garonne et de M. le Directeur général des services du Département.

- Article 1^{er} : Présidence et secrétariat de la CCAPEX

La présidence de la Commission de coordination des actions de prévention des expulsions locatives (CCAPEX) est assurée conjointement par le préfet et la présidente du Conseil départemental.

Cette commission s'articule autour de 2 instances :

- ✓ la CCAPEX départementale (instance stratégique et de pilotage)

- ✓ les CCAPEX territorialisées, sous-commissions dont le périmètre de compétence est celui des arrondissements (instances techniques examinant les situations individuelles).

Le secrétariat de la CCAPEX départementale et des CCAPEX territorialisées est assuré par la Direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations (DDCSPP).

- Article 2 : Membres de la CCAPEX départementale

1°) avec voix délibérative :

- le préfet de Lot-et-Garonne ou son représentant,
- la présidente du Conseil départemental de Lot-et-Garonne ou son représentant,
- la directrice de la Caisse d'allocations familiales de Lot-et-Garonne ou son représentant,
- le directeur de la Mutualité sociale agricole Dordogne Lot-et-Garonne ou son représentant,
- la directrice de la Direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations ou son représentant, représentant les sous-commissions territorialisées,
- la directrice générale adjointe du développement social du Conseil départemental ou son représentant, représentant les sous-commissions territorialisées,
- le Président de la Communauté d'agglomération d'Agen ou son représentant.

2°) avec voix consultative :

● Représentant de la Commission de surendettement des particuliers

- la directrice de la Banque de France, ou son représentant, représentant la Commission de surendettement des particuliers.

● Représentants des bailleurs sociaux

- le président d'Agen Habitat ou son représentant,
- le président de Domofrance Lot-et-Garonne ou son représentant,
- la présidente d'Habitatys ou son représentant,
- le président d'Erilia ou son représentant.

● Représentant des bailleurs privés

- le président de l'Union nationale des propriétaires immobiliers (UNPI) du Lot-et-Garonne ou son représentant.

● Représentant des organismes collecteurs de la participation des employeurs à l'effort de construction

- la responsable de l'agence d'Action Logement Services de Lot-et-Garonne ou son représentant.

● Représentants des principaux centres d'action sociale mentionnés aux articles L 123-4 et suivants du code de l'action sociale et des familles

- le président du CCAS d'Agen ou son représentant,
- le président du CCAS de Marmande ou son représentant,

- le président du CCAS de Villeneuve-sur-Lot ou son représentant,
- le président du CCAS de Nérac ou son représentant.

- **Représentant des associations de locataires**

- le président de la Confédération nationale du logement (CNL) ou son représentant.

- **Représentants des associations dont l'un des objets est le logement des personnes défavorisées ou la défense des personnes en situation d'exclusion par le logement**

- le président de l'association RELAIS ou son représentant,
- le président de l'association CLAIR FOYER ou son représentant,
- la présidente de l'association CILIOHPAJ Avenir et joie ou son représentant,
- la présidente de l'association « Coup de pouce » ou son représentant,
- le président de l'association SOLINCITE ou son représentant,
- le président de la Mission locale de l'Agenais de l'Albret et du Confluent ou son représentant,
- le président de la Mission locale de la Moyenne Garonne ou son représentant,
- le président de la Mission locale du Pays villeneuvois ou son représentant,
- la présidente de l'association SAUVEGARDE ou son représentant,
- le président de l'APTIM ou son représentant,
- le président de l'association LE CREUSET ou son représentant.

- **Représentant de l'Union départementale des associations familiales**

- la présidente de l'Union départementale des associations familiales (UDAF) de Lot-et-Garonne ou son représentant.

- **Représentant des associations d'information sur le logement**

- la présidente de l'Agence départementale d'information pour le logement (ADIL) de Lot-et-Garonne ou son représentant.

- **Représentant de la Chambre départementale des huissiers de justice**

- le président de la Chambre départementale des huissiers de justice ou son représentant.

- **Article 3 : Membres des CCAPEX territorialisées d'Agen, de Marmande, de Nérac et de Villeneuve-sur-Lot (sous-commissions)**

1°) avec voix délibérative :

- le préfet de Lot-et-Garonne ou son représentant,
- la présidente du Conseil départemental de Lot-et-Garonne ou son représentant,
- la directrice de la Caisse d'allocations familiales de Lot-et-Garonne ou son représentant,
- le directeur de la Mutualité sociale agricole Dordogne Lot-et-Garonne ou son représentant.

- le président de la Communauté d'agglomération d'Agen ou son représentant (CCAPEX territorialisée d'Agen)
- le président de la Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois ou son représentant (CCAPEX territorialisée de Villeneuve-sur-Lot)

2°) avec voix consultative :

● Représentant de la Commission de surendettement des particuliers

- la directrice de la Banque de France ou son représentant, représentant la Commission de surendettement des particuliers.

● Représentants des bailleurs sociaux

- le président d'Agen Habitat ou son représentant,
- le président de Domofrance Lot-et-Garonne ou son représentant,
- la présidente d'Habitatys ou son représentant,
- le président d'Erilia ou son représentant.

● Représentant des bailleurs privés

- le président de l'Union nationale des propriétaires immobiliers (UNPI) du Lot-et-Garonne ou son représentant.

● Représentant des organismes collecteurs de la participation des employeurs à l'effort de construction

- la responsable de l'agence d'Action Logement Services de Lot-et-Garonne ou son représentant.

● Représentants des centres d'action sociale mentionnés aux articles L 123-4 et suivants du code de l'action sociale et des familles

- les présidents des CCAS des communes de Lot-et-Garonne ou leurs représentants.

● Représentant des associations de locataires

- le président de la Confédération nationale du logement (CNL) ou son représentant.

● Représentants des associations dont l'un des objets est le logement des personnes défavorisées ou la défense des personnes en situation d'exclusion par le logement

- le président de l'association RELAIS ou son représentant,
- la présidente de l'association CILIOHPAJ Avenir et joie ou son représentant,
- le président de l'association SOLINCITE ou son représentant,
- le président de la Mission locale de l'Agenais de l'Albret et du Confluent ou son représentant,
- le président de la Mission locale de la Moyenne Garonne ou son représentant,
- le président de la Mission locale du Pays villeneuvois ou son représentant,
- la présidente de l'association SAUVEGARDE ou son représentant,
- le président de l'APTIM ou son représentant,

- le président de l'association LE CREUSET ou son représentant.

- **Représentant de l'Union départementale des associations familiales**

- la présidente de l'Union départementale des associations familiales (UDAF) de Lot-et-Garonne ou son représentant.

- **Représentant des associations d'information sur le logement**

- la présidente de l'Agence départementale d'information pour le logement (ADIL) de Lot-et-Garonne ou son représentant.

- **Représentant de la Chambre départementale des huissiers de justice**

- le président de la Chambre départementale des huissiers de justice ou son représentant.

- **Article 4 : Durée de la composition de la CCAPEX**

Les membres de la CCAPEX sont désignés par la Préfète et la Présidente du Conseil départemental pour la durée de la Charte de prévention des expulsions locatives 2019-2024.

- **Article 5 : Abrogation**

L'arrêté conjoint n°2010-140-11 du 20 mai 2010 relatif à la nomination des membres de la CCAPEX est abrogé et remplacé par le présent arrêté.

- **Article 6 : Recours contentieux**

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif compétent dans le délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télerecours citoyens » accessible par le site internet « www.telerecours.fr ». Le présent arrêté peut également, dans le même délai, faire l'objet d'un recours gracieux ou hiérarchique. Le recours gracieux ou hiérarchique proroge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivant la décision expresse ou implicite de l'autorité compétente.

- **Article 7 : Publication de l'arrêté**

Le secrétaire général de la préfecture, la Directeur général des services du Conseil départemental de Lot-et-Garonne, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'Etat et au recueil des actes administratifs du département.

Agen, le

Le préfet,

La présidente du Conseil départemental,

Jean-Noël CHAVANNE

Sophie BORDERIE



Commission de coordination des actions de prévention des expulsions locatives (CCAPEX) de Lot-et-Garonne

Règlement intérieur

I – Cadre réglementaire

• Commission

La Commission de Coordination des Actions de Prévention des Expulsions locatives (CCAPEX) est définie par la **loi n°90-449 du 31 mai 1990** visant la mise en œuvre du droit au logement opposable.

La **loi n°2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion** rend obligatoire la création dans chaque département d'une commission spécialisée de coordination des actions de prévention des expulsions locatives (CCAPEX).

La **loi du 24 mars 2014 relative à l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR)** précise, dans son article 28, la double mission de la commission :

- constituer une instance de coordination, d'évaluation et de pilotage du dispositif départemental de prévention des expulsions locatives,
- assurer l'examen de situations individuelles.

Elle vise en particulier à mieux articuler les dispositifs existants et à favoriser une approche et un avis partagés sur les situations éligibles.

Ces objectifs sont confortés par le **décret n°2015-1384 du 30 octobre 2015** relatif à la commission de coordination de prévention des expulsions locatives qui réaffirme les missions de la CCAPEX et précise sa composition, son organisation et son fonctionnement.

• Règlement intérieur

Selon l'**article 9 du décret du 30 octobre 2015 précité**, le règlement intérieur de la commission doit préciser :

- l'organisation territoriale de la commission et, en particulier, la répartition de l'examen et du suivi des situations individuelles entre la commission et les sous-commissions,
- les modalités de saisine, d'alerte, d'information ou de signalement de la commission ou, le cas échéant, des sous-commissions qui peuvent être réalisées par voie électronique,
- les modalités d'examen, de traitement et de suivi de situations individuelles par la commission ou le cas échéant par les sous-commissions.

La révision du règlement intérieur s'inscrit dans **l'action 5-1 du Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) 2017-2024.**

Le règlement actuel a été rédigé en 2010. Celui-ci doit être révisé, afin de prendre en compte les évolutions législative et réglementaire et être en adéquation avec la charte départementale de prévention des expulsions locatives 2019-2024.

II – Organisation de la CCAPEX

La commission de coordination de prévention des expulsions locatives s'articule autour de 3 instances.

2.1 - Commission et sous-commissions

✓ CCAPEX départementale

La CCAPEX départementale constitue une instance stratégique et de pilotage co-présidée par le Préfet et le Président du Conseil départemental.

Elle a pour mission de coordonner, d'évaluer et d'orienter le dispositif de prévention des expulsions locatives sur le département.

Elle se réunit une fois par an en séance plénière. Elle peut être amenée à être consultée pour avis par voie électronique.

✓ CCAPEX territorialisées (sous-commissions)

Les CCAPEX territorialisées sont des instances opérationnelles, dont le périmètre de compétence est celui de chaque arrondissement : Agen, Marmande, Villeneuve-sur-Lot et Nérac.

Celles-ci sont co-animées par un représentant de l'Etat (DDCSPP) et un représentant du Conseil départemental (Direction générale adjointe du développement social).

Ces sous-commissions examinent toutes les situations individuelles à chaque stade de la procédure d'expulsion locative, à compter de l'assignation.

Elles sont compétentes pour les procédures d'expulsion suivantes :

- impayés de loyer ou de charges locatives y compris lorsque le ménage ne bénéficie pas d'une aide personnelle au logement,
- pour certaines situations où aucune dette n'a été constituée mais qui correspondent à un manquement du locataire à ses obligations :
 - défaut d'assurance habitation,
 - troubles de voisinage.
- en cas de congé délivré par le bailleur au locataire (pour vente, reprise pour habiter le logement, motif légitime et sérieux).
- concernant les occupants sans titre : personnes logées à titre gratuit, propriétaires occupants en impayé ou en expulsion (hormis les personnes entrées par voie de fait : squatters).

Elles se réunissent tous les deux mois dans le chef-lieu de l'arrondissement concerné.

2.2 - Cellule technique opérationnelle pour les situations complexes et urgentes

Celle-ci prend appui sur l'instruction interministérielle du 22 mars 2017 relative à la mise en oeuvre du plan interministériel de prévention des expulsions locatives.

Elle est constituée des acteurs suivants :

- la DDCSPP
- les services sociaux présents en Lot-et-Garonne (CMS, CCAS, association Le Creuset),
- la CAF et la MSA,
- le secrétariat de la commission de surendettement,
- l'ADIL47.

Elle est organisée de manière dématérialisée et activée par la DDCSPP.

Elle est mobilisée au stade du commandement de payer pour les locataires du parc privé :

- * en ciblant les ménages correspondant à une « situation sensible » (familles, personnes âgées, personnes handicapées),
- * dont la situation complexe a été notamment mise en exergue lors de la réalisation d'un diagnostic socio-juridique nécessitant un traitement en urgence.

2.3 - Composition

La composition de la CCAPEX est définie conformément à l'article 3 du décret du 30 octobre 2015.

2.3.1 Membres de la CCAPEX

Les membres de la commission départementale et des commissions territorialisées d'Agen, de Marmande, de Villeneuve-sur-Lot et de Nérac (sous-commissions) sont précisés par l'arrêté conjoint de la préfète et de la présidente du conseil départemental de Lot-et-Garonne du ... 2020.

2.3.2 Invitation de tiers

Sont invités à participer aux réunions :

- de la CCAPEX départementale :
 - la magistrate coordonnatrice de la protection et de la conciliation de justice de Lot-et-Garonne
 - le Président de la FNAIM ou son représentant
 - le Président de Val de Garonne agglomération ou son représentant
 - le Président de la communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois ou son représentant
- des CCAPEX territorialisées :
 - les services de tutelle des majeurs protégés pour les situations qui les concernent,
 - les maires qui ont fait part de leur souhait d'être invités lorsqu'un dossier concerne l'un de leurs administrés (cf. annexe 4 de la charte départementale de prévention des expulsions locatives 2019-2024).

2.4 - Secrétariat

La Direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations (DDCSPP) assure le secrétariat de la commission départementale.

Elle assure également le secrétariat des CCAPEX territorialisées, permettant ainsi une organisation homogène sur l'ensemble du département.

Le secrétariat des CCAPEX territorialisées est chargé :

- ✓ d'enregistrer les demandes,
- ✓ d'établir les ordres du jour ainsi que les relevés de décisions,
- ✓ d'assurer le suivi des avis et recommandations émis par ces sous-commissions,
- ✓ d'élaborer les « expertises » à la demande des services de la préfecture en matière de demande d'octroi ou non du concours de la force publique.

2.5 - Secret professionnel

Les membres des CCAPEX territorialisées sont soumis pour les informations à caractère personnel au secret professionnel dans les conditions prévues à l'article 226-13 du code pénal.

III – Modalités de saisine, d'alertes, d'information et de signalement

3.1 - Modalités de saisine

La CCAPEX peut être saisie par un de ses membres, le bailleur, le locataire, toute institution ou toute personne y ayant intérêt ou vocation.

3.2 - Alertes

La CCAPEX peut être alertée, conformément à l'article 28 de la loi ALUR du 24 mars 2014, par :

- la commission de médiation DALO, pour tout recours amiable au titre du droit au logement opposable fondé sur le motif de la menace d'expulsion sans logement,
- la CAF et la MSA en vue de prévenir les éventuelles suspensions des aides au logement par une mobilisation coordonnée des outils de prévention,
- le fonds de solidarité logement (FSL) lorsque son aide ne pourrait pas, à elle seule, permettre le maintien dans les lieux ou le relogement du locataire.

La sous-commission concernée émet ses avis et recommandations dans un délai inférieur à trois mois comme le prévoit l'article 2 du décret du 30 octobre 2015.

3.3 - Information

Tout au long de la procédure d'expulsion, la CCAPEX est informée de l'évolution de la situation des locataires, selon les modalités suivantes encadrées par la réglementation.

Depuis le 1^{er} janvier 2018, les huissiers transmettent les actes (commandements de payer pour les bailleurs personnes physiques ou SCI familiales, assignations, commandements de quitter les lieux, demandes de concours de la force publique) par voie électronique par

l'intermédiaire du système d'information EXPLOC, obligation introduite par la loi relative à l'égalité et à la citoyenneté du 27 janvier 2017.

Depuis le 1^{er} février 2019, il en est de même pour les saisines effectuées par les bailleurs personnes morales au moins deux mois avant l'assignation, prévues par la loi relative à l'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN) du 23 novembre 2018.

3.4 - Signalements

L'article 27 de la loi ALUR du 24 mars 2014 prévoit deux cas de signalements de l'impayé de loyer à la CCAPEX selon la nature juridique du bailleur, au stade du commandement de payer :

- Si le bailleur est une personne physique ou une SCI familiale (parents et alliés jusqu'au 4^{ème} degré inclus), les commandements de payer doivent être signalés par l'huissier de justice à la CCAPEX dès lors que l'un des deux seuils relatifs au montant et à l'ancienneté de la dette fixé par arrêté préfectoral est atteint,
- Si le bailleur est une personne morale, la saisine de la CCAPEX est obligatoire 2 mois avant l'assignation sous peine d'irrecevabilité.

Les commandements de payer délivrés par les huissiers pour le compte de bailleurs privés ou SCI familiale (jusqu'au 4^{ème} degré inclus) dont le logement est situé dans le département de Lot-et-Garonne doivent faire l'objet d'un signalement à la CCAPEX conformément à l'arrêté préfectoral du 24 avril 2017, dès lors que l'un des deux seuils suivants est atteint :

- lorsque le locataire est en situation d'impayés de loyer ou de charges sans interruption depuis une durée de 3 mois ;
- ou lorsque la dette de loyer ou de charges locatives du locataire est équivalente à 3 fois le montant du loyer mensuel hors charges locatives.

IV – Modalités d'examen, de traitement et de suivi des situations individuelles

4.1 - Examen des situations individuelles en CCAPEX

Stade de la procédure	Traitement par la CCAPEX
Commandement de payer	Dès réception du signalement, envoi d'une « fiche navette » par le secrétariat CCAPEX pour les locataires du parc privé aux services sociaux (CMS, CCAS, association Le Creuset) afin de déterminer si un service accompagne le ménage. Pour les ménages accompagnés, proposition au locataire d'un entretien par le service social concerné en vue de réaliser le diagnostic socio-juridique (DSJ). Si le service social n'accompagne pas le ménage, le secrétariat CCAPEX demande à l'ADIL de proposer un entretien au ménage et de réaliser le DSJ. La cellule technique opérationnelle est activée par la DDCSPP pour les situations complexes et urgentes précisées au 2.1.

Assignment	Envoi d'une « fiche navette » par le secrétariat CCAPEX aux services sociaux pour les locataires du parc public ou du parc privé afin de déterminer si un service accompagne le ménage. Information du locataire et du bailleur par l'organisme qui réalise le diagnostic social et financier (à l'aide de la fiche bailleur existante), des délais dans lesquels ils peuvent présenter des informations écrites ou orales sur le contenu du diagnostic. Proposition d'un entretien au locataire en vue de réaliser le diagnostic social et financier (DSF) dans les 15 jours ouvrés après la saisine par le secrétariat de la CCAPEX : - des services sociaux pour les ménages accompagnés, - de l'ADIL pour les ménages non accompagnés. En cas d'absence de réponse de la part du locataire, proposition facultative d'un second entretien (15 jours ouvrés avant la date de l'audience). L'ADIL (binôme juriste/conseillère en économie sociale et familiale) se déplace si besoin au domicile du locataire (« action aller vers ») pour réaliser le DSF. Le DSF est complété par l'intervenant social ou juridique (services sociaux ou ADIL), en lien avec la CCAPEX qui lui transmet, le cas échéant, les informations dont elle dispose sur le locataire. Examen du dossier par la CCAPEX avec les éléments des diagnostics réalisés (DSJ et DSF).
Commandement de quitter les lieux	Signalements traités en CCAPEX avec les éléments du DSJ et/ou du DSF réalisés et point sur les dossiers après avoir sollicité les partenaires. Lorsque le ménage n'est pas accompagné par un service social ou l'ADIL, le secrétariat CCAPEX adresse un courrier au locataire l'invitant à se rapprocher d'un service social. Point sur les dossiers, suite aux échanges avec les partenaires.
Concours de la force publique	Elaboration d'une « expertise » (reprenant l'ensemble des éléments relatifs à la situation des personnes en expulsion locative) en vue des commissions examinant les demandes de CFP. Suivi du dossier par la CCAPEX jusqu'à l'octroi du concours de la force publique par le préfet ou le sous-préfet.

*ADIL : opérateur assurant actuellement une mission spécifique en matière de prévention des expulsions locatives

4.2 - Sollicitation et transmission des diagnostics socio-juridiques et financiers

Les diagnostics socio-juridiques et financiers (DSJ et DSF) sont sollicités par le secrétariat des CCAPEX selon la répartition définie à l'article 4.1.

Au stade de l'assignation, l'organisme qui a réalisé le diagnostic social et financier (DSF) le transmet :

- au greffe du tribunal judiciaire d'Agen et aux tribunaux de proximité de Marmande et de Villeneuve-sur-Lot dans un délai maximal de 5 jours ouvrés avant la date d'audience,
- à la CCAPEX.

4.3 - Avis et recommandations

Dans le cadre de la mission d'examen et de traitement des situations individuelles des ménages menacés d'expulsion, les commissions territoriales peuvent, pour tout motif, formuler et adresser des avis et recommandations :

- au bailleur et à l'occupant concernés,
- le cas échéant, à tout organisme ou toute personne susceptible de contribuer à la prévention des expulsions locatives, et notamment :
 - à la commission de médiation DALO,
 - à la CAF ou la MSA aux fins de réexamen de la suspension des aides au logement,
 - au fonds de solidarité logement (FSL) par le biais du travailleur social du département participant à la commission,
 - aux bénéficiaires de droits de réservation de logements sociaux dans le département,
 - aux bailleurs ou à tout organisme ou instance pouvant concourir au relogement des ménages à tout stade de la procédure d'expulsion,
 - aux acteurs compétents en matière d'accompagnement social ou médico-social ou de médiation locative,
 - à la commission de surendettement des particuliers,
 - au service intégré d'accueil et d'orientation (SIAO) pour les ménages qui notamment ne sont manifestement pas en situation de se maintenir dans un logement autonome ou qui ne peuvent pas être relogés avant l'expulsion,
 - aux autorités administratives compétentes en matière de protection juridique des majeurs ou des mineurs.

Les avis et recommandations des commissions territorialisées font l'objet d'un compte rendu qui est diffusé par leur secrétariat par voie électronique à l'ensemble des membres.

En retour, les organismes concernés informent les commissions territorialisées des suites réservées à ces avis et recommandations.

4.4 - Suivi et évaluation

Dans le cadre de sa mission de coordination, d'évaluation et d'orientation du dispositif de prévention des expulsions locatives, et conformément à l'article 1 du décret du 30 octobre 2015, la CCAPEX départementale réalise chaque année et transmet au comité responsable du PDALHPD :

- un bilan des procédures d'expulsions locatives dans le département,
- une évaluation de son activité et de celles des commissions territorialisées,
- un recensement des propositions d'amélioration du dispositif de prévention des expulsions locatives dans le département.

Le bilan est réalisé par le secrétariat de la CCAPEX départementale (DDCSPP) en lien avec le Département et la préfecture/sous-préfectures. Il est soumis à la validation des membres de la CCAPEX départementale.

V – Approbation et révision du règlement intérieur

Le présent règlement intérieur est adopté par la CCAPEX départementale consultée par voie électronique le 12 novembre 2020.

Sur proposition de l'Etat, du Conseil départemental ou de la majorité de ses membres, il pourra faire l'objet de révisions qui seront soumises en commission plénière, puis adoptées dans les mêmes formes que le document présent.

Le présent règlement intérieur, une fois approuvé, sera publié par le préfet au recueil des actes administratifs de l'Etat et par le président du conseil départemental au recueil ou registre des actes administratifs du Département.

N° 1-02-05-C

**PARTENARIAT AVEC LA FEDERATION UNA 47 POUR LA MISE EN OEUVRE D'UNE
CAMPAGNE DE VACCINATION ITINERANTE DES PERSONNES AGEES ET ISOLEES
CONTRE LA COVID 19 - VACCIBUS 47**

D E C I D E

- d'approuver la convention de partenariat entre le Département et la Fédération UNA 47, afin de mettre en œuvre une campagne de vaccination itinérante des personnes âgées et isolées contre la Covid 19 sur le territoire du Lot-et-Garonne ;

- d'autoriser la Présidente du Conseil Départemental à signer la convention annexée ainsi que tous les actes subséquents correspondants.

Transmission à la préfecture	Signataire
Transmis le 1 Mars 2021 à la préfecture de Lot-et-Garonne	Pour la Présidente du Conseil départemental Le Directeur général des services, Fabien DUPREZ
Affiché à l'Hôtel du Département le 2 Mars 2021	

Convention de partenariat pour la mise en œuvre de la campagne de vaccination itinérante des personnes âgées et isolées contre la Covid-19 sur le territoire de Lot-et-Garonne

ENTRE LES SOUSSIGNES :

- **Le Département de Lot-et-Garonne**, représenté par la Présidente du Conseil départemental de Lot-et-Garonne, Madame Sophie BORDERIE, habilitée par délibération de la commission permanente du Conseil départemental N° en date du 26 février 2021,

Ci-après désigné par les termes « **le Département** »,

D'UNE PART,

ET

- **La Fédération UNA de Lot-et-Garonne**, représentée par son Président, Monsieur Edouard DELORME, dûment habilité,

Ci-après désignée par les termes « **l'UNA 47** »,

D'AUTRE PART,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L3211-1,
VU le Code de l'action sociale et des familles,
VU la délibération de la commission permanente du Conseil départemental en date du 26 février 2021

EXPOSÉ PRÉALABLE

Dans le cadre de sa compétence solidarité, le Département a décidé, en accord avec l'Agence Régionale de Santé (ARS) de Nouvelle Aquitaine, de s'engager activement dans la campagne nationale de vaccination contre la Covid-19.

Afin de compléter l'offre de vaccination existante sur le territoire lot-et-garonnais, le Département va ainsi mettre en place un service de vaccination mobile : le Vacci'bus 47.

Une équipe composée de professionnels médicaux du Département se rendra ainsi dans les secteurs les plus éloignés des centres de vaccination afin de proposer aux personnes âgées de plus de 75 ans, qui sont isolées et sans médecin traitant, de se faire vacciner.

Ce projet sera mis en œuvre en partenariat avec l'UNA 47 qui accepte de mettre à disposition son bus itinérant pour l'accomplissement de cette mission.

Il est convenu ce qui suit :

Article 1^{er} : objet

En réponse au projet de vaccination itinérante porté par le Département de Lot-et-Garonne, l'UNA 47 met à disposition du Département et de ses équipes médicales un bus ainsi qu'un chauffeur pendant la durée de la campagne.

La présente convention a pour objet de définir les modalités de cette mise à disposition ainsi que les obligations de chacune des parties.

Article 2 : désignation du véhicule

Le véhicule mis à disposition est propriété de l'UNA 47. Il répond aux caractéristiques suivantes :

Marque : Bova

Type : Futura 13 M

N° immatriculation :

Article 3 : organisation de la campagne et durée de la mise à disposition

La campagne de vaccination itinérante se déroulera à partir du jeudi 18 février 2021. Elle se tiendra deux jours par semaine, à priori tous les jeudis et vendredis, sous réserve de modifications de ces jours qui seraient signalées à l'UNA47 10 jours ouvrés avant la date du déplacement du Vacci'Bus.

La vaccination des personnes aura lieu en deux temps : les huit premiers jours de la campagne seront consacrés à l'administration de la première injection du vaccin et les huit autres à la réalisation de la seconde injection.

L'UNA 47 met donc son bus à disposition du Département ainsi qu'un chauffeur selon cette répartition et pour une durée totale de 16 jours de vaccination.

En cas de poursuite de la campagne de vaccination au-delà de cette durée, la mise à disposition sera prolongée le temps nécessaire à celle-ci, dans les mêmes conditions et sans nécessité d'avenant.

Article 4 : modalités de mise à disposition

a) État du véhicule

Un état des lieux aura lieu le jour de la prise de possession du véhicule et indiquera notamment les kilométrages, l'état de la propreté intérieure, des pneus, de la carrosserie ainsi que le nombre et l'état de fonctionnement des équipements intérieurs.

L'UNA 47 s'engage à remettre le véhicule en bon état de fonctionnement général, le plein de carburant effectué.

Le Département devra restituer le véhicule dans un état conforme à celui dans lequel il l'a trouvé avec le plein fait. L'approvisionnement en carburant au cours de la mission sera également à la charge de ce dernier.

Un état des lieux contradictoire aura également lieu lors de la restitution finale du véhicule.

b) Conditions d'utilisation

Le Département pourra effectuer des aménagements intérieurs en vue de sa campagne.

Le Département se charge d'adresser à l'UNA47, avant tout déplacement dans une commune où le Vacci'Bus sera positionné une copie de l'arrêté municipal réglementant le stationnement du bus

Le Département s'assure que le lieu de stationnement dispose d'un point de raccordement au réseau électrique (220 V) et au réseau d'eau potable.

Le Département assurera quotidiennement un nettoyage et une désinfection du véhicule.

En cas d'utilisation du bus par l'UNA 47 en dehors de la campagne de vaccination, cette dernière assurera le ménage de l'intérieur du bus avant chaque mise à disposition.

Le chauffeur s'engage à avoir une conduite conforme au code de la route.

Le chauffeur sera responsable du branchement aux réseaux électriques et eau potable ainsi que l'utilisation de l'ensemble des équipements du bus lors de son stationnement (ouverture et fermeture des portes, mise en œuvre du monte-personne...). Dans la mesure du possible il acheminera le bus la veille sur les sites de vaccinations, ou à défaut, le jour de la vaccination, aux horaires communiqués par le Département.

Après les dernières vaccinations de la semaine, le bus sera réacheminé à AGEN (M.I.N.) par le chauffeur.

c) Autres dispositions

Le Département assurera le repas de midi du chauffeur.

Le chauffeur s'engage à respecter le protocole de prévention du COVID durant tout son temps de mise à disposition pour le Département

Article 5 : Conditions financières

a) Charges liées à la mise à disposition

Le Département prendra à sa charge l'aménagement temporaire du bus, la fourniture en matériel ainsi que les frais nécessaires au fonctionnement du service, notamment : les assurances, la fourniture en eau, électricité, téléphonie (internet), les produits de nettoyage et désinfection et l'approvisionnement en vaccins.

b) Montant de la prestation de la mise à disposition

L'UNA 47 facturera au Département la location du bus et la mise à disposition d'un chauffeur à hauteur de 650 € par jour d'utilisation du véhicule.

Cette prestation sera réglée au moyen d'un mandat administratif, dans les trente jours à compter de la réception de la facture correspondante qui devra être adressée par l'UNA 47 au Département une fois le véhicule restitué.

Article 6 : responsabilité – assurances

Les déplacements au titre de la campagne de vaccination sont placés sous la responsabilité du Département.

Il conclut, à ce titre, un contrat d'assurance tous risques garantissant sa responsabilité civile en cas de dommages à ses agents ou aux tiers, ainsi que tout dommage au véhicule. Il en produira attestation à l'UNA 47 dans les huit jours suivants la signature de la convention.

Article 7 : durée

La présente convention prendra effet à compter du 18 février 2021. Elle expirera à l'issue de la campagne de vaccination, après établissement de l'état des lieux contradictoire visé à l'article 4.

Article 8 : résiliation de la convention

Chacune des parties se réserve le droit de mettre fin unilatéralement et à tout moment à la présente convention, en cas de non-respect de l'une de ses clauses, dès lors que dans les huit

jours suivants la réception de la mise en demeure envoyée à l'autre partie, par lettre recommandée avec accusé de réception, cette dernière n'aura pas pris les mesures appropriées.

Article 9 : élection de domicile

Aux fins d'exécution de la présente convention et de sa suite, les parties pourront échanger au moyen des coordonnées indiquées ci-dessous :

Le Département : Hôtel du Département, 47922 AGEN CEDEX 09

Service référent : DGADS Personne à contacter :

Fonctions :

Mail :

Tél.:

L'UNA 47 : 82, rue Lafayette, 47000 AGEN

Service référent : Développement Personne à contacter :

Fonctions :

Mail :

Tél. :

Fait en deux exemplaires originaux

Fait à Agen, le

Pour la Fédération UNA Lot-et-Garonne,

Pour le Département,

Le président d'UNA 47

La présidente du Conseil départemental

Edouard DELORME

(Cachet de l'UNA 47)

Sophie BORDERIE

D E C I D E

- de confirmer que la concertation relative au projet de la déviation Est de Marmande s'est déroulée conformément aux dispositions prévues aux articles L. 103-2 et suivants du code de l'Urbanisme et aux modalités définies dans la délibération de la Commission Permanente n°C0412 du 30 avril 2020,
- d'affirmer que cette concertation a confirmé l'opportunité et l'intérêt de l'opération et qu'elle a contribué à identifier différents sujets et pistes d'amélioration pour lesquels le Département s'engage à lancer des études complémentaires,
- d'approuver le bilan de la concertation joint en annexe à la présente délibération,
- de clore la présente phase de concertation réglementaire,
- de préciser que le bilan de la concertation ainsi délibéré sera tenu à la disposition du public.

Transmission à la préfecture	Signataire
Transmis le 1 Mars 2021 à la préfecture de Lot-et-Garonne	Pour la Présidente du Conseil départemental Le Directeur général des services, Fabien DUPREZ
Affiché à l'Hôtel du Département le 2 Mars 2021	

LOT-ET-GARONNE

Le Département Cœur du Sud-Ouest



DÉVIATION EST DE MARMANDE BOUCLAGE DE LA ROCADE



BILAN DE LA CONCERTATION

Décembre 2020

Sommaire

<u>I.</u>	<u>Introduction : rappel du contexte et de la concertation</u>	3
<u>II.</u>	<u>Présentation des principaux aspects du projet soumis à la concertation</u>	4
a.	Le projet en bref	4
b.	Les objectifs du projet	4
c.	Le calendrier	5
d.	Les caractéristiques techniques	5
e.	Les incidences du projet	6
<u>III.</u>	<u>Organisation et bilan quantitatif de la démarche de concertation</u>	7
a.	Le dispositif d'information et de concertation	7
b.	Bilan quantitatif de la concertation	14
<u>IV.</u>	<u>Les enseignements de la démarche de concertation</u>	15
a.	Les grandes questions générales posées pendant la concertation	15
b.	Les thèmes proposés à la concertation	18
<u>V.</u>	<u>Les réponses du Maître d'Ouvrage</u>	26
a.	Les questions générales	26
b.	Les thèmes de la concertation	29
<u>VI.</u>	<u>Conclusion et suites à venir</u>	31
<u>VII.</u>	<u>Annexes</u>	32

I. Introduction : rappel du contexte et de la concertation

Le projet de déviation Est de Marmande a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme. Il s'agit d'une procédure incontournable pour un projet ayant des effets sur l'environnement, le cadre de vie et l'activité économique.

La concertation règlementaire a duré 2 mois, **du 14 octobre au 14 décembre 2020**. Les modalités de cette phase de concertation préalable ont été fixées par le Département du Lot-et-Garonne en tant que maître d'ouvrage de l'opération. Le dispositif a fait l'objet d'une **délibération du Conseil départemental en date du 30 avril 2020**.

Prévue initialement au printemps 2020, la phase de concertation publique a été reportée du fait du premier confinement lié à la crise sanitaire de la Covid 19 et du report des élections municipales à Juin 2020. La Préfecture a autorisé la tenue de la concertation à l'automne 2020.

Face au 2^{ème} confinement mis en place à partir du 27 octobre, pendant la période de concertation, le Conseil Départemental s'est adapté pour poursuivre la démarche de concertation initiée afin que chaque personne puisse exprimer son avis et prendre part aux échanges dans le respect de contraintes sanitaires strictes.

II. Présentation des principaux aspects du projet soumis à la concertation

a. Le projet en bref

Le projet de la déviation Est assure la continuité de la rocade Nord-Ouest mise en service en 2009. Ce projet est pris en compte depuis 20 ans dans les documents d'urbanisme. Il est inscrit au plan de modernisation du réseau routier 2010-2025 du Département de Lot-et-Garonne. L'opération est évaluée à 24.3 millions d'euros TTC pour un tronçon de 2,8 km.

D'après l'étude de trafic réalisée en 2019, le trafic routier sera de l'ordre de 7 500 véhicules par jour (au cumul sur les 2 voies) sur cette déviation. A titre de comparaison, le trafic actuel sur la rocade Nord-Ouest est de 11 400 véhicules par jour.



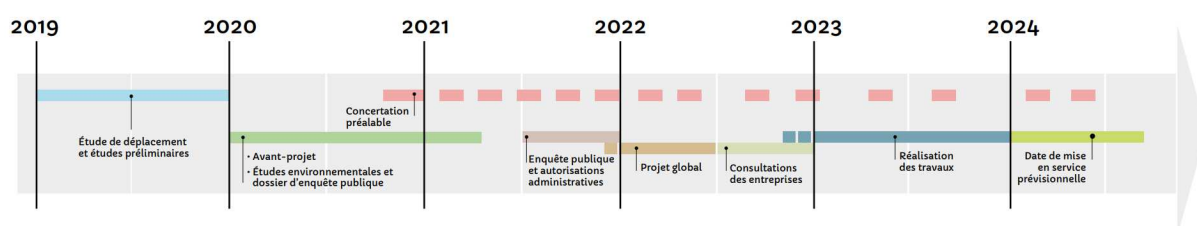
b. Les objectifs du projet

Le projet de Déviation Est de Marmande vient répondre à plusieurs objectifs :

- Détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération et accompagner la requalification des boulevards,
- décongestionner le réseau routier urbain,
- contribuer au développement économique de l'Est de l'agglomération,
- désenclaver le Tonneinçais en facilitant l'accès au réseau autoroutier,
- limiter les nuisances du trafic routier dans le centre de Marmande et améliorer la sécurité,
- prendre en compte les liaisons douces.

c. Le calendrier

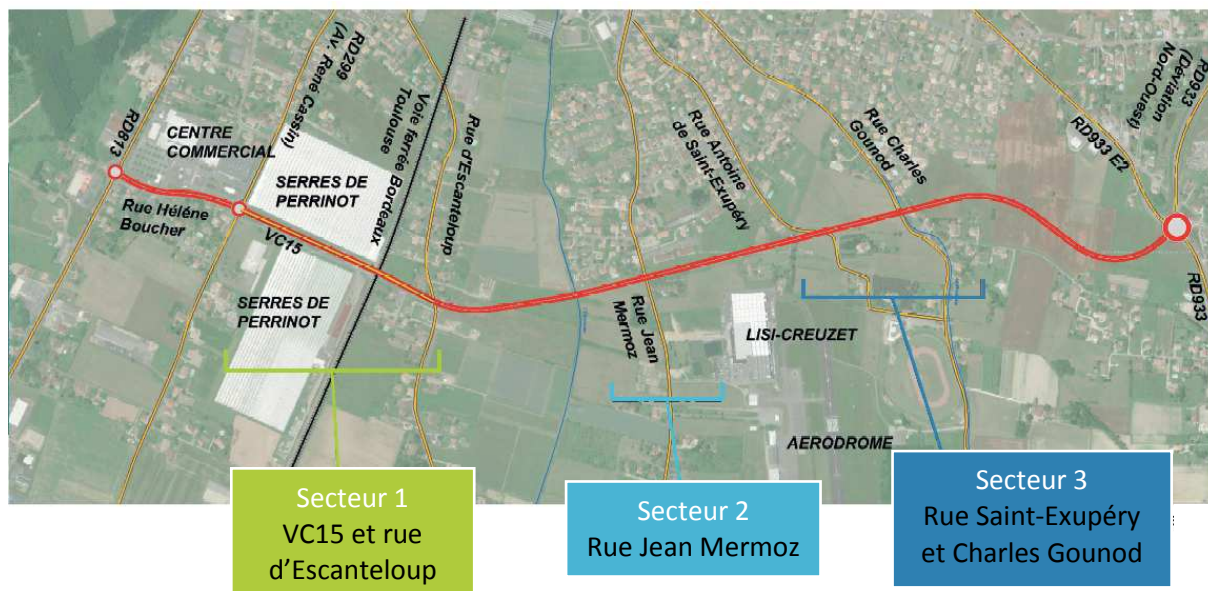
Les études préliminaires du projet ont été réalisées en 2019, pour évaluer notamment le trafic sur les principaux axes routiers de Marmande. En 2020, l'avant-projet a été défini, permettant ainsi de réaliser les études environnementales et de constituer le dossier d'enquête publique. La concertation du projet a débuté à l'automne pour une période de deux mois (du 14 octobre au 14 décembre 2020). En 2021 puis 2022, s'ouvriront les phases d'enquête publique et de consultation des entreprises avant la phase de réalisation des travaux prévue pour la fin de l'année 2022. La date de mise en service est prévue pour l'été 2024.



d. Les caractéristiques techniques

Concernant les caractéristiques techniques, cette nouvelle route sera en 2x1 voie avec une limitation de vitesse à 80 km/h. Aucun accès direct (depuis les habitations ou les entreprises présentes le long du tracé) n'est prévu, à l'exception de la rue Hélène Boucher pour laquelle les deux accès existants au centre commercial et au hameau du Cramat sont maintenus.

Lors de la concertation, des rétablissements ont été étudiés avec les participants selon 3 secteurs identifiés comme suit :



Un **1^{er} secteur** au niveau de la voie communale n°15/voie ferrée/rue d'Escanteloup. Ce secteur présente deux variantes pour le rétablissement de la rue d'Escanteloup :

- Variante 1 : un passage sous le pont-route de la voie ferrée
- Variante 2 : un rétablissement sous un ouvrage d'art dédié.

Un **2^{ème} secteur** au niveau de la rue Jean Mermoz. Un carrefour giratoire est prévu à cette intersection.

Un **3^{ème} secteur** entre la rue Saint-Exupéry et la rue Charles Gounod. Dans ce secteur, la rue Saint-Exupéry sera mise en impasse avec des aires de retournement. Deux variantes sont envisagées pour le croisement entre la rue Charles Gounod et la rocade :

- Variante 1 : un rétablissement en passage supérieur au-dessus de la rocade
- Variante 2 : un rétablissement avec carrefour giratoire connecté à la déviation.

e. Les incidences du projet

Des études d'impact sur les différents milieux sont aujourd'hui en cours, elles concernent :

Le milieu physique avec :

- la création de bassins de stockage des eaux de la déviation ;
- le recours préférentiel à l'infiltration des eaux ;
- une attention particulière à la zone inondable du ruisseau du Bouilhats.

Le milieu naturel avec :

- les études écologiques pour inventaire du milieu naturel (faune, flore, zones humides...) ;
- l'identification des espèces protégées ;
- la mise en place d'une stratégie ERC (Éviter, Réduire, Compenser).

Le milieu humain avec :

- l'intégration paysagère et architecturale ;
- le maintien des accès pour les riverains ;
- les mesures de traitement des nuisances sonores ;
- les déplacements doux.

III. Organisation et bilan quantitatif de la démarche de concertation

a. Le dispositif d'information et de concertation

Le dispositif d'information et de concertation sur le projet Déviation Est de Marmande a débuté à partir du vendredi 9 octobre 2020, date de l'annonce officielle de la concertation.

1. Le dispositif d'information

- **La conférence de presse**

Une conférence de presse pour annoncer le lancement de la concertation publique sur le projet s'est déroulée le vendredi 9 octobre 2020 à 9h30 à la mairie de Marmande en présence de Sophie Borderie, Présidente du Conseil départemental, Jacques Bilirit, Président de Val de Garonne Agglomération et de Joël Hocquelet, Maire de Marmande.

Étaient présents à cette conférence de presse les journaux Sud-Ouest, Le Républicain et CFM Radio.

Le dispositif de concertation avait été préalablement validé au cours du Comité de pilotage (COPIL) du mercredi 6 octobre. Pour rappel, le COPIL présidé par la Présidente du Conseil départemental se compose du sous-préfet de Marmande, les conseillers départementaux des cantons de Marmande 1 et 2, du Président de Val de Garonne Agglomération ainsi que des Maires de Marmande, Saint-Pardoux-du-Breuil et Virazeil. Il a vocation à entériner les orientations stratégiques du projet et à suivre son bon avancement.



- **Les annonces presse**

En parallèle de la conférence de presse, des annonces presse diffusées dans les journaux locaux ont permis d'annoncer le lancement de la concertation et de détailler les dispositifs d'information et de concertation autour du projet.

Elles sont parues dans le Sud-Ouest du vendredi 9 octobre (pages Marmande) et dans Le Républicain du jeudi 8 octobre.

De plus, une annonce sur CFM Radio a été diffusée à raison de 10 messages par jour entre le 9 et le 14 octobre (hors dimanche).

- **Les 5 lieux de la concertation**

Le Conseil départemental a déterminé 5 lieux de la concertation pour diffuser et mettre à disposition les informations sur le projet et les supports de la concertation.

Ces 5 lieux étaient :

- l'hôtel du Département de Lot-et-Garonne à Agen,
- le siège de Val de Garonne Agglomération à Marmande,
- la mairie de Marmande,
- la mairie de Virazeil,
- la mairie de Saint-Pardoux-du-Breuil.

Étaient mis à disposition dans ces 5 lieux de la concertation, les documents d'information et de participation réalisés dans le cadre du projet, à savoir le dossier de concertation, les 4 panneaux d'exposition, le registre de contributions en version papier.

Ces supports étaient disponibles en libre accès aux heures d'ouverture habituelles de ces lieux d'accueil du public.

- **Le dossier de concertation**

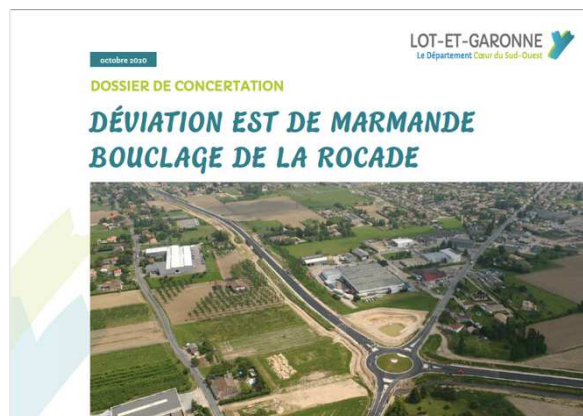
Ce dossier de 32 pages constitue un document de synthèse regroupant plusieurs études à caractère technique, environnemental et socio-économique, visant à donner au grand public une vision globale et compréhensible du projet.

Il avait notamment pour objet de décrire de façon objective et illustrée, les principes généraux de celui-ci et de présenter les variantes envisagées. Ainsi, il présentait les points suivants :

- le contexte et les objectifs du projet,
- la genèse du projet et les solutions techniques étudiées,
- les effets de l'aménagement,
- la concertation sur le projet.

Le dossier de concertation constituait le support de référence de la concertation à partir duquel chacun a pu exprimer un avis sur l'opération. Il a ainsi servi de socle pour les échanges.

A noter que le dossier de concertation ne constitue pas la présentation du projet définitif. Celle-ci aura lieu seulement au stade de l'enquête publique.



• Les panneaux d'exposition

Quatre panneaux ont été réalisés pour constituer une exposition synthétique, pédagogique et facilement accessible sur le projet et le dispositif de concertation.

Les panneaux proposés permettaient de présenter les points suivants :

- la présentation générale du projet de déviation Est de Marmande,
- les solutions techniques,
- les effets de l'aménagement sur le territoire,
- la concertation préalable.

Cinq jeux de 4 panneaux ont été produits pour être disposés dans les 5 lieux de la concertation. Les panneaux ont également été mis en ligne sur la page internet du projet.



• La page internet

Une page dédiée au projet a été créée sur le site internet du Département : www.lotetgaronne.fr.

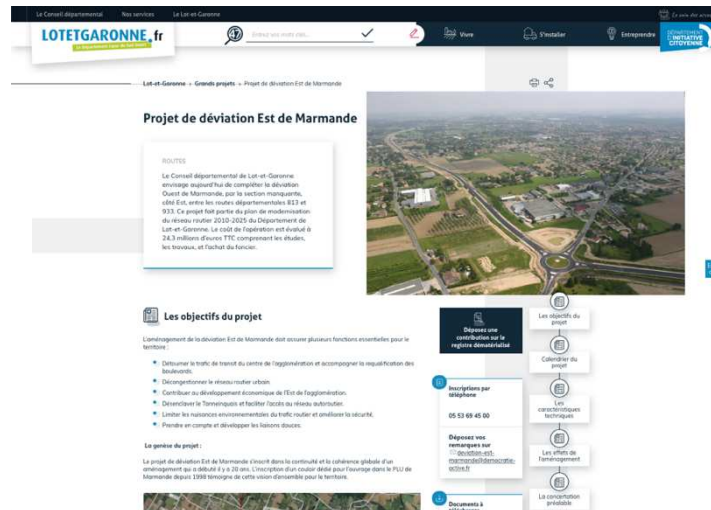
Pendant la majeure partie de la concertation, cette page était mise en avant et accessible depuis la page d'accueil du site internet du Département.

Elle permettait d'informer sur le projet et le dispositif de concertation. Ainsi, à partir de la page internet du projet, il était possible notamment de :

- consulter les documents du projet (dossier de concertation, panneaux, comptes rendus des rendez-vous de la concertation),

- déposer une contribution via le registre dématérialisé,
- s'inscrire à la réunion publique ou aux ateliers,
- envoyer un email via l'adresse dédiée deviation-est-marmande@democratie-active.fr.

D'autre part, certaines annonces (notamment les inscriptions pour les ateliers) ont fait l'objet d'articles dédiés dans la rubrique Actualités du site internet.



• Affiche/flyer

Une affiche A3 a été réalisée pour annoncer les rendez-vous de la concertation (réunion publique, ateliers) et pour rappeler les moyens d'information sur le projet.

Cette affiche a également été déclinée sous un format flyer en A5.

Le flyer était mis à disposition dans les lieux de la concertation et a également fait l'objet d'une diffusion par les mairies sur les marchés ou dans les boîtes aux lettres dans les secteurs riverains du projet, entre le 9 et le 14 octobre.

Projet de déviation Est de Marmande

LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL LANCE
LA CONCERTATION PREALABLE
du 14 octobre au 14 décembre
pour informer, échanger, participer.

**RÉUNION PUBLIQUE
D'INFORMATION***
Sur inscription :
www.lotetgaronne.fr
ou 05 53 69 45 00



RÉUNION DE LANCEMENT :
le 14 octobre à 18h30
à l'Espace Expo de Marmande

* Dans le respect des mesures sanitaires en vigueur

**ATELIERS DE TRAVAIL
THÉMATIQUES***
Sur inscription :
www.lotetgaronne.fr
ou 05 53 69 45 00



ATELIERS THÉMATIQUES
« **INTÉGRATION PAYSAGÈRE
ET GESTION DES NUISANCES** » :
le 3 novembre à 18h30
à l'Espace Expo de Marmande
« **USAGES ET MOBILITÉS** » :
le 17 novembre à 18h30
à l'Espace Expo de Marmande

Vous pouvez également vous informer sur le projet et vous exprimer

 **Dossier de
concertation**
 **Registres mis
à disposition**

- Dans les mairies concernées (Marmande, Virazeil, Saint-Jardouin-du-Breuil)
- Au siège de Val de Garonne Agglomération
- À l'Hôtel du Département de Lot-et-Garonne

Sur le site internet du Département :
www.lotetgaronne.fr

Via ce QRcode
(à flasher avec votre
téléphone portable)



LOT-ET-GARONNE
Le Département Cœur du Sud-Ouest

Un affichage de panneaux A3 a également été réalisé sur le terrain aux droits des voies coupées par le futur projet.

2. Le dispositif de participation

En parallèle du dispositif d'information, plusieurs modalités de participation ont été mises en place.

- **La réunion publique d'information**

Une réunion publique d'information et de lancement de la concertation a été organisée mercredi 14 octobre à 18h30 au Parc Expo de Marmande. La réunion a duré deux heures et s'est terminée vers 20h30.

Cette réunion publique a été organisée dans le strict respect des règles sanitaires (sens de circulation, gel hydro alcoolique obligatoire, espacement d'un mètre entre les chaises, port du masque obligatoire...).

La réunion publique a été introduite par Madame la Présidente du Conseil départemental de Lot-et-Garonne.

En tribune, l'équipe projet était constituée de Bénédicte Laurens, Directrice Générale Adjointe du Département et de Serge Bouzerand, de la Direction générale adjointe des Infrastructures et de la Mobilité du Département. La réunion a été animée par Isolde Rivas de Neorama, cabinet de conseil en concertation publique.

Le déroulement de la réunion s'est articulé en deux temps :

- Un premier temps de présentation générale qui a permis d'expliquer le dispositif de concertation et les principaux points du projet. Lors de cette partie, un film 3D sur le tracé a été diffusé aux participants.
- Un second temps d'échanges et questions/réponses avec le public. Cette deuxième partie de réunion a permis à l'équipe projet d'apporter des réponses aux questions posées et de prendre note des interventions des participants sur le projet.

A la fin de la réunion, les participants qui le souhaitent pouvaient s'inscrire aux ateliers participatifs proposés au niveau de stands disposés à cet effet.

La réunion publique a fait l'objet d'un compte-rendu diffusé sur la page du projet sur le site internet du Département.



- **Les ateliers thématiques**

Deux ateliers thématiques en présentiel avaient été prévus les 3 et 17 novembre, portant sur deux thématiques, respectivement « l'intégration paysagère et gestion des nuisances » et les « usages et mobilités ». Ils avaient pour objectif de réunir les participants pour échanger avec les porteurs de projet et leur soumettre leurs avis et observations sur ces deux thématiques.

En raison du contexte sanitaire et du deuxième confinement, les modalités d'organisation des ateliers ont dû être revues. Ceux-ci ont été démultipliés afin de les réunir dans le cadre de jauge plus réduite. Huit sessions d'ateliers de deux heures chacune se sont donc tenues en petits groupes (constitués de 10 personnes maximum intervenants compris) à l'Espace Expo de Marmande sur les dates suivantes :

- Le 12 novembre de 15h à 17h et de 18h à 20h ;
- Le 17 novembre de 15h à 17h et de 18h à 20h ;
- Le 24 novembre de 15h à 17h et de 18h à 20h ;
- Le 26 novembre de 15h à 17h et de 18h à 20h.

Des mails d'invitation ont été adressés aux personnes qui s'étaient préalablement inscrites à l'issue de la réunion publique, via le formulaire sur le site internet du Département ou via le numéro de téléphone dédié. Les participants ont été répartis dans les 8 groupes par ordre alphabétique. Certaines réorganisations ont été nécessaires en fonction des disponibilités des participants afin d'assurer la participation de tous. Une convocation officielle du Département leur a été adressée pour pouvoir justifier leur déplacement en cette période de confinement.

L'ensemble des règles du protocole sanitaire ont été appliquées (port du masque, désinfection des surfaces, mise à disposition de gel hydroalcoolique...).

Étaient présents pour la tenue de ces ateliers : un représentant des services du Département (Serge Bouzerand, Direction générale adjointe des Infrastructures et de la Mobilité), un représentant de la maîtrise d'œuvre (Frédéric Duhart, INGEROP) et une animatrice du cabinet d'accompagnement de la concertation publique (Isolde Rivas, NEORAMA).

A chaque début d'atelier, une présentation générale d'une dizaine de minutes a permis de revenir sur le dispositif de concertation et les principaux points du projet soumis à la concertation.

Suite à cette présentation, deux temps d'échanges ont été conduits et animés par l'équipe projet, chacun portant sur les thématiques citées précédemment. Une carte du tracé (document de travail) a été mis à disposition en appui des échanges, ainsi que des supports de prise de notes pour les participants.

- Sur la 1^{ère} thématique « intégration paysagère et gestion des nuisances », des exemples d'aménagements paysagers et de dispositifs antibruit ont été proposés pour accompagner la réflexion et recueillir les réactions des participants.
- Sur la 2^{ème} thématique « usages et mobilités », les raccordements envisagés ont été détaillés par l'équipe projet sur les trois secteurs identifiés.

Ces temps d'échanges ont permis de recueillir les différents avis et contributions des participants. Ils seront étudiés et éventuellement intégrés au projet final de déviation.



- **Les registres papier et dématérialisé**

Un **registre papier** a été mis à disposition du public dans les 5 lieux de la concertation, aux heures d'ouverture habituelles.

Deux contributions ont été inscrites sur le registre de Marmande, une sur le registre de Virazeil et une sur le registre de Saint-Pardoux-du-Breuil. Aucune contribution n'a été déposée sur les autres registres (Val de Garonne Agglomération et le siège du Département).

Parallèlement, un **registre dématérialisé** a été mis à disposition des habitants via le site internet du Conseil départemental de Lot-et-Garonne sur toute la durée de la concertation, soit du 14 octobre au 14 décembre 2020.

Il était accessible via un lien spécifique (www.democratie-active.fr/deviation-est-marmande) permettant d'accéder à une plateforme dédiée au recueil des contributions.

Les personnes souhaitant contribuer pouvaient le faire anonymement ou en indiquant leur identité à la fin de leur message. L'ensemble des contributions étaient publiques et consultables par tous sur le site du registre dématérialisé.

Dans le cadre de ce registre, une modération était réalisée uniquement pour vérifier le respect des règles d'utilisation (interdiction des propos notamment injurieux, portant atteinte à la personne ou à caractère raciste) et masquer les données personnelles notamment les adresses exactes (numéro de rue) ou les coordonnées personnelles (numéro de téléphone ou email). Une modération a également été appliquée dans le cas de messages « doublon » ou de messages erronés/incomplets.

95 contributions ont été déposées sur le registre en ligne. A noter que 6 contributions constituaient des doublons ou des messages erronés. Ainsi, sur les 89 contributions finales 48 sont défavorables, 32 favorables et 9 ne se prononcent pas. NB : les 6 contributions constituant des doublons ou des messages erronés sont joints en annexe (contribution N°43, 46, 48, 49, 50 et 72)

Projet de déviation Est Marmande

Objet de la concertation Documents Déposer votre observation Voir les observations

Objet : Projet de déviation Est Marmande

La déviation Ouest de Marmande, mise en service en 2010, a permis de soulager le centre-ville d'une partie du trafic de transit. Le Conseil départemental de Lot-et-Garonne envisage aujourd'hui de compléter la déviation, par la section manquante, côté Est, entre les routes départementales 813 et 933.

Ce projet fait partie du plan de modernisation du réseau routier 2010-2025 du Département de Lot-et-Garonne. Le coût de l'opération est évalué à 24,3 millions d'euros TTC comprenant les études, les travaux, et l'achat du foncier.

Située à l'Est de l'agglomération Marmandaise, la voie nouvelle se développera sur 2,8 km depuis le giratoire de raccordement de la déviation Ouest de la départementale 933 jusqu'au carrefour giratoire existant de la départementale 299 et se prolongera jusqu'au carrefour dit de Cramat sur la départementale 813.

Le trafic routier attendu sur cette voie est de l'ordre de 7 500 véhicules par jour d'après une étude de trafic de 2019.

Ce projet s'inscrit dans un projet d'aménagement urbain plus large autour de la requalification des boulevards de Marmande.

La concertation mise en oeuvre sur le projet de finalisation de la rocade Est de Marmande vise à :

- Informer le plus largement possible et en toute transparence tous ceux qui peuvent être concernés (usagers riverains, élus, associations, acteurs économiques et organisations socioprofessionnelles)
- Permettre l'expression des avis et des propositions pour enrichir le projet.

Statut : Ouvert
Dates d'ouverture :
 Du 14 octobre 2020 - 08:00 au 14 décembre 2020 - 23:59

Il vous reste 11 jours pour [déposer une observation](#)

Réunions publiques

14 octobre 2020
 18:30 à 20:30

Espace Expo
 47000 Marmande

Autorité organisatrice : Conseil départemental de Lot-et-Garonne

Siège de la consultation :
 1633, avenue du Général-Leclerc
 47922 AGEN



• L'adresse postale et l'adresse mail

La participation à la concertation pouvait également passer par une contribution écrite adressée directement :

- via l'adresse postale du Département,
- via l'adresse mail dédiée : deviation-est-marmande@democratie-active.fr.

A noter que certains participants ont utilisé le formulaire de contact du site internet du Conseil départemental pour écrire leur contribution sur le projet.

b. Bilan quantitatif de la concertation

Au total, la concertation a mobilisé, à raison de :

- 84 participants à la réunion publique,
- 43 participants aux ateliers,
- 4 contributions papier,
- 95 contributions numériques (dont 6 contributions erronées ou en doublons),
- 2 courriers adressés au Département,
- 2 mails envoyés.

Tableau récapitulatif des participants aux ateliers

Atelier 1	5 participants
Atelier 2	4 participants
Atelier 3	7 participants
Atelier 4	7 participants
Atelier 5	5 participants
Atelier 6	5 participants
Atelier 7	4 participants
Atelier 8	6 participants

IV. Les enseignements de la démarche de concertation

a. Les grandes questions générales posées pendant la concertation

Sont exposées dans cette partie les questions qui ont émergé lors de la concertation de la part des divers participants, notamment des riverains au projet.

1. L'opportunité du projet de la Déviation Est

L'opportunité générale du projet n'a pas été remise en cause. Le projet de déviation Est de Marmande s'inscrit en effet dans la continuité de la rocade existante et permettra de boucler cet axe routier. Projet de longue date, il est attendu depuis longtemps par les habitants et notamment les entreprises locales.

En effet, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat Interdépartementale - délégation Lot-et-Garonne (CMAi47), le Syndicat des Entrepreneurs de Travaux Publics de Lot-et-Garonne (TP47) et l'entreprise de travaux publics Eurovia Aquitaine y voient la garantie d'un accès rapide aux axes routiers structurants et adapté à la circulation des poids-lourds. Le projet sera favorable au développement économique en représentant un atout pour la création, le développement et le maintien des activités du secteur. De plus, la construction de l'ouvrage en elle-même constituera un soutien à l'activité économique locale.

En plus de proposer un itinéraire routier plus concurrentiel, il sera bénéfique au développement du centre de Marmande. Le report d'une partie du trafic routier sur la Déviation Est permettra en effet d'apaiser le centre-ville et d'initier le projet de requalification des boulevards. Ces arguments favorables ont été largement partagés dans 21 contributions sur le registre dématérialisé et 2 sur les registres papier.

Toutefois, certains aspects du projet ont été questionnés en atelier, sur les registres (50 contributions) et par mail :

- le niveau de trafic attendu sur la rocade, les axes connectés et le centre de Marmande,
- le tracé proposé à la concertation,
- les impacts sur le secteur aujourd'hui considéré comme préservé.

Ces sujets sont notamment interrogés par le collectif citoyen « *Organiser la déviation est Marmande* » qui s'est constitué durant la phase de concertation du projet.

• Le niveau de trafic attendu

Des contributions se sont interrogées sur les données de trafic et la réelle diminution à venir du trafic sur les boulevards (7 contributions sur le registre dématérialisé), ce qui pour ces contributeurs, remettrait en cause la nécessité même du projet de la déviation Est.

Des pistes alternatives ont été proposées pour une réduction du trafic des poids-lourds en centre-ville sans passer par le projet de rocade.

- **Le tracé proposé**

Le tracé proposé dans le cadre du projet a fait l'objet de nombreuses contributions aussi bien lors des rencontres en atelier que sur le registre dématérialisé (17 contributions).

Il a été remis en cause sur plusieurs aspects :

- L'ancienneté du tracé ne paraît pas pertinente au vu de l'évolution du territoire concerné qui, depuis 20 ans, s'urbanise.
- Malgré la connaissance du projet et sa traduction en Emplacement Réservé au sein des documents d'urbanisme (outil règlementaire permettant de préserver l'avenir pour la réalisation du projet et de porter à connaissance son existence auprès du public), le territoire a changé et des habitations se trouvent maintenant à proximité du tracé.
- Si la future zone traversée par le projet s'est urbanisée, elle n'en reste pas moins une zone calme et préservée. La présence de la rocade viendrait alors générer des nuisances, qui sont perçues comme le report de celles existant aujourd'hui dans le centre de Marmande, portant ainsi préjudice au caractère attractif de cette zone. De plus la crainte de voir se développer l'urbanisation dans le secteur du fait du nouvel ouvrage a également questionné la pertinence de l'ouvrage et sa contribution à l'étalement urbain.
- Enfin, ces nuisances seront supportées par les seuls riverains, qui verront se dégrader leur qualité de vie en raison des nuisances sonores, de l'impact visuel de la rocade, de la dégradation de la qualité de l'air et de la hausse du trafic routier. Ils demandent que des dispositifs soient mis en place pour réduire l'impact de la déviation sur le cadre de vie.

Des tracés alternatifs ont été proposés, détaillés en annexe et dans les registres mis à disposition.

Certains secteurs du tracé ont été identifiés comme particulièrement sensibles, notamment là où les habitations sont les plus proches, au niveau de la rue Hélène Boucher, de la rue d'Escanteloup, de la rue Jean Mermoz, et de la rue Charles Gounod.

- **Les impacts sur l'environnement naturel et humain**

La faune et la flore

Plusieurs inquiétudes ont été émises quant à l'éventuelle disparition d'espèces présentes sur les sites traversés par la rocade dans le futur. En ce sens, il a été demandé des mesures d'évitement autant que possible ainsi que des mesures compensatoires pour préserver au mieux l'écosystème existant.

L'impact du projet sur la faune et la flore a été le sujet de 5 contributions sur le registre dématérialisé.

La gestion des eaux

Deux problématiques ont été abordées autour de la gestion des eaux dans la zone du projet :

- **La problématique du risque inondation** : l'impact du projet sur les cours d'eau du secteur (Eaubonne et Bouilhats) a été discuté ainsi que sur le risque d'inondation déjà existant.
- **La problématique des bassins de récupération d'eau** : identifiée comme une nuisance potentielle (notamment par le risque de présence de moustiques), il a été suggéré d'installer ces bassins le plus près possible de l'ouvrage (d'un côté ou de l'autre en fonction des secteurs du tracé) et de manière générale, le plus loin possible des habitations.

Elles ont fait l'objet d'une seule contribution dans le registre dématérialisé.

La pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique est un sujet qui a généré des inquiétudes (9 contributions sur le registre dématérialisé). En effet, ce nouveau flux de circulation automobile et l'émission de particules fines inquiètent par leur impact sur la santé des habitants. Des études réalisées ces dernières années ont été citées comme preuve de la toxicité des particules fines. L'évocation d'un principe de précaution sur ce sujet a été évoqué.

Des précisions ont été demandées quant aux dispositifs de compensation prévus au vu des futures émissions générées par la circulation automobile, ainsi que la mise en place d'aménagements paysagers pour limiter la pollution.

Les contributions transmises abordant en particulier le thème de la pollution atmosphérique sont à retrouver en intégralité en annexe du bilan de la concertation.

La sécurité

La thématique sécurité a été largement abordée, sous le prisme de la cohabitation entre les différents usagers (véhicules, piétons, vélos) (14 contributions sur le registre dématérialisé + 1 contribution du Maire de Saint-Pardoux-du-Breuil sur le registre papier).

La traversée sécurisée des piétons et des vélos a été sujet à échanges ainsi que la création d'une piste pour les mobilités douces le long du tracé du projet.

Le risque d'accidents sur certaines parties de la rocade a été discuté, notamment en termes :

- de survitesses automobile sur la rocade et sur les axes existants,
- d'insertion et de circulation des camions,
- d'impacts sur la circulation sur les axes existants.

Par ailleurs, la « zone de crash » de l'aérodrome a été mentionnée comme un point sensible, se trouvant à proximité du tracé proposé pour la Déviation Est.

2. L'information et la concertation sur le projet

Concernant la démarche de la concertation en elle-même, plusieurs sujets ont été abordés lors de la réunion publique, les ateliers et sur le registre dématérialisé (4 contributions) :

- la communication autour du lancement de la concertation et la capacité à informer toutes les personnes concernées par le projet,
- la démarche de concertation qui intervient à un stade du projet où elle ne permet pas de contribuer à la définition du tracé,

- le maintien de la concertation et l'adaptation de son format lors de la période de confinement,
- la demande de prolongation de la période de concertation suite à la décision de maintenir la concertation pendant le confinement.

3. L'impact du projet sur le foncier

Certains points du projet ont été interrogés à ce sujet (1 contribution papier et 10 contributions numériques sur les registres) :

- l'emprise du couloir réservé pour le projet,
- l'emprise de l'ouvrage,
- l'impact sur le bâti et les propriétés :
 - o les éventuelles expropriations prévues dans le cadre du projet,
 - o les terrains concernés par un rachat du Département,
 - o l'éventuelle perte de valeur des biens et du foncier situés à proximité du tracé,
 - o l'impact éventuel sur les impôts locaux.

4. Les travaux

Plusieurs interrogations ont été partagées sur les travaux nécessaires à la construction de la déviation Est de la rocade, particulièrement lors des ateliers thématiques.

La durée totale des travaux ainsi que les nuisances sonores générées par ces derniers ont ainsi été évoqués (1 contribution dans le registre dématérialisé).

b. Les thèmes proposés à la concertation

1. Intégration paysagère et gestion des nuisances

Principes généraux (intégration de l'ouvrage, mesures de bruit)

L'intégration paysagère

Sur la majorité du tracé, l'ouvrage sera posé au niveau du terrain naturel. Ce paramètre permet d'envisager des options différentes, en laissant la vue dégagée sur le paysage ou en isolant visuellement la route par de la végétation.

Deux zones sur le tracé sont concernées par des aménagements en remblais :

- le franchissement de la voie ferrée, à 7 mètres de hauteur (identique au franchissement de la voie ferrée au niveau du Leclerc de Marmande).
- le pont de franchissement de la rue Charles Gounod, à 5,50 mètres de hauteur (variante 1 dans le secteur 3).

Ces secteurs en remblais peuvent faire l'objet d'aménagements paysagers plus ou moins élaborés en optant pour des remblais nus ou végétalisés.

L'entretien des aménagements paysagers est à la charge du Département.

Les aménagements d'intégration paysagère



La gestion de la nuisance bruit

Le bruit généré par un ouvrage comme la rocade avec des véhicules roulant à 80 km/h provient du bruit de roulement des véhicules. En effet, les bruits du moteur thermique ne sont perceptibles que pour les véhicules allant à moins de 40 km/h. De plus, le bruit généré peut être accentué par les phénomènes d'accélération et de décélération par exemple au niveau des carrefours giratoires. Quant au niveau de la chaussée, le son ayant une tendance naturelle à monter, l'impact sonore pour les habitations les plus proches est moins fort pour une route en hauteur.

Concernant les nuisances sonores émises par l'ouvrage, un cadre réglementaire est opposable au porteur du projet. L'obligation qui s'impose au maître d'ouvrage est de ne pas dépasser les 60 décibels en moyenne devant chaque habitation, à chaque étage, le jour (6h-22h) et 55 décibels la nuit (22h-6h).

Des mesures de bruit ont été effectuées en septembre 2019 à partir de plusieurs points sur le tracé. Elles ont permis de caractériser l'ambiance sonore dans la zone. Le niveau sonore relevé est en moyenne de 45 décibels dans les secteurs situés au nord de la voie ferrée. Il est plus élevé au droit de la rue Hélène Boucher avec des niveaux sonores moyens en journée compris entre 52 et 56 dB(A). Tous les points de mesures sont en zone d' « ambiance modérée ».

La modélisation se fait sur un niveau de trafic projeté à 20 ans après la mise en service de l'ouvrage (soit en 2045). Cette projection intègre une augmentation du trafic annuel de 2%. Elle ne prend pas en compte les bruits émis par les infrastructures existantes (voie ferrée, serres, autres routes, aéroport...), les dispositifs anti-bruit à venir ni les spécificités du revêtement routier.

Si ce seuil est dépassé, le maître d'ouvrage doit mettre des dispositifs de réduction du bruit à la source. Il peut s'agir de :

- Murs antibruit qui peuvent être de plusieurs types : écrans en béton (absorbant le bruit), écrans translucides (réfléchissant le son). Les murs antibruit ont l'avantage de demander peu d'emprise et de pouvoir se positionner au plus près de la source de bruit, le long de la route. Côté riverains, ils peuvent être traités d'un point de vue architectural (bétons matricés, palissades bois, végétalisation...).
- Merlons (buttes de terres) qui peuvent être végétalisés. Les merlons permettent de faire monter le son. Toutefois, ils nécessitent plus d'emprise au sol et d'entretien s'ils sont végétalisés.

Exemples d'écrans antibruit



Exemples de merlons antibruit



• Synthèse des participations par secteur

De manière générale, les deux sujets étant intrinsèquement liés, les participants à la concertation se sont exprimés sur ces deux points simultanément. Nous avons toutefois retranscrit les principales interventions sur les 2 aspects secteur par secteur.

Sur l'intégration paysagère

Les participants sont dans leur majorité en faveur de la végétalisation pour masquer la rocade, par des merlons ou des plantations (pour les espaces non concernés par les murs antibruit).

Toutefois, il a semblé intéressant, pour certains participants, de garder une vue dégagée du paysage dans les secteurs les moins urbanisés.

Secteur 1 : rue Hélène Boucher/VC15/rue d'Escanteloup

Les participants ont évoqué l'éventualité où les serres des Perrinots seraient amenées à être supprimées, afin de prendre en compte ce cas de figure dans l'aménagement paysager.

La possibilité d'un mur végétalisé ou d'un mur peint pour le mur de soutènement entre les serres, côté habitations, a notamment été évoqué.

Les habitants de la rue d'Escanteloup présents se sont interrogés sur l'impact visuel du remblai depuis leur rue. A titre de comparaison, l'impact visuel est identique à celui du pont de franchissement de la voie ferrée au niveau du Leclerc de Marmande. A noter que l'impact visuel sera pratiquement le même dans les 2 variantes.

Secteur 2 : rue Jean Mermoz

Au niveau de ce secteur, les inquiétudes concernent principalement la résidence Héliante constituée de 2 étages qui se trouverait à proximité directe de l'ouvrage.

Les résidents de cet immeuble sont favorables à un aménagement qui dissimulerait la rocade, soit par des merlons, soit par des murs anti-bruit avec effort de traitement paysager du côté visible de la résidence.

Secteur 3 : rue Saint-Exupéry/rue Charles Gounod

Le remblai nécessaire dans le cas de la variante 1 (pont au-dessus de la rocade pour la rue Charles Gounod) inquiète les riverains les plus proches. Ils redoutent un effet mur qui couperait la lumière et la visibilité devant leurs fenêtres.

Dans le cas d'un rond-point, un aménagement paysager de type merlon est attendu afin de masquer la circulation.

Sur les protections anti-bruit

Les emplacements des protections antibruit ne sont pas encore déterminés. Ils dépendront des modélisations de l'étude bruit. Pour autant, les participants ont pu s'exprimer sur les solutions de protection à la source qui leur ont été présentées.

Sur cet aspect, les habitants de Marmande bénéficient du retour d'expérience sur la rocade nord-ouest. En effet, les habitants vivant à proximité de cet ouvrage existant bénéficient de protections acoustiques. Le Département invite les riverains à aller se promener dans le secteur pour se faire une idée du niveau de bruit perçu. Les riverains de la déviation Nord-Ouest venus participer aux ateliers de concertation ont pu témoigner de l'efficacité des dispositifs de protection contre le bruit dans le secteur et ont confirmé le faible niveau de nuisances perçu.

Concernant les murs antibruit, il est souhaitable de les privilégier de par leur grande efficacité contre les nuisances sonores. Il a été demandé un effort particulier pour leur intégration visuelle notamment sur leur versant côté habitation. L'option de murs végétalisés a été évoquée comme une solution intéressante, ou l'option de murs peints.

L'option des merlons a également rencontré un certain intérêt pour ses qualités paysagères pour les habitations proches et pour les piétons. La possibilité de végétaliser les merlons et de présenter un aménagement favorable à la faune et la flore a été soulignée.

Secteur 1 : rue Hélène Boucher/VC15/rue d'Escanteloup

Les participants de ce secteur se sont interrogés sur la nécessité de murs antibruit au niveau du pont de franchissement de la voie ferrée.

Secteur 2 : rue Jean Mermoz

Ce secteur aménagé en carrefour giratoire demandera des protections spécifiques pour la résidence Héliante et les habitations les plus proches.

Les participants du secteur seraient favorables à des aménagements paysagers de type merlons, plutôt que des murs anti-bruit. Toutefois, il est entendu que les murs anti-bruit pourront représenter la meilleure solution en raison de leur efficacité dans la protection phonique du fait de la proximité de l'ouvrage.

Une proposition partagée par plusieurs participants a porté sur un décalage du tracé de la rocade (ainsi que de l'aménagement du giratoire lié) légèrement plus à l'Est afin de s'éloigner de la résidence et des habitations les plus proches. Ce décalage permettrait notamment de mettre en place des merlons végétalisés pour réduire l'impact de l'ouvrage.

Secteur 3 : rue Saint-Exupéry/rue Charles Gounod

Les participants les plus proches de la rue Charles Gounod souhaitent des protections phoniques qui s'intègrent harmonieusement dans le paysage.

Ils sont particulièrement sensibles à l'impact visuel du pont dans le cas de la variante 1 de raccordement et demandent une intégration soignée de l'ouvrage (talus adoucis, végétalisation).

Sur le reste du tracé nord, les habitants les plus proches du rond-point entre Castaing et Dispans sont en attente de protections acoustiques qui permettrait également d'atténuer les nuisances sonores émises par la RD933.

Une demande partagée par plusieurs participants du secteur a porté sur le décalage du tracé plus à l'ouest pour le raccordement au rond-point de la RD 933. Cette solution permettrait de s'éloigner du groupe d'habitations et de préserver un verger impacté à cet endroit.

2. Usages et mobilités

• Principes généraux (rappel des rétablissements/secteurs)

Dans l'étude des rétablissements, 3 secteurs ont été identifiés.

Secteur 1 : rue Hélène Boucher/VC15/rue d'Escanteloup

La rue Hélène Boucher devra être aménagée pour répondre à des problématiques de sécurisation des mouvements piétons. Elle conserverait les deux accès existants, pour le centre commercial et le hameau du Cramat.

La Route communale n°15 serait conservée pour assurer la continuité d'exploitation des activités agricoles. La voie serait rétablie sous le pont-route de franchissement de la voie ferrée. Elle continuerait en contre-allée pour déboucher sur la RD299 en amont de l'actuel rond-point, au niveau de la rue Charlotte Dordet, entrée du hameau du Cramat. A cet endroit, un carrefour serait aménagé. La forme de ce carrefour est encore à l'étude.

Le passage à niveau n°100 sera supprimé.

Concernant la rue d'Escanteloup, deux variantes diffèrent par les modalités de rétablissement :

- La variante 1 : la rue est rétablie sous le pont-route de franchissement de la voie ferrée, ce qui nécessite une déviation de la rue en générant un nouveau tracé relativement sinueux.
- La variante 2 : la rue d'Escanteloup est rétablie par un ouvrage d'art dédié sous la déviation. Dans ce cas de figure, le tracé de la rue reste quasi inchangé par rapport à l'existant.

Au niveau de la rue d'Escanteloup, une rampe est proposée pour les vélos et les piétons permettant d'accéder à une voie verte aménagée parallèlement à la déviation, séparée de la route par un muret. Cette voie verte permet de rejoindre le rond-point de la zone commerciale sur l'avenue René Cassin.

Secteur 2 : rue Jean Mermoz

La rue Jean Mermoz sera rétablie et un échange avec la future déviation sera assuré. Il est proposé de réaliser un carrefour giratoire. Cet aménagement inclurait également des traversées piétonnes et cyclistes.

Secteur 3 : rue Saint-Exupéry/rue Charles Gounod

Ces deux rues sont des axes de déplacement à vocation essentiellement locale. Étant donné la fréquentation limitée de ces axes, il est proposé de ne rétablir qu'une seule de ces 2 rues. Ainsi la rue Antoine de Saint-Exupéry sera mise en impasse des deux côtés de la future déviation. Des aires de retournement pour les véhicules des riverains mais également des services, tels que le ramassage des déchets, les secours, ou encore le transport scolaire, seront aménagés.

Concernant le rétablissement de la rue Charles Gounod, deux variantes sont envisagées :

- Dans la 1^{ère} variante, la rue Charles Gounod serait rétablie, sans échange, par un passage supérieur au-dessus de la rocade.
- Dans la seconde variante, la rue Charles Gounod serait rétablie à niveau par un giratoire connecté à la déviation, permettant les échanges avec celle-ci.

• Synthèse des participations par secteur

Secteur 1 : rue Hélène Boucher/VC15/rue d'Escanteloup

> *La circulation rue Hélène Boucher*

Les habitants du hameau du Cramat présents aux ateliers ou à travers le registre se sont exprimés sur plusieurs points :

- Leur inquiétude quant au niveau de trafic sur la rue Hélène Boucher actuellement limitée à 50 km/h.

Des aménagements sont attendus pour sécuriser le trafic sur cette portion de la future déviation.

- La conservation et la sécurisation des traversées piétonnes existantes au niveau de la rue Hélène Boucher (avec la présence d'un arrêt de bus)

Une demande de traversée sécurisée et dénivelée accessible à tous au niveau du passage piéton existant a été formulée, avec une attention particulière pour éviter les problèmes d'insécurité générés par un aménagement de type passage souterrain. La sécurisation des traversées au niveau des 2 ronds-points a également été évoquée.

- Leur inquiétude sur l'augmentation de la circulation des poids lourds empruntant la VC15 et leur débouché au niveau de l'entrée du Hameau devant la rue Charlotte Dortet.

Une des suggestions exprimées consiste à raccorder la VC15 directement sur le rond-point existant au niveau de la RD299 en concevant un nouveau rond-point à 5 branches pour le débouché de cette voie communale.

> *La circulation rue d'Escanteloup*

Au cours des ateliers, les participants habitant la rue d'Escanteloup ont unanimement fait remonter des **problèmes de survitesse sur la rue**. Ainsi, une grande proportion des habitants de ce secteur estime que la variante n°1 pour le rétablissement de la rue d'Escanteloup en proposant un tracé plus sinueux permettrait d'apporter une réponse à ce problème de survitesse.

Concernant le trafic généré par les activités du secteur sur la rue d'Escanteloup, les riverains ont exprimé des inquiétudes sur une éventuelle augmentation de ce trafic, notamment du fait de l'étroitesse de la rue. Une préférence pour la variante n°2 plus adaptée pour la circulation des poids-lourds a également été émise par les responsables des activités du secteur.

Les positions en fonction des publics étant partagées, aucun consensus ne s'est dégagé sur un choix de variante. *L'accès à la déviation pour les riverains*

Les habitants regrettent de ne pas avoir accès à la déviation depuis la rue d'Escanteloup.

Dans plusieurs ateliers, il a été suggéré par les participants de créer un accès direct à la rocade depuis la rue d'Escanteloup en créant une voirie permettant de rejoindre le rond-point prévu au niveau de la rue Jean Mermoz.

> *Le passage à niveau*

Concernant le passage à niveau existant (n°100), certains participants ont demandé à ce que soit étudié son maintien notamment pour le passage des poids lourds pour le chargement et le déchargement des établissements du secteur (Vergersdes4lours, Serres des Perrinots, Entrepôt frigorifique SAS CO²O, Ets Bertin).

> *La circulation cycliste et piétonne*

Les habitants du Hameau du Cramat ont exprimé le souhait de voir des aménagements sécurisés pour le maintien des traversées piétonnes de la rue Hélène Boucher. En effet, les habitants du hameau ont aujourd'hui des habitudes de circulation piétonne pour accéder au centre commercial.

Secteur 2 : rue Jean Mermoz

> *La traversée piétonne et cycliste*

Les participants ont exprimé l'importance de garantir une traversée sécurisée de la rocade au niveau du carrefour giratoire prévu sur la rue Jean Mermoz. Pour cela, il a été demandé un passage piéton et une traversée cyclable avec refuge sur îlot au niveau des traversées.

> *L'accès au collège Jean Moulin*

Les habitants se sont inquiétés d'une augmentation du trafic sur la rue Jean Mermoz du fait de la création du carrefour giratoire et l'impact sur les circulations actuelles déjà importantes pour accéder au collège Jean Moulin.

Le déplacement du rond-point prévu plus au sud, a été suggéré pour permettre la déserte des activités à l'Est ainsi que des établissements scolaires en créant une voie le long du ruisseau Eaubonne.

> *L'accès à la société Lizi Creuset et aux autres activités du secteur*

Les participants du secteur ont souligné la satisfaction de voir le trafic généré par l'établissement Lizi Creuset dévié de la rue Jean Mermoz vers la rocade.

Les participants souhaitent de manière générale que l'ouvrage et les rétablissements permettent un accès facilité aux activités du secteur (gymnase, aérodrome, golf...), sans générer de nouvelles nuisances.

Secteur 3 : rue Saint-Exupéry/rue Charles Gounod

> *L'accès à la rocade*

Certains riverains du secteur de la rue Jean Mermoz seraient intéressés par un accès direct à la rocade avec l'aménagement d'un carrefour giratoire.

D'autres participants du secteur préféreraient préserver le secteur d'un éventuel trafic supplémentaire rendu possible par une connexion avec la rocade.

> *La traversée piétonne et cycliste rue Charles Gounod*

Les habitants de ce secteur attendent, quelle que soit la variante choisie, la sécurisation des traversées pour les piétons et cycles qui circulent sur la rue Charles Gounod.

De manière générale, il a été demandé par les participants aux ateliers la création d'une piste cyclable le long de l'ouvrage dans la continuité de celle existante le long de la rocade Nord-Ouest.

V. Les réponses du Maitre d'Ouvrage

a. Les questions générales

1. L'opportunité du projet de la Déviation Est

Le projet de Déviation Est de Marmande s'inscrit dans une logique de développement territorial. Il a pour vocation essentielle de sortir le flux de transit (VL et PL) qui n'a pas pour fonction de passer en centre-ville mais bien en périphérie de la zone urbaine. Ce trafic de transit qui emprunte en partie les boulevards de Marmande, a pour effet aujourd'hui, un allongement des temps de parcours sur cet axe. Il crée également une insécurité ressentie par les autres usagers des lieux du fait de la prépondérance des déplacements automobiles sur les autres modes (piétons et cycles notamment). Les habitants et usagers pourront ainsi bénéficier d'un désencombrement routier du centre-ville. Le projet de requalification des boulevards pourra par ailleurs être initié.

Les études de trafic récentes menées à la demande du Département en 2019 ont confirmé l'opportunité de l'ouvrage avec un trafic prévisionnel de 7 500 véhicules/jour.

De plus, ce projet sera vecteur de développement économique pour le territoire grâce au désenclavement d'entreprises qui aujourd'hui peinent à se développer et à celui du Tonneinquois de manière plus générale.

Concernant le tracé, le Département rappelle qu'il est inscrit depuis 1998 au PLU de la ville de Marmande. L'Emplacement Réservé (ou ER) est l'outil règlementaire adapté pour informer le public sur le devenir à court, moyen ou long terme du secteur concerné par l'ER. Ainsi, en matière de droit d'urbanisme, la vocation de chaque ER doit être précisée afin que toutes personnes désireuses de construire ou d'acheter un bien immobilier puissent disposer des éléments d'appréciation dans l'environnement proche de son projet personnel afin de prendre sa décision en connaissance de cause.

Depuis la création de l'emplacement réservé en 2007, le Département a acquis 50 % du foncier concerné en vue de la réalisation du projet. Dans l'anticipation et la conception du projet de Déviation Est de Marmande, le Département a fait en sorte de limiter l'emprise du projet et son impact sur le foncier et le bâti existant.

Par ailleurs, le tracé retenu se doit de représenter une alternative concurrentielle aux itinéraires empruntant les boulevards afin d'assurer le report du trafic de transit sur la Déviation Est. Il se doit par conséquent d'être le plus proche possible de la limite de l'urbanisation.

L'étude des tracés alternatifs plus à l'Est qui ont été proposés pendant la phase de concertation démontre des impacts beaucoup plus conséquents en terme :

- de trafics et de fonctionnalité (environ 21 % de trafic en moins dès la variante Est 1 ; l'ouvrage ne serait plus pertinent en terme de report de trafic de transit, vocation même d'une déviation). L'éloignement de ces tracés nuit trop à l'attractivité de l'itinéraire pour les potentiels usagers au point de remettre en question la pertinence même du projet de déviation.
- d'enjeux sur les dessertes des activités et des zones d'habitats, rendant l'ouvrage moins fonctionnel,

- d'enjeux majeurs sur les terres agricoles. Ces tracés seraient contraires au principe de « zéro artificialisation des sols » qui s'inscrit dans une politique nationale de préservation des espaces non urbanisés et imposeraient un remembrement des propriétés coupées par le tracé ou la mise en place d'ouvrage de traversées dénivelées.
- De besoins en matériaux de remblais plus importants du fait du linéaire plus important des tracés,
- D'enjeux sur le milieu naturel pour lesquels l'impact, au regard des sites d'inscription des tracés alternatifs, serait plus fort et donc contraire à la séquence « éviter – réduire – compenser ».
- Des surcoûts non neutres qui remettraient en question l'économie générale même du projet.

A contrario, le tracé soumis à la concertation n'a quasiment aucun impact sur des terres agricoles, des impacts beaucoup plus modérés sur le milieu naturel et s'appuie sur une partie des infrastructures existantes en lien avec l'Emplacement Réservé qui lui est réservé depuis 1998.

Les éléments de comparaison entre le tracé actuel et les alternatives proposées pendant la phase de concertation sont présentés en annexe du présent bilan (partie h).

Néanmoins, suite aux participations et aux sensibilités relevées, certains points du tracé feront l'objet d'études complémentaires pour envisager des adaptations au projet :

- la rue Hélène Boucher :
 - o sécurisation de la rue pour les piétons avec l'étude d'une traversée piétonne sécurisée (en passage inférieur),
 - o aménagements pour garantir la sécurité du trafic (suppression des mouvements de « tourne-à-gauche », implantation d'un terre-plein central entre les deux giratoires) et limiter la vitesse (maintien de la limitation à 50 km/h),
 - o aménagements paysagers pour le hameau du Cramat,
- le raccordement de la VC15 au niveau de la RD 299:
 - o étude de la possibilité technique et de l'impact d'un raccordement de la VC15 sur un nouveau giratoire à 5 branches,
 - o étude du carrefour envisageable en cas de raccordement en face de la rue Charlotte Dortet,
- un raccordement entre la rue d'Escanteloup et la rue Jean Mermoz via une contre-voie à l'Est de la déviation, pour permettre un accès à la rocade pour les habitants et les activités du secteur, permettant également de traiter la problématique de vitesse sur la rue d'Escanteloup et la desserte Poids-Lourds de part et d'autre de la voie ferrée (pour la desserte des Serres des Perrinots et des Établissements Bordes),

- un écartement du tracé plus à l'Est au niveau de la rue Jean Mermoz ainsi que du rétablissement, pour s'éloigner des habitations et de la résidence Héliante, permettant de réduire l'impact visuel et sonore,
- L'étude du décalage du giratoire prévu au niveau de la rue Jean Mermoz plus au sud
- le décalage du tracé plus à l'Ouest au niveau du raccordement Nord de la déviation à la RD933 sur le rond-point de Castaing pour s'éloigner du groupe d'habitations.

De manière générale, l'enjeu de sécurité sur et tout autour de l'ouvrage, pour tous les usagers, est une priorité du Département.

2. La prise en compte de l'environnement

En France, la réglementation en matière de protection des espèces et habitats protégés est très encadrée et contraignante à juste titre.

Le Département a diligenté un inventaire faunistique et floristique exhaustif réalisé par des écologistes certifiés selon les règles de l'art. Des espèces protégées ont ainsi été repérées comme par exemple la cisticole des joncs, qui nichent au sol dans ces prairies, des reptiles et amphibiens, le lotier grêle... Ces habitats ont pu se développer sur d'anciens terrains agricoles laissés en friche car gelés du fait du projet de rocade.

Pour chaque enjeu écologique identifié, le Département appliquera la séquence dite ERC (éviter l'impact, le réduire et/ou le compenser) encadrée réglementairement. Pour chaque espèce ou habitat concerné, des solutions adaptées seront donc mises en œuvre conformément aux autorisations environnementales qui seront délivrées.

Concernant le risque inondation, l'ouvrage sera transparent et n'aura aucun impact (ni positif, ni négatif) sur cette problématique.

Les mesures environnementales ne se limiteront cependant pas aux seuls enjeux écologiques. Tous les effets du projet sur l'environnement seront étudiés, et entre autres, les effets sur le milieu physique, et en particulier la question de la gestion des eaux, mais également les impacts sur la cadre de vie et notamment la bonne intégration paysagère du projet et la gestion des nuisances sonores.

L'ensemble des effets du projet seront traités dans le cadre de l'étude d'impact environnementale, obligatoire, qui sera versé au dossier d'enquête publique. Cette enquête est programmée pour la fin de l'année 2021.

3. La démarche de concertation

Conformément à la délibération du 30 avril 2020, la durée de la concertation est bien de 2 mois et ne pourra être prolongée. Cette concertation préalable doit en effet, d'un point de vue réglementaire, être encadrée temporellement, avec par conséquent l'obligation d'une date de démarrage et d'une date de clôture. Toutefois, le Département précise qu'en général, cette phase de concertation est menée par les maîtres d'ouvrage uniquement sur 1 mois.

Concernant la crise sanitaire, le Département a fait le nécessaire pour s'adapter aux contraintes et permettre ainsi aux personnes intéressées par le projet de se mobiliser ; le

Département a en effet reçu de nombreuses demandes de maintenir cette phase de concertation. Le nombre d'inscrits aux ateliers en atteste.

Pour autant, le Conseil départemental souhaite poursuivre l'échange avec les riverains et les usagers de la future déviation par une concertation continue. Celle-ci se poursuivra jusqu'aux choix définitifs qui seront arrêtés par le maître d'ouvrage et présentés à l'Enquête Publique mais également en suivant et jusqu'à la mise en service de l'ouvrage. Le dialogue sera notamment maintenu pour restituer les conclusions des études complémentaires qui vont être initiées par le Département suite à certains points soulevés dans le cadre de la présente phase de concertation. D'autres temps d'échanges, au travers notamment de l'installation d'un Comité de suivi, auront donc lieu avant l'Enquête Publique.

Le niveau élevé de participation et la richesse des échanges ont démontré que la concertation avait fonctionné avec l'apport d'un grand nombre de contributions au projet.

b. Les thèmes de la concertation

1. L'intégration paysagère et les nuisances sonores

Concernant l'intégration paysagère, le Département s'engage à :

- faciliter l'intégration paysagère de l'ouvrage,
- tenir compte des préférences des participants.

Sur les nuisances sonores, au-delà du respect de la réglementation en vigueur, le Département s'engage également à :

- mettre en œuvre des solutions concrètes supplémentaires aux protections acoustiques pour réduire les nuisances (enrobés phoniques...),
- garantir un suivi après la mise en service de l'ouvrage auprès des riverains les plus proches pour vérifier le respect des niveaux de bruits attendus,
- assurer l'entretien des merlons antibruit et aménagements végétalisés qui auront été installés.

2. Les rétablissements étudiés

Concernant les rétablissements proposés à la concertation,

- Sur le **Secteur 1 - rue Hélène Boucher/VC 15/rue d'Escanteloup**, il n'y a pas eu de préférence marquée de la part des participants à la concertation. Pour limiter l'impact sur le bâti, le Département privilégie à ce stade la variante 2 avec le passage de la rue d'Escanteloup sous le remblai de la déviation. Cette solution prévoit l'élargissement de la rue à l'endroit du franchissement pour garantir le passage des véhicules et poids-lourds ; des aménagements de réduction de la vitesse sont également envisagées. Un nouveau temps d'échanges avec les parties prenantes de ce secteur sera organisé pour arrêter le choix définitif. Celui-ci se tiendra dès lors que les études complémentaires seront livrées.
- Sur le **secteur 2 - rue Jean Mermoz**, l'option du carrefour giratoire est confirmée par la concertation. Son emplacement précis reste à l'étude en fonction du décalage éventuel du tracé plus à l'Est.
- Sur le **secteur 3 - rue Saint Exupéry/rue Charles Gounod**, le choix de la mise en impasse de la rue Saint Exupéry est confirmé, il n'a pas soulevé de réaction. Concernant la rue Charles Gounod, pour préserver la tranquillité des riverains et rendre la rocade plus performante, le Département est d'avis, à ce stade, de privilégier le passage en pont surélevé de la rue au-dessus de la rocade. Un nouveau temps d'échanges avec les riverains de ce secteur sera organisé afin de confirmer ce choix

3. Les déplacements doux

Concernant le maintien et le développement des déplacements doux, et conformément aux attentes exprimées lors de la concertation, le Département prévoit la création d'une piste

cyclable piéton sécurisée le long de l'ouvrage (à l'image de celle existante sur la Déviation Nord-Ouest) et raccordée au réseau local. Le Département étudiera la mise en place précise de cette voie verte d'un côté ou de l'autre de la rocade.

Il est rappelé que dans le cadre du projet, une voie verte piétons et cycles avec rampe d'accès est prévue parallèlement à la rocade depuis la rue d'Escanteloup pour rejoindre l'avenue René Cassin. La voie verte sera séparée de la chaussée par un muret.

La création de trottoirs au niveau de tous les raccordements quels qu'ils soient est incluse dans le projet.

Plusieurs secteurs de traversées vont faire l'objet d'une attention particulière :

- Rue Hélène Boucher, avec la réalisation d'un passage souterrain (avec rampe d'accès pour tous les usagers) pour traverser la rocade en toute sécurité et la sécurisation des traversées piétonnes existantes au niveau des ronds-points actuels.
- Rue Jean Mermoz, pour la traversée au niveau du carrefour giratoire prévu et le raccordement avec la voie verte prévue le long de la rocade.
- Rue Charles Gounod, pour la traversée et le raccordement à la voie verte prévue le long de la rocade.

VI. Conclusion et suites à venir

La concertation sur le projet de déviation Est de Marmande a permis à un grand nombre de personnes concernées de prendre connaissance du projet et de contribuer à la réflexion et à l'amélioration du projet par leurs remarques et avis.

Face à cette participation, le Département de Lot-et-Garonne **confirme** :

- **l'opportunité et l'intérêt du projet** de la déviation Est de Marmande.
- que cette phase de concertation a permis d'apporter des réponses sur les questions techniques, justifier certaines contraintes techniques et économiques et **identifier différents sujets et pistes d'amélioration pour lesquels des études complémentaires vont être lancées.**
- que dans ce cadre, le Département en sa qualité de maître d'ouvrage, sera particulièrement attentif à l'insertion du projet dans son environnement et à la séquence « **éviter – réduire – compenser** » pour l'ensemble des nuisances.

Le Département souhaite par ailleurs réaffirmer son engagement et sa volonté pour que **la concertation avec le public se poursuive pendant toute la durée du projet et ce jusqu'à la mise en service de l'ouvrage** notamment par la constitution d'un comité de suivi (constitué de riverains).

De nouveaux temps d'échanges avec les riverains et les utilisateurs de la future rocade vont être organisés pour restituer les résultats des études complémentaires qui se sont révélées nécessaires lors de la présente phase de concertation et pour affiner certaines décisions. Ces temps d'échanges permettront d'arrêter les choix définitifs qui seront soumis à l'Enquête Publique.

Toutes les informations relatives à la participation au comité de suivi seront disponibles sur le site internet du Département.

L'enquête publique se tiendra à l'automne 2021. Un commissaire enquêteur sera désigné par le tribunal administratif, auprès duquel les habitants pourront venir s'informer et faire leurs remarques sur le projet final.

A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur prononcera un avis sur le projet, qui peut être favorable, favorable sous conditions ou défavorable. Cette décision déterminera la version définitive de la Déviation Est de Marmande et sera diffusée sur l'ensemble des outils de communication du Département de Lot-et-Garonne, de la Ville de Marmande et des mairies de Saint-Pardoux-du-Breuil et Virazeil.

Le présent bilan de la concertation sera adopté par la commission permanente du Département de Lot-et-Garonne.

VII. Annexes

- a. Les outils de communication
- b. Les contributions sur les registres
- c. Les contributions par mail
- d. Les contributions par courrier
- e. Compte rendu de la réunion publique
- f. Protocole sanitaire
- g. Comptes rendus des 8 ateliers
- h. Analyse des tracés alternatifs proposés par le Collectif « Organiser la Déviation Ouest de Marmande »

a. Les outils de communication

Flyer (format A3) :

Projet de déviation Est de Marmande
LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL LANCE
LA CONCERTATION PREALABLE
du 14 octobre au 14 décembre
pour informer, échanger, participer.

RÉUNION PUBLIQUE D'INFORMATION* Sur inscription : www.lotetgaronne.fr ou 05 53 69 45 00	>	RÉUNION DE LANCEMENT : le 14 octobre à 18h30 à l'Espace Expo de Marmande
ATELIERS DE TRAVAIL THÉMATIQUES* Sur inscription : www.lotetgaronne.fr ou 05 53 69 45 00	>	ATELIERS THÉMATIQUES « INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET GESTION DES NUISANCES » : le 3 novembre à 18h30 à l'Espace Expo de Marmande « USAGES ET MOBILITÉS » : le 17 novembre à 18h30 à l'Espace Expo de Marmande

*Pour le respect des mesures sanitaires en vigueur

Vous pouvez également vous informer sur le projet et vous exprimer

Dossier de concertation

Registres mis à disposition

• Dans les mairies concernées (Marmande, Virazeil, Saint-Paul-de-Breuil)

• Au siège de Val de Garonne Agglomération

• À l'Hôtel du Département de Lot-et-Garonne

Sur le site internet du Département : www.lotetgaronne.fr

Via ce QRcode (à flasher avec votre téléphone portable)

LOT-ET-GARONNE
Le Département Cœur du Sud-Ouest

Panneaux :

La concertation préalable

La concertation réglementaire dure 2 mois, du 14 octobre au 14 décembre 2020. Les modalités de cette phase de concertation préalable ont été fixées par délibération du Département de Lot-et-Garonne, maître d'ouvrage de l'opération.

Le projet de finalisation de la rocade Est de Marmande fait l'objet d'une concertation publique, procédure incontournable pour un projet ayant des effets sur l'environnement, le cadre de vie et l'activité économique.

POUR S'INFORMER

LE DOSSIER DE CONCERTATION :

- ➔ sur la page dédiée au projet sur le site www.lotetgaronne.fr
- ➔ dans les communes concernées (Marmande, Virazeil, Saint-Paul-de-Breuil), au siège de Val de Garonne Agglomération et à l'Hôtel du Département de Lot-et-Garonne

POUR PARTICIPER

- ➔ Le formulaire dématérialisé sur la page dédiée au projet du site du Conseil départemental de Lot-et-Garonne
- ➔ Des registres dans les 3 communes concernées, au siège de Val de Garonne Agglomération et à l'Hôtel du Département de Lot-et-Garonne
- ➔ Deux ateliers de concertation
 - Atelier « Intégration paysagère et gestion des nuisances » : le mardi 3 novembre à 18h30
 - Atelier « Usages et mobilités » : le mardi 17 novembre à 18h30

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

- ➔ Permettre l'expression des avis et des propositions pour enrichir le projet.
- ➔ Informer le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés (usagers, riverains, élus, associations, acteurs économiques et organisations socioprofessionnelles...)

LE BILAN DE LA CONCERTATION ET LES ÉTAPES À SUIVRE

L'ensemble des contributions sera recueilli et analysé afin d'établir un bilan de la concertation. Celui-ci permettra d'apporter des réponses aux questions soulevées et d'indiquer comment les contributions ont alimenté le projet. Le Département, maître d'ouvrage de l'opération, délibérera sur ce bilan de la concertation et en tirera les conclusions.

Le bilan de la concertation et la délibération seront rendus publics sur le site internet du Département.

L'ÉTUDE D'IMPACT

En plus de proposer une étude approfondie de l'environnement du projet, cette étude en particulier les mesures associées. Les études préalables permettront aussi de faire le plan général des travaux et les caractéristiques des ouvrages.

L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Elle sera la dernière étape de concertation et est essentielle à l'obtention des autorisations administratives.

Après la crise sanitaire du COVID-19

Annonce presse :

Projet de déviation Est de Marmande

LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL LANCE LA CONCERTATION PRÉALABLE
du 14 octobre au 14 décembre
pour informer, échanger, participer.

RÉUNION PUBLIQUE D'INFORMATION*
Sur inscription : www.lotetgaronne.fr
ou 05 53 69 45 00

ATELIERS DE TRAVAIL THÉMATIQUES*
Sur inscription : www.lotetgaronne.fr
ou 05 53 69 45 00

ATELIERS THÉMATIQUES
à l'Espace Expo de Marmande
« **INTÉGRATION PAYSAGÈRE
ET GESTION DES NUISANCES** » :
le 3 novembre à 18h30
« **USAGES ET MOBILITÉS** » :
le 17 novembre à 18h30

RÉUNION DE LANCEMENT :
➤ le 14 octobre
à 18h30
à l'Espace Expo de Marmande

* Dans le respect des mesures sanitaires en vigueur

* Dans le respect des mesures sanitaires en vigueur

Vous pouvez également vous informer sur le projet et vous exprimer grâce à :

 Dossier de concertation
Dans les mairies concernées
(Marmande, Villeneuve, Saint-Jean-de-Maur) :
A l'Hôtel du Département
Au siège de Val de Garonne
Agglomération

 Registres mis à disposition

Sur le site Internet du Département : www.lotetgaronne.fr

Via ce QRcode
(à flasher avec votre téléphone portable)



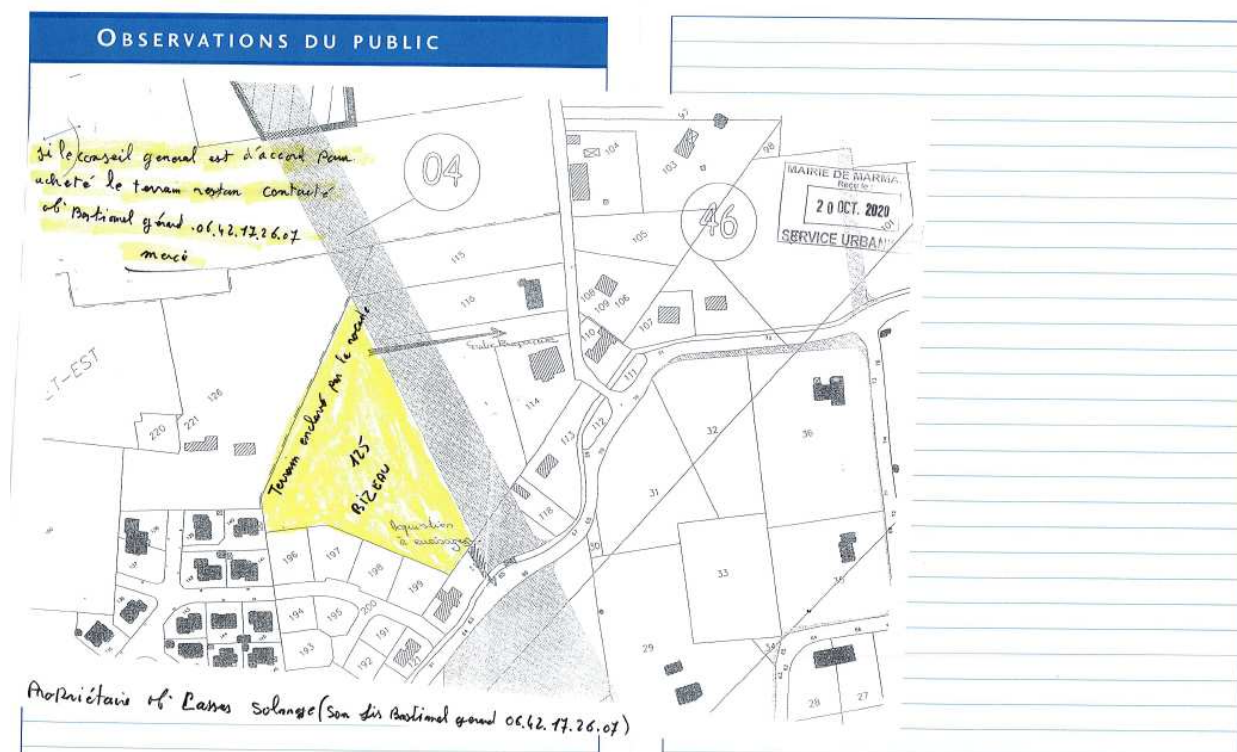


LOT-ET-GARONNE
Le Département *Cœur du Sud-Ouest*

b. Les contributions sur les registres

Registre de la Mairie de Marmande :

N°1



N°2

M. et Mme Sandel Raymond 14.12.2020
39 rue Jean Goujon Marmande

Il nous semble indispensable et urgent que cette rocade se fasse suivant le tracé actuel, afin de désengorger le centre ville et notamment la rue Jean Goujon qui sert actuellement de route principale aux très gros poids lourds et voitures qui ne respectent pas la vitesse autorisée en direction d'Agen ou de Bergerac

[Signature] *[Signature]*

Registre de la mairie de Saint-Pardoux-du Breuil :

OBSERVATIONS DU PUBLIC
Mairie de Saint Pardoux du Breuil. 30/10/2020
Journaux le Maire de la Commune de Saint Pardoux du Breuil demande que le Piget d'une liaison douce où voie verte soit intégrée dans le projet de rocade. En effet, un projet "Voie verte le long de la D813" Jarzayade → S ^t Pardoux du Breuil" pourrait être commun à la rocade.
9 ^e le Maire <u>signant</u> par <u>fidet</u> <u>signant</u>

Registre de la mairie de Virazeil :

OBSERVATIONS DU PUBLIC
Le tracé initial de la dernière tranche semble être le "moins consommateur" de terres agricoles, ces surfaces étant gelées depuis plusieurs années. Les propositions de modification de ce tracé (par un collectif de riverains) ignorent l'impact important en terme d'empierrement des nouvelles terres agricoles avec des conséquences de démantèlement d'exploitations agricoles et le risque de voir les terres initialement gelées être urbanisées.
Pour ces raisons, il paraît important de maintenir le choix de tracé initial.
Ces observations font suite aux différentes propositions soulevées par le collectif de riverains qui s'est créé.
Le 10 décembre 2020 - Dominique VALENTI.

Observation n° 1 du 14 octobre 2020 - 17:17

Défavorable

Auteur : anonyme

Sans nier l'utilité d'un projet permettant de terminer la rocade autour de Marmande, nous estimons que les différentes variantes du projet ne tiennent compte ni de l'urbanisation actuelle ni de l'évolution future de la ville. En effet il nous semble qu'un projet d'avenir digne de ce nom doit prévoir le développement la ville durant les 50 ans à venir.

Hors cette rocade se retrouve dès sa conception, en ville, au milieu des habitations! Les nuisances sonores vont concerner de très nombreux habitants et couper le centre ville de sa proche banlieue. Ce projet de rocade devrait se penser après les pistes de l'aérodrome pour rejoindre le rond-point de St Pardoux du Breuil, premier rond-point à l'entrée de la ville ou un nouveau rond-point entre Saint-Pardoux et Longueville.

Nous estimons que ces différents projets étaient peut-être concevables il y a 30 ans mais sont actuellement devenus obsolètes.

Observation n° 2 du 26 octobre 2020 - 18:16

Ne se prononce pas

Auteur : anonyme

Bonjour,

Nous habitons au XXXXX rue d'Escatelloup 47200 Marmande et nous voulons savoir si le tracé de la première version ou la deuxième version de la rocade envisagerait la destruction de notre maison ou sur une partie seulement de la maison ou sur le terrain seulement.

Nous sommes très inquiets car nous avons regardé les plans et vidéos et notre maison n'apparaît pas.

Merci de pouvoir nous donner une réponse claire et précise.

Je vous remercie d'avance.

Cordialement

Mme Antonini Aline

Joignable au téléphone au XXXXX

Observation n° 3 du 30 octobre 2020 - 19:01

Ne se prononce pas

Auteur : anonyme

Sans s'opposer formellement au projet qui ne présente aucun caractère indispensable, le tracé mériterait d'être revu pour impacter le moins possible la tranquillité, la sécurité et la santé des habitants du quartier dispans sud. En effet la rocade se rapproche des habitations au sortir du rond point de la route de Virazeil alors qu'elle pourrait probablement rester le plus près possible de l'actuelle route d'entrée de Marmande. Il faudrait prévoir en outre des talus arborés tant pour servir de murs anti bruit que pour recycler une partie de l'air pollué par la circulation automobile. Enfin, tout en favorisant l'accès à cette rocade est, un rond point au niveau de l'intersection avec la rue

Gounod permettrait de faciliter l'accès à cette rocade pour les habitants du quartier tout en évitant que les riverains de la rue Gounod ne se retrouvent en contrebas d'un talus en cas de construction d'un pont au dessus de la rocade est.

Observation n° 4 du 31 octobre 2020 - 18:04

Défavorable

Auteur : anonyme

Le tracé de la rocade a été conçu en 1998 ; nous sommes en 2020 et vous nous proposez une concertation sur un projet qui aboutirait en 2025 soit 27 ans plus tard... Le paysage marmandais a changé avec des constructions toujours plus nombreuses en périphérie (zones commerciales, lotissements, etc)

et un centre ville qui se désertifie, en partie pour cause d'extension des zones commerciales accessibles par la rocade... (les bouchons ne sont pas sur le boulevard mais bien route de bordeaux zone commerciale de Leclerc). La question à se poser : à quoi va servir cette rocade ? Si non à désertifier encore plus le centre ville ; puisque les automobilistes (touristes, habitants des alentours, etc...) contourneront Marmande et n'auront plus le loisir de s'arrêter sur les boulevards et aller balader pour découvrir la ville ou boire un verre en terrasse ou faire les boutiques...

ALORS A QUI VA PROFITER LA ROCADE ?

Certainement pas aux riverains qui se trouvent sur le trajet et qui eux vont subir des nuisances conséquentes : bien sûr le bruit avant tout et un paysage complètement dénaturé avec construction d'un pont, murs anti-bruit, panneaux de signalisation, etc

concernant les secteurs PERRINOTS et HAMEAUX DE CRAMAT puis rue hélène boucher (face à carrefour) il n'est pas concevable de faire arriver une rocade le long du lotissement en considérant la rue hélène boucher comme fin de rocade et en nous prétextant que la rue restera telle qu'elle est c'est à dire une rue fréquentée par les piétons allant au centre commercial, par les promeneurs du quartier avec leurs enfants ou leur animal, les vélos etc... mais qui sera de toute façon la sortie officielle de la rocade... donc utilisée par tous ceux qui sont rentrés et qui devront en sortir ... donc c'est bien d'une rocade dont il s'agit mais sans aménagement particulier puisque la configuration du quartier ne le permet pas...

je suis très défavorable à la rocade mais aussi au tracé à partir d'avant la traversée de la voie ferrée et au dessus des serres de Perrinots (pensons là aussi aux camions des serres de perrinots et autres transporteurs qui devront passer sous le pont pour accéder à un petit rond point en face du hameau de crammat, revenir au rond point de conforama, et sortir rue hélène boucher pour arriver route de tonneins ... NON NON NON ce n'est pas envisageable ; le lotissement de crammat se retrouvant soudain envahi par les bruits de la rocade et des camions par ailleurs (de la sortie sous la rocade) ;

L'accès à nos maisons (n° 63 et 65 en bordure de la route de gontaud près rond point de conforama déjà très difficile de part la vitesse excessive des véhicules sera exacerbé je ferai remarquer d'autre part que la rocade passerait dans Marmande puisque le panneau Marmande se trouve plus loin vers l'entrée du lotissement CRAMAT

Je proposerai de revoir le tracé qui nécessite d'être actualisé et qui doit tenir compte de l'évolution des prochaines années : Passer plus large pour arriver près des silots et se diriger vers la nouvelle zone commerciale à Saint Pardoux du Breuil ; Pas de nuisances car bâtiments commerciaux

et cela favoriserait leurs activités ;

Au niveau national, l'heure est à des projets plus raisonnables privilégiant le retour à une vie plus tranquille dans des villes moyennes favorisant l'accès aux commerces de centre ville ; Par le contournement de Marmande il me semble que la rocade va pénaliser le centre ville.

Observation n° 5 du 31 octobre 2020 - 19:09

Défavorable

Auteur : anonyme

Tres bientôt 7500 véhicules passeront devant chez vous !

- > Nuisance sonores
- > Pollutions diverses
- > Routes coupées
- > Vie de quartier perturbée définitivement
- > Faune et flore détruite

Vous avez moins d'un mois pour faire entendre votre voix

Contactez le collectif "Déviation Est Marmande" : DeviationEstMarmande@gmail.com

Nous collectons vos doléances.

Observation n° 6 du 1 novembre 2020 - 11:20

Défavorable

Auteur : anonyme

Questions :

Depuis le projet de déviation, combien de permis de construire ont été délivrés en toute connaissance de cause sur le trajet de la rocade par la Mairie de Marmande ? La responsabilité des services municipaux et des édiles peut-elle être engagée par des riverains ?

Si, dans les deux ou trois années suivant son ouverture, il apparaît que les rues Hélène Boucher et René Cassin au-delà du rond-point s'avèrent plus accidentogènes qu'auparavant, Monsieur le maire de Marmande et Madame la présidente du Conseil départemental sont-ils prêts à assumer leurs responsabilités ? Dans cette optique, il est souhaitable de connaître le nombre d'accidents actuels sur les rues déjà citées.

Sur le trajet de la rocade la pollution sonore et atmosphérique va augmenter. "On" va se préoccuper de la faune et de la flore, ce qui est très bien mais, dans une ville où le manque de médecins est criant, qui va se préoccuper des conséquences sur la santé des riverains ?

Pour toutes ces remarques, je suis contre ce projet de déviation. S'il y a 25 millions d'euros à dépenser, en ces temps douloureux pour tous, il y a sans doute plus intelligent à faire.

Observation n° 7 du 4 novembre 2020 - 17:13

Défavorable

Auteur : anonyme

Je suis très étonnée que le tracé ne soit pas réactualisé compte tenu de toutes les nouvelles constructions de lotissements ou habitat collectif sur le tracé de cette portion de rocade. Je pense

que pour beaucoup de personnes le choix de venir s'installer à Marmande a été dicté par le choix de ne pas vivre dans un endroit bruyant et pollué, avec un environnement préservé. Je sais bien que forcément il y aura un impact sur les populations mais là l'impact est trop important car le tracé passe trop près de la ville. Un projet qui date de 30 ans est automatiquement obsolète et se doit d'être reconsidéré dans le contexte actuel.

Je voulais aussi poser une question. Avez-vous évalué l'impact du projet sur le surplus de circulation sur la 113 ? Il me semble qu'elle est très accidentogène déjà. Que comptez-vous faire pour pallier à ce problème ? Autre question. Après discussion avec un agent immobilier, il est évident que les maisons concernées par le projet seront impactées lors de reventes. Quelle est votre position sur ce sujet ? Le foncier n'ayant plus la même valeur, avez-vous prévu de diminuer les taxes dans ces conditions ?

En conclusion je pense que le tracé prévu engendre trop de désagréments aux populations concernées qui sont trop nombreuses sur cette portion.

Merci pour votre réponse.

Observation n° 8 du 5 novembre 2020 - 08:56

Ne se prononce pas

Auteur : anonyme

Bonjour,

Je souhaiterais savoir ce qui va être fait par rapport aux nuisances sonores sur la zone rue " Hélène Bouchet"

ou, je suis riverain.

m. Stervinou.

Observation n° 9 du 7 novembre 2020 - 11:23

Défavorable

Auteur : anonyme

Bonjour, je suis défavorable à ce projet de déviation car contrairement à ce qui est dit dans le dossier de concertation je trouve que ce projet passe très près d'une zone d'habitation relativement peuplée. Il va nécessiter des ronds points ou des ponts au plus près d'habitations existantes, notamment rue Gounod où ni le rond point ni le pont paraissent être très agréables à vivre du point de vue des nuisances pour les riverains d'autant plus que la route de Miramont rejoignant l'actuel tracé de la rocade n'est pas très loin.

D'autre part entre la rue Gounod et la rue Saint Exupéry, ma famille était propriétaire de terrains dont elle a été expropriée, pour servir de zone de crash à l'aéroclub donc si l'on considère que construire des habitations sur cette zone est dangereux, quand est-il de faire passer 7500 véhicules par jours, dont bus scolaires, poids lourds susceptibles de transporter des matières dangereuses, ou tout simplement des familles ?

Ces deux rues sont très appréciées des habitants du quartier car elles constituent une promenade calme, permettant de se sentir à la campagne juste en sortant de chez nous. Vous voulez nous en faire un cul de sac ou zone de pollution visuelle, sonore et de la qualité de l'air.

Niveau sécurité il paraît aberrant de faire se jeter une rocade avec le trafic qu'elle comporte dans une zone à la fois commerciale et résidentielle où des parents voient des enfants qui vont rejoindre la future école Sainte Foy ou le collège Notre Dame de la Salle à pied ou en vélo, plus tous les

véhicules qui vont traverser entre les commerces et les habitations.

Ce projet est vieux de trente ans quand la première partie a été envisagée mais ne tiens plus compte de l'évolution de la ville depuis tout ce temps et l'enferme pour une expansion future. Ce n'est pas parce que le plu a éviter des constructions sur le trajet direct qu'il n'y en a pas eu autour et vu qu'il est prévu de le modifier de ne pas requalifier les terrains réservés à la rocade pour d'autres projets et faire passer cette rocade un peu plus loin des habitations de l'autre côté de l'aéroclub où il n'y a quasiment que des champs et des petites routes où les gens roulent excessivement vite qui pourraient être élargie pour accueillir la rocade.

En passant entre la concession John dear et Virazeil pour rejoindre Saint Pardoux du Breuil cela permettrait de ne passer que dans des champs et aussi tant qu'à faire de faire un contournement de Virazeil pour éviter le trafic des poids lourds dans ce village. (cf document joint) la portion de rocade serait plus longue qu'un kilomètre mais éviterait des ouvrages d'art coûteux comme le pont de la rue Gounod et de couper la rue d'Escanteloup et sa jonction avec la zone commerciale. De passer dans la zone inondable du Bouilhats et de devoir surélever la rocade sur toute cette zone qui amplifierait les nuisances pour les riverains.

Pour ce qui est de libérer les boulevards quand on voit la longueur du trajet quand on arrive par exemple de l'autoroute pour rallier la route de Tonneins 4km aujourd'hui en passant par les boulevards contre le triple avec la rocade.... certes les poids lourds feront peut être le détour par contre les voitures dans leur trajet quotidien j'en doute, d'autant plus que les poids lourds qui font l'axe Bordeaux Agen prennent l'autoroute et que ceux qui font des livraisons dans la zone commerciale de la route de Bordeaux ne sortiront pas forcément par le Leclerc pour prendre la rocade mais continueront à prendre les boulevards sous prétexte de livraisons dans la ville et continueront dans la zone route de Tonneins.

Je ne vous parle pas de mon avis quand j'entends dire on va désengorger les boulevards grâce à la rocade en divisant le trafic par deux par contre on va également diviser par deux les voies de circulations sur les boulevards. Passer de 6700 véhicules par jours sur deux voies des boulevards à 3300 véhicules sur une seule voie ne va pas changer grand chose sur la circulation des boulevards.

Je souhaiterais avoir votre avis sur mes suggestions, et une réponse un peu plus structurée que celle que ma faite le maire de Marmande lors de la première réunion au parc des expositions de Marmande qui fut "Mais le plu est bloqué depuis 30 ans", c'est pas parce qu'une ineptie est prévue depuis trente ans que l'on doit s'obstiner à la faire sans envisager d'autres possibilités.

Cordialement

Paul-Henri MARTIN

Observation n° 10 du 7 novembre 2020 - 19:18

Défavorable

Auteur : anonyme

J'approuve l'intégralité du message n°9 de Paul Henri Martin qui fait des propositions précises et des alternatives aux projets présentés par la municipalité et le département. Le maire de Marmande ne doit pas oublier que tout projet doit être réactualisé avant d'être finalisé. Lui-même l'a prouvé en refusant de signer le permis de travaux concernant la circulation autour de la gare de Marmande en prétextant, certainement à juste titre, un manque de concertation et la non prise en compte de l'évolution future des boulevards. Une vraie concertation de la population ne doit pas se limiter à l'étude de détails concernant un projet avec un tracé présenté comme définitif lors de la réunion à l'Espace Expo de Marmande.

Observation n° 11 du 8 novembre 2020 - 13:55

Défavorable

Auteur : anonyme

Pas nécessaire

Observation n° 12 du 8 novembre 2020 - 14:23

Défavorable

Auteur : anonyme

Habitant non loin du passage, je n'en vois n'y l'utilité et souhaite conserver des quartiers calme dans marmande

Observation n° 13 du 8 novembre 2020 - 15:11

Ne se prononce pas

Auteur : anonyme

Riverains de la future déviation est, notre préoccupation première concerne l'environnement naturel. Vous dites que "des études écologiques ont été initiées dès le printemps 2019 avec pour but de dresser un inventaire exhaustif du milieu naturel dans la zone d'étude du projet. Ces inventaires portent sur la faune, la flore, les zones humides, mais également sur les fonctionnalités écologiques. Ces études sont encore en cours, mais elles ont d'ores et déjà permis d'identifier des enjeux liés à des espèces protégées comme le lotier grele (petite fleur protégée régionalement) ou encore des passereaux comme le tarier pâtre et la cisticole des joncs. La suite des études permettra de caractériser les impacts du projet sur le milieu naturel et de proposer une stratégie de projet permettant, par ordre de priorité : 1. D'éviter les impacts négatifs sur ces espèces protégées, par une adaptation du tracé par exemple 2. De réduire ces impacts, la aussi en optimisant le dimensionnement des ouvrages par exemple, ou en programmant les travaux en dehors des périodes de nidification, 3. Et en dernier recours de compenser ces impacts par la re-création d'habitats propices au développement des espèces. Ces compensations pourront être réalisées dans les emprises du projet, ou à l'extérieur de celles-ci".

Ces études ne sont donc pas terminées et si vous avez déjà identifié les différents enjeux, les impacts du projet sur le milieu naturel ne le sont pas. Nous souhaiterions avoir connaissance de tous les impacts sur le tracé et nous assurer que la première solution, à savoir "Eviter les impacts négatifs", sera privilégiée avant d'envisager les solutions 2 ("Réduire les impacts") ou 3 ("Compenser les impacts"). Lors de la réunion de présentation à l'espace expo, nous avons été très surpris pour ne pas dire interloqués d'entendre que la solution 3 était d'ores et déjà privilégiée. D'autre part, concernant le tracé entre le rond point de la RD 933 et la rue Gounod, nous souhaitons voir la rocade davantage éloignée de nos habitations, à savoir la notre et celle de nos voisins, ainsi que de du verger de ces derniers (qui jouxte le rond-point) afin d'éviter sa destruction. Quelle est l'utilité de cette grande courbe à la sortie du rond-point?

Enfin, l'intégration paysagère et les nuisances sonores nous préoccupent beaucoup et à ce jour, nous ignorons ce qui est envisagé. Nous souhaitons participer aux choix qui seront faits, notamment dans le cadre des ateliers qui étaient prévus. Nous souhaitons que des talus végétalisés, des arbres ainsi qu'éventuellement des murs anti-bruits qui se fondraient dans le paysage soient aménagés. Quoi qu'il en soit, nous souhaiterions connaître avant le début des

travaux ce qu'il en sera exactement.

Cordialement,
Sandrine Labeau et Alexandre Doulut.

Observation n° 14 du 8 novembre 2020 - 17:38

Ne se prononce pas

Auteur : anonyme

Concernant le projet de déviation de la la rocade Est, j'ai le regret de voir que la flore, qui est revenue sur des parcelles en zone naturelle non cultivées depuis des années, sera détruite, ainsi que l'habitat de la faune. En plus de cette destruction, il faudra beaucoup de temps pour retrouver un bon écosystème et je le déplore. Des parcelles entières d'orchidées protégées, de leucanthemum, de saponaires, d'oeillets et bien d'autres variétés rares et protégées, faisant l'admiration et le bonheur de tous, vont disparaître, ainsi que nos oiseaux, chauves-souris, papillons...

La plantation de différents végétaux, de différentes hauteurs, est donc indispensable entre la rocade et le chemin de Fompeyre afin de rétablir l'habitat de la faune et la flore.

Enfin, il sera également préférable d'installer les bassins de récupération d'eau à l'intérieur de la rocade, ainsi que la piste cyclable.

Cordialement.

Observation n° 15 du 8 novembre 2020 - 17:44

Défavorable

Auteur : anonyme

Bonjour,

Nous sommes propriétaires depuis 3 ans maintenant de la maison sise XXXXXrue Charles Gounod. Depuis notre arrivée, nous avons à plusieurs reprises alerté la Mairie pour une vitesse de circulation non adaptée sur cette route.

Nous avons pris connaissance du projet de rocade pour lequel nous ne sommes bien sûr pas favorable et encore moins pour la solution du pont qui n'arrangerai en rien la vitesse sur la rue Charles Gounod.

Nous ne voyons pas sur vos projections les murs anti bruit ou brise vue. Nous espérons que ces ouvrages seront prévus....

Nous pensons vraiment que la rocade va dénaturer le paysage entre naturel du secteur. Notre maison est à étage et autant vous dire que la nouvelle vue de nos fenêtres côté Nord-Est et côté Sud sera désastreuse ... La rocade entourera notre maison...

Nous espérons que les réunions publiques vont permettre la discussion à ce sujet.

Vous trouverez 2 photos de nos vues actuelles de notre cuisine (1er étage) et de notre séjour (1er étage). Vous constaterez la nuisance visuelle que va apporter cette rocade (sans parler de la nuisance sonore) ...

Cordialement,
Amandine CONTY

Sebastien VENANCIE
XXXXX

Observation n° 16 du 8 novembre 2020 - 17:58

Défavorable

Auteur : anonyme

Trop de futures nuisances

Observation n° 17 du 8 novembre 2020 - 18:10

Défavorable

Auteur : anonyme

Défavorable en l'état actuel du tracé

Observation n° 18 du 8 novembre 2020 - 19:31

Ne se prononce pas

Auteur : anonyme

Bonjour,

Etant locataire - bientôt propriétaire - d'un appartement au 1er étage de la résidence Héliante rue Jean Mermoz, directement en vis-à-vis avec le projet de rocade, je souhaiterais que soient pris en compte 4 enjeux :

> D'une part, l'ensemble des appartements qui sont au 1er étage - avec vue actuellement vers Lisi - auront une vue directe sur la rocade. Il y aura donc un impact visuel certain, d'où l'enjeu d'une intégration paysagère très poussée sur cette portion afin de ne pas avoir de visibilité sur la route depuis le balcon et la baie vitrée. Cet enjeu a été insuffisamment abordé lors de la 1ère réunion d'information.

> D'autre part, le projet impliquera un impact sonore pour l'ensemble de la résidence, d'où l'importance de mettre également en œuvre des dispositifs anti-bruit efficaces sur cette portion. De même, quelles dispositions seront prises pour éviter les nuisances durant le chantier ?

> L'impact de la rocade en termes de qualité de l'air a-t-il été évalué ? Car en effet, aucun aménagement ne peut éviter la dispersion des particules fines dans l'atmosphère, et l'ensemble du voisinage en sera impacté : quelles mesures compensatoires seront envisagées ?

> La parcelle en friche entre la résidence Héliante et l'entreprise Lisi Aerospace est actuellement un réservoir de biodiversité important : quelles mesures compensatoires sont envisagées afin de recréer un espace vierge pour la faune et la flore ?

Enfin, les habitations à proximité immédiate de la rocade risquent de pâtir d'une moins-value sur le marché immobilier : cet enjeu est-il pris en compte ?

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à ces éléments qui ont trait à la qualité de vie de l'ensemble des résidents d'Helianté.

Cordialement.

Observation n° 19 du 9 novembre 2020 - 09:54

Défavorable

Auteur : anonyme

Bonjour,

Après avoir lu attentivement tous ces messages très documentés et pertinents, et pour ne pas surcharger ce site je ne reprendrais pas ce qui a déjà été écrit et qui me préoccupe beaucoup. Mais je souhaite aussi questionner le département et la ville de MARMANDE sur le bien fondé d'une telle dépense (qui au final pourrait dépasser les 30 millions d'euros !) En cette période si difficile pour tous, et je pense particulièrement aux commerçants et artisans de MARMANDE, qui ont fermé suite aux différents travaux du centre ville, et ceux qui maintenant se battent pour rester à disposition de leurs clients malgré les restrictions liées au covid.

Comment le département et la ville de MARMANDE, ont ils sorti des archives un projet de rocade vieux de plus de 30 ans, et complètement dépassé, compte tenu du développement de l'urbanisme dans ce secteur ! ET EN CE MOMENT ! La ville de MARMANDE, où les impôts sont déjà très élevés, va aussi participer à cette dépense.

Il est très difficile de discuter de ce projet compte tenu des conditions sanitaires, et là il est question de reprogrammer des réunions en petits groupes ! Vraiment ? Il reste si peu de temps !

Observation n° 20 du 9 novembre 2020 - 11:12

Défavorable

Auteur : anonyme

Prévoir un autre tracé, svp.

Observation n° 21 du 9 novembre 2020 - 14:21

Ne se prononce pas

Auteur : anonyme

Habitant le quartier du Bedat, quartier impacté, j'espère que les nuisances visuelles et sonores sont réellement prises en compte.

Y aura-t'il des maisons détruites ?

Observation n° 22 du 10 novembre 2020 - 14:06

Défavorable

Auteur : anonyme

Merci de bien vouloir prendre connaissance de la pièce jointe.

Observation n° 23 du 11 novembre 2020 - 12:01

Défavorable

Auteur : anonyme

je suis contre cette rocade marmande n'est pas une ville embouteillée et si importante pour faire cette rocade

Observation n° 24 du 11 novembre 2020 - 20:25

Défavorable

Auteur : anonyme

Bonjour,
j'ai du mal à comprendre les priorités de nos élus municipaux et surtout départementaux.
30 millions de dépenses pour quels apports économiques??

J'ai une autre idée, si la collecte de nos impôts dits locaux est trop abondante, abandonnons des projets qui ne servent à rien et diminuons ces impôts.
Si vraiment les caisses débordent alors modifions ce tracé qui n'est plus adapté à l'urbanisation qui s'est implantée.

Pourquoi ne pas partir juste avant Virazeil pour rejoindre la RD813 entre St Pardoux du breuil et Longueville (terres agricoles).

Sur ce tracé, je trouve qu'un rond point pour desservir la rue Gounod apportera des nuisances supplémentaires, bruit de freinage, d'accélération et surtout un flux supplémentaire dans cette rue en pleine zone pavillonnaire qui aboutit au même endroit que la rue Jean Mermoz.

Observation n° 25 du 12 novembre 2020 - 12:17

Défavorable

Auteur : anonyme

en tenant compte du développement urbain de marmande, ce projet vieux de 30 ans n'est plus adapté.

- Une fois encore, ce projet favorise la grande distribution en passant directement "sur" leur parking, au détriment des commerces de centre ville. Cette volonté de tuer le centre ville est décidément surprenante !!
 - une sortie rue Gounod (pont ou rond-point) ne présente aucun intérêt, engendre des frais supplémentaires et met tous les résidents en danger par l'augmentation de la circulation. Cette rue très résidentielle et ses larges trottoirs en font un lieu de promenade apprécié des habitants de ce secteur. De plus sa jonction avec la rue Goujon présente un défaut majeur de visibilité engendrant un risque d'accident de voie publique important. Cette sortie n'apporterait rien dans la desserte des services ou commerces et n'engendrerait que des nuisances.
 - la rue Mendes France connaîtrait un surcroît de circulation, présentant une augmentation des nuisances (sonores et pollutions) mais surtout la mise en danger des résidents dans ce quartier résidentiel calme.
 - Un trajet revu passant par l'autre côté de l'aérodrome en partant de la route de Virazeil (vers Dispan) et rejoignant la 113 entre Croix de Lugat et Longueville impacterait moins le quartier résidentiel en traversant des terres agricoles non bâties.
- Dans sa forme actuelle nous sommes totalement opposés à ce projet honoreux et destructeur.
-

Observation n° 26 du 12 novembre 2020 - 13:24

Défavorable

Auteur : anonyme

Me voici de nouveau présente sur ce dossier car je pense que les réunions publiques vont être annulées à cause de la pandémie. J'ai lu les remarques des uns et des autres. Au delà des cas personnels je pense qu'une réflexion collective de citoyenne est à mener. Je voudrais simplement dire à nos élus municipaux et départementaux de ne pas renouveler le gâchis financier et environnemental lié au maintien de l'hôpital en entre ville. Qui peut aujourd'hui défendre encore ce choix stupide pour tout un tas de raisons ? Avec ce projet de rocade tel qu'il est présenté, c'est tout un ensemble périurbain très attractif qui va être massacré. Comment voulez vous que la ville attire de nouveaux arrivants ? Je pourrais vous donner en exemple des familles venant de la région parisienne, de la côte d'azur, de Bordeaux... qui ont fait le choix de venir s'installer sur ces quartiers en raison de la proximité du centre ville et de la qualité de vie qu'ils présentent. Comprenez que maintenant plus que jamais les citoyens fuient la pollution de l'air et le bruit en particulier. Ce sont des choix de vie actuels appelés à se multiplier maintenant. Qu'allez vous proposer dans le futur aux nouveaux arrivants ? Quels endroits vont pouvoir se développer près de la ville ? Avant qu'il ne soit trop tard reconsidérez ce projet et faites-en un outil qui prenne en compte ce pourquoi Marmande est appréciée et attractive. N'en faites pas un copié-collé des agglomérations irrespectueuses de l'environnement et de la qualité de vie de leurs habitants. Vous avez la l'opportunité de faire du futur de Marmande une ville bien inscrite dans les enjeux environnementaux, écologiques actuels... ou de la faire basculer dans un cercle négatif pour son développement futur.

Observation n° 27 du 13 novembre 2020 - 10:46

Défavorable

Auteur : anonyme

J'ai remarqué sur la vidéo de présentation de la rocade que au niveau de mon domicile je ne vois pas de mur anti bruit j'espère que ce n'est qu'un oubli

Observation n° 28 du 13 novembre 2020 - 21:57

Défavorable

Auteur : anonyme

Voici un bref compte rendu de la réunion tenue le 12 Novembre au hall des expositions. Nous étions 8, soit 5 riverains et trois représentants des donneurs d'ordres. D'emblée, il nous a été rappelé que nous n'étions pas là pour parler du tracé de la déviation. Nous ne devions nous interroger que sur les nuisances. Durant deux heures l'atmosphère fut tendue, les propos parfois véhéments (il y fut même question d'un recours éventuel devant la justice) mais on est restés civilisés.

Points positifs: Rue Escateloup, il semble que le tracé variante 2 soit préféré par les riverains. Rond-point de Conforama: pour les piétons venant de la route de Gontaud et désireux de traverser la rue H. Boucher, un refuge surélevé sera créé au centre de la rue.

Partout où cela sera nécessaire il y aura des dispositifs antibruit comme cela existe ailleurs vers

Le Cerc par exemple. Peut-être les riverains pourront-ils choisir entre talus, murets, etc etc

Points litigieux: 1- Rue Helene Boucher: je cite le représentant du conseil général "Le maître d'œuvre n'est pas tenu à faire quelque chose (à savoir installer des dispositifs antibruit) mais on peut penser que, sur le terre-plein, il y aura des aménagements... On peut faire des exceptions...".

2- Serres de Perrinots: Bien que le problème de l'accès des camions aux serres ait été évoqué en comité réduit dès janvier, aucune réflexion conséquente n'a été menée avec les principaux intéressés. Les craintes des riverains sont extrêmes. Les donneurs d'ordre sont sereins. Autre point, deux à trois fois par an les serres déversent, une journée durant et du haut d'un hélicoptère, une fine poussière de particules blanches sur leurs toitures.

On imagine la réaction des futurs usagers de la rocade lorsqu'ils seront dessous. Les trois donneurs d'ordre ont paru tomber des nues. "On l'interdira" a dit l'un d'eux. Ah bon?

3- Pour diminuer la "pollution visuelle" du pont, il a été proposé de végétaliser les murs. Oui, mais ça demande de l'entretien...

4- Le rond-point prévu rue Mermoz serait peut-être plus judicieux ailleurs.

Propositions faites par un des participants:

1 - Agrandir le rond point pour obtenir 5 sorties. S'il est agrandi sur la droite (en regardant la voie ferrée) un riverain aura son portail de jardin directement sur le rond-point. Gênant.

2 - Déplacer légèrement le tracé de la rocade de façon que le pont enjambe la voie ferrée mais PAS au niveau du passage à niveau. Ce dernier resterait tel qu'il est actuellement.

En conclusion, je reste défavorable à ce projet. Il est anachronique, mal ficelé, inadapté à une ville moribonde.

Observation n° 29 du 14 novembre 2020 - 16:52

Favorable

Auteur : anonyme

J'y suis totalement favorable, même si je trouve qu'elle ressort trop près de Marmande. Et je souhaite que la boucle soit complète, pour éviter que les véhicules allant sur Tonneins et venant de l'autoroute ne passent par le centre de Marmande plutôt que de faire tout le détour
Merci en tout cas. Cordialement. Emmanuel Drouaire

Observation n° 30 du 14 novembre 2020 - 17:07

Défavorable

Auteur : anonyme

Avis défavorable car projet trop près des zones résidentielles.

Y-aura-t-il des fouilles archéologiques préventives (on se rapproche du Marmande des origines) ?

Y-aura-t-il des traversées piétons/vélos notamment au niveau de l'intersection avec la rue Saint

Exupéry ?

L'entrée du collège Jean Moulin sera-t-elle modifiée ?

Observation n° 31 du 15 novembre 2020 - 16:55

Défavorable

Auteur : anonyme

nous avons choisis de nous installer en périphérie de marmande pour sa proximité du centre ville mais surtout pour sa quiétude et son calme. J'invite tous les élus à venir écouter le silence qui règne sur le quartier (en dehors de l'aérodrome).

Vous ne faites que déplacer le trafic, et donc les nuisances (bruit et pollution), du centre à la périphérie. Un centre ville est malheureusement synonyme de trafic et de bruit. La campagne est l'inverse c'est pour cela que nous avons choisi cette situation.

Observation n° 32 du 17 novembre 2020 - 06:55

Défavorable

Auteur : anonyme

Défavorable à la rocade

Observation n° 33 du 18 novembre 2020 - 09:11

Défavorable

Auteur : anonyme

Merci de prendre connaissance de l'observation ci-jointe

Observation n° 34 du 21 novembre 2020 - 12:31

Défavorable

Auteur : anonyme

En tant que défenseur des déplacements doux, je ne peux être défavorable sur l'essence-même du projet, qui permettra de sécuriser (enfin !) les dangereux boulevards marmandais grâce au report de la circulation de transit sur cette rocade.

Néanmoins, malgré la « volonté politique » affichée du Département d'intégrer les modes de déplacement doux, il semblerait que celle-ci ne transparait pas dans ce dossier de concertation. Alors que, comme le rappelle le dossier page 10, « une voie verte a été faite le long » de la déviation Nord-Ouest, il semblerait que le prolongement de celle-ci ne soit absolument pas prévu dans cette déviation Est. Seule est mentionnée dans le dépliant de présentation de la déviation et le dossier de concertation, la création d'une voie verte parallèle à la déviation, uniquement sur la portion passant au-dessus de la ligne de chemin de fer. Ce qui aurait déjà été le strict minimum...

Or, l'absence d'une voie verte ou piste cyclable le long de la rocade est extrêmement dommageable pour les Marmandaises et les Marmandais, notamment riverains de la rocade, pour qui cette dernière représente une coupure urbaine mais aussi une potentielle voie d'accès vers la périphérie. Contrairement à ce qu'indique la concertation, des accès seront bien prévus sur cette

rocade, permettant à un réseau cyclable le long de la rocade d'être maille au reste des habitations : au rond-point de la rue Hélène Boucher, à la liaison avec la rue d'Escanteloup, au futur rond-point de la rue Jean Mermoz, et au futur rond-point de la rue Charles Gounod dans le cadre de la variante 2. Ainsi, la création d'une voie cyclable le long du linéaire de la rocade prend tout son sens et améliorerait considérablement le réseau cyclable de la ville, ainsi que la sécurité des usagers, permettant aux nombreux habitants du quadrant Nord-Est de la ville de rejoindre l'avenue de Bordeaux de manière sécurisée, aux jeunes riverains de l'actuelle rocade de rejoindre à vélo le collège Jean Moulin via la voie verte actuelle et future.

Au contraire, le statu quo tel que proposé dans le dossier de concertation donnerait à cette rocade l'image d'un projet autoroutier, alors qu'il y a la possibilité de faire plus et de l'intégrer à la ville. Surtout, ce projet en l'état actuel ne respecterait pas les normes et lois désormais en vigueur, notamment l'article L 228-2 du code de l'environnement, réécrit par la loi d'orientation des mobilités, imposant lors de la réalisation de voies en agglomération (ce qui est le cas ici) l'intégration de pistes cyclables ou voies vertes sécurisées. Ainsi, malgré les promesses écrites en page 10 du dossier, rien ne laisse à l'heure actuelle transparaître une volonté d'intégrer une liaison douce le long du linéaire de la route. Pourquoi ne pas réaliser ce qui a été fait lors de l'élaboration de la précédente déviation ?

Enfin, un second point est très important à noter, a été remarqué par de nombreux commentaires ci-contre et dans la presse, mais n'est malheureusement pas mentionné dans le dossier de concertation : la sécurisation de la rue Hélène Boucher. Comme précisé dans le rapport, 7 500 véhicules par jour sont attendus sur la nouvelle déviation qui débouche sur cette route déjà circulée en raison de la présence des centres commerciaux, et qui sera donc amenée à l'être encore plus. Néanmoins, rien n'est annoncé à l'heure actuelle pour sécuriser cet itinéraire : de nombreux riverains habitent de l'autre côté de la route, qui ne possède pas de trottoir ni de cheminement piéton, et trois voies automobiles à traverser. À la vue du trafic à venir, il ne paraît pas cohérent de conserver un passage piéton sur cette fin de rocade, ce qui créerait une situation potentiellement dangereuse à la vue du trafic, notamment de poids lourds, que cette route devra supporter. En conséquence, la meilleure solution d'un point de vue sécuritaire serait la réalisation d'un passage dénivelé souterrain, comme il se fait dans de nombreuses villes ou pays étrangers, même dans le cadre de projets routiers avec moins de trafic... Ceci a un coût (celui de la sécurité sur cette coupure urbaine), mais qui serait moindre si intégré dans le projet, plutôt qu'envisagé une fois la rocade réalisée...

J'espère que ces deux points importants seront longuement étudiés par le maître d'ouvrage, pour qui la validation de ce projet en l'état ne montrerait que la consécration de l'automobile face aux autres mobilités.

Bien cordialement,

Adrien Chaud, Villeneuve à vélo

Observation n° 35 du 23 novembre 2020 - 09:42

Auteur : anonyme

Bonjour, dans le cas où la rocade passerait devant Carrefour

Est-il prévu de réaliser un mur anti bruit pour protéger les riverains rue Hélène Boucher

En vous remerciant

Annie Fleck

Lucien Guiguet
XXXXXrue Hélène Boucher

Lucien
Envoyé de mon iPad

Mail receptionne le 20/11/2020 à 13:03

Observation n° 36 du 23 novembre 2020 - 17:18

Favorable

Auteur : anonyme

Je pense que la partie rocade dans le centre commercial doit être revu car pas assez sécurisant et surtout il faudra penser à mettre des panneaux rocade.

Observation n° 37 du 25 novembre 2020 - 17:38

Défavorable

Auteur : anonyme

Les zones destinées à accueillir ce tronçon de la rocade sont en pleine zone résidentielle ou la pollution sonore entre l'usine Creuzet, l'aéroclub de Carpète, la voie ferrée et le grass-track est déjà importante.

La circulation sur la rue Jean Mermoz est la rue Saint Exupéry est également dense aux heures de pointe du fait du collège Jean Moulin et de l'école Labrunie. Les jours de grass-track, les rues sont également surchargées de voitures en stationnement.

Le passage de la rocade transformera ce quartier relativement "calme" en enfer de bruit constant et la circulation dans les zones sera incontrôlable.

Par ailleurs, ces champs ouverts et agréables sont un espace privilégié plus accessible que la Filhole ou le lac de Beaupuy pour ce côté du Marmande. La route qui sillonne dans la nature voit de nombreux promeneurs, en famille, seuls, ou avec leurs chiens, qui peuvent se dépenser en semi liberté.

En cette période de confinement qui limite les déplacements de la population, cet espace est devenu incontournable et doit être protégé.

Observation n° 38 du 25 novembre 2020 - 17:45

Défavorable

Auteur : anonyme

Bonjour.

Je ne suis pas favorable à ce projet qui va mettre en péril la faune et la flore de cette partie du Marmandais.

Ces champs sont importants pour les riverains et attirent aussi d'autres promeneurs des alentours. Du plus, le passage des voitures va ajouter à la pollution sonore de la rue Jean Mermoz, de

Creuzet et Carpète, de la piste de Grass Track et des entrées et sorties du collège et de l'école.
Sans compter la proximité de la voie ferrée.

Observation n° 39 du 26 novembre 2020 - 20:09

Défavorable

Auteur : anonyme

je vis dans ce quartier car il est calme et agréable. bientôt je n'entendrai plus le chant des oiseaux mais le bruit des voitures, des camions. bientôt je ne respirerai plus les fleurs de mon jardin mais les odeurs d'essence. bientôt mon quartier si calme ,agréable , ou il fait bon s'y promener va se transformer en un endroit désagréable ou mauvaises odeurs et bruits incessants seront de mise. je refuse que la déviation passe devant chez moi.

Observation n° 40 du 2 décembre 2020 - 10:18

Favorable

Auteur : anonyme

Passage important de camions depuis la RD 813 vers la RD 933 en passant rue des érables et rue Albert Camus, depuis que le carrefour 813/rue des érables a été aménagé
Outre les salissures permanentes sur nos façades il est apparu depuis des fissures sur l'escalier extérieur (fortes vibrations lors du passages des poids lourds)
De plus ces poids lourds passent devant la Cité de la Formation Professionnelle entre le parking de la cité et le bâtiment lui même, puis au bord du collège Jean Moulin
Ceci est donc dangereux en plus des dégâts sur les constructions et ces rues ne sont pas adaptées pour ce trafic

Observation n° 41 du 2 décembre 2020 - 12:16

Auteur : anonyme

Bonjour

Je suis habitant de Duberbat et je soutiens ce projet bien connu de tous depuis longtemps.

Peut être aurons nous enfin la possibilité avec cette déviation, d avoir un centre ville apaisé ! Qui permettra d avoir des espaces urbains de qualité, attractifs...

Merci

Mail receptionne le 02/12/2020 a 11:57

Observation n° 42 du 2 decembre 2020 - 19:11

Défavorable

Auteur : anonyme

Je m'interroge sur le bienfondé de ce projet non réactualisé . Beaucoup de nuisances pour les riverains pour une utilité discutable . Les prévisions annoncées en terme de trafic sont étonnamment minimales et normalement corrélées à une requalification des boulevards . Lors de la réunion de travail thématique aucune info n'a pu être apportée sur ce projet de réaménagement des boulevards . J'ai cru comprendre que la rocade n'a de sens que si dans le même temps on reconsidère les boulevards .

Le tracé de cette rocade est aujourd'hui trop près des zones pavillonnaires qui concentrent une forte densité de résidents marmandais

Observation n° 43 du 3 decembre 2020 - 09:07

Auteur : anonyme

CONTRIBUTION DOUBLON

Provenance :

Courrier pour Windows 10

Bonjour

Je m'interroge sur le bienfondé de ce projet non réactualisé . Beaucoup de nuisances pour les riverains pour une utilité discutable . Les prévisions annoncées en terme de trafic sont étonnamment minimales et normalement corrélées à une requalification des boulevards . Lors de la réunion de travail thématique aucune info n'a pu être apportée sur ce projet de réaménagement des boulevards . J'ai cru comprendre que la rocade n'a de sens que si dans le même temps on reconsidère les boulevards

Le tracé de cette rocade est aujourd'hui trop près des zones pavillonnaires qui concentrent une forte densité de résidents marmandais

Danielle Rover

Mail receptionné le 02/12/2020 à 18:55

Observation n° 44 du 3 decembre 2020 - 11:10

Défavorable

Auteur : anonyme

bonjour,
je vois que le secteur coté EST de MARMANDE est toujours abandonné et puni. Quand j'ai quitté PARIS c'était pour être dans un cadre campagne. Mais avec cette rocade cela va être plus de circulation et plus de pollution plus de vibration par rapport au passage de gros camions devant nos maisons qui au fil du temps risque de fragiliser. De plus je ne veux pas un mur du son devant chez moi. Si un jour je veux vendre ma maison cela risque d'être invendable qui voudrais vivre à côté d'une rocade.

Observation n° 45 du 3 décembre 2020 - 11:20

Favorable

Auteur : anonyme

La CMAI47, représentée par son Président, est favorable à ce projet de déviation Est Marmande. Cette déviation facilitera pour les entreprises, et en particulier pour les entreprises artisanales, l'accès au Nord du Marmandais et à l'autoroute A62 par un itinéraire adapté et bien plus rapide. Les temps de parcours seront ainsi réduits, notamment aux heures de pointe. Les chauffeurs éviteront ainsi le centre-ville où la présence des Poids Lourds n'est pas compatible avec le développement du commerce local et de proximité. La sécurité sera également renforcée avec le franchissement du passage à niveau de la D933 avec les risques que cela comporte.

Observation n° 46 du 3 décembre 2020 - 17:39

Défavorable

Auteur : anonyme

CONTRIBUTION ERRONNEE

Le gouvernement souhaite protéger les espaces naturels en instaurant l'objectif

Observation n° 47 du 3 décembre 2020 - 17:50

Défavorable

Auteur : anonyme

"Le gouvernement souhaite protéger les espaces naturels en instaurant l'objectif de "Zéro artificialisation nette" prévu par le Plan Biodiversité et travailler avec les collectivités pour repenser l'aménagement urbain et réduire efficacement l'artificialisation des sols." Ce projet ne permet pas de tendre vers l'objectif zéro demandé par le gouvernement.

Observation n° 48 du 3 décembre 2020 - 18:05

Défavorable

Auteur : anonyme

CONTRIBUTION DOUBLON

Votre projet est obsolète et n'apportera aucun bénéfice au niveau de la circulation. Il ne fera que déplacer le problème tout en nuisant à l'écosystème environnant. Il serait bien de réactualiser un projet avec de véritables bénéfices aussi bien pour la circulation tout en préservant l'environnement. Le coût de ce projet reste exorbitant car les terrains choisis ne sont pas adaptés. Restant à votre disposition.

Bien cordialement
Martin Manuelle

Observation n° 49 du 3 decembre 2020 - 18:05

Défavorable

Auteur : anonyme

CONTRIBUTION DOUBLON

Votre projet est obsolète et n'apportera aucun bénéfice au niveau de la circulation
Il ne fera que déplacer le problème tout en nuisant à l'écosystème environnant
Il serait bien de réactualiser un projet avec de véritables bénéfices aussi bien pour la circulation tout en préservant l'environnement
Le coût de ce projet reste exorbitant car les terrains choisis ne sont pas adaptés
Restant à votre disposition
Bien cordialement
Martin Manuelle

Observation n° 50 du 3 decembre 2020 - 18:10

Défavorable

Auteur : anonyme

CONTRIBUTION DOUBLON

Votre projet est obsolète et n'apportera aucun bénéfice au niveau de la circulation
Il ne fera que déplacer le problème tout en nuisant à l'écosystème environnant
Il serait bien de réactualiser un projet avec de véritables bénéfices aussi bien pour la circulation tout en préservant l'environnement
Le coût de ce projet reste exorbitant car les terrains choisis ne sont pas adaptés
Restant à votre disposition
Bien cordialement
Martin Manuelle

Observation n° 51 du 3 decembre 2020 - 18:10

Défavorable

Auteur : anonyme

Votre projet est obsolète et n'apportera aucun bénéfice au niveau de la circulation
Il ne fera que déplacer le problème tout en nuisant à l'écosystème environnant
Il serait bien de réactualiser un projet avec de véritables bénéfices aussi bien pour la circulation tout en préservant l'environnement
Le coût de ce projet reste exorbitant car les terrains choisis ne sont pas adaptés
Restant à votre disposition
Bien cordialement
Martin Manuelle

Observation n° 52 du 4 decembre 2020 - 09:15

Auteur : anonyme

Bonjour

Ce projet a plus de 20 ans et n'est plus approprié à la situation actuelle

Vous allez dénaturer le paysage pour pas grand chose

Cette rocade n'a pas lieu d'être à cet emplacement

Il serait bon d'envisager une autre étude qui aimerais plus d'intérêt et un meilleur contournement

Ne serait il pas judicieux d'envisager un pont qui permettrait un réel avantage aux problèmes de circulation

Bien cordialement

Manuelle Martin

Envoyé de mon iPhone

Mail receptionne le 03/12/2020 à 17:55

Observation n° 53 du 5 décembre 2020 - 16:49

Défavorable

Auteur : anonyme

De l'opportunité de la construction d'une déviation Est à Marmande...

De la pertinence de l'investissement au regard des flux de circulation

Le trafic routier

Une étude actualisée objective des différents flux de circulation semble nécessaires, les éléments mentionnés ci-dessous, bien qu'issus de documents du département nécessite une actualisation puisque ils sont tirés du plan de modernisation du réseau routier département 2010-2025 publié en 2009. Nous utilisons aussi des sources municipales issues du plan municipal de circulation pour la ville de 2015.

Des flux de circulation à identifier et sérier ; le plus gros flux se situe sur la D933 en direction de Virazeil (10000 véhicules/ jour) qui ne passent pas par Marmande mais empruntent déjà la contournante existante.

La circulation de traversée de la ville est évaluée à 8000 véhicules/jours incluant la circulation des marmandais dans leur ville. En regardant de plus près, le nombre de véhicules qui ne font que traverser la ville serait de 3000 véhicules / jour dans les deux sens (selon les sources municipales sus visées).

En termes de camions ce flux se réduit encore à moins de 800 camions (estimation haute) car seuls 1300 camions /jour transitent entre la A62 et Marmande et une bonne partie d'entre eux sont susceptibles de prendre la direction de Virazeil.

Il faut encore distinguer entre les camions qui transitent sans s'arrêter et ceux qui effectuent des livraisons et ne peuvent être déviés. On voit donc que le gain escompté en termes de réduction du trafic routier au centre ville paraît faible .

La déviation Est prévue sera difficilement attractive pour se rendre à Tonneins ou à Casteljaloux car elle représente un allongement du trajet de plus de 11km pour les véhicules venant de la A62. Seule une interdiction de traversée de la ville pourrait s'avérer effective en termes de réduction du trafic mais cette interdiction ne pourrait s'appliquer qu'aux poids lourds (qui représentent moins de 800 camions par jour en provenance de la A62) et encore à cette fraction encore moindre de

camions qui n'effectuent pas de livraison à Marmande. Les véhicules légers, y compris les poids lourds et autres camions effectuant des livraisons continueront de circuler dans Marmande, d'autant que ce circuit n'est pas engorgé et que la traversée en est rapide.

On peut donc se demander à juste titre si cette rocade qui a un coût certain aura une quelconque efficacité sur la réduction du trafic routier au centre ville, à moins d'une batterie d'interdictions, de restructuration des voies et des sens de circulation visant à bloquer la circulation naturelle et à créer des engorgements dissuasifs pour les automobilistes, autant de mesures qui ont un coût qui viendra s'ajouter à la facture annoncée... Une telle approche a été tentée en 2015 avec les résultats mitigés que l'on peut constater.

Le projet dit de transformation du centre ville en lieu d'ancrage et non de passage avait recueilli l'opposition de 49.9% des sondés contre 42% de favorables. Loin d'avoir ancré et dynamisé la ville, on a assisté à sa désertification en termes de commerces.

Le projet de déviation Est de Marmande classée depuis 10 ans priorité n°2 vient de passer à priorité n°1 depuis l'arrivée de la nouvelle équipe.

Plusieurs pistes plus efficaces peuvent être explorées pour réduire effectivement la circulation de véhicules qui ne feraient que traverser la ville.

- 1- Un accès à l'autoroute A62 au niveau de la D120 (route de Villefranche)
- 2- Interdiction de la ville aux camions fonctionnant au gazole en autorisant les transporteurs utilisant des véhicules de livraison hybrides ou électriques (voir groupe Deret dans le Loiret ou livraisons à Paris)
- 3- Plateforme de livraison lourde sur Samazan et prise de relais pour livraison légère dans la ville par des véhicules électriques ou hybrides
- 4- L'optimisation de la circulation des marchandises par la voie ferrée.
- 5- La prise en compte de traces alternatives

La construction d'une déviation Est ne devrait intervenir qu'après une étude d'opportunité actualisée et factuelle et évaluation de mesures alternatives.

Les impôts locaux en Lot et Garonne

Ce projet annonce un coût de 24.3 millions d'Euro. C'est sans compter les aménagements nécessaires très onéreux sur le parcours annoncé et les modifications induites sur les boulevards et la circulation dans Marmande. On peut douter que ce budget puisse être respecté. Les budgets annoncés le sont rarement... Ce projet sera financé par nos impôts locaux déjà fort élevés.

La taxe foncière, qui comprend trois taux votés par la commune, l'intercommunalité et le département, s'est envolée depuis dix ans. Entre 2014 et 2019, la hausse s'est élevée à 12,1 % en moyenne en France. C'est trois fois plus que l'inflation et six fois plus que la hausse des loyers (Union nationale des propriétaires immobiliers (UNPI))

A Marmande, la taxe a progressé de 20.62% entre 2009 et 2019.

Le taux d'imposition à la taxe foncière en Lot et Garonne compte parmi les taux les plus élevés de France. Par comparaison avec Paris (5.18%), la Seine et Marne (18%) et la Gironde (17.46%) le taux en Lot et Garonne est de 27.33%. De tels taux nuisent à l'attractivité économique du marmandais.

A l'approche d'une crise économique annoncée dans le prolongement de la crise sanitaire que nous vivons maintenant, est-ce le moment pour augmenter encore la charge fiscale énorme pesant

sur les foyers fiscaux ?

Observation n° 54 du 9 décembre 2020 - 09:36

Ne se prononce pas

Auteur : anonyme

Madame, Monsieur

Vous trouverez en pièce jointe une lettre comportant nos contributions au projet.

Avec nos meilleures considérations

Patrice Bordes

Observation n° 55 du 9 décembre 2020 - 09:43

Défavorable

Auteur : anonyme

Sur ce site du Conseil Départemental consacré à la déviation est marmande

CONSTAT 1

Du 14 octobre au 5 décembre 2020, 53 avis ont été exprimés. La phase de concertation se termine le 14 décembre 2020.

Le même jour, jeudi 3 décembre, 9 avis ont été enregistrés, et 4/9 ont été supprimés.

Sauf si ces avis répondaient aux critères d'abus de la loi ci dessous ; source Légifrance, ils représentent l'expression de personnes qui ont pris le temps d'écrire pour faire part de leur observation comme demandé dans cette phase de concertation.

Que ces avis soient favorable, défavorable ou ne se prononce pas, chaque avis est important et doit pouvoir être exprimé et consulté librement. Le souci de transparence souhaité par le Conseil Départemental est à ce prix.

Source legifrance

Déclaration des Droits de l'homme et du Citoyen :

Art. 11. La libre communication des pensées et des opinions est un des droits les plus précieux de l'Homme : tout Citoyen peut donc parler, écrire, imprimer librement, sauf à répondre de l'abus de cette liberté dans les cas déterminés par la Loi.

DEMANDE AU CONSEIL D. :

Retransmettre l'intégralité des 4 avis censurés (sauf abus de la loi à préciser par le commissaire) et apposer DOUBLON en surimpression tout en laissant apparaître l'observation et l'avis, qu'il soit

favorable ou autre.

CONSTAT 2

Concernant la censure des observations (voir écran), celles ci ont été remplacées par :

"Cette observation a été classée comme doublon par le commissaire enquêteur".

DEMANDE AU CONSEIL D. :

Un commissaire enquêteur a-t-il été nommé ? La phase d'enquête d'utilité publique aurait-elle commencé alors que la phase de concertation préalable n'est pas terminée ?

Observation n° 56 du 9 décembre 2020 - 14:34

Défavorable

Auteur : anonyme

Ma famille a été propriétaire de ce terrain et fut expropriée celui ci est dans l'axe de décollage et d'atterrissage des avions de l'aéroclub je trouve étonnant que les voiture puissent emprunter cette rocade sans risque.

Ce qui était interdit hier serait autorisé aujourd'hui.

Observation n° 57 du 10 décembre 2020 - 08:35

Favorable

Auteur : anonyme

Attention toutefois à ne pas à ce que cette déviation n'est pas impact négatif sur le centre bourg déjà bien mal en point.

Observation n° 58 du 11 décembre 2020 - 09:13

Auteur : anonyme

—_000_AM6PR0602MB375050F2118C7E895C81B1D5CBCA0AM6PR0602MB3750_

Content-Type: text/plain; charset="iso-8859-1"

Content-Transfer-Encoding: quoted-printable

Madame, Monsieur,

Nous vous prions de trouver ci-joint (pdf en PJ) la contribution du Syndicat des Entrepreneurs de Travaux Publics du Lot-et-Garonne en faveur du projet de déviation Est de Marmande.

Vous en souhaitant bonne réception et restant à votre disposition si nécessaire,

Cordialement.

Christian FEDOU,

Président du Syndicat TP47 et représentant Routes de France 47

[cid:image002.jpg@01D6CF15.C1377BB0]

Tel. 05 56 11 32 00 / Port : 06 11 08 70 04
frtpna@fntp.fr

—_000_AM6PR0602MB375050F2118C7E895C81B1D5CBCA0AM6PR0602MB3750_
Content-Type: text/html; charset="iso-8859-1"
Content-Transfer-Encoding: quoted-printable

Madame, Monsieur,

Nous vous prions de trouver ci-joint (pdf en PJ) la contribution du Syndicat des Entrepreneurs de Travaux Publics du Lot-et-Garonne en faveur du projet de déviation Est de Marmande.

Vous en souhaitant bonne réception et restant à votre disposition si nécessaire,

Cordialement.

Christian FEDOU,

Président du Syndicat TP47 et représentant Routes de France 47

Tel. 05 56 11 32 00 / Port : 06 11 08 70 04
frtpna@fntp.fr

—_000_AM6PR0602MB375050F2118C7E895C81B1D5CBCA0AM6PR0602MB3750_—

Mail receptionné le 11/12/2020 à 8:49

Observation n° 59 du 11 décembre 2020 - 09:59

Favorable

Auteur : anonyme

Bonjour

Ce projet de déviation Est de MARAMANDE est bien sur indispensable, depuis 20 ans qu'il est à l'étude, il est crucial de finaliser les études de conception et de démarrer le chantier le plus rapidement possible.

Marmande se rapproche de Bordeaux (métropole saturée), Langon sera dans les 10 ans avenir la

banlieu de Bordeaux. le contournement Est, vers Tonneins est une priorité, le flux routier va considérablement augmenter dans les 10 ans à venir.

Marmande a une carte à jouer, elle récupérera une part de ce nouveau partage et développement du territoire, il est nécessaire de créer les infrastructures routières et d'organiser un schéma très rapidement.

Ne rien envisager, serait une grave erreur, des particuliers, des riverains, des communes et des industries sont en attentes, pour des raisons différentes de ce projet. Le centre de Marmande serait saturé sans ce nouvel outil de désengorgement et de développement. De nombreux emplois à venir sont en jeu, Marmande, Tonneins comme le reste du département en ont besoin.

Une concertation est légitime, mais il faut aussi avancer et ne pas mettre des bâtons dans les roues à chaque projet qui touche personnellement les uns ou les autres.

Il est sûr, qu'une nouvelle déviation, pour éviter les ralentissements ou autres inconvénients personnels est toujours mieux chez le voisin, à l'autre bout du département ou de la région (le mal français).

Préparer et construire l'avenir est indispensable, faisons le avec du bon sens.

Observation n° 60 du 11 décembre 2020 - 14:45

Favorable

Auteur : anonyme

Après plus de 20 ans d'attente et d'immobilisme, il est indispensable de terminer ce bouclage. Cela paraît absurde que Marmande ne soit desservie que par une "demi-rocade."

Bien sûr le temps est passé, et on ne peut pas se contenter de simplement couler du bitume. Ce bouclage doit s'accompagner d'un projet de territoire sur les déplacements et d'un projet de ville sur la vitalité du centre ville de Marmande et ses commerces. C'est complètement idiot de compter sur le seul passage des camions en ville pour soutenir le commerce local.

Il faut un travail commun de la ville, du département, des acteurs économiques mais aussi associer les citoyens pour enfin arriver au bout de ce projet !

Observation n° 61 du 11 décembre 2020 - 15:11

Favorable

Auteur : anonyme

Oui à un projet global qui désengorge le centre-ville, projet qui intègre un réaménagement des boulevards de manière complémentaire. Il s'agit d'un bouclage de rocade indispensable pour un projet de ville apaisé (stop aux poids-lourds en traversée du centre)

Observation n° 62 du 11 décembre 2020 - 16:52

Défavorable

Auteur : anonyme

LA ROCADE EST MARMANDE EST ELLE LA SOLUTION...

Une étude actualisée objective des différents flux de circulation semble nécessaire, les éléments mentionnés ci-dessous, bien qu'issus de documents du département nécessite une actualisation puisque ils sont tirés du plan de modernisation du réseau routier du département 2010-2025 publié en 2009. Nous utilisons aussi des sources municipales issues du plan municipal de circulation pour la ville de 2015.

Nous avons donc commencé un comptage du trafic par échantillonnage sur la D813 au cœur de Marmande. Nous poursuivons ce relevé en différents points pour disposer de données fiables et objectives à mettre à disposition de tous.

Des flux de circulation à identifier et sérier...

Le plus gros flux se situe sur la D933 en direction de Virazeil 10000 véhicules/ jour) qui ne passent pas par Marmande mais empruntent déjà la contournante existante.

La circulation de traversée de la ville est évaluée à 8000 véhicules jour, incluant la circulation des marmandais dans leur ville. En regardant de plus près, le nombre de véhicules qui ne font que traverser la ville serait de 3000 véhicules / jour dans les deux sens (selon les sources municipales sus visées).

Nos premiers relevés semblent confirmer ces chiffres s'il s'agit du trafic dans les deux sens de circulation.

En termes de camions ce flux se réduit encore à moins 300 de poids lourds (semi remorques) soit 150 environ dans chaque sens de circulation et 210 camions (service, travaux, livraison...) dans chaque sens. Ces chiffres issus de notre comptage sont là encore cohérents avec ceux issus du Plan de Modernisation du Trafic routier de CD 47 car seuls 1300 camions /jour transitent entre la A62 et Marmande et une bonne partie d'entre eux sont susceptibles de prendre la direction de Virazeil.

Il faut encore distinguer entre les poids lourds et camions qui transitent sans s'arrêter et ceux qui effectuent des livraisons et ne peuvent être déviés. On voit donc que le gain escompté en termes de réduction du trafic routier au centre ville est faible .

La déviation Est prévue sera difficilement attractive pour se rendre à Tonneins ou à Casteljaloux car elle représente un allongement du trajet de plus de 11km pour les véhicules venant de la A62. Seule une interdiction de traversée de la ville pourrait s'avérer effective en termes de réduction du trafic mais cette interdiction ne pourrait s'appliquer qu'aux poids lourds et camions (qui représentent moins de 800 camions par jour en provenance de la A62.) et encore à cette fraction des camions qui n'effectue pas de livraison à Marmande. Les véhicules légers (plus de 7000/j) les fourgons et fourgonnettes (570/j) et la fraction

des poids lourds et camions effectuant des livraisons continueront de circuler dans Marmande, d'autant que ce circuit n'est pas engorgé et que la traversée en est plutôt fluide.

On peut donc se demander à juste titre si cette rocade qui a un coût certain aura une quelconque efficacité sur la réduction du trafic routier au centre ville, à moins d'une batterie d'interdictions, de restructuration

des voies et des sens de circulation visant à bloquer la circulation naturelle et à créer des engorgements dissuasifs pour les automobilistes, autant de mesures qui ont un coût qui viendra s'ajouter à la facture annoncée... Une telle approche a été tentée en 2015 avec les résultats mitigés que l'on sait.

Le projet dit de transformation du centre ville en lieu d'ancrage et non de passage avait recueilli l'opposition de 49.9% des sondés contre 42% de favorables. Loin d'avoir ancré et dynamisé la ville, on a assisté à sa désertification en termes de commerces.

Le projet de déviation Est de Marmande classée depuis 10 ans priorité n°2 vient de passer à priorité n°1. Les données objectives et chiffrées auraient-elles brusquement changé?

Il ne faudrait pas que cette soudaine accélération du calendrier nous prive d'une étude approfondie.

Plusieurs pistes efficaces peuvent être explorées pour réduire effectivement la circulation de véhicules qui ne feraient que traverser la ville.

1- Un accès à l'autoroute A62 au niveau de la route de Villefranche(il existe une sortie Aiguillon) pour mieux désenclaver le Tonneinquois.

2- Interdiction de la ville aux camions fonctionnant au gazole en autorisant les transporteurs utilisant des véhicules de livraison hybrides ou électriques (voir groupe Deret dans le Loiret ou livraisons à Paris)

3- Plateforme de livraison lourde sur Samazan et prise de relais pour livraison légère dans la ville par des véhicules électriques ou hybrides

4- L'optimisation de la circulation des véhicules légers qui représentent le plus gros flux sur les boulevards par des itinéraires alternatifs dans la ville.

5- la prise en compte de propositions de tracés alternatifs pour la déviation Est ayant moins d'impact sur l'environnement et les hommes.

La construction d'une déviation Est ne devrait intervenir qu'après étude et évaluation de mesures alternatives

INQUIÉTUDES PORTANT SUR LA DEPENSE PUBLIQUE LIEE AU PROJET...

Plus de 24.3millions d'euro voir beaucoup plus (coûts additionnels des aménagements sur le parcours et dans la ville...)

La taxe foncière en Lot et Garonne, qui comprend trois taux votés par la commune, l'intercommunalité et le département, s'est envolée depuis dix ans. Entre 2014 et 2019, la hausse s'est élevée à 12,1 % en moyenne en France. C'est trois fois plus que l'inflation et six fois plus que la hausse des loyers (Union nationale des propriétaires immobiliers (UNPI))

A Marmande, la taxe a progressé de 20.62% entre 2009 et 2019.

Le taux d'imposition à la taxe foncière en Lot et Garonne compte parmi les taux les plus élevés de France. Par comparaison avec Paris (5.18%), la Seine et Marne (18%) et la Gironde(17.46%) le taux en Lot et Garonne est de 27.33% .De tels taux nuisent à l'attractivité économique du marmandais.

A l'approche d'une crise économique annoncée dans le prolongement de la crise sanitaire que nous vivons maintenant, est-ce le moment pour augmenter encore la pression fiscale énorme pesant sur les foyers fiscaux ?

Observation n° 63 du 11 décembre 2020 - 19:36

Favorable

Auteur : anonyme

Il est nécessaire de limiter le trafic des camions avenue cassin c'est dangereux pour les cyclistes et les jeunes qui prennent cette route pour aller au collège jean moulin idem pour les boulevards pas beaucoup de voiture et surtout les poids lourds ne respectent pas le passage piéton

Observation n° 64 du 11 décembre 2020 - 19:50

Favorable

Auteur : anonyme

Nécessite de fluidifier le trafic des voitures et camions qui passent par les boulevards occasionnant risque d'accident pour piétons et cyclistes

Observation n° 65 du 12 décembre 2020 - 15:19

Défavorable

Auteur : anonyme

riverain de la future rocade sans que ,l'on ne m'ait jamais averti à l'achat de ma maison (l y a 4 ans) du trace définitif ni, de mon avis à la future réalisation de celle ci.

Je ne suis pas réfractaire à une avancée du programme de régulation du trafic sur les boulevards de marmande , si tant est qu'il y ait des bouchons à marmande hormis quelques ralentissements certains jours et à certaines heures !

Mais pourquoi le conseil général s'obstine t il a déplacer le problème des nuisances que va provoquer cette rocade, par une concertation baclée des futurs riverains
Y aurait t'il une échéance pour précipiter les choses?
Les dépenses hors budget de la rocade pour aménager les abords et les boulevards va peser dans les années à venir sur les taxes foncières de tous les habitants de la commune, taxe déjà supérieure à la moyenne nationale et départementale que l'on soit pour ou contre la rocade
Pourquoi ne pas essayer d'instaurer un dialogue plus constructif avec les parties prenantes plutôt que mettre les gens devant le fait accompli et de créer des tensions qui n'amènent rien de constructif.
N'y t'il pas d'autres solutions pour améliorer la vie des marmandais que de dépenser des sommes colossales pour le département et la commune ,le jeu en vaut t'il la chandelle?
Ne sera t'il pas plus judicieux d'aider les commerçants et artisans à se sortir de la mauvaise passe à laquelle nous sommes tous confrontés
À préserver la qualité de vie d'une ville de province , au lieu d'essayer de se hisser au niveau des grandes métropoles
La mégalomanie serait elle le but de nos élus?
Essayons de réfléchir en concertation pour apaiser les tensions et être plus en adéquation avec la politique du pays qui prône l'écologie , la préservation de l'environnement ,et le bien être de la population ,en proposant des réalisations à taille humaine et qui ne déplacent pas les nuisances
J 'en appelle à la sagesse de nos élus

Observation n° 66 du 12 décembre 2020 - 17:05

Favorable

Auteur : anonyme

Il faut finir la rocade.

Observation n° 67 du 12 décembre 2020 - 17:24

Défavorable

Auteur : anonyme

1 -L'UE vient de décider qu'en 2030, 55% des émissions de CO2 (gaz à effet de serre) seraient réduits. En 2050, l'Europe sera en neutralité carbone.

2 -Les transports sont responsables de 30% du CO2. En toute logique, d'ici 2030, puis 2050, ils devront s'adapter. Plus de rail? Moins de véhicules? Rien n'est précis mais ce qui paraît sûr, c'est qu'un modèle de développement basé sur le tout routier va se transformer.

3 -Le Conseil départemental et la ville de Marmande ont décidé que les boulevards devaient en priorité être désengorgés. C'est bien. Mais comme il faut que les véhicules détournés passent quelque part, ce sera par la future rocade Est, car nos élus en sont persuadés, LE TRAFIC ROUTIER NE CESSERA D'AUGMENTER. Ils sont d'ailleurs confortés dans leurs analyses par les responsables des TP47 qui vont jusqu'à pronostiquer une augmentation constante du trafic jusqu'en ...2045!

Nos élus n'ont pas hésité à reprendre tel quel un tracé vieux de 32 ans et à l'appliquer sans tenir compte des modifications entre temps advenues. Vont-ils aussi s'asseoir sur les prochaines directives de l'UE sous prétexte que ce n'était pas prévu en 1998? Suspens suspens....

Observation n° 68 du 12 décembre 2020 - 17:35

Favorable

Auteur : anonyme

J'étais mitigé car on détruit le paysage mais il faut se rendre à l'évidence il y a trop de trafic et il faut être cohérent et terminer cette rocade

Observation n° 69 du 12 décembre 2020 - 17:37

Favorable

Auteur : anonyme

Il est nécessaire de fluidifier le trafic sur les boulevards et cette rocade contribuera à l'éveil économique de notre ville

Observation n° 70 du 12 décembre 2020 - 17:41

Favorable

Auteur : anonyme

Finir la rocade est une obligation.

Observation n° 71 du 12 décembre 2020 - 18:23

Défavorable

Auteur : anonyme

Le futur rond point au niveau de la rue Jean Mermoz va se retrouver à proximité immédiate de très nombreux logements. J'ai déjà proposé lors d'une réunion de déplacer ce rond point plus à l'Est, vers l'entreprise Lizi et l'aérodrome (zone dépourvue d'habitations). Ce déplacement diminuerait les nuisances sans en provoquer de nouvelles pour d'autres riverains.

J'espère que les techniciens en charge du projet prendront en compte les nouvelles recherches menant à un abaissement du bruit du trafic en optimisant le revêtement de la chaussée. Des mesures acoustiques ont démontré que l'élasticité de ce nouveau revêtement développé dans le cadre d'un programme de recherche européen supprimait environ 85 % de l'énergie sonore liée au trafic routier. (Hans Endtsen chercheur spécialiste du bruit du trafic routier) Ce nouveau revêtement permettant de rendre les routes plus silencieuses allie en plus de sa capacité de réduction sonore une bonne durabilité et une bonne réaction à la friction pneumatique, le tout à un tarif raisonnable. De plus, celui-ci produit moins de poussière qu'un revêtement classique en asphalte, il est donc plus écologique. Voir aussi les explications de Luc Goubert du Centre belge de Recherches Routières et coordinateur du projet PERSUADE.

Sans remettre en cause les avantages d'une déviation permettant de délester le centre ville du passage des camions, ces problèmes de nuisances sonores seraient en grande partie supprimés si le tracé était modifié pour s'éloigner des zones habitées.

Ce projet devrait prévoir l'aménagement d'une voie verte (pour vélos et piétons) faisant la jonction avec celle aménagée le long de la partie existante de la déviation. Cette voie verte pourrait offrir l'opportunité de créer un arboretum tout autour de Marmande. Arboretum qui pourrait être mis à profit par les enseignants des écoles de Marmande et des communes voisines.

Observation n° 72 du 12 decembre 2020 - 19:31

Favorable

Auteur : anonyme

Je

CONTRIBUTION ERRONNEE

Observation n° 73 du 13 decembre 2020 - 11:19

Défavorable

Auteur : anonyme

Bonjour,

Je vous écris ce jour en tant que propriétaire de 2 appartements riverains du trajet de la future rocade Marmande Est, étant donné que la résidence est aujourd'hui très calme, et que ceci est un atout et un critère de choix pour nos 2 locataires dans leur décision de louer cet appartement, et très certainement de même pour les futurs locataires.

Nos biens immobiliers sont situés dans la Résidence "Le Petit Verdot" à l'adresse suivante :
Impasse Didier Daurat - 47200 MARMANDE

En effet, nous sommes inquiets des nuisances sonores qui pourront être engendrées par ce projet de Rocade Marmande Est, étant donné que la résidence est aujourd'hui très calme, et que ceci est un atout et un critère de choix pour nos 2 locataires dans leur décision de louer cet appartement, et très certainement de même pour les futurs locataires.

A ce titre, ces logements sont considérés comme des logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

D'après les informations que j'ai pu consulter sur le projet, la voie ainsi créée ne sera qu'à quelques dizaines de mètres de la résidence.

De plus, la réalisation de ce projet peut avoir un impact négatif sur la valeur de nos biens.

J'ai bien noté néanmoins que vous avez prévu de porter une attention particulière lors de ce projets aux nuisances, et en particuliers aux nuisances sonores engendrées pour les riverains.

Cependant, je souhaite attirer votre attention sur ces aspects afin que le projet s'inscrive dans le respect de la loi et m'assurer du fait que vous mettiez en œuvre tous les moyens nécessaires et facultatifs permettant de diminuer au maximum ses nuisances sonores.

Je ne doute pas que mes réflexions et inquiétudes sont ou seront partagées par d'autres copropriétaires des 52 lots de la résidence.

Je vous rappelle que les dispositions réglementaires sont notamment les suivantes :

Le bruit des infrastructures routières, nouvelles ou faisant l'objet de modifications, est réglementé par les articles L571-9 et R571-44 à R571-52 du Code de l'environnement (anciennement rassemblés au sein du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995), associés à l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières. Ces dispositions ont pour objet de protéger, par un traitement direct de l'infrastructure ou, si nécessaire, par insonorisation des façades, les bâtiments les plus sensibles existant avant l'infrastructure.

Je vous remercie par avance pour l'attention particulière que vous porterez à cette demande et à

son traitement, et je me tiens à votre disposition pour vous permettre de réaliser toutes les mesures nécessaires (acoustiques notamment) vous permettant de vous assurer de la bonne réalisation et du respect des dispositions réglementaires.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes sincères salutations.

Damien BAQUE
XXXXX

Observation n° 74 du 13 décembre 2020 - 11:24

Défavorable

Auteur : anonyme

Tout le monde parle d'un bouclage de la rocade mais cette rocade ne sera que les 3/4 d'une boucle on ne peut pas réellement parler de bouclage. Le fait de faire le travail que partiellement n'as d'effet que d'obliger à faire un détour 3 fois plus long que le trajet actuel. Je ne suis pas sûr que les voitures habituées à faire ce trajet changent leur habitudes.

La première partie de la rocade avait pour but de dévier le trafic allant du sud vers le nord en effet cela évite de devoir rattraper l'A89 au niveau de Bordeaux. Par contre pour le trafic allant d'Est en Ouest il y a l'A62 qui existe déjà et qui est obligatoire pour les poids lourds car la route de Tonneins D813 leur est interdite dans tout le Lot et Garonne (voir photo jointe) c'est d'ailleurs toute la D813 qui est interdite.

Les seuls camions qui passent dans Marmande le font pour des livraisons ils passeront toujours du coup dans le centre-ville en effet un camion qui livre une entreprise route de Bordeaux ne va pas faire demi-tour pour aller prendre la rocade et revenir route de Tonneins. Par exemple des camions de livraison pour les Gamm Vert route de Bordeaux et route de Tonneins une fois engagé dans cette route ils ne vont pas faire demi-tour pour prendre une déviation qui leur rallonge autant le trajet. On peut faire le même raisonnement pour les magasins de sport Intersport et decathlon ou les hypermarchés

Les camionneurs se plaignent que sur la portion existante les ronds-points soit trop rapprochés les uns des autres ce qui les oblige à s'arrêter puis repartir, ce n'est pas une vraie déviation le trajet que l'on nous propose va comporter au moins deux voir trois rond-point de plus rue Gounod rue Jean Mermoz et sur la rue Hélène boucher qui seront tous assez proches.

De plus lors ce que j'ai proposé de prolonger la rocade de 1 km seulement pour la faire passer dans les champs de l'autre côté de l'aéro-club pour éviter de passer à côté des quartiers résidentiels, le département me répond qu'elle ne sera plus attractive si elle est trop éloignée je ne pense pas que rallonger d'un kilomètre soit si grave que ça si cela permet de rouler sans s'arrêter, c'est peut-être qu'elle n'est pas si indispensable que ça si un petit kilomètre remet en cause son intérêt

je pense plutôt que l'on cherche tous les arguments pour ne pas envisager un autre tracé. Si cette rocade était si nécessaire que cela elle aurait été faite il y a bien longtemps qu'il n'y aurait pas besoin de couper en deux les boulevards pour transférer le trafic en périphérie il est tellement plus simple de passer en force un projet existant depuis 30 ans sans se soucier des problématiques actuelles. Même si pour cela il faut griller la priorité aux habitants de Casteljaloux pour qui leur Déviation était jusqu'à présent dans le plan de modernisation des routes du département à un niveau au-dessus de celle de Marmande. Il semble que les décisions politiques d'aujourd'hui ne se fassent plus en accord avec le plan décidé pour la période 2010-2025

Pour un projet qui se veut démocratique ne laisser comme seule option de choisir entre un pont et un rond point rue Gounod et laisser la rue d Escanteloup droite ou la détourner le long de la voie ferrée et passer sur les maisons existantes ne paraît pas un programme bien réjouissant pour les personnes concernées

Observation n° 75 du 13 decembre 2020 - 12:37

Favorable

Auteur : anonyme

Passage à niveau dangereux plusieurs barrières cassées par les camions risques énormes d'accidents
Rocade bienvenue

Observation n° 76 du 13 decembre 2020 - 12:43

Favorable

Auteur : anonyme

Passage dangereux pour les camions et boulevards plus utiles à prévoir pour les vélos

Observation n° 77 du 14 decembre 2020 - 04:59

Favorable

Auteur : anonyme

Bonjour,

Ce projet est attendu depuis longtemps. Il est plus que nécessaire pour l'économie du territoire marmandais. Il permettra aussi un réaménagement de la ville en adéquation avec son époque et de son avenir.

Ce projet de déviation doit être pensé afin de permettre une communication complète et harmonieuse de l'ensemble de différentes zones industrielles et commerciales.

Toutes les catégories de la population doivent pouvoir circuler aisément et sans entraves. Je pense particulièrement à ceux n'utilisent pas des voitures.

Il ne faut pas oublier les piétons, les cyclistes, les handicapés qui ne doivent pas être obligés de faire des détours ou subir des contraintes supplémentaires dans leurs déplacements, ce qui aurait tendance à décourager à utiliser ces modes de déplacement.

N'oublions pas qu'un détour en voiture ne coûte pas beaucoup d'effort à l'utilisateur alors qu'à pied, à vélo ou en fauteuil, il n'en est pas de même, surtout par mauvais temps!

Le tracé est connu depuis longtemps. Je comprend l'inquiétude de certains vis à vis de leur environnement. On a toujours peur de l'inconnu!

Sur les aménagements précédents, peu de nuisances sont apparues. Il faudra pourtant améliorer la qualité des équipements qui manquent de durabilité pour certains.

Je tiens à insister sur la qualité des aménagements pour les piétons et les cyclistes. Sur la tranche précédente, le résultat était pas trop mal. Des améliorations sont à faire sur les traversées, la continuité, la sécurité.

Je reste persuadé que ce projet est essentiel pour l'avenir du territoire.

En vous remerciant de votre écoute.

Patrick Peyré

Observation n° 78 du 14 decembre 2020 - 11:39

Favorable

Auteur : anonyme

Très bonne initiative qui devrait dévier les poids lourds sur une structure routiere mieux adaptée a leur circulation.

Observation n° 79 du 14 decembre 2020 - 11:42

Favorable

Auteur : anonyme

Très favorable à la rocade

Observation n° 80 du 14 decembre 2020 - 11:53

Favorable

Auteur : anonyme

Depuis 30 ans on en entend parler.le projet doit aboutir et permettra d'alléger la circulation en ville.

Observation n° 81 du 14 decembre 2020 - 12:01

Défavorable

Auteur : anonyme

Bonjour,

A notre arrivée, rue St Exupéry, il y a 50 ans, nous étions en pleine zone rurale au milieu des champs de vergers avec 3 fermes autour de notre maison. La rue était un chemin blanc. Progressivement la ville s'est étendue, les fermes, les vergers ont disparu au profit d'une zone pavillonnaire de plus en plus dense et nous sommes passés en zone urbaine. Ce n'est pas par nostalgie que j'évoque ce temps passé mais simplement pour placer ce projet dans un nouveau contexte environnemental.

Les rocades sont prévues, nous semble-t-il, pour contourner les villes. Or celle-ci va traverser une ville, certes pas le coeur de la ville mais les zones pavillonnaires qui y sont incluses. Est-ce normal ?

Nous sommes totalement défavorables à ce projet. Nous n'allons pas réitérer les remarques judicieuses qui ont déjà été formulées. Simplement un petit condensé.

1°/ Projet qui date de 30 ans. Cela ne mérite-t-il pas une autre étude tenant compte de l'évolution de l'habitat? revoir l'utilité qui ne semble pas être essentielle, revoir le tracé au cas où ce projet serait maintenu malgré tout.

2°/ tenir compte des nuisances générées :

- bruit qui va s'ajouter au bruit permanent de l'usine Lizi, de l'aérodrome avec, aux beaux jours, le sur vol fréquent de nos maisons.
- pollution
- dévaluation de nos biens.

3°/ Nous traversons une douloureuse crise sanitaire qui va engendrer une crise socio-économique gravissime. Ce projet contestable par ailleurs, va demander un investissement financier énorme.

Est-ce bien raisonnable dans la situation actuelle ?

Nous vous demandons de prendre en compte toutes les remarques qui ont été formulées non pas, comme on pourrait le croire, pour défendre des intérêts strictement individuels mais qui vont aussi dans le sens de l'intérêt collectif.

Merci pour l'attention que vous porterez à toutes ces réactions suscitées par ce projet.

Meilleurs sentiments.
J.et Y. MAGOT

Observation n° 82 du 14 décembre 2020 - 12:18

Favorable

Auteur : anonyme

BONJOUR ,
NOUS SOMMES TOUT A FAIT POUR CE PROJET . CELA FLUIDIFIERA LA CIRCULATION ,
SURTOUT CELLE DES CAMIONS ET VOITURES .PAR AILLEURS QUI VONT BEAUCOUP
TROP VITE.LE BRUIT SERA REDUIT
UN BEAU PROJET EN PERSPECTIVE. NOUS SOUHAITONS QU'IL SE REALISE COMME VOUS
L'AVEZ PREVU.

Observation n° 83 du 14 décembre 2020 - 12:39

Favorable

Auteur : anonyme

Il est nécessaire de finaliser ce projet qui traite afin d'améliorer le trafic routier

Observation n° 84 du 14 décembre 2020 - 13:20

Défavorable

Auteur : anonyme

Prevoir un autre tracé, svp.

Observation n° 85 du 14 décembre 2020 - 14:22

Favorable

Auteur : anonyme

Je suis favorable sans hésitation à ce projet pour apaiser la ville et permettre que les camions poids-lourds désengorgent notre centre-ville !

Observation n° 86 du 14 décembre 2020 - 14:23

Favorable

Auteur : anonyme

NOUS DEVONS DESENGORGER NOTRE CENTRE VILLE GRACE A CE PROJET !!

Observation n° 87 du 14 decembre 2020 - 14:24

Favorable

Auteur : anonyme

projet indispensable pour notre ville , je suis pour , nous devons soutenir ce projet

Observation n° 88 du 14 decembre 2020 - 14:26

Favorable

Auteur : anonyme

ce projet est primordial pour les communes aux alentours. Je suis favorable a ce projet de déviation de marmande

Observation n° 89 du 14 decembre 2020 - 16:22

Favorable

Auteur : anonyme

La déviation de Marmande est un projet de longue haleine...qui date de plus de 20 ans
Cette nouvelle voie présente de nombreux avantages. Elle autorisera un désengorgement des axes aujourd'hui encombrés ; Elle permettra de fluidifier le trafic en direction des zones d'activités
Par ailleurs grâce a cette déviation la collectivité pourra travailler à la restructuration du centre-ville et elle pourra imaginer un nouveau schéma de déplacement qui soit digne de notre commune
Je pense donc que cette déviation est absolument nécessaire au développement économique et à un aménagement équilibré de notre territoire

Observation n° 90 du 14 decembre 2020 - 16:26

Favorable

Auteur : anonyme

Oui à un projet global qui désengorge le centre-ville, projet qui intègre un réaménagement des boulevards de manière complémentaire.

Observation n° 91 du 14 decembre 2020 - 16:27

Favorable

Auteur : anonyme

projet important pour les communes alentours. Un tracé plus long, c'est le risque d'un report des trafics poids lourds sur les petites communes qui jouxtent Marmande.

Observation n° 92 du 14 decembre 2020 - 17:19

Favorable

Auteur : anonyme

Voir le courrier joint qui qualifie notre observation de favorable.

Observation n° 93 du 14 decembre 2020 - 19:41

Défavorable

Auteur : anonyme

Je suis très surpris par le nombre important d'avis favorables diffusés aujourd'hui !! Ces avis ne comportant souvent qu'une ligne sans aucune explication pour justifier l'avis prononcé. Y aurait-il eu une consigne donnée par ?? pour contrebalancer les avis défavorables très majoritaires?

Observation n° 94 du 14 decembre 2020 - 20:58

Défavorable

Auteur : anonyme

Ce projet a déjà 30 ans et est devenu obsolète...il faut voir plus loin et ne pas empêcher le développement urbain de la ville en la ceinturant trop près des habitations actuelles. Ce tracé va engendrer des nuisances sonores à toute une zone pavillonnaire dont les habitants avaient fait le choix de s'installer là pour un calme relatif...en décalant le tracé dans les champs plus loin, cette tranquillité sera préservée un peu plus longtemps et donnera des perspectives pour des futures installations dans le respect des nouvelles et futures normes environnementales. Notre centre ville ne deviendra jamais le paradis du vélo car nous resterons obligés de nous servir de nos voitures pour aller travailler, travail qui se trouve concentré en zone péri urbaine....marmande n'est en aucun cas une métropole mais une petite ville de province où il fait bon vivre...notre ruralité en fait notre force surtout par les temps qui courent. .

Observation n° 95 du 14 decembre 2020 - 20:58

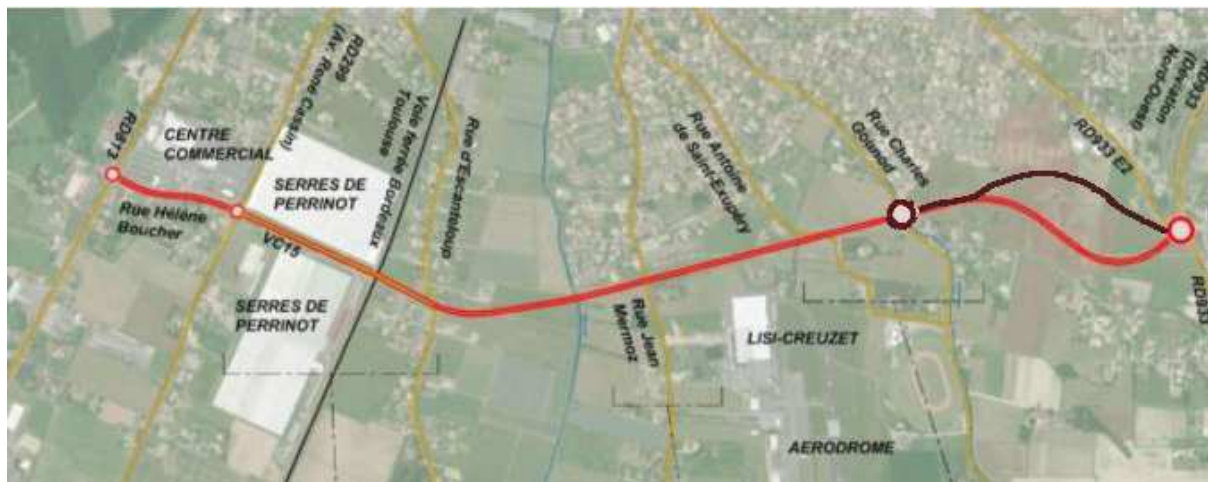
Défavorable

Auteur : anonyme

Ce projet a déjà 30 ans et est devenu obsolète...il faut voir plus loin et ne pas empêcher le développement urbain de la ville en la ceinturant trop près des habitations actuelles. Ce tracé va engendrer des nuisances sonores à toute une zone pavillonnaire dont les habitants avaient fait le choix de s'installer là pour un calme relatif...en décalant le tracé dans les champs plus loin, cette tranquillité sera préservée un peu plus longtemps et donnera des perspectives pour des futures installations dans le respect des nouvelles et futures normes environnementales. Notre centre ville ne deviendra jamais le paradis du vélo car nous resterons obligés de nous servir de nos voitures pour aller travailler, travail qui se trouve concentré en zone péri urbaine....marmande n'est en aucun cas une métropole mais une petite ville de province où il fait bon vivre...notre ruralité en fait notre force surtout par les temps qui courent. .

Pièces jointes du registre dématérialisé :

- Observation n°3 :



- Observation n°9 :



- Observation n°15 :



- Observation n°22 :

Principalement issues du trafic routier, les nanoparticules sont émises par la combustion du carburant, l'abrasion des freins, l'embrayage et l'usure des pneus. Mais une fois émises, que deviennent-elles ?

Pour répondre à cette question un projet de recherche participative [NanoEnvi](#) a été lancé en avril 2018. Un projet scientifique qui a fait intervenir des habitants de Toulouse et des chercheurs en magnétisme de l'environnement, en sociologie et en physique.

Les premiers résultats montrent que les principaux facteurs d'exposition sont liés aux aménagements de l'espace urbain. En clair, cela veut dire que les feux de circulation, les croisements et la forme des rues ont un rôle certainement aussi important que celui de l'intensité du trafic.

On savait que les fortes concentrations de nanoparticules étaient liées aux pics de circulation. Mais on n'imaginait pas à quel point notre façon de circuler entraine également en ligne de compte. Cette circulation des polluants est encore assez mal connue, représente donc à l'heure actuelle une épée de Damoclès suspendues au-dessus de notre environnement et ne laisse plus de place aux doutes.

En France, les émissions de gaz et de particules fines émises par le trafic routier seraient à l'origine de 48.000 décès par an.

Difficiles à détecter en raison de leur taille, les particules atmosphériques très fines sont susceptibles d'avoir le plus d'impact sur notre santé. Face aux alertes pollutions récurrentes, mieux connaître le devenir de ces nanoparticules est donc primordial. C'est donc un risque inconnu pour notre quartier que représente l'implantation de la nouvelle route.

En ce qui concerne les particules atmosphériques ultrafines (PUF) de taille nanométrique, les résultats d'études épidémiologiques récentes mettent en relation les quantités de PUF dans l'atmosphère et l'augmentation de la morbidité et de la mortalité cardiorespiratoires. Les études épidémiologiques et toxicologiques menées ces dernières années ont montré que les particules atmosphériques fines et ultrafines, après inhalation, peuvent avoir des effets systémiques sur des organes, tel le cœur, le foie, le cerveau, le placenta qui ne sont pas des cibles directes. <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/PPP%20-%20Nanotechnologie%20Nanoparticules.pdf>

En 1997, les conséquences sanitaires des nanoparticules restaient insoupçonnables. Dans ce triomphalisme ambiant, nul ne se souciait des conséquences sanitaires.

20 ans et 25 millions d'euros plus tard, le projet refait surface, laissant dans le désarroi tous les habitants d'un quartier qui s'est étoffé pendant plus de 20 ans, avec la menace d'effracter le tissu social de ce havre de calme, avec en prévision des dommages dont tous seront supportés par les familles de ce quartier sacrifié au dictât de la modernisation d'un réseau routier.

Pour désengorger un quartier, la logique affairiste veut qu'un autre soit étouffé au nom de cette prétendue modernisation.

Le vrai progrès ne dégraderait pas la qualité de la Vie de mes voisins ni la mienne, nos maisons, nos terrains ne perdraient pas de leur valeur. Et ce progrès respecterait nos biens, notre environnement, notre santé. Notre Vie.

Le projet peut rester dans les tiroirs, je dis NON à sa réalisation.

- Observation n°33 :

J'ai assisté à la concertation du 12 Novembre 2020 à 15H. J'ai ensuite consulté le dossier de concertation sur le site internet LOT-ET-GARONNE.fr.

En page 13, je lis :

« Les principales conclusions de l'étude sont : Un niveau de trafic prévisionnel de l'ordre de 7 500 véhicules/jour sur la nouvelle section de la déviation, montrant l'utilité réelle de cette déviation Un report très important du trafic dit de « transit » sur la nouvelle déviation et la déviation Nord-Ouest déjà en service Une très nette baisse du niveau de trafic dans le centre de Marmande, et en particulier sur les boulevards... » Par conséquent, j'en conclus à l'origine d'une pollution chronique sur tout le parcours de la déviation, voire englobant toute la ville selon le sens du vent.

En page 6, Je lis :

... « De même le secteur du projet bénéficie d'une faible densité de population et d'un habitat résidentiel individuel avec des lotissements et des maisons isolées. »

C'est à ces quelques mots que ce réduit la part d'humanité prise en compte par le projet.

Les bâtiments sont présentés comme des coquilles vides.

Les oiseaux ont droit à un texte plutôt difficile à comprendre en ce qui concerne les mesures ERC, faisant apparaître leur survie hasardeuse.

La trentaine de pages restantes, soit la presque totalité du projet, est dédiée aux travaux de construction, et représente la réalité matérielle, mesurable, calculable, et financière.

J'en déduis qu'il est évident que la technologie est actuellement capable d'assurer une protection phonique et visuelle des autoroutes. Nous en connaissons tous des exemples. Aucun doute que tout serait mis en œuvre pour assurer cette prestation en ce qui concerne la déviation Est. A mon sens, et après avoir assisté à la présentation lors de la réunion du 12 novembre dernier, il n'en reste pas moins que ce ne sera que du camouflage en raison de l'impact sur le vivant, plantes, animaux et humains. Donc, le tissu social et la qualité de vie.

N'ayant pas obtenu la réponse à ma question sur la « protection contre la pollution aux particules fines » ; j'ai consulté plusieurs sites Internet sur le sujet.

En voici le résumé :

Les nanoparticules peuvent représenter un risque pour la santé à cause de leur petite taille. Les **nanoparticules** ont une taille qui les place entre la matière macroscopique et l'échelle moléculaire, elles sont dangereuses pour l'organisme, car elles sont plus petites que nos cellules. Elles sont si petites qu'elles traversent notamment sans difficulté la barrière encéphalique chez les humains.

Leur impact n'est pas encore bien connu, car l'usage des **nanomatériaux** ne date que des années 1990. L'évaluation des risques liés aux nanotechnologies a du retard. Et si les experts sont unanimes sur la nécessité d'augmenter les recherches, l'ampleur de la tâche est titanesque. Des centaines de nanomatériaux différents sont déjà sur le marché français. La recherche publique française consacre aujourd'hui moins de 5 % de son budget "nano" à cette question des risques. Plusieurs associations réclament une contribution financière des entreprises.

Les **nanoparticules** peuvent également avoir un impact négatif sur l'environnement, car à cause de leur taille, elles ne sont pas filtrées dans l'eau ou dans l'air et se répandent directement dans la nature.

La législation en matière de **nanoparticules** n'est pas encore très précise. En France, depuis la **loi Grenelle 2** de 2013, les fabricants, ainsi que les importateurs et les distributeurs doivent déclarer tous les ans les quantités et les usages des nanoparticules qu'ils manipulent auprès de l'**ANSES (Agence Nationale de Sécurité Sanitaire)**.



A ce jour, il n'existe pas de protection reconnue et utilisable dans la situation qui nous préoccupe, c'est à dire la construction d'une route en pleine agglomération.

Et si la législation n'est pas encore très précise, il existe un vide-juridique. C'est donc le Principe de Précaution qui doit s'imposer pour empêcher l'aboutissement de ce projet.

Et je termine par un exemple tiré du site de 20 Minutes :

« C'est une première en France, mais cela n'est pas forcément une bonne nouvelle, loin de là. Selon une étude à laquelle a participé le collectif citoyen et lanceur d'alerte Strasbourg Respire, des enfants de l'agglomération ont des millions de nanoparticules toxiques dans le corps.

L'étude dirigée par le professeur Tim Nawrot, scientifique de l'université de Hasselt en Belgique, a porté sur 27 petits strasbourgeois âgés de 7 ans en moyenne, dans différents quartiers, comme à Cronenbourg ou Schiltigheim. Une étude menée parallèlement dans la ville de Rybnik en Pologne et où se trouve une usine à charbon.

Résultat, plus d'un million de particules ultrafines par millilitre d'urine auraient été identifiées chez les petits Strasbourgeois ayant participé à l'étude. Une pollution de l'air issue des particules de combustion (diesel, chauffage au bois l'hiver, industries de type incinération, charbon...) et composées de carbone pur, précise le docteur et radiologue Thomas Bourdrel, fondateur du collectif Strasbourg respire.

« Ces particules carbonées sont les plus toxiques par leur composition et par leur taille, de moins de 0,1 µm, ce qui leur permet de franchir la barrière pulmonaire et d'atteindre tous les organes. Concrètement, cela équivaut à fumer pour un enfant 5 à 10 cigarettes par jour en tabagisme passif, selon le pic de pollution de l'air. Ces données correspondent à celles de l'OMS. » Ces particules ultrafines « augmentent considérablement le risque de cancer et de maladies cardiovasculaires et franchissent aussi le placenta des femmes enceintes avec des répercussions sur le fœtus », assure Thomas Bourdrel.

Proportionnel à la proximité avec un axe routier

Autre problème, l'étude révèle que les taux de particules mesurés sont directement proportionnels à la distance de l'habitation par rapport à un gros axe routier. « En deçà de 150 mètres de distance, les taux mesurés dans les urines d'enfants strasbourgeois augmentent fortement et à moins de 50 mètres, les taux explosent. » Un conseil pour les Strasbourgeois ? « Dans un premier temps, mieux vaut pas s'installer près des axes routiers, favoriser la construction de logement dans ces secteurs ou bien de déménager. »

Emilie, enseignante et résidant à Cronenbourg, dont le garçon de 9 ans a participé à l'étude, n'est pas vraiment étonnée, même si les résultats par enfant ayant participé ne lui ont pas encore été communiqués. « On toussait tous à la maison, alors on multiplie les balades en forêt, raconte la mère de famille. La solution, déménager ? Non, plutôt agir à mon niveau, localement », explique l'enseignante à l'origine déjà de plusieurs initiatives comme la piétonnisation de la rue de son école.

« Une arme pour saisir la justice »

« A présent avec cette étude, les citoyens ont une arme de plus pour saisir la justice, souligne Thomas Bourdrel, rappelant que comme 11 autres grandes villes françaises, la pollution de l'air n'est pas légale, au-dessus des normes européennes. »

- Observation n°37 :



- Observation n°54 :

CONTRIBUTIONS AU PROJET DE DEVIATION MARMANDE-EST

Dans le cadre de la concertation préalable au projet de déviation Est de Marmande, après avoir entendu les différents protagonistes du projet, nous faisons part dans la présente lettre de nos remarques concernant quatre points critiques.

1. ROND POINT DU CRAMAT

Nous considérons 4 facteurs majeurs qui légitiment l'agrandissement du **rond-point à 5 branches** pour desservir :

- la D299 vers Gontaud
- les sites CO²O et Serres des Perrinots
- la rocade
- la rue René Cassin
- la rue Hélène Boucher

1. Le projet prévoit une intersection entre la D299, la rue Charlotte Dortet et la contre-allée existante sur le site CO²O. (plan n°2_page 2)

⇒ **Dangerosité** du fait de la mauvaise visibilité vers Gontaud => **insécurité**

Pour preuve, en 2000, le permis de construire déposé par SAS CO²O prévoyait l'accès au site en face de la rue Charlotte Dortet. Celui-ci fut rejeté pour dangerosité !

⇒ **Inadaptabilité** de l'aménagement pour des flux de poids lourds qui accèderaient aux sites CO²O et des Perrinots => un deuxième rond serait alors nécessaire !

2. Le site des serres des Perrinots est composé de structures démontables. Les exploitants du site ont réalisé l'étude de **démontage de plusieurs rangées de serres** afin de libérer la place nécessaire à l'extension du rond-point actuel. La faisabilité est totale. (voir plan n°1)

3. Le site de la SAS CO²O se situe sur une **zone classée commerciale** par le nouveau PLU. Actuellement centre de conservation frigorifique, il n'a pas vocation à perdurer en l'état après l'arrêt de son activité prévu à court moyen terme.
Un accès direct sera alors souhaitable pour étendre l'activité commerciale de Marmande-Est. La situation à long terme pourrait être identique pour les serres des Perrinots.

4. Centraliser la ventilation des flux sur un rond-point est gage de sécurité et de fluidité du trafic, et de ne pas disperser les nuisances sonores si proche du quartier résidentiel du Cramat.

Patrice Bordes représentant des sociétés *Vergers des 4loups*, *Fournet et CO* sis rue d'Escateloup et Levants des Perrinots
Michel Bordes sis rue d'Escateloup

Situation actuelle : **Plan n°1**



Projet : **Plan n° 2**



2. PASSAGE VOIE FERREE N°100

Le maintien du passage à niveau présente deux raisons :

1. La zone EST de Marmande comportent 4 sites de chargement et de déchargement de fruits et légumes, au quotidien.
 - Vergersdes4loups au 27 rue d'escanteloup
 - Serres des Perrinots au Levant des Perrinots
 - Ets Bertin au 90 rue d'escanteloup
 - SAS CO²O au Levant des perrinots

Les flux sont réalisés par des poids lourds 19t et essentiellement 24t.

La connexion entre ces 4 sites est essentiel pour la rapidité et l'optimisation des expéditions vers les plateformes de la grande distribution qui imposent des créneaux horaires à respecter.

⇒ Le maintien du passage n°100 de la voie ferrée est donc primordial
(voir plan n° 3)



2. Conséquences néfastes en cas de disparition du passage à niveau



Dans le cas de l'aboutissement du projet actuel, la connexion quasi directe entre les 4 sites est rompue.

- ⇒ Les poids lourds devraient alors utiliser 2 axes dans les deux sens : voir plan n° 4 ci-dessus
 - A. Utiliser la rue Hélène Boucher, l'avenue Hubert Ruffe, longer le cimetière, la rue Jean Moulin en passant devant la cité de la formation et son parking empruntée par des centaines de piétons chaque jour, pour revenir sur la rue d'Escateloup.
 - B. Prendre la D.299, Ladan, Patras pour revenir sur la rue d'Escateloup vers Marmande sur laquelle 2 poids lourds ne peuvent pas se croiser.
- ⇒ Augmentation du temps et des distances à parcourir
- ⇒ Dangerosité multipliée sur la rue d'Escateloup, trop étroite en aval
- ⇒ Insécurité des piétons principalement au niveau de la cité de la formation
- ⇒ Augmentation de la pollution et des nuisances sonores

3. LA RUE D'ESCANTELOUP

- La variante n° 1 ne facilite pas le déplacement des véhicules et des poids lourds, et devient obsolète dans le cas du maintien du passage à niveau, sans évoquer le coût.
- La variante n°2 nous apparaît en tant qu'utilisateurs permanent de cette rue, la solution la plus simple et la plus adaptée au trafic généré par nos activités et celles de nos confrères, et par les riverains.

4. LE ROND POINT JEAN MERMOZ

L'emplacement d'un rond-point à l'intersection de la rue Jean Mermoz engendre une augmentation du trafic vers l'accès au collège Jean Moulin et à l'école Labrunie depuis la rocade.

Cependant, la rue Jean Mermoz est déjà actuellement difficilement praticable dans les deux sens avec un trafic actuellement inférieur, à moins de supprimer la piste cyclable !?

Plan n° 5



- ⇒ Le déplacement de ce rond-point plus au sud, en aval du ruisseau de l'Eaubonne, permettrait la desserte du site Lisi-Creuzet, du golf, de l'aérodrome, puis par une **voie adaptée le long du ruisseau**, les établissements scolaires Jean Moulin et Labrunie, **projet initié** depuis de nombreuses années, **par Mr Bilirit, actuel Président de Val de Garonne**.
(voir plan n°5_page 5)

CONCLUSION :

Nous remercions le Conseil Départemental, Val de garonne et l'ensemble des services impliqués dans ce projet de Déviation d'avoir mis en place cette campagne de démocratie participative, qui a permis aux riverains de soulever les points critiques primordiaux qui leur semblent essentiels afin que Marmande-Est puisse s'épanouir dans le respect de son tissu social et économique.

Michel Bordes



Patrice Bordes
Représentant :



Vergers des 4loups	Fournet	CO ² O
Import-Export-Expédition	Production fruitière	Centre de conservation frigorifique
		

- Observation n°58 :



Agen, le 11.12.20

Concertation publique Déviation Est de Marmande

Mail : deviation-est-marmande@democratie-active.fr

N/Réf. : SETP47/Déc. 20/CF/SL

Objet : Contribution du Syndicat des Entrepreneurs de Travaux Publics de Lot-et-Garonne « TP 47 » à la concertation publique pour le projet de déviation de Marmande

<https://www.lotetgaronne.fr/actualites/projet-de-deviation-est-de-marmande-deposez-vos-contributions-sur-le-registre-dematerialise-et-inscrivez-vous-aux-ateliers>

Madame la Présidente,

Au nom des entreprises de Travaux Publics du Lot-et-Garonne, je souhaite vous faire part de mon soutien au projet de la déviation dite Est de Marmande pour notre département.

Par cette dernière tranche de construction d'un tronçon de 3 km environ, il s'agit de finaliser le «bouclage de la rocade de Marmande», dans la continuité de la rocade nord réalisée et mise en service en 2009.

Il y a donc une réelle cohérence à réaliser cette déviation d'autant qu'elle est inscrite au Plan de modernisation du réseau routier dans le Département du Lot-et-Garonne.

Une étude de trafic réalisée par le maître d'œuvre retenu en mars 2019, a fait ressortir les éléments favorables suivants :

- La déviation Nord supporte aujourd'hui un trafic journalier de 11400 véhicules alors que les boulevards en supportent 6600 ;
- A l'horizon 2025, les projections font apparaître que le bouclage de la rocade apportera sur la nouvelle déviation Est un trafic de 6500 véhicules et de 14700 sur la déviation Nord, alors que celui des boulevards non réaménagés serait de 5500 véhicules
- Dans l'hypothèse de réaménagement des boulevards, à la même date, le trafic sur ces derniers passerait à 3300 véhicules, quand il serait respectivement de 7400 sur la déviation Est et de 15500 sur la déviation Nord ;
- A l'horizon 2045, cette même tendance s'accroît.

L'étude met donc en évidence l'intérêt de terminer la rocade de Marmande qui renforce l'utilité de la partie existante et soulage les boulevards, décongestionnant ainsi le réseau routier urbain.

La qualité des réseaux de communication joue un rôle crucial dans les choix d'implantation, comme le soulignent régulièrement différentes études internationales : des infrastructures performantes étendent la zone de chalandise et de recrutement des entreprises, réduisent les risques liés à l'éloignement des clients ou fournisseurs et offrent une bonne intégration aux flux locaux et internationaux.

Ce type d'infrastructure est indispensable à la création, au développement et au maintien des entreprises. La richesse économique d'un territoire et son corolaire qui est l'emploi, dépendent donc d'infrastructures performantes et structurantes comme le projet de la déviation Est de Marmande.

Localement, la finalisation de cette déviation contribuera au développement de l'Est de l'agglomération et jusqu'au Tonneinçais en facilitant l'accès au réseau autoroutier. Autour du bassin du Marmandais, c'est une grande partie du département du Lot-et-Garonne qui bénéficiera de cet impact positif.

L'aménagement de cette nouvelle infrastructure de mobilité, moderne, présente donc un intérêt majeur pour le territoire car il permettra de détourner l'ensemble du trafic de transit du cœur de Marmande sur un itinéraire structurant adapté qui réduira fortement les temps de trajets des usagers en fluidifiant la circulation des marchandises comme des personnes.

Or, la période le montre, l'activité logistique est amenée à se développer durablement, y compris dans les territoires périurbains où la demande de services est très présente.

Par ailleurs, l'argument sécuritaire n'est plus à prouver pour défendre la mise en œuvre de ce tronçon. Sur ce point, tout le monde est concerné : les usagers quotidiens dans un cadre professionnel comme personnel, les professionnels de la route, les vacanciers et touristes.

Concernant les enjeux environnementaux, ils ont été largement pris en compte, comme l'attestent les documents mis dans la concertation. Cette infrastructure ouvre aussi des possibilités d'interactions dans le cadre des mobilités dites douces et des dispositifs d'intermodalité dont les citoyens sont de plus en plus demandeurs.

Enfin, dans un contexte économique post-confinement compliqué et présentant peu de visibilité, ce chantier d'ampleur localement participera sans conteste à la relance de l'activité pour les entreprises locales de Travaux Publics (qui emploient 1200 personnes en Lot-et-Garonne, répartis dans des TPE, PME ou agences locales de groupes).

Pour mémoire, il est admis qu'un million d'euros investi dans les Travaux Publics génère 7 emplois directs dans nos entreprises et 3 chez nos fournisseurs de matériel, de matériaux, restaurateurs, intérim... également en souffrance dans cette période sanitaire inédite.

Je vous remercie de la prise en compte de mon avis favorable à cette réalisation et reste, au nom des entreprises, à votre disposition, pour toute information complémentaire sur ce sujet.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Christian FEDOU,
Président du Syndicat TP 47 et représentant Routes de France 47



Tél. 05 56 11 32 00 / Port : 06 11 08 70 04
Contact : frtpna@fntp.fr

- Observation n°74 :



- Observation n°94 :

**AGENCE D'AGEN**

Métairie de Beauregard
CS 60123
F- 47 520 LE PASSAGE D'AGEN
T/ + 33 5 53 69 59 59
lot-et-garonne@eurovia.com

SECTEUR MARMANDE

ZI du Chêne Vert
F- 47 200 MARMANDE
T/ + 33 5 53 20 87 96
lot-et-garonne@eurovia.com

Le Passage d'Agen, le 14 décembre 2020

Objet : Contribution de EUROVIA à la concertation publique pour le projet de déviation de Marmande.

Madame la Présidente,

EUROVIA, en tant qu'entreprise de Travaux Publics, implantée en Lot-et-Garonne à Agen, Villeneuve sur Lot et Marmande, souhaite vous faire part de son soutien au projet de la déviation dite « Est de Marmande ».

Cette dernière tranche de la déviation de Marmande permettra de finaliser la rocade de Marmande dans la continuité de la section nord construite il y a déjà plus de 10 ans. Ce projet est une suite logique des travaux engagés en 1996 lors de la réalisation de la première tranche avec la construction du nouveau pont sur la Garonne puis la partie nord en 2007.

Ce bouclage entre dans la logique du contournement de Marmande en facilitant la liaison entre l'Est du Marmandais et le Tonneinquois avec l'autoroute A62. L'essentiel des échanges se faisant par le biais du transport routier, il est très souvent effectué par des camions poids lourds. Ce tracé, hors réseau urbain est assurément beaucoup plus sécurisé que les boulevards actuels. Ce projet permettra donc de détourner l'ensemble du trafic de transit du cœur de Marmande sur un itinéraire structurant adapté, avec des gains de temps et de sécurité très importants pour l'ensemble des usagers, qu'ils soient professionnels (en local et en transit) ou personnels (échanges locaux et tourisme). Ce projet prend également en compte les enjeux environnementaux ainsi que les liaisons dites douces (pistes piétonnes et cyclables) qui sont aujourd'hui des évolutions indispensables aux mobilités.

Enfin, un tel projet amènera un réel soutien à l'activité économique locale lors des travaux (entreprises du BTP, locataires de matériel, fournisseurs de matériaux, restaurateurs, intérim...) mais bien évidemment après car la qualité des réseaux de communication joue un rôle crucial dans les choix d'implantation des sociétés. Cette infrastructure est indispensable à la création, au développement et au maintien des entreprises dans le Marmandais.

Siège social - EUROVIA AQUITAINE - Domaine de Bellevue - 18, Rue Thierry Sabine - BP 90353 - F-33694 Mérignac Cedex

T/ + 33 5 57 92 89 40 - F/ + 33 5 57 92 89 59 - www.eurovia.com

Société par Actions Simplifiée au capital de 1 056 415.20 euros - 414 537 142 RCS Bordeaux - TVA FR 46 414 537 142



Nous vous remercions de la prise en compte de notre avis favorable à cette réalisation et restons à votre disposition, pour toute information complémentaire sur ce sujet.

Nous vous prions de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Christian FEDOU
Chef d'Agence
EUROVIA AQUITAINE
Agence Lot-et-Garonne
christian.fedou@eurovia.com

c. Contributions par mail

Mail reçu le 14 octobre 2020 :

Infrastructures,
routes

Votre demande concerne Travaux routiers, demande d'autorisation de voirie

Votre nom JEAN

Votre prénom bernard

Votre courriel [REDACTED]

Précisez l'objet de la demande déviation Marmande est

Votre message bonjour,

suite à la parution de votre projet, il me semble essentiel d'envisager des aménagements piétons sur les lieux divers, en effet nombreux sont les gens qui empruntent l'itinéraire: chemin d'escanteloup rue jean goujon comme circuit de marche journalière, et il serait dommage que l'on ne profite pas de ces travaux pour maintenir cet espace piétons, pour un peu qu'il soit aménagé avec des points de pause (bancs).

je reste à votre disposition pour débattre mais ne pourrais me rendre aux réunions car personne à risque

salutations

Texte RGPD à cocher En soumettant ce formulaire, j'accepte que les informations transmises soient exploitées dans le cadre de ma demande.

Mail reçu le 17 novembre 2020 :

Bonjour madame la présidente

Je souhaiterais attirer votre attention sur le projet de bouclage de la rocade-est de Marmande.

J'ai participé à la réunion du 14 octobre ainsi qu'au premier atelier du 3 novembre.

En raison du confinement, trop peu de participants peuvent assister à ces ateliers (6 personnes et les 3 organisateurs)

Au vu de l'enjeu et de l'impact très important sur les riverains, nous vous demandons le report de ces ateliers après le déconfinement et le report également de la date butoire du 14 décembre pour la période de concertation.

En ces temps de crise inédits liés au covid nous considérons qu'il est déraisonnable voire déplacé de nous faire travailler sur des détails tels que le choix des solutions anti bruits, passages piétons etc... alors que nombreux de riverains n'adhèrent pas du tout au tracé qui est obsolète....

Notamment la sortie à partir de Serres perrinots rond point de conforama et rue Hélène boucher.

Trop de questions restant sans réponses ou du moins évasives, il apparaît indispensable de revoir le tracé de cette portion Qui ne peut être à la fois une sortie de rocade et une simple rue très fréquentée par les piétons....

En conséquence nous demandons en premier lieu une concertation sur le tracé Car nous savons tous que cette portion pose problème et n'est pas acceptable pour les riverains.

Nous vous remercions de l'attention que vous accorderez à notre requête

Et vous prions de croire à nos respectueuses salutations

N. de nardi pour Les riverains du lotissement de cramat

d. Contributions par courrier

Courrier reçu le 20 octobre 2020 :

Monsieur Jacques Duchézeaud

Marmande, le 16 Octobre 2020

[REDACTED]

[REDACTED]

à

Madame la Présidente du Conseil Général de Lot et Garonne

Chère Madame



Je me permets de vous écrire à propos de la réunion à Marmande, le 14 de ce mois, consacrée à la déviation Est de Marmande. Comme je me sens concerné, je serai sans doute partial dans mes propos mais, je l'espère, jamais de mauvaise foi.

En réalité, ce ne fut pas une réunion de *concertation* (j'ai vérifié dans mon Larousse). Au plus, ce fut une réunion d'INFORMATION-concertation, dont le but était de nous apprendre à quelle sauce nous serions mangés. Toutefois, magnanimes, on nous laissait le choix des épices et la couleur des plats : cela s'appellera « ateliers thématiques ».

J'ignore si l'assistance était plutôt soucieuse et résignée ou simplement curieuse, mais je ne me souviens d'aucune question sur la pertinence réelle de ce projet, conçu en un temps où tous les paramètres étaient différents : écologie, urbanisation, télétravail, sensibilisation aux nuisances urbaines... En dehors de deux intervenants qui souhaitaient un autre tracé – mais une déviation quand même - la plupart des questions ont porté sur des points « existentiels » : quelle gêne supplémentaire pour les futurs riverains, quid de l'artère Hélène Boucher (rue ? rocade ? rue-rocade ? augmentation de nuisances ? comment accéder à Carrefour ?) Or, trop souvent, les réponses apportées, évasives et brumeuses, m'ont donné l'impression que les conséquences sociologiques de votre opération avaient été, au mieux, sous-estimées, au pire évacuées. Comme si la future « Marmande La Verte » exigeait nécessairement, sans aucune alternative, que des citoyens de seconde zone en supportent les pollutions détournées. Un participant l'a d'ailleurs remarqué (je cite de mémoire) « En fait, vous ne diminuez rien, vous le transférez seulement ».

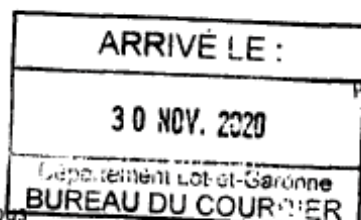
Pour terminer, je souhaiterais revenir sur le problème des Perrinots. Si j'ai bien entendu, à sa création, l'accès des camions y avait été envisagé sur la route de Gontaud -option refusée par les instances responsables - puis transféré là où il est actuellement. La future déviation rendra désormais cet accès impossible et INGEROP, malgré les fortes réserves du représentant des Perrinots, envisage une nouvelle entrée là où, précédemment, il ne pouvait y en avoir une (!) Comme c'est passablement accidentogène – aux yeux des seuls riverains d'ailleurs - il y aurait une variante: l'aménagement d'un giratoire au même endroit et face au hameau de Cramat (« Devant ma maison ! » s'est étranglé mon voisin de droite). Personnellement, si ce giratoire voit le jour, j'aurais le bonheur de me trouver entre deux « ronds-points » distants de quarante mètres (environ).... Bah ! Lorsque je serai las des automobilistes hargneux et de la pollution des semi-remorques manoeuvrant, j'irai au Centre Ville de Marmande, au calme, pour y respirer le bon air de la....campagne....Vive Alphonse Allais !

Avec tout le respect que je vous dois – et que vous méritez puisque vous m'avez lu jusqu'ici.

Courrier reçu le 30 novembre 2020 :

Marmande le 28 novembre 2020

Organisation Déviation Est
O.D.E. à Marmande
49 rue Antoine de Saint Exupéry
47200 MARMANDE



Madame Sophie BORDERIE
Présidente du Conseil départemental
1633, avenue du General Leclerc
47922 AGEN CEDEX 9

Objet : demande de rendez-vous
LRAR N° : 1A 162 382 8368 9

Madame la Présidente,

Le projet de déviation Est de Marmande initié par le Conseil Départemental du Lot et Garonne et qui concerne les communes de MARMANDE, Saint Pardoux du Breuil et de Tonneins présente sans conteste un intérêt pour la population du centre-ville de MARMANDE et les milliers d'usagers se déplaçant entre le marmandais et le Tonneinquois pour rejoindre l'autoroute de Bordeaux.

Cependant, nous sommes au regret de constater que ce chantier dont une fois encore nous ne contestons pas les enjeux humains environnemental et économique, a été initié depuis plus de 30 ans et s'avère aujourd'hui dépassé en termes d'urbanisme, et d'environnement.

En effet, des immeubles ont été autorisés à la construction sur le trajet prévu, cette rocade ayant été longtemps considérée comme l'arlésienne de MARMANDE. Aujourd'hui, ce sont des centaines de familles qui y vivent et qui seront situées aux abords immédiats de cette rocade sans aucune solution de protection contre les nuisances sonores en raison de la hauteur de ces immeubles et dont les habitants et les enfants seront constamment exposés aux particules fines. Proposer à ces riverains et à leurs familles d'être à jamais enfermés derrière un triple vitrage est-il une solution digne ?

Cette voie rapide passe en outre à moins de 500m du collège Jean Moulin et coupe le trajet emprunté par des centaines de collégiens chaque jour y compris dans le cadre de l'enseignement d'EPS.

La sortie prévue de cette voie de délestage débouche sur la rue Hélène Boucher actuelle, rue qui ne permet pas d'absorber un trafic affiché de 7500 véhicules et camions par jour : Traversée par des passages piétons, aux abords immédiats d'un centre commercial, bordée par des maisons et commerces, cette portion de route limitée à 50km/h devrait même être raisonnablement passée à 30km/h. Cela revient donc à créer tout à la fois une zone hautement accidentogène et un goulot d'étranglement pour cette rocade.

En outre le tracé vient perturber l'écoulement naturel de l'eau en affectant le ruisseau de Bouilhats et le ruisseau de l'Eaubonne, les deux cours d'eaux qui marquent cet écoulement. De plus ce tracé vient traverser et détruire une zone humide offrant une retenue naturelle des eaux. Des bassins de retenue sont certes prévus mais ils n'empêcheront pas les inondations dont seront victimes certains riverains qui ont déjà à souffrir de ces effets suite aux travaux effectués en particulier lors de la construction de Lisi, (aérodrome de Carpete) travaux qui n'avaient pas pris en compte cette problématique.

Marmande le 28 novembre 2020

A l'heure où la disparition de la biodiversité est un sujet inquiétant et menace notre avenir à tous, ce projet de construction d'une rocade est autour de la ville de Marmande vient encore menacer des espèces de faune et de flore sauvages et détruire leur environnement naturel.

L'article L411-1 du code de l'environnement prévoit un système de protection stricte des espèces de faune et de flore sauvages.

Or nous recensons et voulons signaler sur le trajet prévu des espèces protégées. il s'agit en l'occurrence

- ✓ La cisticole des joncs (liste rouge)
- ✓ Le tarier pâle (liste rouge)
- ✓ La huppe (liste rouge)
- ✓ La chouette chevêche
- ✓ ...

Nous souhaitons donc que les dispositions prévues à l'article L411-1 du code de l'environnement soient respectées dans la conduite du projet pour qu'il soit conçu et mené à bien sans porter atteinte aux espèces de faune et de flore sauvages protégées, ceci comportant l'interdiction de les détruire, de les capturer, ou de les transporter.

Une dérogation à ces dispositions est obligatoire lorsqu'un projet impacte des spécimens d'espèces protégées, ou des habitats nécessaires au bon accomplissement du cycle biologique de ces espèces. Nous demandons communication des termes de cette demande de dérogation et des mesures prévues.

Pour toutes ces raisons, si nous trouvons, une fois encore, nécessaire pour les habitants du centre de MARMANDE que des aménagements améliorant les conditions de vie, et protégeant la santé de ces résidents, nous exprimons le vœu d'un projet qui préserve tout autant les marmandais du centre que ceux de la proche périphérie et notre environnement à tous.

Ne serait-il pas temps d'effectuer une mise à jour d'un projet resté depuis trente ans dans les cartons, pour proposer aux administrés et contribuables, un projet plus ambitieux et moderne pour Marmande, un projet qui tienne compte de l'environnement et de l'urbanisme actuels et qui soit respectueux tout autant de l'Homme que de son environnement naturel ? En aurons-nous le courage ?

En tant que collectif « #Organiser la déviation Est Marmande# », marmandais, résidents de la périphérie Est et foncièrement solidaires des habitants du centre-ville nous n'avons d'autre objectif que de participer à « organiser la déviation Est de Marmande » pour un projet qui agrmente la vie de tous les marmandais sans se satisfaire d'opposer le bien-être des uns à celui des autres, un projet qui travaille à des mesures palliatives immédiates permettant d'améliorer le « Bien Vivre à Marmande ».

Respectueusement,

Le collectif #OrganiserLaDeviationEstàMarmande#

P.S. au public :

Toutes les bonnes volontés qui souhaitent apporter une contribution à cette initiative citoyenne ou simplement manifester leur soutien peuvent le faire en nous envoyons un mot, un encouragement, leurs idées à l'adresse mail suivante : DeviationEstMarmande@gmail.com

Réunion publique d'informations Déviation Est de Marmande

Mercredi 14 octobre 2020

Sujet de la réunion :

Réunion de lancement de la concertation sur le projet de déviation Est de Marmande porté par le Département de Lot-et-Garonne.

Intervenants :

Sophie BORDERIE, Présidente du Conseil départemental de Lot-et-Garonne

Joël HOCQUELET, Maire de Marmande

Bénédicte LAURENS, Directrice générale adjointe du Conseil départemental de Lot-et-Garonne

Serge BOUZERAND, Direction de la Maîtrise d'œuvre, Conseil départemental de Lot-et-Garonne

Frédéric DUHART, bureau d'études INGEROP

Isolde RIVAS, Agence Neorama

Nombre de participants :

84 participants

Introduction de la séance par Mme Sophie BORDERIE (Présidente du Conseil Départemental de Lot-et-Garonne)

Pour débiter cette réunion publique, Mme BORDERIE rappelle le contexte et les enjeux généraux du projet. Le Conseil Départemental a pris l'engagement d'achever la rocade de Marmande avec le bouclage de la déviation Est. La crise sanitaire du COVID-19 et les élections municipales ont retardé la phase de concertation qui devait débiter au printemps dernier.

Cette infrastructure majeure pour le territoire répond à un triple enjeu : tout d'abord d'amélioration de la qualité de vie des marmandaises et marmandais, de développement économique de la partie Est de l'agglomération et de désenclavement du tonneinquois qui verra son accès à l'autoroute facilité. En détournant le trafic du centre de Marmande, nous pourrions avancer sur le projet de requalification des boulevards qui doivent redevenir un lieu de vie et non un simple corridor routier. A cet objectif de décongestion du trafic routier urbain s'ajoute celui d'une limitation des nuisances du trafic routier et d'amélioration de la sécurité routière.

Mme BORDERIE rappelle que ce projet de déviation Est de Marmande constitue une opération prévue par le Plan de Modernisation du Réseau Routier 2010-2025. Cette opération est évaluée à 24,3 millions d'euros, coûts intégralement financés par le Département. A terme c'est une voie nouvelle de 2,8km qui verra le jour pour relier deux départementales, la RD813 et la RD933. C'est le prolongement et l'aboutissement de la déviation Ouest que le Département a mis en service en 2010.

La phase de concertation est une phase importante, une phase de dialogue avec le public mais aussi un moment de démocratie participative pour aboutir à un projet co-construit. Le temps de la phase de concertation est volontairement long pour permettre à un maximum de personnes de participer. Nous souhaitons également nous donner le temps nécessaire d'aboutir à un projet véritablement partagé. La période qui s'ouvre va donc durer 2 mois. 5 lieux de concertation ont été retenus. Un dossier complet a été monté pour présenter tous les aspects du projet, dossier qui sera également consultable sur le site internet du Département.

Après cette première réunion publique, deux autres ateliers thématiques seront plus spécialement ciblés sur les enjeux qui intéressent les riverains et les usagers de la route.

Le Département souhaite jouer la carte de la transparence, de la concertation véritable et de la co-construction du projet. Un projet acceptable est un projet accepté démocratiquement.

A partir du 15 décembre 2020, seront analysés les résultats de ce travail pour établir un bilan de la concertation. Toutes remarques, avis, suggestions et problèmes soulevés seront pris en considération pour élaborer ce document. Le bilan de la concertation sera présenté au public au printemps 2021 après son adoption par l'assemblée départementale. Cette méthode démocratique et transparente est la bonne et sera complétée par un travail étroit avec les habitants directement concernés par ce projet.

Le maître d'œuvre chargé de la conception du projet, INGEROP a débuté sa mission en mars 2019. Les études de trafic ont été réalisées en 2019 également. Fin 2020 et début 2021, une campagne d'archéologie préventive sera réalisée. A la mi-2021 l'avant-projet et les études réglementaires seront livrées. Le second semestre 2021 sera le temps de l'enquête publique qui devrait débiter au plus tard à la fin de l'année 2022 sur la Déclaration d'Utilité Publique

(DUP). S'enchaîne ensuite l'étape des appels d'offre, puis le début des travaux en 2023 pour une mise en service en 2024.

Le déroulé de la réunion sera organisé autour de 3 grands temps. Tout d'abord, nous reviendrons sur la présentation du dispositif de concertation, avant de rentrer plus en détail dans la présentation du projet pour finir par un temps d'échanges et de questions/réponses.

Présentation du dispositif de concertation, Bénédicte LAURENS (Directrice Générale Adjointe du Département)

La concertation est un temps d'échange qui se met en place au début du projet dans le but que toutes les contributions soient prises en compte. Le Département a fait le choix de proposer une concertation sur une durée de 2 mois à partir d'aujourd'hui, soit jusqu'au 14 décembre 2020.

Il est prévu différents temps d'échange et des supports consultables pour proposer l'information la plus complète sur le projet. Au vu du contexte sanitaire et de ses possibles évolutions, les modalités mises en place pourront de fait être adaptées.

La concertation a plusieurs objectifs. Tout d'abord, il s'agit d'informer largement et dans la transparence tous ceux qui peuvent être concernés par le projet (riverains, usagers, élus, associations, acteurs économiques et organisations socioprofessionnelles...). Elle permet également l'expression des avis et des propositions, des observations et des commentaires pour enrichir le projet préalablement à l'enquête publique.

Avant d'aller en enquête publique il est important de pouvoir arriver avec un dossier co-construit et partagé. Le Conseil départemental proposera également de poursuivre les échanges avec les acteurs le souhaitant au-delà du 14 décembre 2020.

Pour s'informer, la réunion publique est une première étape. Cinq lieux de concertation ont été définis : la Mairie de Marmande, la Mairie de Saint-Pardoux-du-Breuil et celle de Virazeil, ainsi que le siège de Val de Garonne Agglomération et celui du Département.. Sur chacun de ces lieux se trouve le dossier de concertation qui présente le projet avec ses objectifs et enjeux, les questions que l'on va poser au public, etc. Des panneaux d'exposition et d'informations présentant le projet seront également présentés. Tous ces supports sont aussi disponibles sur le site du Département.

Pour participer et donner son avis, anonymement ou non, il existe des procédures dématérialisées. Une adresse mail est d'ailleurs dédiée au projet.

Dans les lieux de concertation, il est également possible de poser ses observations dans un registre papier.

Par ailleurs, deux ateliers participatifs seront proposés :

- Un premier atelier sur la thématique « Intégration paysagère et gestion des nuisances » le 3 novembre à 18h30 à l'Espace Expo de Marmande
- Un second atelier sur les « Usages et mobilités » le 17 novembre à 18h30 à l'Espace Expo de Marmande

Au regard du contexte sanitaire, les ateliers sont sur inscription obligatoire, avec une jauge maximale fixée à 60 participants.

Le 14 décembre 2020, la phase de concertation réglementaire se termine et il sera temps d'analyser toutes les observations, avis et commentaires. Pour chacune des questions, le Département apportera une réponse. Il est possible que certaines demandes d'évolution ne puissent pas être prises en compte dans le cadre du projet. Si tel est le cas, la décision sera expliquée et motivée.

L'objectif est que toutes les contributions puissent éclairer la décision du maître d'ouvrage. C'est donc un document important qui sera présenté devant le Département et ensuite délibéré. A la fin de cette étape, il sera mis à disposition du grand public sur les 5 lieux de la concertation, par affichage et sur le site internet du Département. Une réunion publique sera organisée pour restituer le bilan au printemps prochain.

Le Département propose de mettre en place un comité de suivi où seraient associés les riverains et les acteurs directement concernés par le projet et souhaitant poursuivre l'association. L'objectif est de mener ce travail partenarial jusqu'au temps de l'enquête publique envisagée fin 2021.

Présentation du projet de déviation Est Marmande, présentation de Serge BOUZERAND (CD47)

Ce projet de déviation Est est une opération phare du plan de modernisation du réseau routier 2010-2025 du Département de Lot-et-Garonne, qui comprend 35 opérations. Il est inscrit autour d'un projet d'aménagement urbain plus large autour de la requalification des boulevards de Marmande. Ces projets doivent être menés de pair pour un bon fonctionnement.

Dans le plan de modernisation du réseau routier, le coût de l'opération est évalué à 24,3 millions M€ TTC. La nouvelle voie développée sera sur une longueur de 2,8 km et le trafic routier attendu est de l'ordre de 7 500 véhicules par jour d'après une étude de trafic de 2019.

Le secteur concerné est donc Marmande, pôle d'équilibre et de transit entre Bordeaux et Toulouse, Bordeaux-Agen mais aussi carrefour de 2 grands axes qui sont la D813 et la D933. L'Est de l'agglomération sera donc très concerné par le projet.

Le secteur économique du territoire est localisé en zone péri-urbaine, relativement enclavé et mal desservi, avec quelques activités et équipements (Aérodrome, Lizi Aerospace, serres des Perrinots). Le développement de ce secteur est un réel enjeu pour le territoire.

Le projet de rocade est intégré aux documents d'urbanisme depuis 1998. En effet, un couloir réservé (emplacement réservé) est indiqué dans le PLU.

Les principaux objectifs du projet consistent à :

- Détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération et accompagner la requalification des boulevards
- Décongestionner le réseau routier urbain (principalement ce qu'il y a dans le centre et sur les boulevards)
- Contribuer au développement économique de l'Est de l'agglomération (en donnant en accès plus rapide à l'autoroute)
- Désenclaver le Tonneinquois et faciliter l'accès au réseau autoroutier
- Limiter les nuisances environnementales du trafic routier et améliorer la sécurité (suppression d'un passage à niveau par exemple)



- Prendre en compte et développer les liaisons douces

C'est un projet qui s'inscrit dans la continuité et la cohérence globale d'un aménagement débuté il y a 20 ans, pour le premier tronçon. Aujourd'hui, il reste à réaliser le tronçon Est pour boucler la rocade. Une étude de trafic a été confiée à INGEROP en 2019.

Présentation de l'étude de trafic, des caractéristiques techniques et des effets de l'aménagement, Frédéric DUHART, INGEROP

L'étude de trafic confiée à INGEROP comprenait deux objectifs importants ainsi qu'une méthodologie spécialement élaborée pour le projet.

Le premier objectif est la modélisation des conditions de circulation actuelles dans l'agglomération marmandaise. Le second objectif est de quantifier l'impact de la création de la déviation Est sur les conditions de circulation.

Concernant la méthodologie employée, elle s'est déroulée en plusieurs étapes :

- Tout d'abord l'acquisition de données objectives de trafic grâce à une campagne d'enquêtes et de comptage en 2019
- L'intégration des prévisions de croissance démographique (Documents d'urbanisme)
- La prise en compte de la requalification des boulevards de Marmande qui aujourd'hui ont un profil routier. La ville de Marmande cherche à repenser les boulevards pour un modèle plus urbain et apaisé et donc cela va induire des reports de trafic vers l'extérieur.

Les premiers résultats à l'horizon 2025 montrent une charge de trafic très importante principalement dans le centre-ville de Marmande avec 7 900 véhicules par jour. A contrario, avec le projet de déviation, la circulation est apaisée et fluide. Le centre-ville de Marmande voit son trafic réduit de 38%. De plus, la déviation se charge elle-même correctement avec 7 400 véhicules par jour. Ce niveau de trafic justifie déjà la création de ce barreau.

Pour conclure sur l'étude de trafic, nous constatons un niveau de trafic prévisionnel de l'ordre de 7 500 véhicules/jour sur la nouvelle section de la déviation, montrant l'utilité réelle de cette déviation, accentuée par le réaménagement des boulevards. L'étude montre également le report très important du trafic dit de « transit » (Poids Lourds essentiellement) sur la nouvelle déviation et la déviation Nord-Ouest déjà en service. Enfin, une très nette baisse du niveau de trafic dans le centre de Marmande, et en particulier sur les boulevards, est attendue.

Le couloir de passage de la déviation est prévu au PLU de 1998 et est inscrit dans un emplacement réservé. Il s'agirait d'une route à 2x1 voie, avec une vitesse limitée à 80 km/h. Dans le projet actuel, il n'est prévu aucun accès direct sur la déviation à l'exception de la rue Hélène Boucher où des accès sont déjà existants pour rejoindre la zone commerciale.

Différentes variantes ont été étudiées sur trois grands secteurs :

- Secteur 1 : La voie communale 15 et la rue d'Escanteloup
- Secteur 2 : La rue Jean Mermoz
- Secteur 3 : La rue Saint-Exupéry et la rue Charles Gounod

Diffusion du film sur le projet

Pour le secteur 1 concernant la voie communale n°15 / la voie ferrée / la rue d'Escanteloup, il est prévu de rétablir la voie communale 15 sous la déviation, le long de la voie ferrée et de

créer un nouveau débouché sur la RD299. Pour la rue d'Escanteloup, deux variantes sont proposées : la première concerne le rétablissement sous le pont-route de la voie ferrée, la seconde concerne le rétablissement sous un ouvrage d'art dédié.

Pour le secteur 2 concernant la rue Jean Mermoz, il est proposé le rétablissement de cet axe de déplacement important qui dessert l'aérodrome et l'entreprise Lisi Aérospace. Le rétablissement prévoit une connexion directe sur la déviation grâce à un carrefour giratoire.

Et enfin, pour le troisième et dernier secteur, il est prévu une mise en impasse sur la rue Saint-Exupéry avec des aires de retournement. Pour la rue Charles Gounod, deux variantes sont proposées :

- Un rétablissement sans échange au-dessus de la déviation
- Un rétablissement avec un carrefour giratoire connecté à la déviation

A présent, il est important de réfléchir aux effets de l'aménagement en analysant les milieux physiques, naturels et humain.

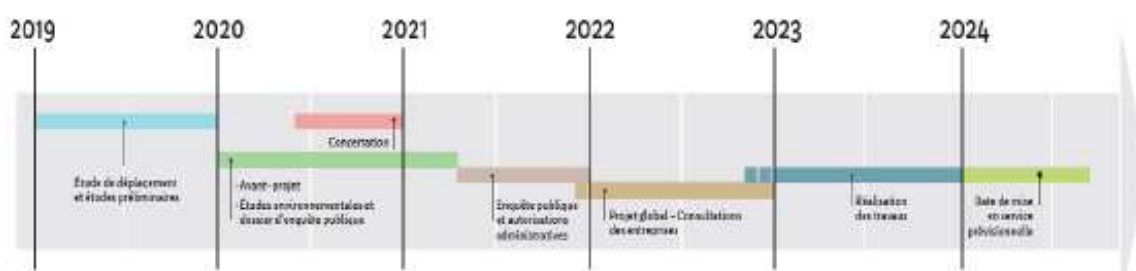
Concernant le milieu physique, il est prévu la création de bassins de stockage des eaux de la déviation, un recours préférentiel à l'infiltration des eaux et une attention particulière sera donnée à la zone inondable du ruisseau du Bouilhats.

Il y peut y avoir quelques impacts à partir du moment où l'on décide de réaliser un projet d'aménagement. Pour le milieu naturel, les études des écologues réalisent un inventaire du milieu (faune, flore, zones humides, fonctions écologiques) depuis le mois d'avril 2019 et ont mis en évidence des impacts, notamment sur l'avifaune. Il est donc prévu la mise en place d'une stratégie ERC (Éviter, Réduire, Compenser).

Concernant le milieu humain, Ingerop a étudié les points suivants :

- L'intégration paysagère et architecturale avec un paysagiste et un architecte
- Le maintien des accès pour les riverains
- Des mesures de traitement des nuisances sonores, notamment la mise en place d'écrans anti-bruit
- La prise en compte des déplacements doux (en parallèle à la déviation du Nord au Sud)

Vous retrouverez ci-dessous le calendrier du projet :





Temps d'échanges avec la salle

« Je suis routier, sera-t-il encore possible de remonter la rue d'Escanteloup et de tourner pour franchir le passage à niveau ? »

Frédéric DUHART, INGEROP : Dans le cadre de ce projet, la rue d'Escanteloup serait rétablie, mais concernant la voie ferrée, il ne serait plus possible de la franchir. Il n'y aurait effectivement plus de connexion directe entre la route communale 15 et la rue d'Escanteloup.

Dans le projet tel que proposé, la voie communale n°15 n'existerait plus, donc les usagers qui avaient l'habitude de cette voie devront rejoindre un des deux passages à niveau, soit vers Marmande, soit vers Saint-Pardoux-du-Breuil. Ils pourront par ailleurs rejoindre la déviation Est au niveau de la rue Jean Mermoz rétablie par un giratoire.

« A propos de la rue d'Escanteloup, on entend souvent se plaindre les riverains de la vitesse à laquelle passent les véhicules. La version 1 en passant sous la voie ferrée serait, à mon sens, une bonne alternative »

Frédéric DUHART, INGEROP : En effet, le tracé de la variante 1 proposé est beaucoup plus tortueux que celui de la variante 2, ce qui inciterait à une réduction de la vitesse des automobilistes. En revanche, en termes de fonctionnalité notamment pour les poids lourds ce serait un peu plus compliqué, car moins fonctionnel. L'effet sur les vitesses serait indéniable.

« Toujours à propos de la rue d'Escanteloup, habitante de la rue, est-ce possible de mettre un rond-point avant le chemin de fer ? »

Frédéric DUHART, INGEROP : Nous ne pouvons pas multiplier les carrefours giratoires, il a donc fallu faire des choix. Un choix certain à ce jour est celui de la rue Jean Mermoz, car elle sert à desservir les activités implantées : l'aérodrome et les établissements Lizi. Ensuite, sur la rue d'Escanteloup se pose un problème technique : dans le projet actuel, la voie ferrée est franchie par-dessus, car, le franchissement par-dessous s'avère trop compliqué. Un carrefour giratoire à cet endroit serait alors perché, et donc très complexe à réaliser.

Depuis la rue d'Escanteloup, il serait tout de même possible de rejoindre la rue Jean Mermoz et son carrefour giratoire pour rejoindre la déviation.

« A propos du giratoire Jean Mermoz, actuellement les élèves du collège Jean Moulin se rendent au golf ou à Carpète, va-t-il y avoir un aménagement de sécurité au niveau de ce giratoire pour les cyclistes et piétons, car en plus de cela, il y a les jardins partagés qui se trouvent en face de l'aérodrome et où certaines personnes se rendent en vélo ? »

Frédéric DUHART, INGEROP : Bien évidemment, les cheminements piétons et cycles n'apparaissent pas sur la vidéo que l'on vous a présentée, mais toutes les fonctionnalités des déplacements doux seront prises en compte, notamment au niveau des points de conflits que sont les carrefours. Il y aura bien un aménagement spécifique à ce carrefour pour les modes doux.



« Sur ce secteur, depuis la rue Jean Mermoz, nous sommes en agglomération. Donc où sera limitée la vitesse ? »

Frédéric DUHART, INGEROP : Les panneaux de sortie d'agglomération devraient être positionnés sur les branches de la déviation. La rue Jean Mermoz continuera à être en agglomération et limitée à 50km/h. Le carrefour giratoire lui-même sera en zone agglomérée.

« J'habite tout au bout de la rue Hélène Boucher, à la sortie du rond-point. Je me fais souvent interpellé par les automobilistes derrière moi car je les fais ralentir. Les gens savent qu'après le rond-point, la route est une ligne droite. Si je comprends bien, il va y avoir 7 500 véhicules jour le long de la rue Hélène Boucher. C'est déjà dangereux, ça va devenir franchement rigolo. Qu'avez-vous prévu pour la rue Hélène Boucher ? »

Frédéric DUHART, INGEROP : A ce stade des études il est difficile de vous répondre très précisément sur la nature des aménagements qui seront prévus. Il est certain néanmoins qu'il existe déjà des problèmes de vitesse et de fréquentation. Avec la déviation et les boulevards réaménagés, nous serions plutôt aux alentours de 4 000 à 5 000 véhicules par jour sur la rue Hélène Boucher, et non 7500 véhicules/jour (trafic de la section de déviation entre la RD933 et la rue Jean Mermoz).

Bénédicte LAURENS, CD47 : Je pense que le niveau de charge actuel à la journée est de 4 000 véhicules par jour sur la rue. On vous le confirmera. Mais ce qui est sûr c'est que comme la déviation va venir se connecter à cette rue qui est déjà bien fréquentée et où il y a des problèmes de vitesse, d'usages et de comportement des usagers, nous viendrons traiter cette problématique pour ne pas faire empirer la situation.

« J'habite dans la rue d'Escanteloup qui revient ensuite vers la voie ferrée. Je m'inquiète car je n'ai pas vu ma maison sur le plan. Notre bâtiment est en bordure de la route d'Escanteloup, vers la voie ferrée. Va-t-il être détruit ? »

Bénédicte LAURENS, CD47 : A ce jour, une partie de la parcelle fait partie de l'emprise du projet, donc elle est prise en compte. A ce stade ce ne sont pas des plans très précis que nous avons. Je vous propose d'en discuter juste après la réunion.

Comme nous sommes en amont du projet, aucun propriétaire n'a été contacté. A partir de maintenant nous allons avoir des temps d'échange.

« Les habitants du hameau du Cramat vont à pied faire leurs courses au magasin Carrefour. Comment cela va se passer ? Va-t-il falloir faire un grand détour ? Comment feront-ils pour traverser la rocade ? Y aura-t-il un passage piéton sur la rocade ? »

Frédéric DUHART, INGEROP : La rue Hélène Boucher ne devrait pas être modifiée dans son fonctionnement. Des aménagements sécurisés devront être étudiés pour permettre de maintenir les usages des habitants de ce secteur. La rue Hélène Boucher est le débouché de la déviation mais n'aura pas le statut de déviation comme ce sera le cas pour la section courante réalisée en site propre.

Joël HOCQUELET, Maire de Marmande : A propos de la rue Hélène Boucher, la décision a été prise de maintenir les accès riverains existants. Leurs suppressions auraient obligé à devoir

reconcevoir tout le fonctionnement de ce secteur, pour privilégier des entrées et sorties uniquement par les giratoires. Cela n'était pas envisageable au regard de la configuration urbaine du secteur, du nombre de constructions et des pratiques des riverains avec la zone commerciale. Pour autant des réflexions doivent être menées dans le cadre du projet de Déviation pour sécuriser et améliorer le fonctionnement de la rue Hélène Boucher.

J'insiste sur les ateliers, je vous encourage vivement à y participer.

« Qu'est-il prévu pour les modes doux au niveau de l'intersection entre la rue Charles Gounod et Saint-Exupéry, par rapport à la rocade ? »

Bénédicte LAURENS, CD47 : Cela fait partie justement des sujets que l'on souhaite aborder plus spécifiquement avec les gens du quartier, les riverains. Nous avons justement un atelier thématique à ce sujet, qui va nous permettre de faire remonter les usages locaux, ce qui se pratique, ce qui est constaté pour qu'on puisse rétablir toutes les fonctionnalités.

Pour faire cette liaison entre les deux rues, il est possible qu'une voie verte soit créée le long de la déviation pour pouvoir continuer à pratiquer ces cheminements et ensuite basculer de l'autre côté par le biais des giratoires avec des cheminements aménagés.

« Dans la variante 1, est-ce que la rue Charles Gounod serait sur la rocade, où est-ce la rocade qui passe sur la rue Gounod ? »

Frédéric DUHART, INGEROP : Ce serait la rue Charles Gounod qui passerait par-dessus la rocade. La rocade quant à elle serait au niveau du terrain actuel.

« Vous avez parlé des deux ruisseaux (Eaubonne et Bouilhat) qui vont être traversés. J'avais entendu parler d'un projet qui incluait leur déviation pour éviter les zones inondables etc. Est-ce que c'est toujours le cas où ça ne fait que traverser ? Autre question : est-ce que ça n'aurait pas été l'occasion d'en profiter pour délester les zones inondables ? »

Frédéric DUHART, INGEROP : J'ai effectivement déjà entendu parler de ce projet qui viserait à diminuer l'impact de la zone inondable. Aujourd'hui, on vous présente le projet de la déviation et ce sont deux projets totalement décorrélé. Le projet de la déviation va s'attacher à ne pas générer d'impact supplémentaire sur les zones inondables.

Bénédicte LAURENS, CD47 : Pour votre seconde question, ce n'est pas du tout le même maître d'ouvrage. La déviation ne devra pas accentuer les problèmes d'inondabilité s'il y en a dans le secteur. On aura une infrastructure « transparente » du point de vue hydraulique.

Joël HOCQUELET, Maire de Marmande : Nous sommes en effet sensibles à nos deux ruisseaux. Et ce que la loi impose c'est d'être transparent. Mais comme on vous l'a expliqué ce n'est pas le même porteur de projet. L'ouvrage est transparent donc toute l'eau qui arrive en amont doit passer en aval.

« A-t-il déjà été envisagé de faire passer la rocade un peu plus loin plutôt que de la coller à proximité de toutes ces habitations ? Parce que là on se rend compte que des résidences et

d'autres habitations vont pouvoir profiter de cette vue sur la rocade... Parce qu'on dit qu'on réduit la nuisance des boulevards mais elle n'est réduite pas au final. Elle est déportée sur ceux qui sont dans les zones pavillonnaires. »

Bénédicte LAURENS, CD47 : C'est un projet ancien oui, qui remonte même avant 1998, mais qui est ancré dans le marbre car depuis il y a un emplacement réservé au sein du document d'urbanisme. Donc pour ce genre d'opération, le maître d'ouvrage va sur les emplacements réservés car ils permettent leur réalisation.

Concernant les impacts, nous n'en avons pas beaucoup parlé car nous sommes au début du projet. A proximité de zones résidentielles et pavillonnaires comme à certains endroits de la déviation, si le seuil réglementaire sonore est dépassé, nous mettrons en place des écrans acoustiques

Un projet paysager va être développé avec soin pour que l'infrastructure s'intègre dans l'environnement et pour les riverains immédiats du projet. Il y a par ailleurs un atelier sur les questions de l'intégration paysagère le 3 novembre à 18h30.

« Habitant du quartier du Cramat, la rue Hélène Boucher n'est pas loin de chez moi. Vu la configuration du rond-point du Cramat, comment va être la desserte des établissements BORDES et des serres des Perrinots ? Comment vont circuler les camions pour ravitailler ces gens-là ? Ce qui est prévu me paraît léger. »

Frédéric DUHART, INGEROP : La solution que nous avons étudiée consiste à conserver le tracé actuel de la voie communale n°15 devant les serres de Perrinots côté Est. Dans le cadre des études en cours, on ne pourrait pas la rétablir sur le carrefour giratoire et nous n'avons pas encore trouvé de solution viable et sécurisée. Pour ce faire, il est proposé de dévier cette voie communale et de la rétablir au Sud sur la RD299, face au lotissement.

« Concernant le passage à niveau de la route Gontaud je remarque qu'il y a souvent des accidents... »

Jean-Michel POIGNANT, Maire de Saint-Pardoux-du-Breuil : En effet, j'ai demandé un aménagement au Département concernant le passage à niveau, car il y a beaucoup d'accidents mais pas mortels, ce ne sont que des accidents corporels. Le Département n'a pas prévu d'aménagement à ce jour.

« J'ai deux questions : une concernant la section des serres des Perrinots et le carrefour avec la D813 où il y a des accès existants. Donc on ne pourra pas dire de cette portion-là que c'est une déviation. De plus, la rue va être limitée à 50 km/h comme nous sommes en agglomération. Je trouve cela dommage pour la sécurité et la fluidité du trafic. »

Joël HOCQUELET, Maire de Marmande : En effet, nous avons prévu que cette section resterait telle qu'elle est aujourd'hui. Mais on sent bien qu'il y a une problématique autour de ce quartier-là donc ça fait partie des éléments que nous allons porter à réflexion et à analyse.

« Ma seconde question concerne le trafic qui va être déduit des boulevards de Marmande, car il va y avoir 7500 véhicules/jour de moins sur les boulevards, ce qui veut dire que le projet

sur les boulevards prévoit de faire 2x1 voie. Il y aura un trafic quand même très important qui va rester sur ces boulevards, est-ce que cela va tout de même permettre de fluidifier le trafic ? »

Frédéric DUHART, INGEROP : A terme avec l'aménagement on serait à 3 300 véhicules jour sur les boulevards, dans les 2 sens cumulés. Les chiffres sont basés sur des comptages, nous avons mis des compteurs automatiques sur les boulevards car c'est un axe important de l'agglomération, et c'est confirmé. Notre modèle est calé sur des observations en réel.

La baisse du trafic sur les boulevards serait la résultante de deux choses : d'abord de la mise en service de la déviation qui va capter tout le trafic de transit qui est aujourd'hui obligé de passer par Marmande. Aujourd'hui il est plus concurrentiel de passer par le centre-ville que par la déviation Nord-Ouest. Ensuite, le projet d'aménagement des boulevards devrait réduire leur capacité à absorber la charge de trafic. Le principe sommaire serait de passer à 2x1 voie. Oui, la conjonction de l'aménagement de la déviation et du réaménagement des boulevards rendrait les boulevards aménageables à 2x1 voie.

« J'ai déposé un permis de construire en 2020 avec une sortie en face du Cramat qui m'a été refusé par la Mairie de Marmande, par le Département. C'est sûrement justifié car ça peut être dangereux. Donc nous avons été obligés de faire cette contre-allée pour que nos camions puissent accéder à nos frigos (établissement Bordes). Cela a eu un coût très important, environ 150 000 euros à l'époque. Et aujourd'hui on m'explique qu'on va utiliser ma route, déplacer mon portail pour que les camions, qui désirent aller aux Perrinots, puissent tourner sur la route de Gontaud. Ce qu'il faut savoir c'est que quand un camion va tourner à gauche, ils n'auront pas la place de passer.

J'aurais préféré qu'on puisse avoir un accès direct sur le rond-point. Qu'est-ce qui vous en empêche ? »

Frédéric DUHART, CD47 : Cela reste des études qu'il nous faut détailler. Aujourd'hui, sur les premières esquisses réalisées, cela nécessiterait de décentrer le giratoire par rapport à sa position actuelle pour augmenter son rayon. Cela aurait des impacts sur le foncier, sur les serres de Perrinots, sur le parking du Conforama et potentiellement sur les premières habitations du hameau du Cramat. Ce n'est pas pour nous acceptable, c'est pour cela qu'on ne vous l'a pas présenté aujourd'hui.

« Les serres des Perrinots et le bâtiment qu'il y a à droite quand vous franchissez la voie ferrée ont été construits sur la limite de la propriété. Autrement dit, ce qui est aujourd'hui une décharge des Perrinots depuis 20 ans ainsi que le fossé de rétention d'eau de ces serres-là se situe sur le domaine public. Donc on ne peut pas agrandir le rond-point. C'est un problème. »

Bénédicte LAURENS, CD47 : On est vraiment très en amont du projet. Ce qui est certain, c'est que lorsque nous allons nous raccorder à la route départementale qui amène à Gontaud, le mouvement de tourne à gauche, l'entrée et la sortie seront totalement aménagés pour être sécurisés.

Sophie BORDERIE, présidente du CD47 : Sur cette portion de rocade, il y a des difficultés par rapport à ce rond-point, la rue Hélène Boucher et le lotissement du Cramat. Donc

effectivement, on demandera aux services de regarder plus précisément et de prendre en compte les problématiques qui sont mises en avant.

Serge BOUZERAND, CD47 : Le giratoire à 5 branches est possible, mais il aurait un certain coût et un impact foncier sur les terrains environnants.

« Je me demandais, comme nous sommes en période de concertation, que ce quartier pose souci et que nous sommes dans l'agglomération de Marmande, c'est très serré, il y a effectivement la rue Hélène Boucher qui va poser problème (nuisances). Étant en période de concertation, nous n'avons pas été concertés sur le tracé. Peut-on envisager de retravailler le tracé en étant plus à l'extérieur et arriver dans la zone d'activité ? Les choses ont changé, nous ne sommes plus dans le paysage actuel par rapport à 1998. Peut-on retravailler en amont le tracé du rond-point de Virazeil et passer à l'écart ? »

Bénédicte LAURENS, CD47 : Le secteur va être réétudié, mais comme expliqué en introduction de cette réunion, le tracé de la déviation se situe dans un emplacement réservé datant du PLU de 1998. Il pourrait être amené dans certains secteurs à bouger mais à la marge. Toutefois, le secteur de la rue Hélène Boucher va être étudié de manière très précise.

« Je pense que le tracé pour sortir des Perrinots va poser problème sur la route de Gontaud. Les camions n'ont pas de rond-point pour tourner, ensuite les camions qui sortent vont prendre à gauche et pas à droite car le carrefour sera encombré. Et, il préférera prendre la route de Saint-Pardoux dont les rues sont très étroites pour rejoindre la route de Tonneins. »

« J'ai une question pratique : si tout va bien, la rocade sera terminée en 2024. Est-ce que le Département est déjà propriétaire de l'emprise de toute la rocade ou bien devez-vous procéder à des expropriations ? »

Bénédicte LAURENS, CD47 : Le Département est propriétaire de 50 à 60% du foncier nécessaire aux travaux. Il va rentrer en négociation avec les autres propriétaires concernés. On ne parle pas systématiquement d'expropriation, beaucoup d'acquisitions sont faites à l'amiable. Il n'y a expropriation que si le maître d'ouvrage et le propriétaire n'arrivent pas à un accord commun. Ce processus d'acquisition foncière est prévu au planning de l'opération.

« Je suis une nouvelle résidente, pour aller tout à fait au Nord, à partir d'où la déviation part sur la D933 ? »

Frédéric DUHART, INGEROP : à partir du grand giratoire actuel.

« J'habite sur cette départementale, et le flux de camions est déjà très très important. La rocade ne va pas ralentir les passages de gros poids lourds ? »

Frédéric DUHART, INGEROP : Non, la déviation aura très peu d'impact, ni positif ni négatif.

« Le fait de créer un nouvel axe routier qui va passer dans cette zone, va-t-il y avoir des zones commerciales, industrielles au milieu des zones pavillonnaires ou cela va rester comme tel ? »

Joël HOCQUELET, Maire de Marmande : Actuellement il y a une zone commerciale au niveau de la grande surface Carrefour. Mais au niveau du gros rond-point de la route de Virazeil, il n'y a rien de prévu. Sur le reste du tronçon, on a des habitations, mais il n'y a pas de projet de zone commerciale à ce jour.

« J'habite dans la rue d'Escanteloup, je voulais savoir si la décision d'une des variantes va se faire sur l'avis des riverains ou sur l'avis départemental ? »

Sophie BORDERIE, présidente du CD47 : L'intérêt de la phase de concertation est que vos remarques soient prises en compte. Certes c'est le CD47 qui prendra la décision finale mais pour cela nous prendrons en compte toutes vos suggestions et questions.

« Je suis routier, n'avez-vous jamais pensé à faire la déviation à Coussan en partant du rond-point de Leclerc ? Car nous quand on va du côté de Razimet le soir, nous passons par des routes très étroites. Sainte Marthe, Le Mas d'Agenais, direction Razimet pour aller à Tonneins, les routes sont étroites. »

Joël HOCQUELET, Maire de Marmande : Je comprends bien le trajet que vous faites pour rejoindre Tonneins. Une étude a été réalisée par le Département à l'époque, avant 2008, mais elle avait montré que ce n'était pas faisable pour des raisons d'inondation. Mais c'est vrai que c'était une solution qui représentait un gain de temps. Il avait même été pensé un bouclage par-là, mais l'étude portée par le Département à l'époque avait montré que ce n'était pas possible.

« Il y a longtemps, toute la zone entre la rue Saint Exupéry et la rue Gounod avait été classée comme inconstructible à cause de l'aérodrome. Elle avait été classée comme zone de crash. N'est-ce pas dangereux de faire passer ce grand axe au bout d'une zone de crash ? »

Sophie BORDERIE, présidente du CD47 : Je n'ai pas entendu que ce soit une zone de crash, mais un couloir aérien.

20H45 : fin de la réunion publique

La réunion est conclue par un remerciement aux participants pour leur présence et le rappel des modalités de participation à la concertation. Ils sont invités à s'inscrire aux deux ateliers au niveau des stands installés à cet effet dans la salle.

f. Protocole sanitaire

Concertation pour la Déviation Est de Marmande

Protocole sanitaire en date du 4/11/20 relatif à l'organisation des Ateliers thématiques

Lieu : Espace Expo à Marmande présentant un plateau d'une superficie a minima de 750 m²

Nbre de participants : 10 maxi par session, y compris les animateurs.

Participation sur invitation

Affichage des gestes barrières à l'entrée



Disposition des tables et chaises permettant la distanciation minimale de 3 m

Liste d'émargement afin de contacter les participants en cas de contamination

Pas de café ou boisson mis à disposition

Désinfection des tables et chaises avant démarrage de la session par les organisateurs

Port du masque obligatoire tout au long de la session

Mise en place d'un sens de circulation avec entrée et sortie distinctes

Désinfection des mains à l'entrée (Gel hydro alcoolique)

Mise à disposition d'un dossier papier et d'un stylo par participant pour chaque session

Désinfection du mobilier en fin de session

Ventilation des locaux entre deux sessions